

# LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennealentäjiliitto ry | nro 3 | 05.05.2005



With a little help from our friends...  
This issue with introductions in English!

# LIIKENNELENTÄJÄ

3/2005



11

## IFALPA:n 60. vuosikokous

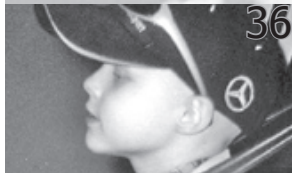
Lentäjäyhteisön suur tapahtuma järjestettiin tänä vuonna Kapkaupungissa. Kokousdelegaattien katuvat raportit kertovat konferenssin annista.



34

## Selvä lähestymään

"Finnair 432, descend 3000. Cleared ILS approach 15." Nythän sai laskeutua 2000 jalkaan. Vai... saiko?



36

## Pienen lentäjäveljen tarina

Monille jo ennestään tutun tarinan pienen lentäjäpojan ja MD-11-kapteenin ystävydestä kertoo toinen sen päähenkilöistä, oma kollegamme.



40

## Keskiraskaan sarjan kohtaaminen

Tulevaa kaksintaistelua varten haetaan jo tuntumaa lähtötelineisiin. Samoista markkinoista kamppailevat keskiraskaan sarjan Boeing 787 ja Airbus A350.



44

## Taivasmatkoja kotoa ja kaukaa

Heikki Tolvanen kokosi jälleen kesän kynnykselle kalenterin suomalaisista ja kansainvälisistä ilmailutapahtumista kiinnostuneille. Kamera laukkuun ja baanalle!

## Lisäksi:

- 3 Puheenjohtajan palsta
- 4 Pääkirjoitus
- 5 Welcome to Finland!
- 6 Turvatoimikunnan kokoukset
- 9 Luottamusmiehen palsta
- 39 Standaari Aurinkolaivueelle
- 43 Eläkkeelle
- 45 Kevään ruokauudistukset
- 46 Gigantin ensilento
- 47 A32S-tyyppitoimikunta tiedottaa
- 48 POC:n tapahtumapäivä
- 49 Karhuviesti Satakunnan maisemissa
- 51 Pilots' Cup alkaa taas

## Editor's note to IFALPA guests

You are holding a special issue of "Liikennelentäjä", the member journal of Finnish Airline Pilots' Association (SLL). The journal comes out with 8 yearly issues. Its goal is to present, discuss about and give background to a wide range of current subjects concerning the environment of a Finnish airline pilot, from the cockpit down to the meeting rooms. The readers are our active and retired flight crew members.

This special issue is in Finnish, as normally. However, we have added some introductions in English together with the articles, to give you a clue what the text contains and who the writers are. At the same time, we're hopefully able to give you a little picture of our association and the its variable activities. Of these, the international work is definitely among the most important ones. SLL is proud to host the ATS and AGE committee meetings in Helsinki.

Did you wonder what the strange-looking name "Liikennelentäjä" in the cover means? It's no surprise: the journal is named "Airline Pilot". Have a look, we hope you'll like it!

**T**omi Tervo  
Editor-in-chief



# Työehtosopimuksella työrauhaa

**Y**li kuusi kuukautta kestäneiden työehtosopimusneuvotteluiden jälkeen yhdistyksen neuvottelukunta ja työnantajan edustajat hyväksyivät valtakunnansovittelija Juhani Saloniuksen sovintoehdotuksen uudesta työehtosopimuksesta. Kyseessä on molempia osapuolia tyydyttävä ratkaisu.

Tätä kirjoittaessa olemme pitäneet kaksi tiedotustilaisuutta jäsenistölle sopimuksen sisällöstä. Yhdistyksen valtuusto käsittelee sopimusehdotusta kokouksissaan ja tulee tekemään lopullisen päätöksen sovintoehdotuksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä ennen annettua määräaikaa. Määräaika on 13.5.2005.

Valtuuston lopullista päätöstä edeltää suuntaa-antava jäsenäänestys, jossa kullakin jäsenellä on mahdollisuus äänestää joko sopimuksen hyväksy-

misen tai hylkäämisen puolesta. Joten jokaisella meistä on mahdollisuus vaikuttaa. Vaikuttamista varten kukin tarvitsee mahdollisimman paljon tietoa – niinpä kaikille jäsenille tullaan ensitilassa toimittamaan työehtosopimusehdotus kokonaisuudessaan. Kaikilla on varmasti riittävästi aikaa tutustua siihen ennen äänestystä. Pyydän kaikkia jäseniä käyttämään äänioikeuttaan suuntaa-antavassa äänestyksessä.

Neuvottelukunta on tyytyväinen tarjolla olevaan työehtosopimukseen. Sen avulla voimme huoletta tehdä töitä seuraavat kolme vuotta – ja uskon, että työrauhan säilyttäminen on lopulta kaikkien osapuolten etu. Työehtosopimusneuvotteluissa ei haeta voittajia eikä häviäjiä, vaan parasta tarjolla olevaa sopimusta. Nyt tarjolla oleva sopimus tuo helpotusta lentäjille tärkeisiin työ- ja lepoaikakysymyksiin, luoden samalla

selkeämmät raamit, joita noudattamalla yhtiöllämme on mahdollisuus satsata kannattavaan kasvuun.

Mielestäni sopimusehdotus on sekä nykyisten että tulevien liikennelentäjien edun mukainen.

**P**anu Mäki  
puheenjohtaja



## Dear IFALPA delegates,

**A** warm welcome to all of you to the sunny spring of Helsinki!

We, together with the Finnish Pilots' Association, are proud to have the opportunity to host the AGE and ATS committee meetings. Your work is truly appreciated and I hope that you'll find our hospitality helpful in making important decisions in different issues.

Thank you for being here. Enjoy your stay in Finland!

**P**anu Mäki  
President  
Finnish Air Line Pilots' Association (SLL)

## The chairman's challenges

**P**anu Mäki is an Active, with a big A. Besides doing his work as an A320 captain he leads our association, which can't be described the easiest job lately! We wonder if he ever sleeps!

Having worked as the OCCC representative, Panu was elected SLL president in 2001. Panu's forerunner had just finished his period by signing us a long 4-year contract. So Panu's era started with expectations of a "stable, peaceful period".

Then came 9/11, after one month in the lead. And there was the peaceful part. As the whole industry threw its visions upside down in a moment, also Finnish pilots had to face enormous pressure to save costs. Big questions, hardly answers. However, with patient, long-ranged strategies and countless hours of work Panu and his board are reaching the goal with success. A new, good contract is just about to be born.

# Yhteiset ongelmat, yhteiset ratkaisut

**I**FALPA:n yleiskokouksen jälkitunnelmissa syntyi Liikennelentäjä-lehden "Suuri yhteistyönumero". Numero jaetaan Helsingin IFALPA-kokousten kokousvieraille sekä Blue1:n pilottiyhdistyksen jäsenille. Ajankohta on mitä sopivin korostaa yhteispelin merkitystä lentäjien ja lentäjäyhdistysten kesken.

Kuinka yhteistyötä - ja yhtenäisyyttä - tehdään? Sitä tehdään vapaaehtoisella panostuksella, itsensä ja aikansa uhraamisella sekä rakkaudella ja kiinnostuksella lentäjän työhön; sen erityispiirteisiin, olosuhteisiin ja ongelmiin. Työn monumentaalisiin ilmentymä lienee IFALPA:n vuosittainen yleiskokous. Kokousraporteista on luettavissa että tapa ja taso jolla suuri lentäjäyhteisö toimialamme ongelmiin paneutuu, on hämmästyttävä. Ratkaisujen löytäminen sen kokoluokan kysymyksiin, joissa lentoliikenne vaeltaa, ei voi olla lyhytjänteistä omien etujen maksimointia. Omien etujemme puolustaminen tänä päivänä vaatii globaalia näkökulmaa, kokonaisuuden hahmottamista, loputonta sitkeyttä sekä kylmää realismia. Kovuutta, kompromisseja. Tavoitteita,

takapakkeja. Voittajaksi selviytyvät ne, joiden usko ja kärsivällisyys riittävät. Ja ne, jotka kuuntelevat muita.

Miksi yhteistyötä tehdään? Kv. lentäjäyhteisöstä löytyy taustatukea, ymmärtämystä ja viisautta. Lukekaapa vaikkapa Jussi Ekmanin raportti lentoliikenteen talousnäkymistä. Vaikeudet ovat samoja tai samankaltaisia joka puolella. Jos ongelma on, sen on joku jo jossain nähnyt. Yhdistystemme johtohenkilöille kullannarvoisia ovat ne eväät ja keinot, jotka muualla on havaittu parhaiksi. SLL:n vahvat kansainvälisen työn perinteet ja sieltä saadut vaikutteet näkyvät kädenjälkenä yhdistyksemme toiminnassa. Ne ovat osaltaan auttaneet ja ohjanneet siinä työssä, jolla olemme jälleen pääsemässä sopimukseen työehdoistamme, ilman työvoiman leikkauksia.

Suomen tasolla on erittäin merkittävä asia, että tuosta viisaudesta saavat osansa tästä eteenpäin myös FPA:n jäsenyhdistykset. Lisäksi on muistettava, että lentäjien ongelmat ovat yhteisiä, riippumatta univormusta. Vastakkainasettelulle ei ole syytä, yhdessä olemme vahvoja.

Esimerkki? Solidaarinen lentäjäjoukko ei lennä työtaistelutilanteessa olevien kollegoidensa peruuntuvia lentoja. Organisoinnista ja tiedon levittämisestä vastaa keskusjärjestö IFALPA. Näin oltiin menettelemässä myös oman työtaistelumme näyttäessä vielä alkavan.

Idealismia? Pelkkiä nasevia iskulauseita? Voiko tähän kaikkeen suhtautua täysin kriittikömmästi?

On toki tosiasia, että kaikki ei ole yhteisöjen voimavaroistakaan kiinni. Epäonnistumisiakin koetaan. Suuria kysymyksiä on vielä edessä, ja keinostakin välillä kiistellään. Tästä huolimatta tavoitteiden 100 % täyttymistä tärkeämpää on niiden asettaminen ja niihin pyrkiminen. Yhteisön vaikutus ei usein näy päällepäin. Valtaisa määrä esimerkkejä puhuu kuitenkin sen puolesta, että työ kannattaa. Yhteisön tuella voi saavuttaa paljon. Lähin esimerkki taitaa löytyä omasta yhdistyksestämme.

**T**omi Tervo  
päätoimittaja

## The Editorial Staff

Tomi Tervo,  
editor-in-chief  
ATR 72 captain,  
editor-in-chief  
since Dec. 2003,  
when Kari



Voutilainen left  
the position. Member of IFALPA  
Security committee since 2001.  
Has also studied social sciences  
and communication.

Matias Jaskari,  
pagemaker  
A320 co-pilot,  
responsible for  
graphic design,  
layout and



pagination. Also  
studies economics and business  
administration at the Helsinki  
School of Economics (if time  
permits...). Typos - watch out!

Tom Nyström,  
editor  
ATR 72 co-pilot,  
most recent  
member of the  
staff. He was the



creator of Blue1's  
personnel magazine and studies  
media and journalism part-time.  
Journalistic motto: The truth is  
out there.

Our co-operators: Heikki Tolvanen, Kari Voutilainen, and more or less, all the Flying Finns.

## AGE- and ATS-committee members, Welcome to Finland!

Those of You who attended the 60th Annual Conference of IFALPA already know that the Finnish umbrella organisation Finnish Pilots' Association - FPA - was accepted to replace SLL (which represents only Finnair pilots). Your committee meeting is the first example on FPA's active role in the international field. You are all warmly welcome!

The FPA intends to continue on the tracks established by SLL. Each of the technical committees (excl. HEL) will see a Finn also in the future. We are proud to host your committee

meeting in Helsinki. We feel that the committee work is worth doing. It ensures not only that we receive all the information and assistance needed for our local safety work but it offers us a chance in IFALPA policy making.

We have been able to convince many of the Finnish airlines to see benefit in sponsoring your meeting; so please accept them to observe you in action. I hope that the companies to whom we fly for find ways using IFALPA expertise - at least the expertise and contacts of the local representative(s). Your contribution in the committee

work is the cornerstone for the status IFALPA has in aviation safety.

I wish you all a productive committee meeting!

Jussi Ekman  
IFALPA Director, Finland



*Supporting the committee meetings:*



by Mercedes-Benz



# Vireystilatutkimuksen tuloksia odotetaan

*Turvatoimikunnan maaliskuu- ja huhtikuun päällimmäisinä asioina olivat oman toiminnan tehostaminen ja FPA:n liittäminen toimintaan jatkoissa.*

*IFALPA:n Accident Analysis –komiteassa aloittaa Blue1:n Tero Lybeck.*

*Varsinaiset turva-asiat tuntuvat junnaavan paikoillaan.*

**T**TK:n maaliskuun kokouksessa tehtiin historiaa. Haettavana ollut AA- komitean jäsenyyttä haki 12 pilottia meidän ja muiden FPA:n yhdistysten jäsenistöstä. Hakijoiden kokemukset ja taustat olivat sopivia ja korkeatasoisia. Yksi ehdokas oli kuitenkin onnettomuustutkijakokemukseltaan ylitse muiden. Näin uuden kattojärjestön, FPA:n ensimmäiseksi edustajaksi IFALPA:n komiteatyöhön valittiin Blue1:n ohjaajien yhdistyksestä RJ-perämies, DI ja entinen erittäin kokenut onnettomuustutkija Tero Lybeck. Tervetuloa mukaan IFALPA:n työhön!

## TTK:n toiminta tehostuu

Maaliskuun kokous oli muutenkin ilmeisesti erityisen mielenkiintoa herättävä, koska paikalla oli koko TTK:n jäsenistö. Esityslistalta poimittuina asioina olivat mm. silloin ajankohtainen SLSY:n lakonuhka ja siihen liittyvät turvallisuusnäkökohdat, jatkuva kestoaihe AFIS, OTK:sta tullut kuulemispyyntö AFIS-asiassa, Flight Data Analysis –sopimuksen tila, miehistön kulku EFHK:n alueella sekä M11-ryhmässä tehty viretilatutkimus.

TTK:n oman toiminnan tehostamiseksi esitettiin uusi toimintamalli, jossa eri alojen asiantuntijat jaettaisiin työryhmiin. Työryhmät käsittelevät asiapiiriinsä tulevat tehtävät oman sähköpostialiaksen välityksellä

mahdollisimman valmiiksi kokonaisuudeksi, joka sitten esitetään TTK:n kokouksessa toimenpideehdotuksineen päätettäväksi. Siten saadaan kokoukset järkevän mittaisiksi, asiat etukäteen valmiiksi mietityiksi ja tarvittavat taustatiedot päätöksenteon avuksi. Työskentely siirtyy siis IT-maailmaan ja tarvitsee hieman uudenlaista asioiden käsittelytapaa sekä aktiivista otetta onnistuakseen. En hetkeäkään epäile, etteikö se onnistuisi, ja toivommekin näin luovamme hyvin nopeastikin reagoivan tavan ottaa kantaa jäsentemme ongelmiin ja turvallisuuteen liittyviin asioihin. Asia oli hieman yksityiskohtaisemmin esillä myös huhtikuun kokouksessa. Tiedotamme asiasta, kun ryhmäjako, vetäjät sekä tekninen toteutus on siinä vaiheessa, että voimme aloittaa turvallisin mielin. Päätös tehtäneen toukokuun kokouksessa.

## Aktiviteettia IFALPA-kokousten ympärillä

Huhtikuun kokous oli poikkeuksellisesti vasta kuun puolenvälin jälkeen. Syynä tähän oli pj:n ja IFALPA Director Jussi Ekmanin osallistuminen IFALPA:n yleiskokoukseen Kapkaupungissa. TTK:n kokous noudattikin sitten uusia tuulia ja aluksi käsiteltiin asioita, jotka ovat kaikkien FPA:n jäsenten yhteisiä. Lopuksi pohdittiin omia – yhtiön tai SLL:n sisäisiä - asioita SLL:n edustajien kesken.

Aluksi kerrottiin lyhyet IFALPA-terveiset, jonka jälkeen tehtiin katsaus tulevien Helsingin ATS- ja AGE – komiteoiden kokousjärjestelyihin. Huomattavaa on, että ATS-komiteakokouksen alla olemme saaneet kutsuttua kokoon konklaavin, jossa käydään AFIS- toimintaa läpi nimenomaan kansainvälisenä asiana ja ongelmana. Mukana ovat IFALPA:n ATS-komitean puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja sekä ILL:n lentoturvan ja palveluntarjoajan asiantuntijat, OTK:n edustaja sekä lentoyhtiöiden edustajia. Omaan delegaatiomme kuuluvat nimet Allonen, Ekman ja Einola. Jos siis mielessä on AFIS-asian tiimoilta vielä jotain, mitä pitäisi huomioida, kertoa tai ehdottaa, alkavat nyt olla viimeiset hetket. Ottakaapa yhteyttä!

Toinen huomattava seikka on AGE-kokouksen yhteydessä pidettävä ALR-seminaari. Sinne kutsutaan niin ikään kaikkien sidosryhmien asiantuntijoita saamaan koulutusta ja näkemään, miten ohjaajat havaitsevat lentokenttien ja niiden ympäristöjen ongelmat, uhkakuvat ja vaaran paikat. Kurssin materiaali on cd-muodossa ja se pyritään myöhemmin myös saamaan yhdistyksemme jäsensivuille kaikkien nähtäväksi.

## Miehistön kulkukysymys

Sitten oli asioita, jotka tuntuvat olevan AFIS:ten kaltaisia ikuisuusasioita.





MD-11 -perämies Aleksi Aholle aikaerot, pitkät yövalvomiset sekä rajalliset lepoajat ovat tuttuja. MD-11-ryhmässä tehdyn vireystilatutkimuksen tulokset julkistettaneen pian. Kuva: Peter Fagerström

Miehistön kulkua Helsingissä uuden terminaalin valmistuttua ovat kaikki päässeet ihailemaan. Pitkällisen työn jälkeen luulimme, että asia ratkeaa meille edullisesti ja että pääsemme kulkemaan ns. bussipiikan kautta suoraan koneille. Mutta ei, vielä tarvitaan yksi lausunto, jota odotetaan Rajavartiostolta. Toivommekin, että sieltä löytyy sotilaallista ripeyttä ja tahtoa hoitaa miehistön kulku siihen malliin, mitä näin korkealle arvostetulta lento-asemalta voi odottaa. Kaiken lisäksi kulkureitillämme töihin on taas aloitettu kaksi työmaata, jotka sekä haittaavat selvästi kulkua että ovat myös turvallisuuden kannalta arveluttavia.

Toinen "ikuisuusasia" tuntuu olevan M11-ryhmässä tehty viretilatutkimus. Tietojen keruu on jo kauan sitten tehty ja alustavia tutkimustuloksia on tihkunut vain sieltä täältä, eikä kokonaisuuden työstämiseen olla vielääkään päästy. TTK toivookin saavansa ko. raportin pikaisesti analysoitavaksi. Voisi kuvitella, että samankaltainen tutkimus tehdään myös B757-ryhmässä, jossa yötyötä tehdään lähes samoissa mitoissa kuin M11-ryhmässä. 757-ohjaajien blokkitunnit sen sijaan ovat suuremmat kuin M11-kollegoilla.

Olisi mielenkiintoista nähdä, kuinka se vaikuttaa vireystilaan.

Kolmas asia, jonka valmistumista odotetaan, on FDA (Flight Data Analysis) -sopimus, joka on ollut lausuntokierroksella ja on jo TTK:n hyväksymä.

### Ilmoittakaa epäselvyyksistä matkustajamäärissä

Myös matkustajaluvun laskenta oli taas esillä. Logikommenttien ja saatujen viestien perusteella on syytä olettaa, että matkustajaluvun laskemiseen olisi palattava. Yhtiö näkee asiassa vain matkustajien epämukavuustekijän, mutta TTK:n asiantuntijat löysivät hyviä perusteluja laskemisen puolesta. Tarvitsemme kuitenkin vielä faktoja ennen kuin lähestymme yhtiötä, joten olkaa hyvä ja kirjoittakaa logikommentteja aina kun matkustajaluvussa on ongelmia. Liittäkää mukaan asema, portti- tai parkkipaikka, kuinka suuresta heitosta oli kyse, miten ongelma ratkaistiin jne. sekä tietysti myöhästyminen, jos sellaista tuli.

### Avunpyyntö Kanadasta

Jatkossa toivomme B757-ryhmältä pientä apua, jota kanadalaiset kol-

legamme ja heidän viranomaisensa ovat pyytäneet. Toronton kentälle on asennettu uudet valokuituopastinkalusteet. Niiden ominaisuuksiin kuuluu ikävä kyllä se, että opastimien värit yövalaistuksessa ovat erilaiset kuin päivänvalossa. Nyt he kaipaavatkin operaattorien havaintoja opastekylttien käytettävyydestä. TTK tekee pienen lomakkeen, jolla Torontoon lentävät voivat havaintonsa kertoa. Palaamme asiaan erillisellä tiedotteella.

Sama konetyyppi oli esillä muutenkin. Koneen OM-A:n LRBL (Least Risk Bomb Location) -sivut puuttuvat ja ne tarvitaan sinne luonnollisesti mahdollisimman pian. Samoin puhuttiin ko. koneella (ja miksei muillakin tyypeillä) lennettävistä tyhjästä lennoista. Kuinka cabin sweep ja PT-välineiden tarkastus tehdään ilman matkustamohenkilökuntaa, ja kuinka trolleyt varmistetaan paikoilleen? Myös ohjaajien ruoka sekä virvokkeet ovat olleet vaikeasti löydettävissä, kun mukana ei ole matkustamohenkilökuntaa.

### Paralleelilähestymiskokeilu Helsinki-Vantaalla

Timo Einola kertoi EFHK:n paralleelilähestymiskokeilusta. Hänen mukaansa

radiofraseologia on ohjeistettu tarkasti ICAO:n fraseologian mukaisesti. Piloteille tiedoksi, että EFHK TWR ei tule myöntämään laskukiitotien vaihtoja paralleelikokeilun aikana.

Einola esitteli myös ATS-komitean kokoukseen menevän "discussion paper":in liittyen "Cleared for ILS approach" -selvitykseen ja korkeuden jättämiseen ennen liu'un saavuttamista. Asia, joka yhtäkkiseltään tuntuu päivän selvältä, ei olekaan itsestään selvyys edes lennonjohtajille eri puolella maailmaa. (Toisaalla tässä lehdessä myös Einolan artikkeli ko. aiheesta, toim. huom.)

Antti Tuori kertoi masennuslääkkeiden käytöstä lentotyössä ja esitteli tekemänsä paperin masennuslääkkeiden biologisista vaikutuksista. Tomi Tervo kyseli Aeron logikommenttien välittymisestä TTK:lle ("copy TTK"). Nyt näyttää siltä, että Aeron logikommentit eivät välity meille. Joten jos ATR-ohjaajista tuntuu, että kommenttinne ja ehdotuksenne ovat hävinneet jonnekin, ottakaapa yhteyttä, niin selvitetään mihin ne katoavat.

Taas kerran kiitos TTK:n jäsenille! Aikaa ja vaivaa uhraten olette jaksaneet viedä jäsenten ongelmia eteenpäin. Päämäärä on selvä ja motivaatio on korkealla. Kiitos myös kaikille jäsenille kommentteista sekä viesteistä. Raportoikaa ja jaksakaa kirjoittaa havainnoistanne. Se on ainoa tapa viedä lentoturvallisuutta eteenpäin! Keväisiä lentoja, varokaa HEAVY BIRDEJÄ!

**M**atti Allonen  
TTK puheenjohtaja



## Going for safety and security

**S**LL's Safety and Security committee is led by B757 captain Matti Allonen. Together with vice-chairman Timo Mäkeläinen, he has recently taken major footsteps boosting committee's working methods and efficiency. The committee consists of 14 members, the majority of which also take part in the IFALPA Technical committees, so that every committee (excluding Helicopter and Flight Engineer committees) are represented by our members.

The Finnish representation in IFALPA just recently changed from SLL to an umbrella organization FPA (Finnish Pilot's Association), enabling also other Finnish pilot associations take part in IFALPA work, and building a link between SLL's and other associations' safety work. Safety is a common interest, independent on which company we work for.

The recent "hot topics" of the committee have been e.g. the work and rest periods and their effect on crews' physical condition. The so called AFIS-airports in Finland have also caused a lot of discussion. Chairman also writes about mismatches in passenger amount, simultaneous parallel approach trial in Helsinki and latest updates in Flight Data Analysis project.

This is chairman Allonen's second time leading the committee, the first took place in late 1980's. He is also a member of IFALPA ADO committee.



Working for flight safety: Chairmen Allonen (on the left) and Mäkeläinen (right).



# Sairastuitko lomalla?

*TES-luottamusmiehen palstalla asiaa mm. sairaudesta lomien yhteydessä, ATR-päivystyksistä sekä parkkipaikoista.*

*Kiinnostuneille tiedoksi: luottamusmiehen paikka tulee syksyllä hakuun.*

**U**usi lomajakojärjestelmä on toiminnassa. Alkuvaikeuksien jälkeen homma näyttää pelaavan. Lopputulosta odotamme sekavin tuntein, mutta järjestelmänä tämä on mielestäni hyvä. Se antaa yhtiölle tehostusta, mutta samalla yksittäiselle liikennelentäjälle ennen kaikkea suunnitelmallisuutta.

## TES-vääntöön alustava ratkaisu

Valtakunnansovittelijan tekemä sovintoehdotus uudeksi työehtosopimukseksi hyväksyttiin tätä kirjoittaessani 12 tuntia sitten. Liittokäsittelyn pitää olla pidetty 13.5.2005 mennessä. Lukekaa ehdotus tarkasti ja osallistukaa äänestukseen. Vastaus valtakunnansovittelijalle on joko hyväksyntä tai hylkäys. Välimuotoja, lisäyksiä tai poistoja ei ole mahdollista tehdä. Sopimus on kokonaisuus, joten yksittäiseen kohtaan

tai pilkkuun ei kannata jämähtää. Tutustu, kommentoi, keskustele ja vaikuta!

## Sairaus ja loma

Mikäli sairastut ennen lomaa, on sinun lomalain mukaan ilmoitettava sairaudestasi esimiehelle ennen loman alkamista ja pyydettävä loman osan tai loman siirtämistä kokonaisuudessaan muuhun ajankohtaan. Siirrettävän loman ajankohdasta päättää esimies. Mikäli sairastut loman aikana ja sairaus kestää yhtäjaksoisesti yli seitsemän päivää, voit pyytää tämän ajan ylittävän osan lomasta, jonka olet työkyvytön, pitämistä myöhempänä ajankohdaksi. Sairaudesta on ilmoitettava esimiehelle, joka päättää siirrettävän loman ajankohdasta. "Esimies" tarkoittaa tässä lomasuunnittelija Eija Jääskeläistä, ja "siirrettävän loman



Miehistölaukkujen saapumista ruumasta on viime aikoina jouduttu odottamaan varsin pitkiäkin aikoja. Kuva: Kari Voutilainen

ajankohdan päättäminen" neuvottelua uudesta ajankohdasta.

Sairastumisesta on ilmoitettava selvitykselle mahdollisimman pian, mikäli sairastuminen vaikuttaa työntekoon. Tämä ilmoitus tehdään puhelimitse.

## Päivystykseltä yöpyvälle

ATR-päivystyksistä on käyty kiivas-takin keskustelua. Eli, mikäli ko. ryhmässä on kahden peräkkäisen päivän päivystys, päivystäjä on velvollinen lähtemään näistä ensimmäiseltä päivältä myös yöpyvälle. Miksi? Ryhmän pairingit koostuvat käytännössä vain yöpyvistä, joten liikenteen hoitaminen pelkästään vapaaehtoisuuden pohjalta olisi melkoinen haaste. Ketkä ovat sopi-

## Shop steward

**M**D80 captain Arto Pellinen hasn't had too much peaceful days lately. He is the trustee for our collective contract issues, and takes care of a variety of questions with no easy answers. The contract itself, how ready and covering it ever seems, has a lot of unclear points that need "interpretation" of some level. Sometimes it gives no specific answers at all. Surprising? Probably not. Many questions this man deals with, require also knowledge of the national law. Here Arto writes about getting sick before or during one's vacation, and one's right to postpone the vacation.

The shop steward is compulsory by Finnish law, and the reduction in the working (flying) hours is compensated by the employer. Nevertheless, it's a tough job - for a tough guy. Arto has decided to retire in August after three years, and calls here for his follow-up.

neet? Edellinen ryhmäpäällikkö, edellinen luottamusmies ja yhtiö. Miksi asia ei ole kirjoissa ja kansissa? Jaa-a...

## Laukut ja parkkipaikat

Laukkujen odottelu työvuoron päätteeksi on palautteesta päätellen lisääntynyt roimasti. B757:n osalta, josta suurin palautemäärä on tullut, syyksi on selvittelyn jälkeen tarjottu miehistölaukkujen sijoitusta tiettyyn ruumaan. Ryhmän johto hoitaa asiaa. Tällä hetkellä odottelusta ei lasketa työaikaa, mutta mikäli asiaan ei saada parannusta, pitää käytäntöä muuttaa.

Parkkipaikat ovat olleet viime aikoina kortilla. Syynä on parkkitalon ketjun poisto. Ilmailulaitos on pistänyt ajojärjestelyt uusiksi ja kuskit, joiden omat paikat ovat ylempänä parkkitalossa,

ovat ottaneet paikkamme omikseen. Asianomaisia on ohjeistettu asiasta, mutta... Työ ketjun saamiseksi takaisin on käynnissä.

## Paikka juuri sinulle?

Vaalit lähestyvät. Uusia kasvoja kaivataan! Kolmivuotinen pestini luottamusmiehenä lähestyy loppuaan ja syksystä lähtien aion käyttää aikaani asioidenne hoitamisen (tai joidenkin mielestä sekoittamisen) sijasta esim. löhöämiseen sohvilla, päiväuniin, videoiden katsomiseen ja muuhun virikkeelliseen toimintaan. Lisätietoja postin hoitamisesta saa allekirjoittaneelta. Etuina firman tietokone (sähköinen OM-B voi mahdollisesti toimia), kännykkä, oma nurkkaus liiton toimistolla, ropakaupalla iloisia palavereja ja muka-

vat toimihenkilökaverit. Korvauksena menetetyistä lisistä maksetaan täällä hetkellä 31 tunnin tuntikorvaus / kk. Ajankäyttö on sovittavissa yhtiön kanssa. Ei muuta kuin vaalikampanja pystyyn!

**A**rto Pellinen  
TES-luottamusmies



[www.smart.com](http://www.smart.com)

**smart**  
by Mercedes-Benz



>> ISO smart forfour – viidelle.



# IFALPA:n 60. vuosikokous Etelä-Afrikassa



*Vuosikokous pidettiin jälleen puuduttavan pitkän matkan päässä, Pöytävuoren juurella Kapkaupungissa, joka oli osuva paikka 60. timanttivuosikokoukselle.*

**K**ustannuksia karsiaksemme lähdimme matkaan jälleen minimimiehityksellä. Puheenjohtaja Panu Mäki lähti hakemaan eväitä kesken oleviin TES-neuvotteluihin, Suomen Lentäjaliiton (FPA) puheenjohtaja Kari Voutilainen puolestaan haki FPA:n jäsenyyttä IFALPA:ssa ja ensikertalainen, TTK:n puheenjohtaja Matti Allonen hakemaan tuntumaa vuosikokousrutiineihin. Oma missiوني oli selvittää Suomen AFIS-asiaa ATS-komitealle ja hoitaa viimekäden järjestelyjä Helsinkiin tuleville AGE- (Aerodrome and Ground Environment) ja ATS-komiteakokouksille. Neljällä hengellä saimme kaikki alakomiteat miehitettyä. Lisäksi kokoukseen saapuivat Suomesta observoija-statuksel-

la Blue1 Pilots' Associationin (B1PA) puheenjohtaja Juhani Lehto ja sihtööri Niila Nordgren.

Liittoja oli paikalla 54 (82:sta); neljä niistä valtakirjoilla. Suomi sai niistä yhden juuri sopivasti äänestysvaiheeseen, kun Unkarin delegaattit joutuivat aloittamaan kotimatkinsa jo ennen kokouksen päättymistä. Lentäjiä oli paikalla noin 350. OBS-statuksella kokoukseen osallistuvat South African Airways, B1PA, iso joukko kiinalaisia, joista tuli myöhemmin myös IFALPA:n varsinaisia jäseniä, IFALPA:n eläkeläiskerho Alpha-Omega, Eurocontrol, ECA, lennonjohtajien kattojärjestö IFATCA, maailman naispilottien edustaja, ICAO,

Airbus, Boeing, laitevalmistaja EVAS sekä työnvälitystoimisto PARC.

Varsinaisen vuosikokouksen alla SLL osallistui Oneworld Cockpit Crew Coalitionin (OCCC) kokoukseen, ja B1PA Star Alliancen pilottien vastaavaan. Kokousten yhteenveto tapahtui Alliance-kokouksessa, jossa kaikki suurten allianssien pilotit olivat edustettuina. Alliance- ja European Regional -kokouksista lisää muualla tässä lehdessä.

## Avauspuheenvuorot kertoivat muutoksista

Kokousjärjestelyissä näkyi IFALPA:n ja sen jäsenliittojen tiukka taloudellinen tilanne. Lentokonevalmistajilla



sen sijaan näyttää edelleen menevän hyvin. Tervetuliaistilaisuuden sponsorin Airbusin edustaja Klaus Walendy kertoi leikkisästi keksineensä hyvän järjestelyn kätkeä sponsorikustannukset A380-testikoneen koelentojen polttoainekustannuksiin. Summa, jolla 560 tonnia saadaan 8000 merimailin päähän muutamassa tunnissa ei ole vähäinen. A380 oli kuuleman mukaan jo tankattu täyteen, ja ensimmäisen lennon pitäisi olla tämän lehden ilmestyessä jo takana.

Vuosikokouksen varsinaisen kokouksen aloittava avaussessio on nimeltään "Opening Plenary". Se alkoi IFALPA:n puheenjohtajan Dennis Dolanin ja Etelä-Afrikan liiton ALPA-SA:n Gawie van Rooyen lyhyillä tervetuliaspuheilla. B737-kapteeni Dolan kertoi vuoden olleen turbulenttinen, mutta hyvien "turbulenssi-raporttien" ansiosta ovat monet liitot selvinneet olosuhteisiin nähden kohtuullisesti – olemmehan lentäjinä tottuneet nopeisiin ratkaisuihin olosuhteiden muutoksissa. Jostain tulivat mieleen YT-neuvottelut. Tuleviin turbulensseihin IFALPA varautuu organisaatiomuutoksella. Nopeasti muuttuva maailma näkyi muutenkin selvästi. Aiempina vuosina alakomiteoilla kului useita päiviä

**"The mission of IFALPA is to be the global voice of professional pilots, to promote the highest level of aviation safety world-wide and to provide representation, services and support to its Member Associations."**

IFALPA:n Annexien läpikäymiseen, mutta nyt tämä osa jäi muutamien uusien teknologioiden päivityksiin ja pääpaino oli ICAO:n ulkopuolisen työskentelyn läpikäymisessä. IFALPA on sujuvasti muuntautunut muuttuvan maailman mukana, mutta samalla heräsi kysymys ICAO:n kyvystä pysyä tahdissa mukana.

Kapteeni van Rooyen puhui kokoussloganin "Safer skies over Africa" ympärillä. Afrikan puutteellinen infrastruktuuri eli hallinto, kommunikointimahdollisuudet, kalusto ja koulutus kaipaavat pikaista parantamista. Ei ole sattumaa, että 28% onnettomuuksista sattuu alueella, jossa liikkuu vain 3% maailman ilma liikenteestä.

Heitettyyn haasteeseen saatiin heti perään osavastaus Etelä-Afrikan Air Navigation Services Companyn (ANSC) edustajalta. Etelä-Afrikan vaikutus lähivaltioiden infrastruktuuriin on selvä. Etelä-Afrikan naapureiden kehitys on ollut paljon muita Afrikan maita nopeampaa. Yhteistyö on parantanut kommunikointiyhteyksiä ja lennonjohtopalvelua eteläisessä Afrikassa. ANSC painotti yhteistyön merkitystä ja kertoi ALPA-SA:n olleen hyvä taustavaikuttaja ja ongelmien esilletuaja. Kehuista päätellen puhe ei ollut ainoastaan kohteliaisuutta. Hän totesi mallin "Future lies

in working together - Find a way to help the others" toimivan hyvin. Hän kertoi myös RVSM:n tulevan E-Afrikan alueelle ensi vuoden tammikuussa.

## Tilannetietoisuuden ja nopean toiminnan merkitys

Avauspäivään kuuluvat IFALPA:n puheenjohtajan (President) ja alapuheenjohtajien (Principal Vice-Presidents, PVP) puheenvuorot. Kirjallisen raportin lisäksi IFALPA:n puheenjohtaja Dennis Dolan puhui siitä, miten liittojen tulee ylläpitää tilannetietoisuutta, jotta tulevat haasteet voidaan ennakoita ja jotta niihin voidaan valmistautua jo ennalta. USA:ssa taloudellisten haasteiden toistuvuus on masentavaa, mutta opettavaa. USA:n ja EU:n välisistä neuvotteluista hän toi esille IFALPA:n haasteet. Lentäjän näkökohdista katsoen, ja miksei lentoyhtiöidenkin, EU-USA -neuvottelut lentoliikenteen oikeuksista luovat ristiriitoja. USA:ssa olevien silmissä neuvottelut ovat uhka, mutta Euroopasta katsoen mahdollisuus.

Hän vertasi IFALPA:lle työskentelyä lentäjän työhön. Puheenjohtajan tehtävässä on oltava hyvä tilannetietoisuus – aivan kuten lentäessäkin. Ihmiset voidaan jakaa

raa'asti kahtia: sosiaalisiin "behenkilöihin" ja tehtäväkeskeisiin "do-henkilöihin". Be-ihmiset ovat sosiaalisia, mukavia ihmisiä, jotka eivät kuitenkaan saa paljoakaan aikaan. Heidän johdossaan tilanteet ajautuvat helposti tilanteisiin, joista on hankala päästä pois. Do-ihmiset, joihin valtaosa piloteista kuuluu, puolestaan johtavat asioita kuten näkevät oikeaksi. He kyselevät niiden mielipiteitä, jotka ovat ko. asioiden kanssa tekemisissä ja ottavat heidän mielipiteensä huomioon omassa päätöksenteossaan - pelkäämättä seurauksia omalle statukselleen puheenjohtajana tai vaikkapa koneen kapteenina. Do-ihmiset ennakoivat ja varautuvat tilanteisiin etukäteen erilaisin ratkaisumallein. IFALPA tarvitsee do-ihmisiä. Jos koet olevasi do-ihminen, olisi SLL:lla ehkä käyttöä kesän valtuustovaaleissa juuri sinulle.

## Liikennelentämisen poliittiset aspektit

RVP Professional Affairs (Eli jota-kuinkin "Euroopan paikallisosaston puheenjohtaja" – titteleitä on vaikea kääntää suomeksi, toim. huom.) Georg Fongern käsitteli omassa puheenvuorossaan politiikan ja liikennelentämisen suhdetta. Esimerkiksi eläkeikäkysymys on paljon poliittinen. Periaatteessa olisi oikeudenmukaista antaa pilotin lentää niin kauan kuin tämä läpäisee lääkärintarkastukset ja suorittaa hyväksyttävästi tarkastuslentonsa. Useissa maissa tämä johtaisi henkilön ennenaikaiselle eläkkeelle ennen lakisääteistä eläkeikää (esim. 65v), joka taas johtaisi vaikeuksiin eläkejärjestelyissä - voit joutua "eläkkeelle ilman eläkettä". Toisaalta paikallinen ammattiliiton politiikka saattaa haluta työntää vanhemmat eläkeputkeen jotta nuoremmille suotaisiin mahdollisuus edetä urallaan. Tällöin on yleensä olemassa erillinen eläkejärjestely. Lentoyhtiön politiikka riippuu voimassa olevista säädöksistä: toisaalta nuorempi tekee työn vanhempaa halvemmalla, mutta toisaalta se aiheuttaa

## IFALPA on muuntautunut muuttuvassa maailmassa, mutta mikä on ICAO:n kyky pysyä tahdissa mukana?

turhaa koulutusta ja kasvattaa eläkevastuita. Turvallisuuspuolella (security) IFALPA on painottanut maassa tapahtuvia turvatoimia, mutta esimerkiksi maailmanlaajuisen ID-korttijärjestelmän luomiseen ei tunnu olevan poliittista halua. Sitten ovat työ- ja lepoajat. Tehdäänkö EU:n työ- ja lepoajat demokraattisin menetelmin siten, että ne kelpaavat kaikille, vai kuten tieteilinen tutkimus turvallisuusnäkökohdista katsoen edellyttää? Turvallisuus tulisi taata taloudellisin resurssein, eikä päinvastoin! Lisäksi Fongern otti esille USA:n Chapter 11-ongelman sekä sen tosiseikan, että maailmassa (erityisesti Euroopassa) on sotien jälkeen syntynyt lentäjäsukupolvi jäämässä eläkkeelle. Useissa maissa orastaakin jo pilottipula. Fongern kehotti varmistamaan emoyhtiön (mainline) pilottitarpeen mahdollistamalla pilottien siirtymisen regionaalista tms. tytäryhtiöstä mainlineen jo etukäteen. Tämä lienee yhtiönkin etu. Samalla hän painotti, että molempien osapuolten intressien takia kannattaa sopia etukäteen, mitä liikennettä tytäryhtiöt voivat suorittaa.

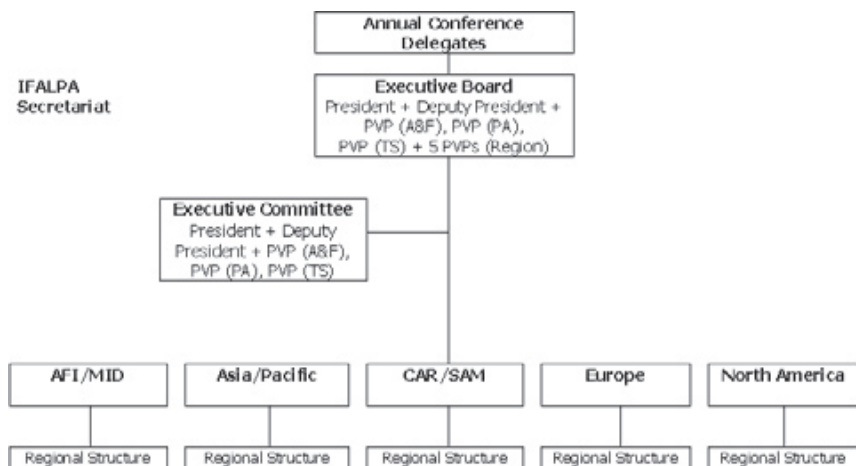
Jos asioista ei sovita, on iso riski ajautua häiriöalttiisiin tilanteisiin, joissa pienistä periaatteellisista kysymyksistä seuraa isoja työtaisteluita. Tästä asiasta on Lufthansa positiivinen ja SAS lähin negatiivinen esimerkki.

## "Arvostakaamme itseämme"

RVP Technical standards Paul McCarthy (syntynyt muuten 1945) jää pois IFALPA:sta jäädessään eläkkeelle. Hän on aloittanut uransa kannuspyöräisillä koneilla ja jättää nyt B777:n. Hän on nähnyt monopolien tuomat isot voitot ja nykyiset monet konkurssit. Hän totesi lakonisesti maailmankatsomuksestaan, että maailma muuttuu, mutta yksi asia säilyy: lentokoneita lentävät lentäjät – ainakin meidän eläköitymiseemme asti. Ja niin kauan kun näin on, on lentäjien tehtävä työnsä sen vaatimalla ammattitaidolla ja huolellisuudella ympäristön muutoksista huolimatta. Omantunnonarvo ja ammattitaito ovat hyveitä, joista tulee saada oikean suuruinen korvaus. McCarthy'n puheet ovat aina olleet yleisöön vetoavia ja niin olivat nytkin. Yleisö kunnioitti eläkkeelle jäävää IFALPA-veteraania aplodeeraten seisten.

## IFALPA:n uusi organisaatio

Ensimmäisen päivän yleiskokouksen lopuksi hollantilainen Paul van Telden esiteli IFALPA:n uuden organisaatioeh-



Standing Committees – The structure of the 12 Standing Committees is unchanged

dotuksen, joka myöhemmin hyväksyttiin toteutettavaksi.

Vuodesta 1948 voimassa olleen organisaation ja toimintamallin on koettu olevan liian hidaskuuttuvaan maailmaamme. Uudenkin organisaation korkein päättävä elin on vuosikokous, jossa äänestetään jäsenliittojen jäsenmäärään perustuen. Tärkeimmistä vuoden varrelle osuvista asioista päättää Executive Board, johon kuuluvat puheenjohtaja, vara-puheenjohtaja ja seuraavat PVP:t: Administration and Finance, Professional Affairs, Technical Standards, sekä viisi alueellisesti valittua PVP:ta. Alueellisesti valitut PVP:t lisäävät pienten liittojen (kuten FPA:n) valtaa, kun suuri ja mahtava US-ALPA ei enää määrää kuka hoitaa esim. Euroopan asioita. Jokapäiväisiin työrutiineihin eivät alueelliset PVP:t osallistu; ne hoitaa jatkossa Executive Committee. Alueet päättävät järjestäytymisestään kukin itse. European Cockpit Association (ECA) käy paraikaa läpi myös omaa organisaatiomuutostaan, jotta se voisi mahdollisimman sujuvasti ottaa hoitaakseen osan IFALPA:n aiemmin hoitamista toimista Euroopassa. ECA:n uudesta organisaatiosta valottanee myöhemmin ECA-edustajamme Samuli Tammisto. IFALPA:n uuden

**”Yksi asia säilyy:  
lentokoneita lentävät  
lentäjät – ainakin meidän  
eläköitymiseemme asti.”**  
–Paul McCarthy

organisaation tulisi olla valmis 2006. Tekniset komiteat säilyvät sellaisenaan. Ne ovat pysyneet hyvin ajan hermolla eivätkä siksi tarvitse uudistusta. Jotta mahdollistetaan myös väliaikaisten komiteoiden käyttö, kutsutaan vanhoja teknisiä komiteoita jatkossa nimellä ”Standing committees”. IFALPA:n työskentelyä tukee jatkossakin vakinaisista työntekijöistä koostuva sihteeristö. Työjärjestys uudelleenkirjoitetaan seuraavan kahden vuoden aikana SCAMPI-komitean valvonnassa ja ensimmäiset vaalit uuteen organisaatioon on tarkoitus pitää viimeistään 2008.

Kokous siirtyi ensimmäisen yleisistunnon jälkeen alakomiteatyöskentelyyn. Alakomiteoiden C, D ja E raportit jäljempänä lehdessä. A/B-komiteasta kuulemme seuraavassa numerossa.

**J**ussi Ekman  
IFALPA Director

## The Finns and IFALPA

**F**inland was represented in the IFALPA 60th Conference by six representatives. The delegation had several important goals in their mind. The SLL chairman Panu Mäki was looking for background support and measures for our contract negotiations which were underway. The Safety and Security Committee chairman Matti Allonen was getting reference for several safety issues. Jussi Ekman promoted the Helsinki committee meetings, also pre-introducing the problem field of AFIS-airports. The umbrella organization Finnish Pilots' Association (FPA) was granted the membership in IFALPA and chairman Kari Voutilainen was signing the treaty.

Juhani Lehto, the chairman and Niila Nordgren, a member of the board from the Blue1 Pilots' Association (B1PA) experienced their first IFALPA Conference. But for certain, not the last.

The Finns have been regular guests in the Conference for decades. Finland itself has hosted one Conference, in Helsinki in 1959. The representation in the IFALPA subcommittees has also been active and permanent in nature. One IFALPA President has been Finnish (Ola Forsberg 1969-1972), and so have three RVP's (Risto Pietilä, Erkki Ahtee, Kari Voutilainen). Two of us have had the honour to receive the Scroll of Merit award, the latest being Matti Sorsa in 2004.

This year's Conference and associated meetings are dealt with in the delegates' written reports, which cover the next pages of this journal.



Koko delegaatio gaalaillan varustuksessa. Vasemmalta: Nordgren, Lehto, Voutilainen, Mäki, Ekman, Allonen

# Lisää fuusioita – lisää halpalentoyhtiöitä

## Lentoliikenteen talous- ja työllisyysnäkökymät esittelyssä

*Vuodesta 1971 ilmailun taloudellista tilannetta seurannut Seth Rosen loi kattavan katsauksen alamme nykytilaan. Kenellekään ei liene yllätys, että koko toimiala on läpikäynyt melkoisen muutoksen.*

**L**entoliikenteen vapautumista hyväksi käyttävät uudet yrittäjät ovat alentaneet lippujen hintatasoa ja lisänneet tarjontaa. Kilpailu on koventunut ja katteet pienentyneet. Voidaan sanoa, että lentoliikenne Euroopassa on alana ajanut USA:n ohi. USA:ssa kilpailu päässyt pahasti vääristymään. USA:n itsensä on kuitenkin vaikeaa myöntää oman kilpailutilanteensa vääristyneisyys – onhan USA yrittäjätalouden Mekka, onhan?

### ”Chapter 11” vääristää kilpailutilannetta USA:ssa

Asia oli esillä myös oman kokouksemme alla pidetyssä IATA:n kokouksessa. USA:n ”Chapter 11” suojaa monia täysin taloudellisessa katastrofissa olevia vanhoja lentoyhtiöitä. Vain muutama on silti lopettanut toimintansa kokonaan. Alati vaihtuvat johtajat käyttävät suurten yhtiöiden omaisuutta ja lain tuomaa suojaa räikeästi hyväkseen

kuitataksaan mukavat bonukset (täysin laillisesti) ja häipyvät sitten muualle. Tavallisia työntekijöitä on puolestaan vaikea löytää – moni ei halua elämäänsä näin epävarmalle pohjalle. Yhtiöiden tilanne on syöksykierteessä. Ja dollarin



matala kurssi vaikeuttaa tilannetta. Pelkästään USA:ssa lentoliikenne teki 2004 enemmän tappiota kuin mitä se on koko historiansa aikana tehnyt voittoa. Konkursseja on ollut jo 140. Isoista yhtiöistä vain Southwest on taloudellisesti terve. Sairaata taas ovat kuin Phoenix-lintu, joka tuntuu aina vaan nousevan uudelleen taivaalle – ja vielä munivankin jossain välissä. Kun vuonna 1978 USA:ssa oli 38 lentoyhtiötä, on niitä nyt 150. Lisäksi uusia hakemuksia on sisällä 18 – tässä markkinatilanteessa! Vaikeuksiin ajautuneet yhtiöt eivät selviä itse. Pitäisikö? Täältä kauempaa on helppo spekuloida: mitä tapahtuisi, jos lentoyhtiöiden mahdollisuus Chapter 11:n antamaan suojaan poistettaisiin? Ottamatta itse

tapaukseen kantaa on todettava tilanteen muistuttavan hiukan taannoista poliittista taistelua, irrottaako elintointoja ylläpitävät koneet Floridassa maanneesta aivokuolleesta henkilöstä. Hallitus ja presidentti George W. Bush halusivat pitää ”letkut kiinni” taloudellisesti kuolleissa lentoyhtiöissä ja ylläpitää vääristymää. Jos epäterveet yhtiöt ihan oikeasti kuolisivat ja lopettaisivat lentämisen PanAmin ja Easternin malliin, pieneneisi ylitarjonta ja lippujen hintoja olisi mahdollista ehkä korottaa. Ainakin load factorit lähtisivät nousuun. Tosin lentoliikenne olisi tovin kaaoksessa. Se aiheuttaisi varmasti alussa kovaakin vastarintaa mm. työntekijäjärjestöissä. G. W. Bush on todennut, ettei hän aio sietää lentoliikenteen lakkoja (vrt. Reaganin reaktiot lennonjohtajien lakkoon 1981, jolloin kaikki USA:n lennonjohtajat saivat kerralla potkut). Lakkoja ei toistaiseksi olekaan ollut. ”Letkujen irrotus” niitä kuitenkin varmasti aiheuttaisi. Nyt eri yhtiöiden pilotit ovat alkaneet katsoa omaa napaansa. Vahvempien yhtiöiden pilotit ”ymmärtävät” tilanteen ja heikoimpien taas pelkäävät työpaikkojensa puolesta. US-ALPA on tienristeyksessä. Mikä olisi pitkällä aikajänteellä kannattavaa: Ylläpitää nykytilaa vai tappaa ”talouskuolleet” ja antaa elinkelpoisille paremmat elinmahdollisuudet? ”Letkujen irrotus” aiheuttaisi varmasti yhteenliittymiä, fragmentointia, ostoja, myyntejä, valtauksia yms. Ne ovat liitolle työtä aiheuttavia asioita, mutta se ei olisi mitään uutta. Onhan jo nyt muutama pieni yhtiö ostanut

Brandien luonti ja hyödyntäminen yleistyy jatkuvasti. Snowflake on eräs SAS:n brandeista. Kuva: K. Voutilainen



nurkkia isommistaan. Hallitus voisi myös tarkastaa samassa yhteydessä muitakin lakejaan: esim. työntekijää koskevien lakiuudistusten, verojen tarkistuksen (lippujen hinnoissa jopa 44% veroja) ja turvallisuuskustannusten kohdistamisilla voitaisiin suorittaa elvyttäviä toimia. Henkilökohtaisesti en usko näiden pienten tekijöiden olevan kuitenkaan riittäviä syöksykierteen oikaisuun. Oikaisematon syöksykierre päättyy maahansyöksyyn - koska se mahtaa tulla vastaan Atlantin tuolla puolen? Ostavatko tytäryhtiöt emonsa? Vai tapahtuuko oikaisu (hallinnollisin avuin) juuri viime hetkellä, kuten elokuvissa niin usein tapahtuu? Presidenttikauden päättymisen hän olisi oiva hetki, mutten tässä ota kantaa, kenen presidentin.

## Halpalentoyhtiöt tulleet jäädäkseen

Muualla maailmassa asiat ovat jo parempaan päin. Tappiot ovat pienentyneet ja osa yhtiöistä on jopa voitollisia. Allianssit, paikallisoperaattorit (regionaalit), tytäryhtiöt, holding-yhtiöt, halpalentoyhtiöt (Low cost carriers - "LCC:s"), informaatioteknologia, läpinäkyvyys / sisäinen kauppa, kustannusten alentaminen, ulkoistaminen, laivaston yksinkertaistaminen ja brandien luonti ovat kaikki tuttua nykyäikää. Esimerkkinä brandien luomises-

ta käytettiin SAS:ia. Tunnet varmasti Scandinavian Airlinesin, Air Balticin, Blue1:n, SpanAirin, SnowFlaken, Estonian, Wideroen, Braathensin, SAS-Radisson hotellit jne. Niin - kaikki yhtä, mutta silti eri brandeja. Mietipä, mitä brandeja Finnairilla onkaan.

Ulkoiset tekijätkin ovat samoja ympäri maailmaa. Verot, polttoaineen hinta, matalat yieldit ja ennakoimattomat tapahtumat (9/11, SARS, tsunami jne). Mutta millä mallilla tulevaisuudessa pärjätään? Nyt on jo selvää, että LCC:t ovat täällä jäädäkseen, mutta onko toimintamallina SW/Continental, Ryanair vai jokin muu? Vanhempiin LCC-yhtiöihin verrattuna esimerkiksi ns. Legacy-yhtiöiden palkat ovat jo kohtaamiskursseilla, vaikka ovatkin vielä kaukana toisistaan. LCC-yhtiöillä on myös ongelmia löytää kapteeni koneisiinsa. Varsinkin niillä, jotka laajenevat nopeasti, kuten Ryanair. Alliansseilla on merkittävä rooli pienemmille Legacy-yhtiöille (kuten Finnair). Legacy-yhtiöt eivät kuitenkaan pärjää pelkästään olemalla oikeassa allianssissa. Kustannukset on saatava tuottoja pienemmiksi. Lähimenneisyydestä voi vetää muutaman johtopäätöksen: toisaalta pelkkä yksikkökustannusten alentaminen ei riitä, jos yhtiön rahoitus on retuperällä - toisaalta vankka rahoituskaan ei ole tae tulevaisuudesta. Absoluuttisia kustannusäästöjä

on haettava myös leasing-hinnoilla, investointien rahoitusten kilpailutuksilla, oikeilla polttoaineen suojauksilla yms. Lähitulevaisuudessa tulemme näkemään vielä lisää Lufthansa-Swiss ja KLM-Air France -tyyppisiä isoja yhteenliittymiä sekä isojen yhtiöiden hajottamisia pienemmiksi yksiköiksi. Potentiaalisia alueita näille muutoksille Euroopassa

## Director's cut

**I**FALPA Director and Safety and Security committee member Jussi Ekman is the man who keeps our international work going. He coordinates our international resources and helps the committee reps in their problems. Jussi is our "eye in the world", keeping us members well informed about important international issues. Also his other expertise in rules and regulations has been worth of gold for SLL in many situations. At present, Jussi works as our representative in Finnair's Flight Data Analysis project, observing its aspects to pilots' legal rights and various regulations. In this article Jussi writes us about Seth Rosen's industrial update in Cape Town, and takes a look at the future of the airline industry.



ovat Fenno-Skandinavia ja Etelä-Eurooppa. Ostoja, valtauksia ja uusia LCC-yhtiöitä tulee syntymään Itä-Euroopassa.

## Aasia mittavan kasvun aluetta

Vahva kasvu on merkittävin tekijä Aasiassa. LCC:t ovat vasta alkamassa valloittaa markkinoita, joita on toistaiseksi dominoinut pitkän matkan liikenne. Kasvu siirtää markkinoiden painopistettä lyhyemmän matkan suuntaan. Kiinalaisillakin on nyt varaa ja mahdollisuus matkustaa. Eurooppa on lähempänä saturatiopistettä kuin Aasia, joten markkinoita Aasiasta vielä löytyy.

Oli maanosa mikä tahansa, voittajat ovat olleet matkustajat ja erityisalojen ammattilaiset kuten lakimiehet. Parhaat TES-ratkaisumallit lentäjillä ovat olleet balanssoidut mallit, jossa sekä työntekijät että työnantajat ovat molemmat saaneet jotain. Tätä kirjoitettaessa omat neuvottelumme ovat vielä kesken, joten en lähde spekuloimaan TES-asioillamme. Suurimmat aiheet TES-asioissa muualla maailmalla ovat olleet irtisanomissuojat ja eläkeasiat.

**J**ussi Ekman

# Komitea C – onnettomuustutkinnasta litiumparistoihin

*Vuosikokouksen alakomitea C sisältää onnettomuustutkinta-, lentokenttien ja maalaitteiden asiat, lentokoneiden rakennesi-  
asiat, vaaralliset aineet sekä helikopterit.*

**P**aikalla oli noin 60 jäsentä, pääasiallisesti AA- ja ADO- komiteoista. HEL- komiteasta oli vain muutama jäsen. Flight Engineerit puutuivat kokonaan; taitavat olla katoavaa kansanperinnettä.

## Accident Analysis (AA)

AA- komitean puheenjohtaja piti harvinaisen lyhyen alustuksen. Siinä hän varmisti, että kaikki olivat lukeneet vuosikertomuksen ja että kommentoitavaa ei ole. Oleellisin asia oli non-punitive -kulttuuri, ja sen edistäminen. Tätä tukemaan muutettiin asiaan liittyvää politiikkaa suositusten tasolta määrääväksi policyksi: "A state shall establish a voluntary incident reporting system to facilitate the collection of information that may not be captured by a mandatory incident reporting system."

Oleellimmat asiat ja nimenomaan non-punitive -kulttuurin toimintasuunnat on kirjattu julkaistuu paperiin nimeltä "Guidelines on the Establishment of a Non-punitive culture to enhance aviation accident prevention", jonka kiinnostuneet saavat luettavakseen allekirjoittaneelta.

## Aerodrome and Ground Equipment (AGE)

AGE- komitean pj Jimmy Ho esitteli vuosikatsauksen hieman tarkemmin. Komitea on pitänyt myös 4 kpl ALR koulutustilaisuuksia, jotka ovat saavuttaneet hyvän vastaanoton. Yleiskokoukselle tuli oheiset paperit, jotka käytiin hyvin yleisellä tasolla läpi sekä hyväksyttiin ilman muutoksia. Nämä käsittelivät mm. RESA:aa (Runway and Safety Area) sekä rullaus- teiden valaistuslaitteita. Lisätietoja saa allekirjoittaneelta tai komiteaedustaja Riku Aakkulalta.

## Aircraft Design and Operations (ADO)

ADO- komitealta tuli pj: n vuosiraportin lisäksi neljä paperia. Ensimmäinen niistä käsitteli tulipalotilanteita lennolla. Niitä koskevaan politiikkaan tehtiin seuraava lisäys: "IFALPA believes that flight crews should be provided with a system, whose elements are complementary and optimized to provide the maximum probability of detecting and suppressing any in-flight fire. The fire-fighting policy should consist of procedures, training, equipment, and design requirements in order to access and effectively fight any source of fire in any critical location, for example attic areas, cargo holds and galleys. This will ensure that flight crews are prepared and able to respond immediately, effectively and in a coordinated manner to any in-flight fire."

Toinen käsitteli HUD-laitteita ja suositteli niiden käyttöä, sekä "dual"-asennusta: "Head-Up Display systems should be used as a tool to enhance safety in all flight phases if certified for such use. The effectiveness of the operating pilot is likely to be enhanced significantly by the use

of HUD. IFALPA strongly believes that dual HUD installation is most beneficial for monitoring purposes and redundancy.”

Kolmantena asiana oli ETOPS-policyn uudistaminen sellaisenaan. Neljäs oli pienehkö tekstimuutos erääseen vanhaan politiikkaan.



## Dangerous Goods (DG)

DG- komitean puheenjohtaja jättää tehtävät, ja piti hieman pitemmän puheen. Komitea tuntuu kaipaavan lisää jäseniä riviinsä. Esitetyt paperit menivät sellaisenaan yleiskokoukselle. Ensimmäinen niistä ehdottaa muutamia parannuksia ICAO:n Annex 18, kappale 9:ään koskien pilotille toimitettavaa etukäteistä kirjallista infoa (NOTOC:ia). Toisessa muutetaan IFALPA POL-STAT:ejä siten, että ne määrittelevät aiempaa selvemmin kannan postissa lähetettävän DG-materiaalin suhteen.

Kolmas paperi liittyi pitkään hiertäneeseen asiaan, jossa DG-komitea ei saanut kantaansa kuuluviin kansainvälisillä foorumeilla (UN, ICAO, IATA), ja jota halutaan omissa politiikoissa painottaa. Se koskee UN3373 ja PI650:n alla kuljetettavia ”Infectious substances” -kategorian aineita ja niiden hyväksymismenettelyn ja määräysten noudattamista. Pääpointti on, että DG-komitea haluaisi saada nämä kuljetukset NOTOC:iin, kun nyt niitä saa em. muiden tahojen sääntöjen puitteissa kuljettaa ilman NOTOC:ia.

Kyseinen asia oli tuttu jo viime kokouksesta ja nyt Yhdistyneiden Kansakuntien määräys UN3373 on tullut voimaan. Ennen NOTOC:iin merkittävät tietyt luokan 6.2

DG-kuljetukset tulevat jatkossa kulkemaan lentorahtina pakattuna IATA:n pakkausohjeen 650 mukaan ilman NOTOC-merkintää. Määräys ei kuitenkaan koske kuin erikseen määriteltäviä uuden Infectious Substances -riskiryhmän B mukaisia aineita (esim. HIV, B- ja C-hepatiitti) ja kyseeseen tulisivat ainoastaan tilavuudeltaan pienehköt lähetykset. Lisäksi Legal-komitean mukaan kapteenin vastuu incident / accident -tapauksissa ei ulotu näiden aineiden kuljetuksiin, koska NOTOC:ia ei niissä käytetä.

DG-komitea onjoka tapauksessa julkaissut aiheesta nyt Safety Bulletinin. Tämä bulletin, numeroltaan 05SAB003, löytyy www-osoitteesta [www.ifalpa.org](http://www.ifalpa.org).

Toinen komitean julkaisema Safety Bulletin liittyy USA:ssa 1999 tapahtuneeseen incidentiin, jossa rahtihallissa syttyneen tulipalon alkusyyksi todettiin viottuneella rahtipalletilla olleet litium-paristot. Onnettomuuden jälkeen FAA tutki litium paristojen syttymis- ja palo-ominaisuuksia ja julkaisi raportin kesäkuussa 2004. Johtopäätöksenä todettiin, että kohtalaisen pienikin paristojen ulkopuolinen palo saa lämpötilan nousemaan litiumin itsesyttymispisteen yläpuolelle. Tämän jälkeen käynnistyy prosessi, joka pysähtyy vasta, kun litium on palanut loppuun. Lentokoneiden (rahtitilojen) sammutusjärjestelmissä käytettävä halon 1301 ei pystynyt testeissä sammuttamaan litiumpaloa. US ALPA on lähestynyt US Department Of Transportia kirjeellä asian tiimoilta. IFALPA:n DG komitea seuraa asiaa.

IATAn ohjeiden mukaan litium-paristoja voidaan kuljettaa rahtina matkustaja koneissa 5 kg:n pakkauksissa ja rahtikoneissa 35 kg:n pakkauksissa.

Käsimatkatavaroissa litiumia sisältäviä paristoja saa kuljettaa tietyin rajoituksin (OM-A 9.4.4.1.u). Raportti on saatavilla [www-osoitteesta www.fire.tc.faa.gov/pdf/04-26.pdf](http://www-osoitteesta www.fire.tc.faa.gov/pdf/04-26.pdf).

## Muita asioita

HEL-komitean paperi oli ainoa, joka aiheutti edes jonkin verran keskustelua ja jopa muutoksen. Tosin asia ei juurikaan ole meidän toimintaamme lähellä.

Kanadan ALPA pyysi apua jäseniltä, jotka lentävät joko Torontoon tai Vancouveriin. Ko. kentille on asennettu uudet opasteet ja kyltit, joiden valaistukseen käytetään valokuitua. Piloteilta kysytäänkin nyt kokemuksia yövalaistuksessa ja huonon näkyvyyden olosuhteissa. Näyttää siltä, että värit eivät olekaan oikeita vaan vääristyvät tietyissä valaistusolosuhteissa. Otin valtuudet osallistua tietojen keruuseen ja antamaan palautetta omilta lennoiltamme Torontoon. Muokkaamme R. Aakkulan kanssa lyhyehkön paperin, jonka toivomme Toronton lennon ohjaajien täyttävän. (Turvatoimikunnan artikkelissa lisää aiheesta, toim. huom.)

Lopuksi Japan ALPA piti esityksen onnettomuustutkinnasta Japanissa. Onnettomuustutkinta ja rikostutkinta ovat siellä lähes sama asia ja pilotit voivat joutua pienestäkin virheestä syytteeseen. Videolla IFALPA:n korkeimmat virkamiehet ottivat varsin voimakkaasti kantaa Japanin tapaan hoitaa onnettomuustutkintaa. Kommentit tekivät selväksi kannan, jonka mukaan pilottia ei voi syyttää onnettomuustutkinnan perusteella. Turvallisuuskulttuuri on väärillä urilla, jos onnettomuustutkinta on rikostutkintaa. Japania kehoitettiin jopa tutkimaan lakejansa, jotta ohjaajien oikeusturva saataisiin kansainväliselle tasolle. IFALPA tukee paikallista järjestöä asian eteenpäin viemiseksi.

**M**atti Allonen

# Komitea D – porrastusta ja mustia tähtiä

*Komitea D käsitteli lentosääntöjä, kommunikointi- ja ATS-asioita, meteorologiaa sekä lentoturvallisuuden kannalta kriittisiä alueita ja lentokenttiä.*

**A**TS-komitean puheenjohtaja Christian Denke, joka vastaa kaikista yllä mainituista aihepiireistä vahvasti käsitykseni siitä, että komiteoiden työskentely on siirtymässä ICAO:n ja IFALPA:n Annexesta jokapäiväiseen edustukseen normeja valmistelemissa työryhmissä, sekä uusien teknologioiden kehittämiseen. Annexeihin viittaavia papereita oli vain kaksi. Kriittisiä alueita löytyy edelleen kaikista maanosista. Kulunut vuosi on ATS-komitealla mennyt RVSM- ja RNAV / RNP-asioissa, jossa erityisesti porrastus on ollut esillä. ADS-B ja ATM on myös paljon työtä teettävä alue. Free Flight-konsepti on tarkan seurannan alla, samoin UAV (Unmanned Air Vehicles). Eniten keskustelua herätti RVSM:n implementointi Afrikassa, josta IFALPA on puutteellisen ATS-infrastruktuurin vuoksi aidosti huolissaan. Kevään ATS-kokous on Helsingissä 10.-12.5, syksyn kokous Meksikossa 15-17.11. 2005.

## ADS(-B) –laitteet ja sen vaatimukset

ADS(-B) (Automatic Dependant Surveillance – Broadcast) on lennonjohtotutkalaitteiden sijaan lentokoneen omin laittein lähettämään tietoon perustuva paikannus- ja porrastusjärjestelmä. Komitea vahvisti IFALPA:n politiikaksi, että porrastuksen pitäisi perustua konepopulaation omaan navigointitarkkuuteen, huomioon ottaen laitetarkkuus ja -luotettavuus. ADS:lta vaaditaan tarkkuudenseurantaohjelma, joka varoittaa tietyn tarkkuusarvon jäl-

keen. Lennonjohdolla on oltava varajärjestelmä, jolla liikenne voidaan porrastaa ADS:n vikaantuessa. Loogisesti lentäjille vaaditaan koulutus contingency-procedureihin. Automatic Dependant Surveillance – Broadcast ADS-B sai määrittelyn: "ADS-B is a mechanism by



which an aircraft broadcasts information on its position to any equipped aircraft or ground station within range. It

is seen as a powerful tool in the future of air traffic management (ATM). ADS-B is a key element of the "free flight" concept while being potentially simple it is quickly becoming popular as the surveillance information can be provided to anyone who needs it."

ADS-B-järjestelmälle asetettiin paljon perusvaatimuksia, kuten normaalit tutkimusjärjestelyt ennen käyttöönottoa, koulutus ja human performance -asiat. Päätettiin, että ADS-B:tä voidaan käyttää porrastamiseen (de-conflict tool) ATM:ssa, mutta sitä ei tulisi käyttää, eikä siihen saa luottaa kuten ACAS:iin (esim TCAS II), koska se rikkoisi rakennettua turvaverkkoa. Eli jos porrastus pettää, ACAS pelastaa. Lisätietoja ADS-B:stä saa ATS-komi-

teadustaja Timo Einolalta tai allekirjoittaneelta. Lisäksi vahvistimme muutaman IFALPA:n policyn ICAO:n Annex 11:sta.

## Critically Deficient –alueet

IFALPA julkaisee säännöllisesti ilmatilat ja lentokentät, jotka eivät sen mielestä täytä ATS-mielessä turvallisen lentämisen edellytyksiä, syystä tai toisesta. Nämä alueet luokitellaan statuksella "Critically deficient" ja mustalla tähdellä ("Black Star"). Seuraavassa päivitetty lista lyhyin kuvauksin. Tarkempia tietoja näistäkin ATS-komiteadustajalta.

Lähes kaikki **Afrikan FIR:t** kuuluvat "Critically deficient" -luokkaan. Syynä kommunikatio-ongelmat. Toimenpideesityksenä IFBP, eli IATA:n In-Flight Broadcast Procedure tulisi ottaa käyttöön koko alueella.

**Persianlahden ja Hormuzin salmen alueet** on todettu siviili-liikenteelle riskialttiiksi ja Black starin arvoiseksi. Alueelle on sijoitettu eri maiden sotilasjoukkoja, eikä ICAO ole saanut niiltä mielestään riittävää tukea ja vahvistusta vaatimuksilleen taata siviilikoneiden turvallinen ylilento. Toimintaesitys: vältettävä lentämistä, jos NOTAM:it kertovat aktiivisesta sotilastoiminnasta.

**Kabulin FIR:ssä** Afganistanissa Air-Ground -yhteydet ovat liian epäluotettavia. IFALPA:n mukaan pientä parannusta on ollut, mutta IFBP:tä tulisi käyttää, jos yhteyteen tulee 10 minuutin katko. Kabuliin tulisi ottaa yhteys 10 minuuttia ennen FIR-rajaa. Afganistanissa on myös sotilastoimin-

taa (mm. ilmaan ammuntoja), joka on luonteeltaan melko epämääräistä. Toimintaesitykset sisältävät lukuisia asioita kuten pinnan vaihtojen välttämistä, ylimääräistä polttoainetta tietyissä olosuhteissa, hätäjakson kuuntelua jne. Musta tähti joka tapauksessa.

**Yangonin FIR** Myanmarissa palokittiin tähtösellä, koska lentosuunnitelman tietojen kulku Rangoonin lennonjohdolle pätkii, VHF-radiopeitto ei ole riittävä eikä HF:kään toimi luotettavasti. Satelliitteihin perustuvia yhteyksiä on kehitteillä.

Kyproksen **Nicosia FIR:n** pohjoisosa ja sen liityntäpinnat muihin FIR:

eihin ovat myös mustalla listalla. Syy on siellä lentäneille selvä – koordinointi puuttuu FIR:ien välillä, ja ristiriitaiset selvitykset aiheuttavat incidenttejä vähän väliä. IFALPA kehottaa jäsenyhdistyksiä kaikkiin painostustoimiin, jotka ovat mahdollisia, jotta asiat saataisiin jollekin tolalle. Lisäksi operatiivisia suosituksia, jotka lienevät myös tulleet tutuiksi.

Viimeisimpänä muttei vähäisimpänä: **Nizzan kenttä**. Erittäin poikkeuksellisia lähestymismenetelmiä sisältäen visuaali- ja circling –osuuksia hankalassa ja vuoristoisessa maastossa. Turvallisempiakin olisi ollut mahdol-

lista tehdä - nämä on otettu käyttöön ainoastaan melu- ja kapasiteettisyyistä. Korkea CFIT-riski (erityisesti yöllä), josta kiitokseksi "Black star". IFALPA suosittelee mm. simulaattoriharjoittelua ennen Nizzaan lentoa, vaikei viranomaisen tätä vaatisikaan. Lisäksi varakenttä tulisi valita jostain muualta kuin täältä, jos mahdollista.

**J**ussi Ekman

## Komitea E – hallinnolliset asiat

*IFALPA:n viime vuoden vuosikokouksen jälkipyykki oli melkoinen skandaali, sillä kokouksen järjestäjän ajautuminen konkurssiin aiheutti federaatiolle lähes 10 000 euron lisälaskun.*

**O**sa rahoista saataneen takaisin, mutta takkiin tulee joka tapauksessa. Osalliset ovat toimineet hyvässä uskossa, mutta vastuunkantaja on joutunut jättämään työnsä järjestössämme. IFALPA on sittemmin kehittänyt toimintaansa ja se alkaa nyt muistuttaa suomalaista järjestötoiminnan taloudenpitoa. Samassa yhteydessä päätettiin vaihtaa myös tilintarkastajat, sillä nykyisten toiminta ei ole kaikilta osin vastannut odotuksia. Federaation talous on hyvällä mallilla huolimatta Australian kokousrahoituskömmähdyksestä.

SLL astui syrjään IFALPA:n jäsenyydestä ja antoi tilaa FPA:lle. Toiminta jatkuu hyvin pitkälle vanhaan tapaan ja jopa hyvin pitkälle vanhoin vakiintunein voimin. Samaan aikaan Suomen jäsenyysjärjestelyjen kanssa vahvistettiin Kiinan Kansantasavallan



jäsenyys federaatiossa. FPA:n puheenjohtaja allekirjoitti suomalaisten osallistumissopimuksen täysistunnossa. Kiitospuheessa korostin FPA:n edustavan laajasti suomalaisia liikennelentäjiä ja pysyneen kasvattamaan jäsenmääräänsä 25 %. SLL oli IFALPA:n jäsen

'Founding Member' -statuksella ja sitä velvoittavaa perintöä alkaa nyt FPA kantaa. Muutoksen myötä saamme federaation käyttöön uusia voimia mutta saamme silti säilyttää vanhojen konkareiden hankkiman kokemuksen. Samalla pääsimme mainostamaan Helsingin toukokuun ATS- ja AGE-komiteoiden kokousta.

**K**ari Voutilainen



# Experience Africa, or not...

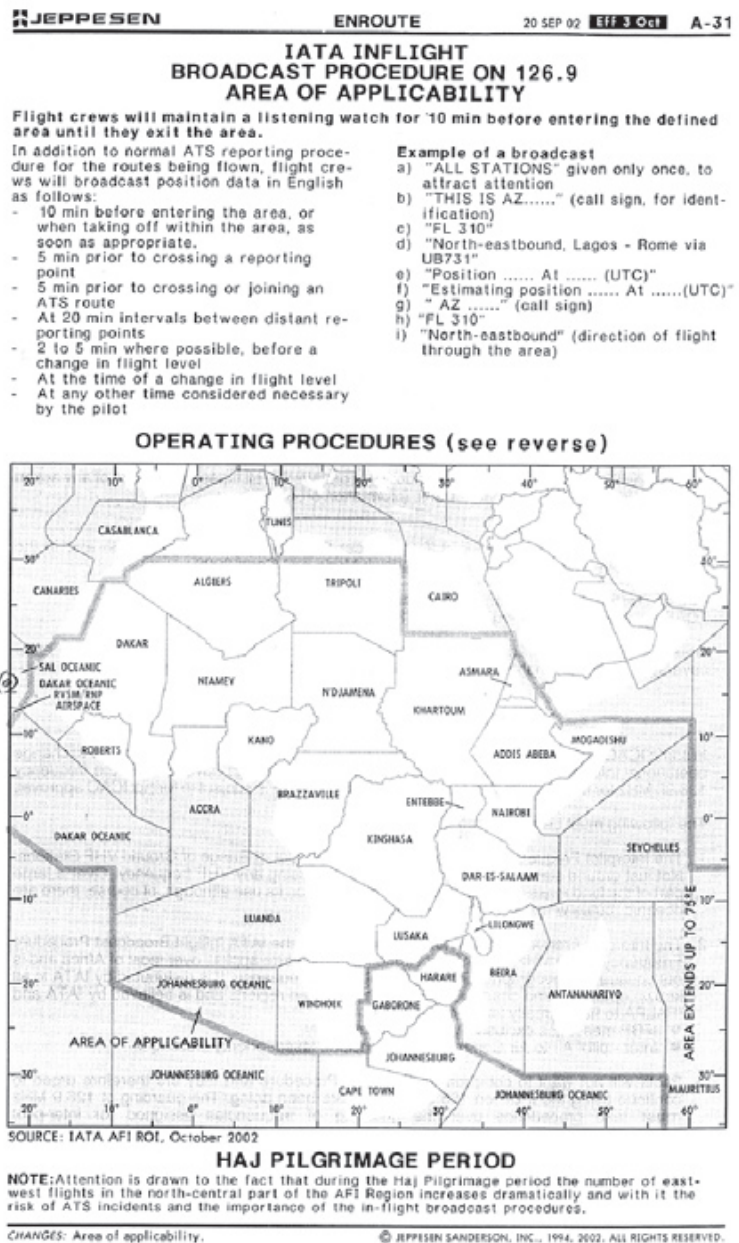
*Hello, fellow FPA members!  
Here is a short overview  
of South African Airways  
Chief Pilots', Captain Johnny  
Woods' presentation at ASAP  
MEC meeting of the African  
Flight Safety situation in  
2005.*

Today Africa holds only 3% of whole world's airline traffic, but still claims 25% of total number of accidents in the world. This is a huge proportion compared to the western world! 10,23 Hull Losses / 1 million sectors compared to 0,36 in EU region in 2003! (See attachment 2) This is largely caused by fact that operations are taking place –De facto– in one of the present worlds' most underdeveloped areas you can possibly imagine! African continent, extending massively from around 35N down to 32S latitude is about 7440 km long with huge deserted areas like Sahara, jungles of Congo or otherwise just sparsely populated / poor areas with lack of modern aeronautical equipment for ATC communications, navigation etc.

Most of the African continent is covered by AFI region. (African and Indian Ocean) This extends from 30N down to about 27S latitude where all aircraft are required to monitor and give In-Flight Broadcasts on frequency 126, 9 MHz. (See attachment 1)

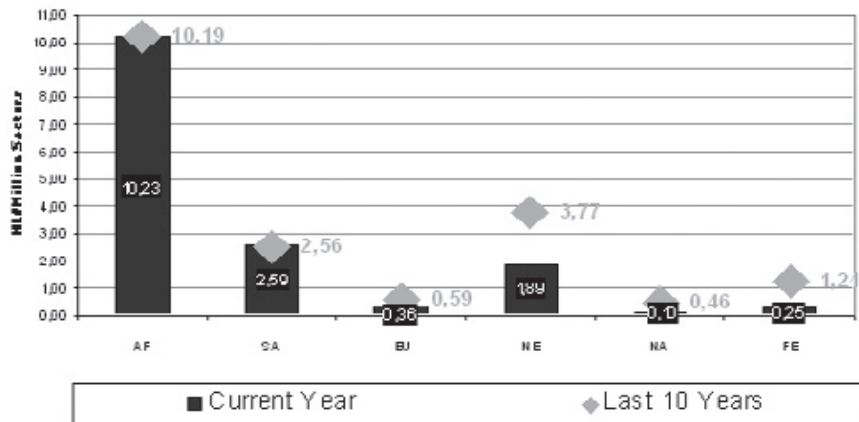
## Communication problems

Key problem areas lay all around Africa in ageing VHF communications equipment / lack of VHF communi-



Attachment 1: AFI Region of In-Flight Broadcast Procedure (IFBP-126,9 MHz)

## Hull Loss Rate by IATA Region



Attachment 2: Hull loss rate by IATA region (2003)

ation. There are still places where you can't contact ground stations by VHF in thousands of kilometers. You will experience poor ATSU – ATSU communication and co-ordination. Before IATA led project for VSAT Communication between major ATC centers, ATSU – ATSU communication was by HF, on the same air – ground frequency used for normal communications! This is still widely used in AFI region! As the frequencies are already cluttered due to few being available, this leads to problems with inaccuracies in transfer of data as well as further congestion. Other ones are: Poor ATC training, language difficulties, inadequate Airway/Advisory route structure especially North-South bound with ten-fold traffic increases, political issues, poor WX reporting, poor NOTAM distribution and monitoring of ground equipment... List is long and I'm not to mention more.

I hear that it is not uncommon to depart with a clean sheet NOTAM list, only to arrive in darkest Africa in the middle of the night in thunderstorm activity to find the ILS (LOC or G/S) unserviceable. Worse still, you may be cleared for the ILS approach!!

Due to lack of modern ground equipment and funding, IATA has funded the WGS-84 surveys throughout the region and has designed GNSS

approach procedures for virtually all major airports. Currently the major problem is getting legislation passed for these. Politics is a difficult game in Africa!

### "Self governed RVSM"

RVSM implementation over Africa was due to be introduced in January 2005. Right now it has been delayed as some stakeholders believe that the safety case has not yet been proven. Also IFALPA calls for total VHF coverage before implementation. This is unlikely to be introduced in the near future in the DRC and Niamey airspace. The new implementation is planned for early 2006, but fears are that it may be delayed again.

Ironical situation, that today, every night of the year, at least two aeroplanes are separated by one climbing 500' and the other descending 500' only through mutual co-ordination – Self governed RVSM...? Huh!

With the increased number of airlines flying to, the "prodigal son" of Africa, South Africa, the AFI sky became a real high risk environment. The implementation and mandated installation of TCAS came not a moment too soon. SAA has since recorded high numbers of TCAS events over Africa, several RA's a year with at least 10 in

the last 10 years being considered as actual collision threats saved by TCAS RA's. The greatest safety tool ever? – Arguably so, especially in Africa.

Attached you find the "hot spots" in Africa for accident and midair collisions, as well as world statistics by region. If you want to look for closer details into operations to AFI Region, see IFALPA Safety Bulletin No. 03SAB003 August 2002. In-Flight Broadcast Procedure (IFBP-126,9 MHz), which also can be found through Google.

Happy and safe landings to ya all!

**N**iila Nordgren  
Captain, Blue1



# FPA jäseneksi täysistunnossa

*Kahden viimeisen päivän täysistunnoissa oli paljon asiaa. Tärkein meitä suomalaisia koskeva päätös oli komitea E:sta tullut ehdotus hyväksyä uudet jäsenet Kiina sekä Suomen Finnish Pilots' Association FPA.*

IFALPA:n talous on parnemaan päin. Menneiden vuosien takaiskuista on selvitty määrätietoisella järjestäytymisellä. Sveitsiläisen rahastonhoitajan Patrick Suttonin järjestelmällisyydellä näyttävät budjetit nyt hyviltä, ainakin vuoteen 2007 asti. Myös tilintarkastajat on vaihdettu uusiin.

IFALPA:n puheenjohtajana jatkaa Dennis Dolan. PVP:t pysyvät samana lukuunottamatta Paul McCarthyn seuraajaa Lindsay Fenwickiä (USA), joka siis ottaa PVP Technical Standards -position. Euroopan Teknisiin asioihin äänestettiin Heinz Frühwirth, joka vei vaaleissa voiton tähän asti tehtävää hoitaneesta Kyproksen Chrys Hadjichrysanthousta.

Seuraava vuosikokous on päätetty jo aiemmin pitää Istanbulissa Turkissa (20. - 25. 2006). 2007 on vuorossa Kroatian Dubrovnik.

## Suomen edustaja vaihtui

Hong Kong ALPA:n ehdottama ja Singapore ALPA:n tukema Kiinan jäsenyys 10 vuoden työn jälkeen, kiinalaisella tapakulttuurilla maustettuna, jätti oman jäsenyysasiamme varjoon, ja se jäikin hieman rutiininomaiseksi "Charter of Affiliation":in luovutukseksi FPA:n puheenjohtajalle Kari Voutilaiselle. Jäsenyyttämme ehdotti Ruotsin SPF ja sitä kannatti Norjan NF. IFALPA:n perustamissääntöjen



IFALPA:n presidentti Dennis Dolan ojensi FPA:n Kari Voutilaiselle IFALPA:n jäsenyyskirjan.  
Kuva: Panu Mäki

mukaan kunkin valtion liikennelentäjiä voi edustaa vain yksi liitto. 11.4.2005 päätöksellä (IP 05ADM045) FPA on Suomen IFALPA-edustaja. Kaikki komiteaedustajamme edustavat jatkossa FPA:ta, jonka suurin jäsenliitto SLL on. Suomen äänivalta IFALPA:ssa myös kasvaa. Jäsenmäärä, jonka mukaan äänestäminen tapahtuu, on nyt 783 jäsentä. IFALPA:n puheenjohtaja Dennis Dolan kiitti Suomen Liikennelentäjäliittoa vuosien varrella tehdystä työstä. Olemme aina olleet vahvasti mukana. Ola Forsbergin puheenjohtajuus federaatioissa, muutama Regional Vice President (E. Ahtee, K.

Voutilainen) ja pari Scroll of Meritiä (E. Ahtee, M.Sorsa) normaalin komiteatyöskentelyn lisäksi ovat tehneet Suomesta IFALPA:a vahvistavan jäsenen. FPA jatkaa SLL:n viitoittamalla tiellä. FPA järjestää mm. IFALPA:n AGE- ja ATS-kokoukset toukokuussa.

## Polttoaineen hinta uhkaa monia

Ana McAhron antoi raportin lähihistoriasta ja peilasi hiukan tulevaa. Monina aiempina vuosina hän on pukeutunut täysin mustaan. Nyt muuten mustan

asun koristeeksi laitetun kirkkaanpu-  
naisen kaulahuivin tarkoituksena oli  
luoda pieni valo tunnelin päähän. 2004  
liikenne kasvoi 4 % ja vuoden 2005 -  
2008 arviot liikkuvat 6 %:n paremmalla  
puolella. Euroopassa on jo voitokkai-  
ta yhtiöitä, mutta USA on tulehtunut  
alue, parista positiivisesta tuloksesta  
huolimatta. Tsunamin vaikutus liiken-  
teeseen oli maailmanlaajuisesti 2.5 %.

Euroopassa kilpailu on tiivistä, mutta  
tervettä. Halpalentoyhtiöt ja junat ovat  
pahimpia isojen yhtiöiden kilpailijoita.  
Jo nyt löytyy yhteistyötä raide- ja len-  
toliikennettä harjoittavien yhtiöiden  
välillä. Vaarallisin tekijä on polttoai-  
neen hinta: Jukos-skandaali ja Lähi-  
idän levottomuudet pitävät hinnan  
korkeana. Lentoyhtiöt käyttivät 32 %  
enemmän rahaa polttoaineeseen viime

vuonna kuin vuonna 2003. Nyt tynny-  
rihintä on noin 55 dollaria, mutta se voi  
pahimmillaan hypähtää jopa 105:een.  
Monet yhtiöt rakentavat strategioitaan  
nykyiseen tynnyrihintaa perustuen. On  
tärkeää, että polttoaineostot suojataan  
oikein. Dollarin kurssilla on myös iso  
merkitys. Euroopassa AEA:n liikenne  
kasvoi 9 %, mutta silti esim. Alitalia  
ja SAS ovat suurissa vaikeuksissa.

## Kyllästynyt jäsenmaksuihin? Hae Ryanairille!

**E**van Cullen Irlannin ALPA:sta  
piti esitelmän möröstä nimel-  
tä Ryanair. Tällä hetkellä 87:llä  
B737:lla operoiva Ryanair jatkaa pie-  
nestä tappiostaan huolimatta voi-  
makasta kasvuaan. 20 uutta konetta  
on tulossa – optioita on peräti 193.  
Lippuja myydään alle euron hintaan.  
Hintakilpailulla pyritään valtaamaan  
reittejä. Pyrkimyksenä on lopulta val-  
loittaa koko Eurooppa. Markkinointi  
on aggressiivista. Mitään sovittuja  
normeja ei kunnioiteta. Mm. lentäjien  
järjestäytyminen, joka on lailla suojattu,  
on Ryanairille punainen vaate. Ryanair  
ei tunnusta ammattiliittoja eikä neu-  
vottele niiden kanssa. On halvempaa  
antaa potkut ja selvittää asiaa oikeus-  
istuimessa kuin sopia edes välttäviä  
työehtoja kaikille. Oikeustapauksia  
onkin jo monia. Useiden työntekijöiden  
yksilöllisessä TES:ssä on 15 000 - 18 000  
euron sakkouhka, jos liittyy liittoon tai  
osallistuu liiton työhön.

Millaista olisi olla töissä Ryanairilla?  
Voit hakea sinne töihin koska tahan-  
sa. Haku maksaa 50 e, jolla katetaan  
valintakustannukset. Jos olet tyyppi-  
kelpuutettu, niin voit päästä suoraan  
simulaattoritarkastuksen jälkeen töihin.  
Tosin joudut itse maksamaan simun.  
Perämiehet saavat lentää palkatta en-  
simmäiset 1000 block-tuntia. Palkkasi  
on noin 9000 euroa VUODESSA  
– ja bruttona. Kapteenit saavat jopa  
15 000 E. Tosin palkka vaihtelee, kos-

ka peruspalkkaa ei ole. Olet jatkuvas-  
sa päivystyksessä ja vain lennetyis-  
tä tunteista maksetaan. Ryanair on  
päässyt viranomaisen kanssa sopi-  
muksiin seuraavista työrajoista: 1800  
block-tuntia 18 kuukaudessa. Tunnit  
nollataan aina 1. huhtikuuta (taitaa  
olla aprillipäivä). Jos 900 tuntia tulee



täyteen ennen 1.4., niin et lennä, etkä  
saa palkkaa ennen kuin 1.4. taas koit-  
taa. Eläkekertymää ei ole, uniformun  
maksat itse, samoin kuin lääkärintar-  
kastukset ja recurrent-koulutukset.  
Ohjaamossa tarjolla olevasta vedestä  
viedään hinta. Senioriteettilistaa ei ole,  
joten etenemisesi uralla on kyseenalais-  
ta. Jos et sovi joukkoon, saat potkut.  
Joskus pääjohtaja Michael O'Leary  
tulee miehistötiloihin ne antamaan  
itse ("Vapautan sinut..."), saadaanhan  
samalla moni muu taas pelonalaiseen  
nuhteeseen. Lokeruhuoneen seinäl-  
lä on lappu "Kännykän lataaminen  
yhtiön tiloissa on kielletty". Potkujasi  
on saattanut edeltää mustamaalaus  
ja jopa fyysisellä väkivallalla uhkailu.  
Vaihtuvuus on tae matalille palkoille.  
Monet tekevät kolmen vuoden sopi-  
muksen. Perämiehet tulevat keräämään  
1500 tuntia täyteen ja lähtevät muual-

le töihin. Ei ihme, että kippareista on  
pula. Tosin Itä-Euroopasta on vielä  
tulijoita, jonkin aikaa. Mutta mitä oi-  
keuksia on venäläisellä pilotilla, joka  
asuu Stanstedissa kimppakämpässä,  
mutta lentää Hahnin basesta irlanti-  
laisessa rekisterissä olevaa konetta?  
Kenelle hän valittaa oikeuksiansa – if  
any - perään? 70 pilottia on haastanut  
yhtiön oikeuteen kurinpitäjätarkastus-  
ta. Kolmas osapuoli on kartoittanut  
yhtiön toimintaa ja nyt tapaukselta  
odotetaan paljon. Pilotit järjestäytyvät  
pikkuhiljaa. Jo 17 % kuuluu johonkin  
liittoon – osa salaa. Monet heistä ovat  
IALPA:n, BALPA:n ja ECA:n yhdes-  
sä perustaneessa REPA:ssa. (Ryanair  
European Pilots Assc.), joka hakee pi-  
loteille asiallista kohtelua ja parempia  
työoloja. Minusta on absurdi, että  
Ryanair lentää Suomessa nimenomaan  
Tampereelle, työläishistoriastaan  
tunnettuun kaupunkiin. Ovatkohan  
Tampereen kunnallispoliitikot tietoisia  
työoloista yhtiössä, jonka toimintaa he  
ainakin välillisesti ovat tukemassa?  
Norjalainen Petter Forde kertoi, että  
Ryanair oli saanut Norjassa likaisen  
maineen kun työolot olivat valjenneet  
poliitikoille. BIPA:n pj Juhani Lehto  
totesikin täysistunnossa, että nyt infoa  
tulisi jakaa niille, jotka ovat ajatelleet  
mennä ko. firmaan töihin. Esim. ilmai-  
luopistoihin kautta Euroopan. Easyjet  
on jo paljon parempi vaihtoehto.





Aasia on voitollinen. Kiinaan on tilattu 1790 uutta lentokonetta seuraavan 20 vuoden kuluessa. Etelä-Amerikka kantaa maailman tappioista 10 % vaikka liikenteestä on siellä vain 3 %. Oneworld-jäsen LAN Chile (LAN = Latin American Network) kasvaa voimakkaasti. Maailman liikenteestä Oneworld vei 15,4 %, Star Alliance 21,9 % ja Sky Team 19,1 %. 43,6% on siis muilla yhtiöillä – viime vuonna luku oli 28,5 %! Osa muutoksesta selittyi Aasian liittoutumattomalla liikenteellä. Loput on pääasiassa halpayhtiöiden valtaamaa aluetta.

Etelä-Afrikan lentoyhtiöiden edustaja John T. Morrison välitti yleisölle lentoyhtiöiden näkemyksiä. Puhe oli voimakkaasti politikointia vastaan. Hän painotti ensin voimakkaasti sitä, ettei liikennelaitosten tulisi toimia maksimivoittoa tuottavalla tavalla. Sen tulisi tuottaa esim. turvalliset lennonjohtajärjestelmät voittojen sijaan. Jostain syystä tässä kohtaa tuli mieleen AFIS... Sitten hän totesi taas Chapter 11:n ongelmien USA:ssa sekä P-Afrikan valtioiden kansallisten lentoyhtiöiden suojelun vaikeuttavat liikennettä E-Afrikasta. Matkustajat lentävät Euroopan kautta. EU-US-neuvotteluissa eurooppalaiset saivat voimakkaan myötätunnon. Hän myös vertasi hauskaasti Kiinaa ja koko Afrikkaa: Kiinassa on neljä lentoyhtiötä huolehtimassa kaksinkertaisesta Afrikan väestöstä, kun Afrikassa siihen

tarvitaan 60 lentoyhtiötä. Tulevaisuutta hän maalaili LCC (Low Cost Carrier = halpalentoyhtiöt) -malliin sopeutuvilla toissijaisilla, ehkä uusillakin lentokentillä ja E-palveluiden räjähdysnomaisella kasvulla. IATA:n mukaan yhden lipun tuottamiseen käytetään 15 dollaria, kun E-lippuun riittää yhden dollarin satsaus.

### Boeing mainosti tuotteitaan...

Seuraavaksi oli vuorossa Ryanairin hovihankkija Boeing, jonka B777:n pääkoelentäjä Frank Santoni esitelmöi tehtaan tilanteesta. B737 on edelleen myydyin kone. Uudistukset kone-tyyppiin sisältävät Vertical Situation Indicatorit, HUD:eja, jossa on joko Surface Guidance System (SGS) tai infrapunalaitteisto (FLIR) LVO-opeeraatioihin. RNP-lähestymiset ovat jo käytössä. Lisäksi installoidaan kiinteitä sivunäyttöjä elektronisille kirjastoille. Se sisältää liikkuvan rullauskartan, ACARS:in, MEL:t ja OM:t.

B747 saa "Advanced"-version (11 ft lisää pituutta). Polttoainelisä tuo lisää rangea ja uusi FMC säästöjä. Myös elektroninen check-list löytää tiensä jumbon ohjaamoon. Versiosta tehdään myös rahtari.

B787:sta on nyt 3 versiota: -8, (223 pax), -3, (293 pax) ja -9 (259 pax). Tilauksia satelee sisään, ja tilaajien joukossa ovat Icelandair, Korean Airlines, ANA, Air China, JAL, Ethiopian jne. Koneen odotetaan olevan 28 % taloudellisempi. Moottorivaihtoehdot GENx tai RR:n Trent 1000 vievät polttoainekustannuksia 20 % alaspäin. Pääosa säästöistä tulee vuodatuksien uudelleenjärjestelyillä, esim. paineistus hoidetaan sähkömoottorien avulla. Koneelle saadaan samantyyppinen SOP kuin B777:ssa, mutta yhteneväistä tyyppikelpuutusta ei tule. Siirtyminen 777:sta kestää 3-5 päivää. Matkustajien odotetaan viihtyvän koneessa, sillä alhainen 6000 ft:n matkustamon painekorkeus pitää mielen virkeänä. Ensilento on vuonna 2007, sertifiointi 2008.

B777:sta on tulossa 340 tonnin (TOW) rahtari. Matkustajaversiosta tulee LR, jonka range on 9420 NM – pisin liikennekoneiden maailmassa. Siihenkin on vielä saatavissa lisätankit. Yleisö piti koneen yläosaan rakennetusta miehistön taukotilasta, jonka kaikki konetta tilanneet ovat halunneet. Katsoimme ko. koneen ensilennon, jonka suoritti Boeingin naiskoelentäjä perämiehenään Santoni. Lisäksi näimme videot flutteri- ja sakkaustesteistä.

### ...ja Airbus tietysti perässä

Airbusin isoin uutinen oli tietenkin A380. 15 asiakasta (154 tilausta) odottaa sertifiointia. Tammikuun 18. päivä rolloutin nähnyt A380 on lehteä luettaessa lentänyt jo ensilentonsa ja pian on neljä konetta testeissä (MSN 1,2,4,7). Myöhemmin MSN 9 liittyy koelentueeseen. Moottoreista Trent 900 on kiinni A340:ssa ja GP7200 Boeing(!) 747-200:ssa, joka on lainassa Boeingilta. K. Walendy ivailikin, että -200-sarjan koneessa on tiettyä nostalgiaa. Väsymistestit tähtäävät alustavasti 25 vuoden käyttöikään, mutta jatkoa on luonnollisesti tulossa. Simulaattoreita on jo kolme, jotka ovat MSN 1:n kanssa samassa statuksessa. Tyypikoulutus kestää 25 päivää (3 pv teoriaa, 13 laiteharjoittelua ja 9 simulentoa). Muista Airbuseista siirryttäessä tuo aika on selkeästi lyhyempi, mutta tarkempaa aikaa ei ole vielä määritetty. Lopuksi näimme animoidun ensilennon.

A330:sta kehitetty A350:n lentää ensilentonsa 2008 tai 2009. Uusin moottorein, uudella siivellä varustetun A330:n pitäisi olla 7,5 tonnia kevyempi. ND:lle lisätään Vertical Display ja pöytä saa kontrolleja.

**J**ussi Ekman  
IFALPA Director

# Vaihtelevaa menestystä vanhalla mantereella

*Euroopan alueen yhdistysten paikallisasiat olivat tarkastelun alla "European Regional Meetingissä". Ongelmia oli monenlaisia, varsinkin Itä-Eurooppa kokee mullistuksia. Irlannista, Norjasta ja Tanskasta kuului hyviäkin uutisia.*

**T**änä vuonna vuosikertomukset oli ensi kerran vaadittu sähköisessä muodossa etukäteen. Tämä säästi paljon aikaa raporttien läpikäymisessä, kun kaikkea ei tarvinnut selittää ja lukuja ei tarvinnut käydä läpi niin yksityiskohtaisesti. Lisäksi

yhtiöiden taloudelliset tilanteet ja liittojen yksityiskohdat voidaan analysoida huolellisemmin myös jälkikäteen. SCAMPI-komitea, joka pohtii IFALPA:n sisäiseen rakenteeseen ja toimintaan liittyviä asioita, voisi suositella tätä menetelmää jatkossakin. Parannuksena kokisin jonkinlaisen täytettävän perustaulukon ajavan asioita vielä paremmin. Vertailu olisi helpompi tehdä, kun joistain perusarvoista olisi sovittu etukäteen. Samalla IFALPA:n database päivittyisi automaattisesti. Seuraavassa muutama yksityiskohta Euroopasta.

## Turkki porskuttaa kohti EU:ta

Seuraavan vuosikokouksen isäntämaa Turkki totesi olevan matkalla kohti EU-jäsenyyttä. Talous on vahvassa kasvussa ja inflaatio matalin 30 vuoden, TALPA on liittynyt jo ECA:an (European Cockpit Association). Maassa vallitsee pilottipula. Nicosia FIR:n ongelmat todettiin poliittisiksi ja niiden uskottiin jatkuvan. Kypros

oli samaa mieltä. EU voisi tuoda ehkä ratkaisumalleja.

Georgia raportoi Voutilaisen Karin sujuvalla tulkkauksella. Perussanoma oli: "It is all in Politics". Ongelmat ovat samat kuin Venäjälläkin.

## Unkarissa ei tunneta lepoa

Unkari kertoi Malevin olevan myynnissä ja yksityistämisen käsillä. Samalla vanha lipunkantaja etsii sopivaa partneria uuden nousun mahdollistamiseksi. Unkarin yhdistys (HuALPA) kertoi uusista työaikamääräyksistään. Luit aivan oikein. "Lepo"-sanaa ei tunneta ko. määräyksessä, jossa on ainoastaan blokkituntirajoja. FTL-ongelmista raportoi myös varsinaista ilmailuviranomaista kaipaava Luxemburg, EU:n ulkopuolinen Norja, uudet EU-jäsenet Viro ja Puola sekä Suomi. Unkarilaiset joutuivat poistumaan vuosikokouksesta hiukan ennen äänestyksiä ja he osoittivat luottamusta sukulaiskan-

Swissin ja Lufthansan yhdistyminen oli suuri pelikentän muutos, jollaisia odotetaan lisää tulevaisuudessa. Kuva: Kari Voutilainen



saansa kohtaan antamalla valtakirjan meille suomalaisille.

## Puolan ilmailusektori muutosten alla

Puolassa tapahtuu. Uusia yhtiöitä syntyy koko ajan. EU:n myötä saadut liikenneoikeudet, Puolan keskeinen sijainti ja edullinen työvoima vetää yrittäjiä ja investoijia. Pääasiassa charter- ja regional liikennettä hoitavat yhtiöt toimivat osin halpalentoyhtiön periaattein. Jopa LOT on lähtenyt eriyttämään omaa halpaoperaattoria. Halpayhtiö Central Wings vaikutti varsinkin saksalaisten mielestä vakavalta tekijältä. LOT:lla todettiin olevan myös pilottipula.

Viro oli ensi kertaa mukana vuosikokouksessa. Pj Rauno Menning Eesti Liinilendurite Ametiühingista kertoi Estonian Airin tilanteesta. Heillä on TES-neuvottelumalli haussa. Kutsuimme Raunon myöhemmin gaalassa pöytäämme ja keskustelimme Aerosta ja muista ajankohtaisista asioista.

Kreikka ja Italia taistelevat olemassaolostaan, kun Espanjassa taotaan rahaa. Portugali on juuttunut ikäryhmyksen (60/65) ympärille. Ranskan SNPL kertoi valmistelevänsä KLM:n pilottien kanssa yhteistä senioriteettilistaa. Pegasuksen pilottien kerrottiin olevan lakossa.

## Belgialaiset työnhaussa ulkomailla

VNV Hollannista kertoi talouden olevan taas kasvussa. Tyyppimuutokset värittävät KLM:n kevättä ja NW/KLM-yhteistyö pilottien välillä toimii hyvin. AirExel on ajautunut konkurssiin, mutta johtajat haluavat heti aloittaa uuden yhtiön samalla kalustolla ja henkilökunnalla.

Belgian BeCa kertoi olevansa vielä olemassa, mutta belgialaiset pilotit (n. 400 kpl) ovat pääosin ulkomailla töissä keskimäärin 6-8 kuukauden määräajoilla. Kohtalotoverit Sveitsistä kertoivat Lufthansan ja Swissin aikeista.

Voutilainen tulkkauksena sujuvasti omaa raporttiaan antavaa Georgian Albert Nurbegiania. Kuva: Jussi Ekman



Swiss pidetään brandinä elossa ja yhtiö pysyy Sveitsissä kirjoilla. Yhteydet saksalaisiin kollegoihin ovat kunnossa. Lisäksi he kertoivat Easyjetin rakentavan basea Baseliin.

## Saksassa ei pilottipulaa

Saksan VC kertoi sopineensa yhtiön kanssa tytär- ja franchisingyhtiöiden pilotit saman TES:n alle. Yhtiöistä on nyt siirtymismahdollisuus emoyhtiöön. Siellä on samat palkat, mutta löysemmät työ- ja lepoajat. VC hakee lisää jäseniä halpalentoyhtiöistä, lähinnä TUI Groupista, joka muodostuu HapagLloyd :ista ja Eurowingsistä. Lisäksi Ryanairin pilotteja haetaan jäseneksi ECA:n avulla. Toisin kuin monissa muissa maissa, Saksassa ei ole vielä pilottipulaa, sillä 500 lentäjäkadettia odottaa töitä. Osa heistä on jo siirtynyt muualle mm. Itävaltaan, jossa talous kasvaa ja lentotoiminta laajenee. Itävaltaan menoa haittaa se tosiseikka, ettei JAR-FCL:ää ole vielä kukaan implementoitu Itävallassa.

## Irlannissa noususuhdannetta

Irlanti kertoi talouden kasvun olevan EU:n nopeinta ja inflaation olevan matalin. Ryanair (ja City Jet) tekee

voittoa ja kasvaa. Voittoa tekee myös AirLingus, jonka pilottimäärä tosin vähenee. Irlanti kertoi uudesta laista, jolla liittoon kuulumattoman henkilön asia voidaan viedä oikeuteen liiton toimesta. Mielenkiintoinen yhtälö Ryanairin kotiseuduilla. Ryanairista lisää toisaalla.

BALPA UK:sta kertoi saaneensa uuden pääjohtajan, muttei odota häneltä pilottien suuntaan vielä suuriakaan vaateita. Laki laatujärjestelmistä puhuttaa taloudellisesti vakaata Englantia.

## Pohjoismaista kuuluu hyvää ja huonoa

Islanti kertoi saaneensa paljon uusia ulkomaisia pilotteja, joiden TES:t ovat retuperällä. Töitä riittää niin ilmassa kuin liitolla maassakin.

Tanskassa ja Norjassa menee hyvin, mutta Ruotsissa kaikki tekevät tappioita. Lähitulevaisuudessa joku mennee konkurssiin. Silti uusia operaattoreita syntyy keskimäärin kerran kuussa.

Oma puheenjohtajamme kiitti omassa raportissamme BALPA:a Manchesterin alkoholitapauksessa saadussa avusta (kontaktit lakimiehiin ym). Alkoholiasioista puhuttiin muutenkin paljon. Lisäksi mainittiin kattojärjestön syntyminen ja nykyinen TES-neuvottelutilanne.

## ”Yhdysvallat estää tasapuolisen kilpailun”

Lopuksi, nykyisin 29 maata edustava, European Cockpit Association (ECA) raportoi eurokuulumisista ja uudesta organisaatiomallistaan. Saimme päivityksen EU-US-neuvotteluista ja halpalentoyhtiötilanteesta. Lisäksi ECA:n puheenjohtaja Teppo Tapani Tyrmi kertoi uusien EU-maiden saamista täysin avoimista liikenneoikeuksista. Ne, yhdessä USA:n kanssa tehtyjen Open skies -sopimusten kanssa tulevat muokkaamaan EU:n lentoyhtiöiden voimatasapainoa merkittävästi. Isot taistelevat, kuten KLM / AF / NW ja Swiss / LH-kaupoista voi todeta. Itä-Euroopan maat tulevat seuraavaan aaltoon avittamaan. Miten Oneworld aikoo vastata? Vai panostaako se vain kaukoitään?

ECA on huolissaan myös siitä, kuinka USA turvallisuusperustein (security) yrittää estää EU:n yhtiöiden pääsyn tasapuoliseen kilpailuun Atlantilla. He vaativat meiltä enemmän kuin itseltään. Lisäksi pyritään estämään eurooppalaisia yhtiöitä kaikin tavoin pääsemästä vääristyneen kilpailun tullehtuttamille USA:n sisämarkkinoille. Pääsihteeri Philip von Schoppenthau kertoi EU:n työ- ja lepoajanormiston etenemisvaiheesta. Ny näyttäisi vihdoin siltä, että ensi vuoden alussa EU:n työ- ja lepoajanormisto olisi valmis kansallista implementointia varten. ECA ei kuitenkaan ole tyytyväinen varsinaiseen tekstiin, sillä olemme alusta asti hakeneet (lääke)tieteellisesti perusteltua turvallista työ- ja lepoajanormistoa. EU on kuitenkin luvannut teettää tutkimuksen aiheesta kolmen vuoden sisällä normiston syntymisestä. Meidän on tyytyminen sovittuun tekstiin, mutta toivomme tutkimuksen tuovan lisäpontta normiston vähemmän turvallisille alueille. Mikäli toivot lisätietoja aiheesta, ota yhteys ECA-edustajaamme Samuli Tammistoon.

**J**ussi Ekman  
IFALPA Director

# Suurvaltojen erimielisyydet kehityksen jarruna

*Suurten allianssien pilotit kokoontuivat yhdessä vuosikokouksen yhteydessä järjestettyyn Inter-Alliance –kokoukseen. Useat ongelmista ovat yhteisiä, riippumatta siitä, kenen väreissä lennetään. Todettiin, että EU:n ja USA:n erimielisyydet heijastuvat koko alan kehitysmahdollisuuksiin.*

**T**ilaisuus alkoi US ALPA:n taloustieteilijän esityksellä taloudellisesta yleistilanteesta ja sen vaikutuksesta alliansseihin. Maailmantalous kehittyi noin 5 % vuonna 2005. Lentoyhtiöiden tuotot ovat alhaalla sillä vaikka matkustus lisääntyy, vaihtoehtoja on tarjolla paljon ja siksi myös hinnat pysyvät alhaisina. Lentoliikenteen liikennemäärät kasvoivat viime vuonna noin 15 %. Tälle vuodelle ennustetaan noin 5 %:n kasvua.

## Star edelleen suurin – Oneworld ainoa voitontekijä

Polttoaineen hinta vaikuttaa paljon niihin USA:n yhtiöihin, joiden talous ei ole kestänyt Hedge -suojaamista. Öljyn yhden dollarin barrelihinnan muutos vaikuttaa 55 miljardia lentoyhtiöiden talouteen. Euroopassa vahva euro ja yhtiöiden suhteellisesti parempi tulokunto auttaa kestäämään öljynhinnan paineet hieman amerikkalaisia paremmin.

Taloudelliset ongelmat ovat hidastaneet allianssien kehitystä, mutta nyt nähtävissä uutta aktivoitumis-

ta. Kasvua haetaan myös uusilla jäsenillä Intiasta, Venäjältä ja Kiinasta. Asiakkaiden uskollisuutta haetaan allianssien tarjoamalla palvelueduilla, joiden keksimisessä onkin mielikuviutus lujilla.

Sky Team jo onnistunut saamaan aikaan neuvotteluetuja lentoasemilta Etelä Amerikassa ja edunhakua on odotettava myös polttoaineostoissa. Allianssi kirjaa kuitenkin yli 2 miljardin USD:n tappiot. Star on isoin ja kasvaa edelleen. Mini-hub tulee Pariisin CDG:lle 1-terminaaliin. E-liput ovat tulossa vahvasti mukaan. Yhtiöt tutustuvat yhdessä B787:ään ja A350:oon yhteishankintaprosessia varten. Star solmi polttoainefirma Chevronin kanssa 5 vuoden polttoainehankintasopimuksen. Allianssilla on taseissaan 2,2 miljardin dollarin tappiot. Oneworldin reittiverkko kasvoi 5% vuonna 2004 ja tuotti alliansseista ainoana 1,5 miljardia dollaria voittoa. Allianssin mukaan yhteishankinnoilla on tehty jo 300 miljoonan säästöjä. Tämän trendin uskotaan jatkuvan ja tuovan lisää säästöjä.

## Lipun hintoja ei saada ylös

Kaikilla yhtiöillä on edessään ankara työ saada aikaan tuottojen kasvua, kulujen leikkausta ja sopimusten yhteistyön laajentamista. Suurin haaste on pysyä hengissä nousevan polttoaineen hinnan kanssa samalla kun lippujen hintojen nostaminen ei tunnu onnistuvan - ainakaan USA:ssa. Muut halusivat nostaa hintoja viidellä dollarilla mutta Southwest ilmoitti nostavansa vain yhdellä. Tämä vesitti melko pitkälle hinnan nostamisen tuottoa Yhdysvalloissa ja toimii esimerkkinä amerikkalaisten halpalentoyhtiöiden häiriökäyttäytymisestä.



## Kilpailevat edut jarruttavat harmonisointia

US ALPA:n lakimies ja meilläkin konsultoinut Seth Rosen selvitti omassa alustuksessaan EU:n ja USA:n keskinäisiä neuvotteluja sekä talouden valtiollisen ohjauksen trendejä. Viimeaikojen kehitys korostaa lentoliikenteen liberalisoinnin ongelmista keskeisintä: liberalisoitua lentoliikennettä on alettu voimakkaasti verottaa samaan aikaan kun tuotot ovat romahtaneet. Tämä trendi on murhaa hoippuvien megacARRIERIEN keskuudessa. Atlantin yli tapahtuva harmonisointi on hyvin monimutkainen ongelma kun siinä yritetään yhdistää USA:n ja EU:n kilpailevia etuja. Keskeinen ongelma on "cabotage", jolla tarkoitetaan toisen maan alueella tapahtuvaa yritystoimintaa. USA:laiset lentoyhtiöt ovat tätä harrastaneet Euroopassa jo pitkään, mutta eivät missään oloissa salli sitä omalla maallaan.

Air France / KLM -yhteenliittymä on holding-yhtiöllä siihen asti, kunnes EU-USA neuvottelut valmistuvat ja operointiympäristö selkenee. Vasta kun USA:ssa voidaan aloittaa eurooppa-

## Vasta kun USA:ssa voidaan aloittaa eurooppalainen lentoyhtiö, ovat eurooppalaiset tyytyväisiä.

palainen lentoyhtiö, ovat eurooppalaiset tyytyväisiä. US ALPA varoittaa, että tällä tavalla ei saada normieduilla työskenteleviä lentäjiä Euroopasta, vaan sen sijaan rekrytoidaan halpoja jenkkipuskeja kadulta. Tämä trendi rapauttaisi ALPA:n mukaan lentäjien TES:n parannusmahdollisuudet.

EU ja USA eivät saa sovittua oikeastaan mitään, mukaan lukien jopa turvallisuusasiat. Keskinäinen juupas-eipäs vatkaminen jatkuu hamaan tulevaisuuteen ja uhkaa johtaa umpikujaan monella talouden alalla. USA:n rajun protektionistinen politiikka ei oikein sovellu EU:n liberaalin ideologian kanssa yhteistyöhön, muuten kuin amerikkalaisten yksipuoliseen vapauksien hyväksikäyttämiseen Euroopassa.

## Kuka sopii - EU vai valtiot?

Kinaa on myös siitä kuka saa sopimuksia solmia. EU väittää olevansa ainoa mahdollinen neuvottelukumppani ja USA vaatii sopimuksia kunkin maan

kanssa. US ALPA:n Duane Woerth on mukana neuvotteluissa. Neuvottelujen sisältö on "Rights of Establishment" eli lupa perustaa yhtiöitä toistensa maaperälle. Lupauksia on annettu sinne tänne mutta Seth Rosen totesi kuivasti, että vain rahoittajille annetut lupaukset on pakko pitää. Merryll Lynch ym. haluavat keinon, jolla työvoimakustannuksia saadaan alas, ja rahoja kipeästi tarvitsevat yhtiöt ovat pakotettuja etsimään rahoittajia vakuuttavia keinoja säästöiksi. Varsinainen haaste liitoille on luoda systeemi, joilla voidaan valvoa omia etujamme toimintakentän muuttuessa globaaliksi. Molemmat valtiot, yhtiöt ja työnantajat haluavat vain murtaa liittojen vaikutusvallan ja pelata henkilöstökuluja alas. Ongelmana on myös, kuka säätelee toimintaa ja mitä lakeja noudatetaan.

EU:n ja USA:n ristiriidoista huolimatta von yhteisiä neuvotteluja viety eteenpäin ECA:n ja US ALPA:n kanssa hyvässä hengessä, ja niitä jatketaan

edelleen jatkuvan yhteydenpidon periaatteella.

Rick Brennan, IFALPA:n eurooppalainen asiantuntija selvitti asiaa vanhan mantereen puolelta katsottuna. EU:n vaatimus sopimusten yhteismitalistamisesta on ongelman ydin. EU:n komissio on oman tulkintansa mukaan nyt ainoa neuvotteluosapuoli. EU:n mielestä nykyinen tilanne suosii USA:n yhtiöitä, ja se vaatiikin tasapuolista kohtelua molemmille puolille. ICAO ei juurikaan vaikuta kiinnostuneelta näistä legimitteettiasioista. ICAO toimii jäsenvaltioiden aloitteiden perusteella, joten jos sieltä halutaan vaikutusta lentäjien tueksi, se pitää aloittaa jäsenvaltioiden viranomaisten kautta.

USA:n Homeland Security on aivan hillitön toimija ja US ALPA jakaa eurooppalaisten huolen turvallisuusasioiden kehityksestä. Kaikkien apua halutaan kohtuullisuuden uudelleenlöytämiseksi ja US ALPA pyytääkin raportointia kaikista ylilyönneistä turvatarkastustoiminnassa.

Välimeren ympäristön alueiden maita tuodaan lähemmäs EU:n ydintä ja komissiolla on neuvotteluoikeus kaikkien EU-maiden puolesta Venäjällä, Kiinassa ja Välimeren alueella.

## Seth Rosen ja eläkkeet

US-ALPA:n jäsenten eläkesäätiöiden ongelmana ovat kaikkien kulujen nousu ja siitä seuraavat taloudelliset haasteet. Vain lainsäädännölliset keinot auttavat. Suurin osa saa nykyisin erilaisia monimutkaisia etupaketteja, jotka sisältävät osakkeita ym. epämääräistä.

Uusilla yhtiöillä ei ole eläkeläisiä eikä myöskään aktiivista henkilökunnasta huolehtivaa terveystalveta. Vanhoilla yhtiöillä eläkeläisiä on taas paljon eläkeläisiä, kuten myös vahvoja terveystalveta, jotka painavat yhtiöiden tulosta rajusti alaspäin. Bushin hallituksen johdosta terveystalvelujen hinta on noussut ja kulut iskevät yhtiöiden kassoihin pahoja lovia.

## Allianssien oman tilanteen esittelyt

TUI Pilot Group kertoi uutisena, että entinen Sobelair on nyt TUI Belgium, ja sen työntekijöillä surkein mahdollinen TES. Liittoa ei ole, ja neuvottelut ovat

onnettomassa jamassa. Samaa kylmää kyytiä tarjotaan nyt Holland Airille. TUI Pilot Groupin päätavoitteena onkin saada aikaan yhteinen TES kaikille TUI-yhtiöille mutta johdon vihamielinen suhtautuminen liittoon, laivaston erilaisuudet, sisäisen kaupankäynnin käyttäminen lentäjien keskinäiseen nokittamiseen tekevät tehtävää hyvin työlään. Matkatoimistot ovat ostaneet toimintoja Venäjältä, ja Intiasta, joten sinne tulee todennäköisesti TUI:n lentoyhtiötoimintaa tulevaisuudessa.

Star-allianssin puolella Star Safety Committee tarjoaa yhtiön johtaman forumin lentäjille, ja siellä on myös liiton edustajia. "Whip Sawing", eli työntekijäryhmien asettaminen keskinäiseen kilpailuun työpaikoista sekä vastatoimet sitä vastaan ovat työlliställä. Wet Leasingia on käytetty väärin siten, että allianssin sopiman B767 -työn todellinen luonne onkin ollut alkupe- räisen sopimuksen vastaista.

Sky Team -allianssin yhdistys on nykyään nimeltään "Sky Team Pilot Association" (SPA), johtuen AF / KLM -fuusiosta. Lentäjien vastaus fuusioon oli valmis kahdessa viikossa virallisen fuusioilmoituksen jälkeen. He perustavat uuden lehden (SPA News) nimeltään palvelemaan allianssia

SEPLA:lla, eli Espanjan yhdistyksellä on myös tätä kirjoitettaessa sopimukseton tila. Tilanne on hankala lentäjien kannalta, sillä tilanne on Espanjassa harvinainen eikä ennakkotapausta ei ole. BA:ssa varaudutaan kovaan vääntöön Irish ALPA:n vanhan vastustajan tullessa BA:n johtoon. Irlantilaiset ovat kyllä briefanneet brittikollegansa. HKALPA on pääsemässä sopimukseen 49er's ongelmassa. Oneworld pyrkii aktiivisesti lisäämään muiden allianssien kanssa tehtävää yhteistyötä. LanChilen tilanne on paranemassa, ja Santiago de Chilen OCCC -kokouksessa on tarkoitus lisätä järjestäytymisen astetta.

## Joudumme jatkuvasti toimimaan reaktiivisesti, kun olisi tarvetta proaktiiviseen toimintaan.





Erityisesti nuorten rekrytoiminen on tärkeää.

## Suhteet työnantajiin

Rick Brennan esitti kysymyksen, ovatko allianssiliittoumien lentäjäedustajien suhteet työnantajiin kunnolla määritelty. Starilla todettiin olevan jo yhteyksiä johtoon ja uusia tapoja etsitään koko ajan. Aiemmin oltiin tilanteessa, jossa johto ei edes vastannut kirjeisiin. Yksi keino on ollut päästä mukaan Starin turvallisuuskomiteaan, jolloin yhteistyölle on luotu puitteita.

Sky Teamin yhdistys ei ole virallisessa suhteessa työnantajiinsa, joskin he ovat vierailleet CSA:n pääjohtajan luona. Turvallisuusasetta käytetty myös kirjeen muodossa, jossa tarjottiin yhteistyötä turvallisuusasioissa. Johto kuitenkin kieltäytyi tarjouksesta.

Oneworld-yhteistyössä on pahoja riitoja, eikä media-isku Oneworld-brandia vastaan auttanut yhtään. Työntekijäpuoli pyrki yhteistyöhön allianssin johtajan kanssa, mutta tuloksetta. Lisää yrityksiä on työn alla - toivottavasti etenemistä tapahtuu positiivisessa hengessä.

## Tulevaisuuden yhteistyö

Mitä aseita on löydettävissä haasteisiin? Pelkkä tapaaminen ei riitä jatkossa. Olisi löydettävä uusia keinoja ja tapoja toimia yhteistyössä. Joudumme jatkuvasti toimimaan reaktiivisesti, kun olisi tarvetta proaktiiviseen toimintaan - erityisesti kansainvälisten keinojen avulla. IFALPA:n rooli korostuu vahvasti, ja sen rakennelman luominen nopeassa tahdissa olisi tärkeää. IFALPA:n Industrial -komitea

on oikea foorumi tälle keskustelulle. Industrial-komitean puheenjohtaja Paul den Velden toivoo komiteansa edustusta allianssien taholta. IND-komitean tulisi löytää uusia ja jatkuvia yhteydenpitotapoja. Tarvitaan jokaisen panosta - komitean johto eikä IFALPA:n sihteeristö ei pysty sitä tekemään yksin ilman allianssin suoraa panosta. Esitettiin myös varoitus: ei kannattaisi luoda uusia rakenteita kun aika ei riitä hoitamaan entisiääkään.

Itä-Euroopan lentäjien saaminen mukaan olisi hyvä tässä vaiheessa. Gustav Strengell, Chilen yhdistyksen pj, saikin tehtäväksi koota strategian asian hoitamiseksi, mutta hän ei edusta Chileä vaan on paikalla vain OCC:n puheenjohtajan roolissa. Tämä ei kuitenkaan ole este.

Allianssin työn Safety Audit on nyt tapetilla. Allianssin teettämän työn auditointi on tärkeää brandien suojaamisen kannalta. Toiminta on työläästä ja kallista, eikä monella ole mahdollisuuksia tehdä sitä kunnolla. IATA:n uusi, laajennettu auditointilomake olisi tarkoitettu helpottamaan tätä. Kysymysten taso on kuitenkin sellainen, ettei todellisia puutteita tule esille ja auditin todellinen vaikutus turvallisuuteen on kyseenalainen. Esimerkkinä kysymys "Onko yhtiöllä keinoja valvoa lentäjien työaikojen noudattamista?", joka ei edes vaadi selvitystä, miten ne on käytännössä hoidettu. Pelkkä "kyllä" riittää.

**K**ari Voutilainen  
FPA:n puheenjohtaja

## Captain Cosmopolitan

**N**ot many (if any) pilot in Finland has the same experience and knowledge of the international pilot community than the writer of this Inter-Alliance meeting report does. Kari Voutilainen, the Chairman of the Finnish umbrella organization FPA (and ex-IFALPA RVP) has recently done a lot of work in the eastern sector: he led a project which aim is to build a bridge between the former Soviet Union region pilots and the western pilot communities. Kari has also represented us in the Pan European Conference, and edited "Liikenneentäjä"-journal for over 10 years. So, if you have a question, ask Kari!



## Matkan varrelta...

Allonen ja Ekman juuttivat kokoustauolla ECA:n puheenjohtaja Teppo Tapani Tyrmiä.



Table(mountain) and Chair(man).

Allonen ja Ekman gaalahumussa.







Päiväunilta herännyt afrikkalainen pingviini ihmetteli outoja töllistelijöitä.

Virallisen ohjelman lomassa tutustuttiin myös paikalliseen luontoon.



Onks kaikki pakko syödä?" Niila Nordgren ja Juhani Lehto hämmästelevät paikallisen ravintolan antimien runsautta.

# Selvä lähestymään

*Tutkalennonjohtajan ohjeet tuntuvat useimmiten selviltä. Niistä löytyy kuitenkin kohtia, joita tulkitaan maailmalla - yllättäen - hieman eri tavoin. Eräs näistä liittyy menetelmän alkulähestymiskorkeuteen.*

**L**askeudu 3000 jalkaan, selvä ILS-lähestymiseen...” Monelle meistä on tuttu tilanne, jossa tutkalennonjohtaja, vektoroidessaan konetta ILS-lähestymiseen, selvittää sen korkeuteen joka on menetelmän alkulähestymiskorkeutta ylempänä. Ja sen jälkeen antaa viimeisen ohjaussuunnan sekä selvittää ILS-lähestymiseen. Tällöin ohjaamossa nousee usein kysymys: voidaanko selvityksellä jättää viimeisin vektorointikorkeus ja laskeutua me-

netelmän alkulähestymiskorkeuteen? Vai pitääkö korkeutta säilyttää, kunnes ollaan suuntasäteessä? Tai peräti ottaa liuku kiinni tältä ylempältä korkeudelta? Moni muistaneekin jostakin uransa vaiheesta opetuksen, jossa opetettiin lähestymisselvityksen oikeuttavan ilma-aluksen laskeutumaan alkulähestymiskorkeuteen ja aloittamaan lähestymisen tältä korkeudelta. Kuitenkaan asiaa ei missään tarkkaan ottaen mainita, ja lähemmin tarkasteltuna se osoittautuukin melko monimutkaiseksi ja tulkinnanvaraiseksi asiaksi.

## Estevara maastoon

Tarkasteltaessa asiaa estevarakorkeuden säilyttämisen vastuun suhteen, tullaan heti tulkintavaikkeuksiin. ICAO:n PANS-ATM kohdan 8.6.5.2 mukaan:

*“When vectoring an IFR flight, the radar controller shall issue clearances such that prescribed obstacle clearance will exist at all times until the aircraft reaches the point where the pilot will resume own navigation.”*

Näin ollen lennonjohtaja vastaa estevaraporrastuksesta vektoroidessaan ilma-alusta, kunnes ko. tapauksessa ilma-alus ilmoittaa “Localizer established”. Lennonjohtajan tulisikin ICAO:n PANS-ATM:n kohdan 8.9.4.1 mukaan pyytää ko. ilmoitus ilma-alukselta aina vektoroidessaan tätä lähestymiseen: *“An aircraft vectored to intercept a pilot-interpreted final approach aid shall be instructed to report when established on the final track.”*

Sama kohta määrittää myös tarkasti sen pisteen, jossa lennonjohtajan vastuu estevaran säilyttämiseen päättyy: *“Radar vectoring will normally terminate at the time the aircraft leaves the last assigned heading to intercept the final approach track.”*

Operoitaessa maastoltaan matalassa Suomessa asia ei ole kovin konkreettinen. Maailmalla löytyy kuitenkin paikkoja, joissa lennonjohtaja voi selvittää ilma-aluksen lähestymään viimeiseltä vektorointikorkeudelta (joka on korkeampi kuin alkulähestymiskorkeus), mutta maasto ei heti sallikaan laskeutumista alku-

Etäisyydestä puunlatvoin kannattaa lähestymisessä pitää huolta, ja tarvittaessa kysyä selvitykseen tarkennusta.  
Kuva: Peter Fagerström



lähestymiskorkeuteen. Tilanne voikin vieraalla kentällä johtaa varsin ikäviin seurauksiin. Meillä lentäjillä on hyvinkin rajalliset mahdollisuudet vektoroinnin aikana selvittää maaston asettamat rajoitukset. Tutkalennonjohtajalla taas on tieto tarkastikin saatavilla, ja näin ollen lennonjohtajan viimeksi selvittämän korkeuden jättäminen alkulähestymiskorkeuteen voi joissakin tapauksissa olla jopa vaarallista.

## Lämpötilakorjaus

Oman lisänsä estevaraporrastukseen tuo lämpötilakorjaus. Lennonjohtajahan on ICAO:n mukaan velvoitettu tekemään lämpötilakorjaus ainoastaan vektoroidessaan ilma-alusta, ja alimpiin vektorointikorkeuksiin. Tällä hetkellä kuitenkin ne kriteerit, miten ja milloin korjaus tehdään, vaihtelevat suuresti niin lennonjohtojen kuin operaattoreidenkin menetelmissä. ICAO:n lähtökohtana on, että lämpötilakorjaus tehdään nollasta asteesta lähtien (vrt. OM-A). Ongelmana on, etteivät monet ulkomaiset lennonjohdot vektoroidessaan vielääkään noudata mitään menetelmää korjausten suhteen. Ja Suomessakin, esim. Helsingissä, lämpötilakorjausmenetelmä on räätälöity kenttäkohtaiseksi, eikä se suoraan noudata ICAO:n suosituksia.

## Lentomenetelmät

Monet varmasti ovat mieltäneet meillä Suomessa, että saatuaan lähestymiselvityksen ilma-alus on oikeutettu käyttämään kaikki menetelmän korkeudet julkaistun kartan mukaisesti aina minimiin asti. Loogisesti asia onkin näin. "Selvä lähestymään" tarkoittaa, että ilma-alus on todellakin oikeutettu suorittamaan lähestyminen - menetelmän mukaisesti. Mutta jos tullaankin tutkavektoroituna suunnasta, joka ei sovi julkaistuu menetelmään, ollaan harmaalla alueella. PANS-OPS mainitsee vektoroinnista seuraavaa:

*"When terminal area radar is employed, the aircraft is vectored to a fix, or onto the intermediate or final approach track, at a*

*point where the approach may be continued by the pilot by referring to the instrument approach chart."*

Kysymys voidaankin asettaa näin päin: millä perusteella ilma-alus voi jättää viimeisimmän vektorointikorkeuden alkulähestymiskorkeuteen, jos vektoroitaessa saavutaan suunnalta, joka ei sisälly mihinkään julkaistuu lähestymiskartan segmenttiin? Onko meillä lentäjillä tällöin tosiaan niin hyvä tieto allaolevasta maastosta, että voimme jättää korkeuden? Epäilen vahvasti, että harva meistä omaa paremman maastotiedon kuin lennonjohtaja. Pitkälti epäselvä tilanne johtuu kuitenkin lennonjohtajan vajavaisista selvityksistä ja puutteellisesta RTF:stä. PANS-ATM RTF 12.4.2.2 sisältää termin "Maintain (altitude) until glide path interception", jota käyttämällä lennonjohtaja selventäisi täysin tilanteen. Asiaa tiedustellessa eri lähteistä ja eri maista on kuitenkin tullut ilmi, että myös käsitykset korkeuden jättämisen oikeellisuudesta vaihtelevat laidasta laitaan - sekä lennonjohtajien että lentäjien puolella.

Tein asiaa koskien gallupin IFALPA:n ATS-komitean jäsenille, jotka edustavat lentäjäkuntaa ympäri maailman. Tuloksena oli, että tulkinnat korkeuden jättämisen tai säilyttämisen suhteen vaihtelivat täysin. Näin ollen olen laatinut Helsingissä järjestettävään ATS-komitean kokoukseen asiasta Discussion Paperin, jossa ehdotetaan haettavan ICAO:lta selvennystä asiaan. Kuinka komitea suhtautuu asiaan, on luettavissa aikanaan kokousraportista.

**T**imo Einola  
IFALPA ATS-komiteaedustaja

*Huom! Edellä oleva kirjoitus sisältää allekirjoittaneen omia mielipiteitä ja tulkintoja, eikä se näin ollen ole missään yhteydessä virallisiin ohjeistuksiin lentotoiminnassa.*

**Tulkinnat korkeuden jättämisen tai säilyttämisen suhteen vaihtelivat asiaa tiedusteltaessa täysin.**

## ATC specialist

**A** 320-captain Timo Einola, the tall guy from the west coast is a former air traffic controller. He has a long career in SLL Safety and Security Committee as an ATC expert and a representative in IFALPA ATS Committee. In this article Timo describes to our pilots the problematic which concerns approach altitudes during radar vectoring. The subject is also included in Helsinki ATS meeting agenda in a form of a discussion paper created by Timo.



# Pienen lentäjäveljen tarina

*Pienen lentäjäpojan ja MD-11-kapteenin ystävyystarina julkaistiin Airways-lehden huhtikuun numerossa toimittaja Robert S. Grantin kirjoittamana. Tässä lehdessä tuon tarinan kertojana on toinen sen päähenkilöistä ja oma kollegamme.*

**E**räänä kesän 2000 heinäkuuisena yönä jäin keskustelemaan kyydin päätteeksi taksinkuljettajani kanssa, joka osoittautui espoolaisen koulun rehtoriksi. Matkan aikana keskustelu oli liukunut ilmailuun, ja sen myötä työni oli tullut esiin. Kyydin päätyttyä hän varovasti kysyi tapaamismahdollisuutta 7-vuotiaan tyttärensä Jonaksen kanssa, joka halusi tulla lentäjäksi käytyään keväällä Teneriffan lennolla MD11:n ohjaamossa. Isoisän tietämys ei riittänyt kaikkiin pojan esittämiin ilmailuaiheisiin kysymyksiin, ja niinpä hän kääntyiikin sopivan tilaisuuden nyt ilmaannuttua puoleeni. Jonas oli parhaillaan toipumassa telmiessään saamastaan munuaisrevähdyksestä odottaen innokkaasti koulun alkua. Toki suostuin ehdotukseen noin tiedonhaluisen pikkuvesselin ollessa kyseessä; annoin yhteystietoni voidaksemme sopivana ajankohtana mennä kaikki yhdessä katsomaan lentokoneita ja tutustumaan toisiimme.

Soittoa ei kuulunut ennen kuin vasta lokakuun lopulla. Varovaiseen kysymykseen vastasin tietysti muistavani kesäisen kyydin ja antamani lupauksen kysyen samalla Jonaksen kuulumisia. Vastauksen kuullessani kalpenin. Kyseessä ei ollutkaan revähtymä; pojalta oli poistettu heti en-



simmäisen koulupäivän jälkeen yli puolitoistakiloinen kasvain munuaisista, ja uutta leikkaustakin harkittiin huomiseksi sydämessä todettujen hyytymien vuoksi. Keskustelimme aiheesta pitkän tovin, ja kysyin mahdollisuutta soittaa Jonakselle. Hän vastasi sitä itse asiassa jo odotetunkin, ja sairaalalumeron saatuani sovimme vastaisesta yhteydenpidosta keskenämme.

Kerroin perheelleni tapauksesta, ja siitä lähtien he elivät herkeämättä

tapahtumissa mukana. Kun soitin annettuun numeroon Lastenklinikan osasto 10:lle, puhelimeen vastasi hieman käheä-ääninen ja väsyneen tuntuinen pikkupoika. Kerroin, kuka olin, ja hän vastaili kysymyksiini varovaisesti. Yhtäkkiä hän terästyi: "Ooks sää se lentäjä?" "Just se", vastasin, ja siitä alkaen keskustelu sai kokonaan uuden, toverillisemmän sävyn. Hän suostui empimättä ehdotukseeni sinne tulosta seuraavana viikonloppuna ennen töihin lähtöäni, ja huojentuneempina suljin puhelimen.

Tullessani sairaalaan olivat Jonaksen isovanhemmat Timo ja Eira jo vastassa ovella johdattaen minut seurustelutilaan, jossa tapasin Jonaksen nuoren ja viehättävän Jannaäidin. Menimme kaikki yhdessä huoneeseen, jossa minua odotti shokki. Vuoteessa istui palavasilmäinen pikku

kaljupää, ja telineissään riippuvista pusseista kulki letkuja eri puolille hänen turvonnutta kehoaan monenlaisien laitteiden pitäessä taustalla omaa ääntään. Alkuesittelyn jälkeen omaiset poistuivat toviksi jättäen meidät rauhassa tutustumaan toisiimme.

Toin mukanani tuliaisiksi metallisen MD11:n pienoismallin, ja käyttäen sitä havaintovälineenä aloin kertoa työstäni hänen kuunnelleensa kiinnostuneena ja painaen mieleensä kaiken

tarkoin – sen sain todeta myöhempi-näkin käynteinä. Kiinnostuneempaa kuulijaa tuskin olisin voinut löytää, hänhän oli aina halunnut lentäjäksi. Keskustelumme kääntyessä hänen sairastamiseensa hän vetäisi paitansa ylös paljastaen vyötärön yläpuolella melkein koko kehon poikki kulkevan leikkausarven. Sydänleikkausta ei sentään tarvinnut tehdä. Lohdutin häntä sanoen tyttöjen tykkäävän komeasta arvesta poikienkin ollessa vain kateellisia siitä. Kahdenkeskinen jutustelumme keskeytyi toisten tullessa takaisin huoneeseen.

Me muutkin pääsimme viimein paremmin tutustumaan toisiimme Jonaksen kuunnellessa välillä silmät kiinni leväten. Hänen vanhempansa olivat eronneet pari vuotta aiemmin, ja molemmat jakoivat muiden perheenjäsenten ohella aikansa Jonaksen luona jättämättä häntä yksin. Äiti oli joutunut toistaiseksi lopettamaan opiskelunsa voidakseen viettää kaiken liikenevän aikansa poikansa lähellä, ja isovanhemmatkin pitivät välillä ylimääräistä lomaa samoista syistä. He kyselivät työstäni ja harrastuksistani Jonaksen kuunnellessa tarkasti. Kertoessani lentoharrastuksestani pikkukoneilla ja kullankaivusta Lapissa sain ajatuksen. Ehdotin tulevaisuudeksi yhteistä retkeä perheinemme Lappiin, jossa voisimme lentää sikäläisen lentokonehoni pikkukoneilla tunturimaisen yläpuolella, kaivaa kultaa Ilmakuoppa-valtauksellani ja istuskella kodassa tuleen tuijotellen ja tarinoiden. Ajoittain pahoinvoiva ja väsynyt uusi ystäväni innostui silminnähdessä, ja aloimme saman tien neuvotella ajankohta- ja kyytjärjestelyistä. Lupasin tulla pian uudelleen häntä katsomaan.

Seuraavalla kerralla mukana oli putkilollinen huuhtomiani kultahippuja näyttöksi. Innostuneena Jonas

hypisteli saamaansa kultaputkea näyttäen sitä kaikille ja kertoen samalla aikeistamme. Suunnittelimme joka kerta tavatessamme matkaa yksityiskohtaisesti keksien aina uutta koettavaa ja nähtävää. Tullessani kotoani Jyväskylästä tai lennolta sain usein len-



täjiltä ja lentoemänniltä kyytejä sairaalaan heidän saadessaan samalla kuulla Jonaksen tarinan. Näin yhä laajeneva joukko lentävää henkilökuntaa seurasi Jonaksen terveydentilaa lähettämällä terveisinä välitykselläni. Joulun alla Lapin Radion legendaarinen Lintu-Pekka soitteli vanhoille avustajilleen kysyen minultakin pientä haastattelua Radio Suomen aamulähetykseen. Sain näin tilaisuuden lähettää terveisinä sairaalaan Jonakselle ja muille arkielämän sankareille uhrautuvan hoitohenkilökunnan ohella. Aattopäivän suorassa lähetyksessä Inarista itse Joulupukki laittoi terveisensä Jonakselle ystävineen, ja kun illalla palasin lennolta arvioimanani ajankohtana tupsahtaen pilven alapuolelle Espoossa juuri Jonaksen talon kohdalla heidän tullessaan pihalle huiskuttamaan, oli joulumielikin saavutettu. Nuorempi tyttärentäni tapasi ”pikkoveljensä” ensi kertaa joulun jälkeen, ja näiden kahden välille muodostuikin poikkeuksellisen lämmin side.

Kevät kului hyvien ja huonojen uutisten vaihdellessa. Rajut hoitokuurit koettelivat muutakin terveyttä, mutta

Jonas ei osansa valitellut; hän valmistautui kesäiseen retkeemme, jolla hän saisi lentää pikkukoneilla ja kaivaa kultaa. Aikeistaan hän kertoi myös Espoon Alueuutisten sairaalakoulua käsittelevässä artikkelissa, jossa hän oli päähenkilönä. Juttua etukäteen

tarkastellessaan hän omin päin vaati oikeuksia kohtiin, joissa puhuttiin hänen toivomisistaan konditionaalissa, koska hän uskoi vuorenvarmasti, ilman ehtoja myös tekevänsä, mitä oli suunniteltu. Nyt suuri yleisökin tietää hänen haluavansa lentäjäksi, mihin tehtävään hän kykyjensä ja taipumustensa perusteella ilman sairauttaan olisikin sopinut mitään mainioimmin. Vietin hänen luonaan pitkiä

aikoja, joskus kokonaisen päivänkin aamusta iltaan, ja hänen elämänilonsa ja –uskonsa – oli kerrassaan kadehdittavaa. Sain oppia häneltä paljon – minä itse olinkin oppilas, ja hän opettajani. Syvämietteisiä keskusteluja riemukaiden hetkien vastapainona, ja uuden oppimista.

Ollessamme kerran Jonaksen isovanhempien kodissa juttelimme taas kesänvietosta. Jaksoimme huononevistä enteistä huolimatta uskoa ihmeisiin. Totesimme toipumisenkin vievän runsaasti aikaa, jolloin kesäsuunnitelmia jouduttaisiin siirtämään tuonnemmaksi. Mieleeni juolahti ajatus simulaattorikäynnistä, ja Jonas innostui heti asiasta kuultuaan. Työvuorolistassani olikin merkitty simulaattori juuri vapuaatoksi, ja kun simuopettajani Harri Laasonen ja perämies Ari Eerikas saivat kuulla tapauksesta, he olivat heti mukana. Totesimme ohjelmaan jäävän ylimääräistä aikaa, jonka voisimme käyttää haluamallamme tavalla. Soitin sairaalaan ja vahvistin aikataulun. Janna toisi Jonaksen taksilla perille.

Olin heitä vastassa sovittuna aikana – oma ohjelmamme oli saatu



suoritetuksi kiirehtimättä loppuun. Ohjasin Jonaksen pyörätuolin happilaitteineen toiseen kerrokseen astuen MD11-simulaattoriosaston ovesta sisään. Jonas oli silminnähdessä jännittynyt nähdessään kuulussa jalustalla seisovan ison valkoisen möhkäleän. Hän nousi tuolista, irroitti happipiletkut nenästään – hän pystyi olemaan parisenkymmentä minuuttia ilman niitä – ja asteli äitinsä seuraamana kanssani siltaa pitkin perille, jossa pojat jo odottivatkin. Lyhyen esittelyn jälkeen Harri kertoi Amerikan matkan olevan edessä; lentomme tehtäisiin New Yorkin maisemissa. Valpastunut Jonas istutettiin keskituolille, säädöt kohdalleen, ja Ari teki startin itseni selostaessa tekemiäni toimenpiteitä ohjaamossa. Maisemat vaihtuivat ikkunassa, näytimme Atlantin ja Long Islandin tullen pian takaisin laskuun. Aivan pinnoista teimmekin ylösvedon takaisin taivaalle.

Kerroin Jonakselle, että olin aina halunnut hänen olevan minun perämiehenäni, ja pyysin Aria ja Jonasta vai-

tamaan paikkaa. Tuoli eteen ja ylös, Jonaksen kädet ohjaimiin ja suunta kohti Manhattania. Pojan ilme oli näkemisen arvoinen. Näytin hänelle Empire State Buildingin ja World Trade Centerin kaksoistornit läheltä lentäen, minkä jälkeen teimme laajan kaarroksen kohti Fire Islandia hiekkarantoihin. Kohta olimmekin tekemässä lopullista lähestymistä JFK:lle, jonne teimme yhdessä hienon laskun. Vaikka simulaattorin liikehdintä olikin kytketty pois päältä, tarjosivat näkyvät ohjaamosta taustaan nähtävät aidon vaikutelman lentämisestä. Koneen pysähtyttyä kerroin Jonakselle hänen olevan kaikkien ai-

kojen paras perämieheni. Saatoin hänet jälleen pyörätuolilla ala-aulaan, jossa katselimme vertailun vuoksi vanhaa Link-Traineria hetken ennen taksintuloa. Erotessamme nostimme tapamme mukaan peukalon pystyyn iskien hitaasti silmää toisillemme. Hän poistui isovanhempiensa kotiin pirteänä viettämään ikimuistoista vappua.

Hän harjoitteli simulaattorissa tarkastuslentoa varten, jonka hän läpäisi yhdeksän päivää myöhemmin.

Olin saanut edellisenä iltana Jonaksen äidiltä viestin, että poika haluaisi nähdä tyttärensä ja minut sairaalassa. Lupasimme tulla seuraavana päivänä puolelta päivin Jyväskylästä lähtevällä koneella. Matkalla kentälle soitin vielä sairaalaan, ja olin ymmälläni Jannan vastatessa itkuisella äänellä Jonaksen ääntelyn kuuluessa taustalla. En aluksi tajunnut hänen sanojaan Jonaksen poissa käynnistä välillä, mutta pysäytettyäni auton sain selville, että Jonas oli käväissyt jo vähän aikaa rajan toisella puolen. Elintoiminnat olivat lakanneet hetkeksi, mutta alka-

neet uudestaan ilman elvytystä, ja tänä aikana olivat kaikki läheiset ehtineet tulla kotoaan Jonaksen luo jättämään jäähyväisiä. Me peruimme tulomme jääden odottamaan.

Sumein silmin ajoin eteenpäin; vaimoni ja pikku tyttärensä itkivät avoimesti. Aioin kääntyä takaisin, mutta hetken mielijohteesta jatkoin ajoani lähellä kenttää olevalle sivutielle, joka vei finaalilla olevan mäen päälle. Halusin nähdä sen koneen lähdön, jolla olisimme toisissa oloissa matkustaneet Jonaksen luo Helsinkiin. Astmaisen vaimoni lääkkeet olivat tietysti jääneet kotiin, ja hän oli tukehtumaisillaan surusta. Päästyämme mäen päälle kokoonnuimme ulos yhteen puhumaan Jonaksesta ja hänen lentoahaaveistaan. Lämmin, mutta navakka pohjoistuuli esti meitä kuulemasta lähtevän koneen ääntä sen noustessa taivaalle. Samalla vaimoni kertoi yhtäkkiä voitavansa hengittää vapaasti tuntien myös olonsa helpottuneeksi. Hetken ajan kone piirtyi ensin metsää, sitten valkeaa pilvettä vasten tummana varjokuvana ilmestyen hohtavan kirkkaana sinitaivaalle auringonvalon osuessa siihen. Pian valo himmeni, mutta muutettuaan suuntaa kone alkoi hohtaa uudelleen tavattoman kirkkaana häipyen vähitellen kaukaisuuteen. Se tuntui olevan ikään kuin Jonaksen tuttu, pitkä silmänisku jäähyväisiksi, ja mainitessani tästä vaimoni sanoi tuntevasa samoin.

Palattuamme kotiin puhelinsoitto kertoi aavistuksemme todeksi; Jonas oli vapautunut kaikesta juuri tuolla hetkellä. Lähtö oli kaunis; äitinsä sylissä kaikkien läheisten rakkaus ympäröi häntä, minkä hän epäilemättä viime voimillaan myös tunsu. Hän sai vierelleen luotettavan kapteenin, joka vei erehtymättä sinne, missä kipua ja sairautta ei tunneta.

Nyt hänen siipensä kantavat ikuisesti.

**H**annu Aaltio



## Stories we won't forget

Jonas's plight was spread among Finnair crews. The culmination point was when Hannu and other colleagues took Jonas on a MD-11 simulator flight around New York. The little flyer told it was the happiest day in his life after he made the landing at JFK together with Hannu. Jonas passed away nine days later.

they all sensed him riding on the seemingly empty fourth seat. Jonas, in spirit, finally had his ride.

Another legend goes back to year 1981 when he was a commander of a DC-9-50. At takeoff in Zürich undetected layers of ice on the wing upper surfaces detached during rotation and destroyed one engine damaging the other, too. The single-engine landing went uneventful. The phenomenon which was not known by that time was caused by cold-soaked fuel in the full wing tanks combined with moist air resulting in invisible clear ice. The case was repeated ten years later in Stockholm, where a SAS MD-80 had double engine failure due to the same reason – luckily there were no casualties when the airliner crash-landed onto a field.

**O**ur retired MD-11 Captain Hannu Aaltio is a man of legends. His story of a young 8-year boy named Jonas is well known in aviation circles. Jonas was supremely interested about flying and they met by pure coincidence becoming good friends. At that time Jonas was in the hospital fighting against a lethal cancer, and word of

The story of Jonas was published in the April issue of AIRWAYS magazine by name A Seat for Jonas referring to the light plane flight in Lapland when Hannu finally had a chance to honor his promise to take Jonas in the air. He took Jonas's mother and the author, famous aviation writer Robert S. Grant on board leaving one seat empty, and although Jonas had passed away more than two years ago,

## Yhdistyksen standaari Aurinkolaivueelle

**E**spanjan Aurinkorannikolla asuu edustava joukko eläkkeellä olevia suomalaisia lentäjiä. Aktiivisimmat heistä ovat perustaneet "pilottikerhon" - viralliselta nimeltään Aurinkolaivue (La Escuadrilla del Sol - Los Aviadores Finlandeses).

Laivueen jäsenpiiri koostuu ensisijaisesti Kauhavan Ilmasotakoulussa asevelvollisuutensa lentokoneen ohjaajina suorittaneista miehistä. Suuri osa jäsenistä on sittemmin toiminut liikennelentoyhtiöiden palveluksessa. Monet ovat siis olleet yhdistyksemme aktiivijäseniä.

Aurinkolaivueen lentäjät edustavat varsin laajaa kokemusta ilmailun monilta aloilta. Laivueen lentäjiä monet ovat toimi-

neet aktiivisesti yhdistyksessämme. Kunnianosoituksena edeltäjillemme sekä tunnustuksena ja kiitoksena heidän työnsä Suomen Liikennelentäjäliitto luovutti Aurinkolaivueelle yhdistyksen standaarin 31.3.2005.

Kiitospuheessaan laivueen komentaja Aki Koistinen toivotti kaikki lii-

kennelentäjät lämpimästi tervetulleiksi laivueen jäseniksi ajan koittaessa.

**J**ukka Kaleva



SLL:n varapuheenjohtaja Jukka Kaleva (vas), ojentaa standaarin Aurinkolaivueen komentajalle Aki Koistiselle. Oikealla aiemmin komentajina toimineet Matti Lampela, Lauri Hirvonen ja Pentti Tuisku. Kuva: Helena Lampela

## Honouring our pathfinders

**I**n southern Spain lives a significant amount of Finnish retired pilots. As the majority of "La Escuadrilla del Sol – The squadron of the Sun." are our retired colleagues and members of the association, SLL assigned this club of old aviators a symbol of our respect in March. The ceremony was hosted by SLL's Vice President Jukka Kaleva (on the left).



# Keskiraskaan sarjan kohtaaminen

*Raskaan sarjan painissa Airbus on napannut napakan niskalenkin arkkivihollisestaan Boeingista, mutta nyt yleisön mielenkiinto kohdistuuikin keskiraskaaseen sarjaan, missä valtaistuvin on vielä jakamatta.*

**P**elkästä pystypainista ei enää ole kyse - sen verran tiukkoja sanallisia iskuja lentokoneen rakentajat toisilleen jakelevat mm. valtion tukiaisista. Siispä tänä iltana, hyvät naiset ja herrat, kehissä kohtaavat uudet nimet - vasemmassa kulmassa vanhan mantereen vantera vaeltaja, A350 ja oikeassa kulmassa vastassa uuden mantereen uutera ujeltaja, B787!

## Boeing johtaa ensitilauksissa - niukasti

Haastajaksi muuttunut Boeing on julkisuudessa kulkenut rinta rottingilla 787-tilausmääriensä kanssa. Tilaustavoitteeksi vuoden 2004 lop-

puun mennessä asetettu 200 konetta ei aivan toteutunut - siitä jäätiin 14 koneen verran. Onko uutuus todella saanut näin hyvän startin uralleen? No, Boeing jättää taktisesti kertomatta, että varmojen tilausten lukumäärä on itse asiassa 56 yksilöä.

B787 on kuitenkin saanut aikaan kuhinaa Toulousessa, sillä Airbus kiisti pitkään kyseisen kokoluokan markkinoiden olemassaolon, mutta on nyt joutunut nopealla aikataululla tuomaan julkisuuteen A350:n. Se näyttää erehdyttävästi siskoltaan A330:ltä. Ja sitä se onkin, lukuun ottamatta 787:lle suunniteltuja moottoreita ja A380:n teknologiaa. Alku on takkuista,

sillä tilauskirjoista ei löydy kuin Air European tarve kymmenelle koneelle.

## 787 syntyi kriisitunnelmissa

Miten 787 syntyi Seattlessa? Taustalla olivat 757-tuotantolinjan loppuminen ja 767:n kitulias tilanne. Tyyppiä näet tekehgitettiin - toiveissa myydä se US Air Forcellle uudeksi tankkeriksi. McDonnell-Douglasin 70-vuotinen lentokoneenrakennus Long Beachissa päättyy ensi vuonna kun Ysin viimeiselle variantille, 717:lle, lyödään lippu luukulle.

Boeingin yritys roikkua Airbusin takin liepeissä virittämällä lähes 40 vuotta vanhaa konstruktioita, eli



Boeing uskoo puhtaalta pöydältä syntyneen 787:n olevan kilpailijaansa laadukkaampi.



Jumboa, ei ollut herättänyt juurikaan mielenkiintoa lentoyhtiöissä. "B747 Advanced" ei ollut saanut yhtään alustavaa tilausta. Lisäksi TriplaSeiskan alkumenestys oli hieman laantunut ja 737NG ("New Generation") oli saanut takkiin A320-perheeltä. Jotain uutta oli siis pakko keksiä.

Jos katsomme viime vuoden toimitettujen lentokoneiden määriä, on Airbus niissä niskan päällä. Toulousen ja Hampurin tehtailta rullasi ulos 320 konetta, kun vastaava määrä Seattlessa oli 285 kappaletta. Airbusin menestys nojaa paljolti onnistuneeseen myyntikampanjaan halpalentoyhtiöille. Vuonna 2004 yhtiö sai myytyä 279 A320-sarjan konetta dominoiden Euroopan yli 90-paikkaisten koneiden markkinoita mielin määrin. Kun samanaikaisesti Airbus on onnistunut saamaan myyntisuhteeksi kahden suhde yhteen A330/340 vrs. B777-segmentissä, alkoi paniikkitunnelma hiipiä länsirannikolle.

### "Voittaja-ainesta"

Boeingin markkinointiryhmän johtaja Randy Baseler uskoo 787:n olevan voittaja-ainesta: "Airbusin ilmoitus A350:stä oli meille hieno päivä! Laittamalla tuotteen pöydälle eurooppalaiset avasivat tien oikealle kilpailulle." Boeing sanoo omaavansa varausrahan 250:stä KasiSeiskasta, joka tarkoittaisi kahden vuoden täystyöllisyyttä. Summa ei itsessään vahvista tilausta, vaan sillä saa ostaa slotin tuotantojonosta kauppaneuvottelujen ajaksi. Boeing uskoo 787-kokoluokan markkinoihin. Se on laskenut lentoyhtiöiden tarvitsevan 3500 konetta seuraavan kahdenkymmenen vuoden aikana. Valmistustahti tulisi olemaan 85-120 konetta vuodessa.

Mutta ovatko länsirannikon odotukset liian optimistiset? Viime vuonna 200-300 -paikkaisten markkinoilla toimitettiin 53 kpl A330-200/300 ja A340-300 -koneita, ja vastaavasti yhdeksän 767:ää. Jos tämä segmentti ei kasva riittävän nopeasti ja A350 haukkaa kakusta oman siivunsa,

on Boeingin vaikea saada kehityskulujaan takaisin. Toisin sanoen Airbusin ei tarvitse hallita kyseistä kokoluokkaa tehdäkseen kuitenkin riittävästi kiusaa kilpailijalleen.

Boeingin eduksi 787-projekti etenee aikataulussa tai jopa hieman sen edellä. Ensilentoa odotetaan syyskesällä 2007 ja ensimmäiset tuotantoyksilöt saadaan töihin 2008. Koneen kaikki järjestelmätoimittajat on valittu ja koneen muodot löyty lukkoon. Viimeiset muutokset nokassa ja pyrstössä ovat nostaneet matkustajamääriä lähes kymmenellä.

Täysin uutta tulee olemaan kokonaan komposiittirakenteinen painerunko. KasiSeiskan valmistuksessa päästään hyödyntämään TriplaSeiskasta tuttuja kuituja ja hartsia, joten prosessit ovat hallussa. Kolikon toinen puoli on, että ne saattavat tulla kalliiksi. Tähän asti kuitujen asennustekniikka on ollut liian hidasta laajojen komponenttien valmistamiseen taloudellisesti, sillä kuitujen levittäminen kestää pitkään ja ne pitää kovettaa lämmön ja paineen alla autoklaavissa.

Uutta ajattelua edustaa myös moottoritekniologia. Boeing ei aio käyttää vuodatuksia ollenkaan, vaan hoitaa kaikki perinteisesti vuodatusten avulla toimivat järjestelmät sähköisesti. Idean takana on polttoainetalous. 787:ään tulee tarjolle GE:n GENx ja Rolls-Royce'n Trent 1000-moottorit, joita moottorivalmistajat tulevat tarjoamaan myös Airbusille.

	787-3	787-8	787-9	A350-800	A350-900
Pituus	56 m	56 m	62 m	58,80 m	63,70 m
Kärkiväli	52 m	61 m	61 m	60,30 m	60,30 m
Kantama	6500 km	15,700 km	15,400 km	15,900 km	13,900 km
MTOW	163.492 kg	217.687 kg	226.757 kg	241.950 kg	241.950 kg
Paxmäärä	296 / 2-luokkaa	224 / 3-luokkaa	259 / 3-luokkaa	245 / 3-luokkaa	285 / 3-luokkaa



2000-luvun design näkyy myös 787:n sisätilojen suunnittelussa.

## Airbus modifioi vanhaa

Sillä aikaa vanhalla mantereella: ehdotettu A350 tulee toimimaan vastineena KasiSeiskalle. Siinä missä 787 on täysin uusi konsepti, tulee A350 olemaan A330:n kehitysversio tarkoituksenaan lentää johdannaisteknologian jälkeen noin 3000 kilometriä pidemmälle. Ehdotetut A350-800 ja -900 tulevat olemaan samankokoisia kuin A330-200 ja -300. Erona tulevat olemaan uudet moottorit ja kevyempi runko. A350 tulee saamaan enimmäk-

seen komposiiteista rakennetun siiven metallisilla tukikaarilla vahvistettuna. Teknologia on yhtiölle tuttua, sillä sen A400M -sotilaskuljetuskone hyödyntää komposiittisiipeä. Myös komposiittirakenteiset siipien keskiboksit ja korkeusvakaajat lainataan A380:n teknologiasta. Yhtä lailla alarungon komposiittikaaret löytyvät jo A340-500 ja -600 -tyypeistä. Koneita saadaan kevennettyä laserhitaustekniikan avulla, jota hyödynnetään jo A318- ja A380-koneiden valmistuksessa.

A350-varianttien ohjaamot pysyvät hyvin samankaltaisina A330-siskosten kanssa. Sama tyyppikelpuutus painaa enemmän vaa'assa kuin KolmeKasikymppisen uudistunut työmaa.

Äkkiseltään A350 vaikuttaa liiankin samanlaiselta sisarustensa kanssa. Eikö riskinä ole, että se syö A330:n sekä A340-300:n ja -500:n markkinoita? Airbusin Product Marketing Director Alan Pardoe vastaa: "Sillä ei oikeastaan ole meille väliä, sillä koneet tulevat samalta tuotantolinjalta. Ero Airbusin ja Boeingin suunnittelun välillä on siinä, että 787 käynnistettiin vasta kun 767:n tuotanto oli loppumassa, jolloin tilauksiin ja tuotantoon tuli katkos."

## Halvin ...vai laadukkain?

Kuinka ottelussa lopulta käy? Luultavimmin raha ratkaisee. Siinä tapauksessa Airbusilla saattaa olla etulyöntiasema. Täysin uutena koneena 787:n suunnitteluun ja valmistukseen tulee kulumaan muutama miljardi taalaa enemmän kuin A350:n, jolloin

# Pitkänmatkan juoksija

**A**irbus ja Boeing levittelevät superlatiiveja koneidensa markkinoinnissa. Uudenkarhea B777-200LR on todellinen supermaratoonari, jonka suorituskyky ylittää Singaporesta New Yorkiin tai Lontoosta Sydneyihin.

Perus TriplaSeiskan verrattuna uutukaisen MTOW on kasvanut 40,5% sekä kantama peräti 75%, mutta maksimi tyhjäpainon kasvu on vain 13,5%. Lisääntyneen kapasiteetin lisäksi huikkeen suoritusarvon tekevät mahdolliseksi General Electricin GE90-110B1-moottorit, joista saadaan irti 110.000 paunan työntövoima. Vaikka GE90-sarja on osoittautunut erittäin luotettavaksi (0.002 sammutusta / 1000 lentotuntia), pyrkii valmistaja vielä parempaan: 115B1 ja 110B1-mallit ovat liikkeellä toistaiseksi puhtaalla pelillä.

Eli ei ainuttakaan moottorin sammutusta lennon aikana.

Boeing tekee mielellään vertailuja Airbusin vastaavaan maratoonariin, A340-500:aan. Samalla matkustamon sisustuksella B777-200LR pystyy kuljettamaan 301 matkustajaa sekä viitisen tonnia rahtia Singaporesta New Yorkiin, kun A340-500 saa kyytiinsä "vain" 192 matkustajaa. Toinen tärkeä markkinointisuunta on Australia; Perthin kaupungista voisi lentää niin Los Angelesiin ja Lontooseenkin 295 matkustajalla. Boeingin mukaan vastaava ei tietenkään onnistuisi Airbusin kalustolla.

Vaikka Bojo vaikuttaa aika namulta, ei kauppa ole käynyt odotetulla tavalla. Keväällä 2005 ainoat tilaajat olivat EVA (Taiwan) kolmella koneella ja PIA (Pakistan) kahdella koneella.

	B777-200LR
Pituus	63.7 m
Kärkiväli	64.8 m
Kantama	17,446 km (19 h)
MTOW	347,452 kg
Paxmäärä	301

Positiivinen kysymysmerkki ovat jatkuvasti kehittyvät lentorahtimarkkinat. Boeing aikoo valmistaa B777-200LRF-mallin vuoteen 2008 mennessä, jolloin 101 tonnia rahtia pääsisi yhdellä hypyllä lähes 10 000 kilometrin päähän.

Aika näyttää, toteutuuko Boeingin ennuste kolmensadan matkustaja- ja kahdensadan rahtariversion ultrapitkänmatkan konemarkkinoista kahdenkymmenen vuoden aikana.

myyntihinta voitaneen pitää tällä puolella rapakkoa halvempaan.

A350 tulee olemaan osa Airbusin ydinperhettä. Viime vuonna yhtiö toimitti 87 laajarunkoista konetta, joista löytyy paljon samoja komponentteja 233:n viime vuonna toimitetun A320-perheen koneyksilön kanssa. Koneet kootaan samojen kattojen alla käyttäen samoja työkaluja ja -metodeja.

Tois' puol' rapakko taas 737, 777 ja 747 poikkeavat toisistaan selvästi enemmän kuin kilpailijansa, puhumattakaan 787:sta, joka tulee olemaan Nelosen slogania lainatakseni "aivan jotain muuta" uusine materiaaleineen, järjestelmineen ja tuotanto-organisaatioineen.

Boeing on karsinut kustannustasoaan kovalla kädellä, mutta se joutui 9/11:n jälkeiseen lamaan juuri yrittäessään selvittää vuoden 1998 kriisiin johtaneita systemaattisia ongelmia tuotantoketjunsä kanssa. Vastaavasti Airbus laajentui läpi 1990-luvun. Niinpä suurin osa sen tuotantolaitoksista ja -kalustosta on alle kymmenen vuotta nuorta.

Mutta jos laatu ratkaisee, on Boeing ainakin omasta mielestään vahvempi. "Me emme yritä olla markkinoiden halvin, vaan markkinoiden laadukkain. Airbus on ollut hyvin aggressiivinen, mutta jos sen koneet olisivat laadukkaampia, pitäisi niiden maksaa enemmän", Baseler jyrähtää ja jatkaa: "Meidän koneemme ovat kevyempiä, taloudellisempia ja luotettavampia, jonka vuoksi tietyt lentoyhtiöt luottavat meihin. Jos lentoyhtiöt uskovat enemmän pitkään

tähtäimeen, he valitsevat korkeamman laadun."

Kallistuu vaaka kumpaan suuntaan hyvänsä, saa suomalainen liikennelentäjä luultavimmin jommankumman keskiraskaan kulkijan komennettavakseen. Ja mehän otamme kumman tahansa ilomielin vastaan!



**H**eikki Tolvanen

Sampo Pankki Oyj, www.sampo.fi

Sampo Esplanadin konttori, Fabianinkatu 23, Helsinki  
Leena Kimpi, puh. 050 563 1704

Sampo Helsinki-Vantaan lentoasema,  
Ulkomaan terminaali  
Sami Kauppinen, puh. 0400 483 589

**SAMPO**  
Tuumasta toimeen.

## Jäseniä eläkkeelle

### Reijo Valtonen

Eläkkeelle 1.5.

Lennetyt konetyypit aikajärjestyksessä DC9, A300 B4, DC-10, MD-11, A320 ja uudelleen MD-11.

"Finnair ollut hyvä yhtiö. Hyvää jatkoa kaikille kollegoille."

### Raimo Sinivaara

Eläkkeelle 1.6.

Lennetyt konetyypit (vuodesta 1976): Convair, Caravelle, DC-9, MD-80, ATR-42, ATR-72, DC-10, uudelleen DC-9 ja MD-80 sekä viimeiset viisi vuotta A320. Sen ohessa turvakouluuttajana sekä simuopettajana (ATR, D10-sekondikouluuttaja, MD80 ja A320)

"Kuten kaikki kunnon veneilijät, olen vaihtamassa kulkupeliäni jalan pitempään malliin (retkikajakki). Aurinkoista kesää kaikille, pitäkää F-lippu liehumassa."

Suomen Liikennelentäjäliitto toivottaa onnellisia ja menestyksekkäitä eläkepäiviä!

# Taivasmatkoja kotoa ja kaukaa

*Kesä on kulman takana. Onkin aika avata kartta, pakata laukut ja lähteä ihmettelemään, kuinka paljon lentokoneita mahtuu maailman lentonäytöksiin. Ennen kuin kuskaa kakarat ja kukat anoppilaan hoitoon, kannattaa tarkastaa näyttösten viime hetken tiedot mahdollisten muutosten varalta.*

## Toukokuu

7.-8.5. Victory in Europe Anniversary Air Show – Duxford, Cambridgeshire, UK  
[duxford.iwm.org.uk](http://duxford.iwm.org.uk)  
12.5. Tapahtumapäivä Karjalan lennostossa – Rissala  
[www.ilmavoimat.fi](http://www.ilmavoimat.fi)  
13.-27.5. Monikansallinen ADEX 05-harjoitus - Satakunnan lennosto, Pirkkala  
[www.ilmavoimat.fi](http://www.ilmavoimat.fi)  
20.5. Ilmapuolustuksen esittelypäivä - Lapin Lennosto, Rovaniemi  
[www.ilmavoimat.fi](http://www.ilmavoimat.fi)  
28.-29.5. Flugtag 2005 – Oppenheim, Saksa  
[www.flugtag.org](http://www.flugtag.org)

## Kesäkuu

4.-5.6. EAA Fly-in – Barkarby, Ruotsi  
[www.eaa.se/flyin.htm](http://www.eaa.se/flyin.htm)  
5.6. VE Day Commemoration, Military Pageant Air Display – Old Warden, Bedfordshire, UK  
[www.shuttleworth.org/shuttleworth/](http://www.shuttleworth.org/shuttleworth/)  
5.-12.6. Purjelennon 15m ja vakioluokkien SM-kilpailut – Räyskälä  
[www.rayskala.com](http://www.rayskala.com)  
12.6. RAF Air Show Cosford 2005, RAF Cosford – West Midlands, UK  
[www.cosfordairshow.co.uk](http://www.cosfordairshow.co.uk)  
13.-19.6. Paris Air Show – Le Bourget, Pariisi (yleisöpäivät 17.-19.6.)  
[www.salon-du-bourget.fr](http://www.salon-du-bourget.fr)  
24.6. Lentäjien Juhannus – Kauhava  
[www.lentajienjuhannus.fi](http://www.lentajienjuhannus.fi)  
24.-26.6. Canadian Aviation Expo – Toronto-Oshawa, Ontario, Kanada  
[www.canadianaviationexpo.com](http://www.canadianaviationexpo.com)

## Heinäkuu

1.-3.7. Suomen Ilmailuliiton päälentonäytös – Lappeenranta yhdistykset.etela-karjala.fi/airshow/  
2.-3.7. Waddington International Airshow 2005 – RAF Waddington, Lincolnshire, UK  
[www.waddingtonairshow.co.uk](http://www.waddingtonairshow.co.uk)  
3.7. Summer Air Display – Old Warden, Bedfordshire, UK  
[www.shuttleworth.org/shuttleworth/](http://www.shuttleworth.org/shuttleworth/)  
3.-17.7. Purjelennon 15m ja avoimen luokkien EM-kilpailut – Räyskälä  
[www.egc2005.fi](http://www.egc2005.fi)  
9.-10.7. Flying Legends Air Show – Duxford, Cambridgeshire, UK  
[duxford.iwm.org.uk](http://duxford.iwm.org.uk)  
16.-17.7. The Royal International Air Tattoo 2005 – RAF Fairford, Gloucestershire, UK  
[www.airtattoo.com](http://www.airtattoo.com) (maailman suurin sotilaskoneilennonäytös)  
25.-31.7. EAA AirVenture 2005 – Oshkosh, Wisconsin, USA  
[www.airventure.org](http://www.airventure.org)  
29.-31.7. Taitolennon SM-kilpailut – Jämi  
[www.ilmailuliitto.fi](http://www.ilmailuliitto.fi)

## Elokuu

7.8. VJ Day Anniversary, Military Pageant Air Display – Old Warden, Bedfordshire, UK  
[www.shuttleworth.org/shuttleworth/](http://www.shuttleworth.org/shuttleworth/)  
7.8. Sanicole International Airshow – Hechtel, Belgia  
[www.sanicole.com](http://www.sanicole.com)  
16.-21.8. MAKS 2005 – Moskova, Zhukovski, Venäjä  
[www.airshow.ru](http://www.airshow.ru)

20.-21.8. Dittingen Flugtage 2005 – Dittingen, Sveitsi  
[www.sg-dittingen.ch](http://www.sg-dittingen.ch)

## Syyskuu

3.-4.9. Biggin Hill Battle of Britain Air Fair 2005 – Biggin Hill, Kent, UK  
[www.airdisplaysint.co.uk](http://www.airdisplaysint.co.uk)  
3.-4.9. Czech International Air Fest CIAF 2005 – Brno, Tšekki  
[www.airshow.cz](http://www.airshow.cz)  
3.-5.9. Canadian International Air Show – Lake Ontario, Toronto, Kanada  
[www.cias.org](http://www.cias.org)  
4.9. Shuttleworth Pageant Air Display – Old Warden, Bedfordshire, UK  
[www.shuttleworth.org/shuttleworth/](http://www.shuttleworth.org/shuttleworth/)  
10.-11.9. Battle of Britain 65th Anniversary Show – Duxford, Cambridgeshire, UK  
[duxford.iwm.org.uk](http://duxford.iwm.org.uk)  
21.-24.9. Aviation Expo China 2005 – Peking, Kiina  
[www.beijingaviation.com](http://www.beijingaviation.com)

## Lokakuu

16.10. Autumn Air Show - Duxford, Cambridgeshire, UK  
[duxford.iwm.org.uk](http://duxford.iwm.org.uk)

## Marraskuu

20.-24.11. Dubai 2005 – Dubai  
[www.fairs-exhibs.com/airshow05/](http://www.fairs-exhibs.com/airshow05/)

**H**eikki Tolvanen

# Uudistuksia välipalakaualoon

*Huhtikuun lopun välipalakaualon sisällön uudistaminen oli pääaiheena viimeisimmässä ruokatoimikunnan kokouksessa. Talviaikataulukauden ongelmista keskusteltiin kuitenkin myös pitkään, ja syystä.*

**O**ngelmat tuntuvat lähtevän Crewwebin puutteista, eli usein haukumme väärää puuta laittaessamme asioita cateringin piikkiin. Myös ruoan mahdollisesti heikentynyt laatu oli esillä. Annoksissa pyritään vähärasvaisuuteen - hyvä näin - mutta onko pelkästään se hyvän laadun tae? Hyvänä uudistuksena tuli myös yli 9 tunnin (max. 2 legin) päiville toinen lämmin ateria. Tämä toivottavasti helpottaa lomalentojen nälkää; niillä kun ei ole käytettävissä useita sämpylöitä ja kaukaloita kuten kotimaan liikenteessä.

## Puutteet ja tilausongelmat

Viikkotiedotteessa 15 esitettiin kooste miehistöruokien ongelmista. Yleisin raportoitu ongelma ovat olleet puutteet. Catering piti jopa kahden viikon mittaisen ratsian selvittääkseen, ovatko puutteet niin yleisiä kuin palaute kertoo. Ongelmaa aiheutuu erityisesti siitä, ettei Helsingistä lähtevällä miehistöllä ole mahdollisuuksia tarkistaa, mitä ruumasta löytyy, eikä paluuruokia taas saa mahtumaan ylös. Ratsian yhteydessä havaittiin, että useimmiten ruoat ovat mukana, mutta ilmeisesti kääntöpaikassa niitä ei toimiteta ylös. Koska perillä ei ole enää "omaa väkeä"

kääntämässä konetta, on tilanne vaikea. Lisäksi viime päivinä on havaittu, että tyhjiä tilauslennoilta puuttuu miehistöruokia, koska tieto ei välity crewwebistä cateringiin. Eli taas puhutaan tietokoneongelmista. Lähiviikoilta lennot on tarkistettu käsin, ja useammalta listalta. Joten toivottavasti seulan läpi ei ole päässyt yhtään ruokalentoa eikä väki ole jäänyt nälkäiseksi. Crewwebin miehistöruokaongelmista kannattaa valittaa Crew Help Deskille, koska catering ei tiedä mitään web-puolen teknisistä ongelmista.

## Sämpylät ja leivät

Uusia sämpylöitä on jo maisteltu kuu-kauden päivät. Vaihtelu on virkistävää, mutta samalla on unohtunut joukko perussääntöjä. Eli löytyä pitäisi sekä lihaa että juustoa, sekä tummaa että vaaleaa leipää. Viesti on välitetty eteenpäin. Samoin B757-lennoille pyritään pakkaamaan isoja(kin) sämpylöitä. Kaikki sämpylät B757:ssä olivat aluksi pieniä, että niitä saatiin tarpeellinen määrä mukaan. Nyt lomaliikenteen kaukalot ollaan kuitenkin eriyttämässä muista. Lomalennoilla on aivan erilainen tarve esim. voinappien ja sämpylöiden suhteen kuin reittiliikenteessä, joten catering pyrkii mahdollisimman pian tekemään lomalennoille erilai-

set kaukalot. Samalla reittikaukaloista vähennetään voinappeja ja siirrytään käyttämään kahden leivän Reissumies-tai ruislimppuviipalepakkauksia. Sekä voita että jälkiuunileipiä palaa reittilennoilta niin paljon cateringiin (eli roskikseen), että näin yritetään vähentää jätteen tuottoa.

## Erikoisannokset, kaukalot, aamiaiset

Erikoisannokset puhuttavat aina. Jatkossakin on valitettavasti toimittava vanhojen pelisääntöjen mukaan. Eli jos tarvitset paluulennolle erikoisannoksen, tulee sinun saapuessasi huolehtia sen tilaamisesta itse esim. paikallisen edustajan välityksellä, yhtiöjaksolla, Acars:lla tms. etukäteen.

Välipalakaualoon sisältöön ollaan ilmeisen tyytyväisiä, koska ehdotuksia sisällön suhteen ei oikeastaan tullut. Murenevat (mutta hyvät) Paussikeksit vaihdetaan Walkers-kekseihin ja "lunnunsiemenet" kotimaisiin mysliapatukoihin. Alpenit säilyvät, samoin puurot, pussikeitot ja pillikeitot, joiden valikoimaan yritetään saada vaihtelua.

Aamiaisten kokoa on kasvatettu ja valikoimaa on lisätty neljästä kuuteen, eli nyt on pientä toivoa saada eri aamiainen ja nälkä lähtemään.

Jos cateringautoa ei koneella näy, voi syy löytyä mm. tietokonejärjestelmistä.  
Kuva: Tomi Tervo



## Syksyllä kierrokselle

Syksyksi piloteille suunnitellaan samantapaista cateringkierrosta mikä tehtiin vuosi sitten. Ohjelmaan kuuluu tutustuminen miehistöruokalinjaan sekä aikaa kysymyksille ja vastauksille. Tarkempi ajankohta tulee tietoon lomien jälkeen, että halukkaat ehtivät toivoa vapaat ko. päivälle.

Kaikille oikein mukavia ja aurinkoisia (kesä)lomapäiviä, jos sellaisia jotenkin onnistuu tänä vuonna saamaan.

**C**amilla Sommar-Rale  
ruokavaltuutettu

## Catering connection

**W**ho's not angry when hungry? Crew meals are a permanent issue with a wide range of logistical questions, quality/quantity comments and health considerations. MD-80 captain Mrs. Camilla Sommar-Rale is a member of the SLL council, with a special commitment to crew meal issues. She is our voice in the catering department. This time she writes us about recent problems in the computerized meal ordering system.



# Gigantin ensilento onnistui

*Yksi tärkeä ilmailuhistorian lehti sai täytettä, kun A380 nousi ensi kerran taivaan sineen. Kuten niin monta kertaa aiemmin Airbusin historiassa, uuden koneen ensilento tapahtui Toulouse-Blagnacin lentokentältä.*

**27** 4. totetutuneen lennon kuusihenkinen miehistö oli monikansallinen - päällikköinä toimivat kapteenit Claude Lelaie (Senior Vice President, Flight Division) sekä pääkoelentäjä Jacques Rosay. Molemmat ovat arvatenkin erittäin kokeneita; heidän yhteenlaskettu koelentokokemuksensa ylittää 13 000 tuntia. Kokemusta on kertynyt mm.

Neitsytlento suoritettiin kuuden hengen miehistöllä. Koneen kapteeni Claude Lelaie sai nimensä ilmailun historiaan.



A318, A340-500 ja -600 tyyppien ensilennoista.

Flight Test Engineer -tehtävää hoiti Fernando Alonso, joka ei nimestään huolimatta ollut lainassa F-1:stä. Miehen titteli Airbusilla on Vice President, Flight Test Division ja hän vastaa ohjainten sekä rakenteiden monitoroinnista. Lentoinsinööriolosastoa edustivat myös Jacky Joye ja Manfred Birnfield, joiden kontolle kaatui mootoreiden, polttoainejärjestelmän sekä muiden järjestelmien valvonta. "Ihmekutosia" täydensi vielä ohjaamossa insinööri Gérard Desbois, jonka tehtävänä oli valvoa tilannetta ohjaamossa.

Ensilentoa oli harjoiteltu kuin avaruussukulan laukaisua, se lennettiin läpi useaan kertaan simulaattorilla, jossa oli oikean A380:n ohjaamolaitteisto - tietokoneet mukaan lukien. Hieman normaaleista ensilennoista poiketen, miehistö suoritti lukuisia testejä selvittääkseen järjestelmien yhteensopivuutta heti alusta alkaen. Lento suoritettiin enimmäkseen Pyreneiden päällä. Neljä tunnin lennon jälkeen kone teki onnistuneen laskun takaisin Toulouseen. Miehistö kertoi nauttineensa lennon jokaisesta hetkestä.

**H**eikki Tolvanen

# Lomalennot lisääntyvät hieman

*Kevätkuulumisia Airbus-tyyppitoimikunnalta. Seuraavassa vilkaisu ryhmän kesän työ- ja lomatilanteeseen sekä reitti-  
valikoimaan.*

**M**itä isot edellä, sitä Airbus perässä. Jokainen on voinut listaltaan todeta, että työ määrä on kasvanut kohtalaisesti talven ja kevään aikana myös 32S-ryhmässä. Carmen on viritetty ”tappiinsa”, ja varsinkin perämiehillä alkavat block-tunnit olla lähellä maksimia. Huhtikuussa suunnitellut koritunnit vaihtelivat kippareilla 160 ja 210 tunnin välillä ollen keskimäärin n. 185 h, ja perämiehillä 165 ja 210 tunnin välillä ollen keskimäärin yli 190 h (ei sisällä koulutusta, pitkiä lomiasia tms.). Carmen tasaa erikseen sovittuja parametrejä (ei siis koritunteja) vuoden tarkasteluperiodilla, joten jos tunnet aina jääväsi jälkeen kaverista, yhteys tyyppitoimikuntaan.

## Yksittäisiä vapaapäiviä

Yksittäiset vapaat ovat lisääntyneet listoilla kasvaneen työ määrän myötä. Carmenin ruuvi on säädetty siten, että kuukauden minimivapaiden pariton vapaapäivä voi olla yksittäinen. Sen lisäksi yksittäisiksi vapaapäiviksi näyttää jäävän huomattavasti osapäivä-NOPO:ja ja TOF:ejä. Carmenille on ihan sama, onko ko. päivä osittain vai kokonaan vapaa, jos se pystyy toteuttamaan pyynnin. Tämä johtuu pitkälti siitä, että Carmen optimoi listoja koko ryhmän kesken. Sopivalla yksittäisen pilotin pyyntikombinaatiolla on kokonaisuuden kannalta helpompi jättää yksittäinen pyynti kokonaan vapaaksi,

koska leikkuria yksittäisille vapaapäiville ei ole.

Lomarumba käy kuumana juuri parhaillaan. B- ja C-blokkeihin kuuluville sikäli hyviä uutisia, että kesällä Airbus-liikenne supistuu n. 30%, mikä helpottaa lomien saantia. Miten A- ja D-blokki hoidetaan, on sitten aivan toinen kysymys.

## Kohdevalikoimaan muutamia uutuuksia

Lomalentoliikenne Airbusilla laajenee hieman lähinnä uusien kohteiden osalta. Lennot ovat pääasiassa lyhyitä sarjoja tai yksittäisiä lentoja. Kohteina on vanhoja tuttuja sekä muutamia uutuuksia. Näistä mainittakoon mm. Larnaca (LCA), Malaga (AGP), CHG, Monastir (MIR), Bourgas (BOJ), SUF, JMK, Murcia (MJV), Faro (FAO), AOK, Pafos (PFO) sekä Innsbruck (INN), jonne lentävät vain nimetyt pilotit.

Syksyllä jatkunee M80-laivaston alasajo, eikä heidän liikenteensä juuri vaikuta bussiryhmän toimintaan. Sen sijaan syksyllä aloittavalle Emppu... anteeksi, Embraer 170:lle siirtyy ensi vaiheessa lyhyitä Euroopan reittejä meiltä. Reittiliikenteen osalta uusia kohteita ei ole tulossa, mutta laivastomme block-tuntimäärät säilyvät ennallaan. E70-koneita saapuu kaksi kappaletta lokakuussa ja kaksi joulukuussa.

## Yöpyvät kohteet pääosin tuttuja

Yöpyvistä Dusseldorf saattaa siirtyä E70:lle. Lontoo ja Madrid jatkuvat meillä. Milano on jatkuvan tarkkailun alla - toivottavasti Aasia jaksaa syöttää meille matkustajia. Manchester jatkuu lyhyitä katkoja lukuun ottamatta ja Amsterdam jatkuu jälleen talviaikataulussa. AMS, MXP, ja MAN tasataan manuaalisesti listurin toimesta. Kotimaassa jatkuvat kesän supistusta lukuun ottamatta 3x Oulu ja Rovaniemi. Tammikuussa kahden ATR:n hyllyttämisen myötä meille siirtynyt Kuopio saattaa mennä loppuvuodesta E70:lle.

Ryhmän vaihtuvuus on ollut kohtalaista ja uusia kavereita on tullut ryhmään. Muistin virkistämiseksi ja uusille tiedoksi 32S-tyyppitoimikunnan yhteystiedot, jotka ovat:

Sami Hyttinen  
040 – 504 4144  
sami.hyttinen@pp.inet.fi

Jyrki Laitinen  
0400 – 757 850  
jyrki.laitinen@sllpilots.fi

**A** 32S-tyyppitoimikunta

## Type related issues

**P**er each aircraft type (currently we have ATR-72, MD-80, A319/320/321, B757 and MD-11, in September also E170), SLL has a type committee consisting of one captain and one co-pilot. The committee represents the pilots in the type, supporting their specific needs and issues. A typical question are the crew layover hotels. Above, the A319/320/321 type committee gives information about summertime's routes and layovers.

# POC:in tapahtumapäivä

*Aamu aukesi muutaman pilvenriekaleen purjehties-  
sa taivaalla ja edellisyönä  
sataneiden lumihaituvien  
pyörähdellessä heräilevässä  
tuulessa. Kaikki rinteet oli-  
vat auki ja loistokunnossa.  
Elohopea oli asettunut viitisen  
astetta nollan alle...*



**P**ilot's Outdoor Club (POC) järjesti siis tapahtumapäivän 12.3. Messilässä. Päiväksi oli valittu taktisena kokeiluna lauantai – ajatuksena oli saada perheille paremmat mahdollisuudet osallistua. Haittapuoleksi todettiin kuitenkin, että muutama muukin perhe oli päätynyt Messilään...

Kävijöitä oli runsaasti, mikä kertoo tapahtuman vakiinnuttaneen paikkansa pilottien keväisenä laskettelupäivänä. Rento "tule ja mene niinkuin haluat" –meininki toimii, ja olikin erittäin ilahduttavaa nähdä, että jäseniämme saapui paikalle myös vain tapaamaan tuttuja herkullisen sopian parissa.

Välinepuolella oli tänä vuonna ennätysmäärä tuotteita esittelyssä. Rekissä heilui Haltipukuja muotiväreissä. Uusi yhteistyökumppanimme Exel esitteli sauvoja, fitness-suksia, lumikenkiä, ja Björn Dählie-urheiluvaatteita. Ylivoimaisesti suosituimpia olivat kuitenkin lukuisat Head-testisukset, jotka tarjosi Espoon Suksihuolto.

Nälkäiset mutkittelijat ruokittiin jälleen lihaisalla Jokelan kartanon hernekeitolla, jossa ei oltu

laatuaineiksissa säästely. Nuotiolla tiristeltiin myös ahkerasti makkaraa.

Lumisessa tapahtumassa päästiin kokeilemaan myös lumella liikkuvia autoja. Nelivetonauloina nähtiin Volvo V70AWD, Honda CRV sekä mökkiteiden ruunaamaton kunkku BMW X5. Autot olivat hienoja, ja jälleen kerran kaikki erilaisia. "Makuasioita", sanoi muistaakseni Musti mielipuuhiissaan...

Kiitos kaikille osallistuneille, ja tervetuloa jälleen ensi talvena uudistuneeseen tapahtumaamme!

**P**ekka Hämäläinen

## Sportsmanshippies

**T**here are many kinds of freetime activities going on among pilots. Here we have three examples. The first article is a report from an "activity day" of the Pilots' Outdoor Club (POC), which settles up a lot of sport-oriented happenings. The writer, co-pilot Pekka Hämäläinen is a keep-fit enthusiast who also works as an association tutor and helps new pilots to accommodate themselves to SLL affairs.

In the second one, MD-11 captain Elias Nuutinen writes about a relay running contest which took place in the west coast in April. The team "Old Captains" was challenged by two teams of young pilot students from Finnish pilot Academy. The captains are very proud of their bronze medal. Third one, "Pilots' Cup 2005" announces the schedules for the yearly pilots' golf tournament. Last year's winner, A320 captain Tuomo Laitinen works as an organizer.



# Kilpasilla Satakunnan maisemissa

*Jo lähes perinteeksi muodostunut viestikilpa Raumalta Poriin juostiin jo toisen kerran 16.4. Viestissä ottivat jälleen yhteen vanhat kapteenit ja Suomen Ilmailuopiston nuoriso.*

**V**iime vuonna me vanhat kapteenit toimimme haastajina epäillen nykynuorison edustajien kuntoa niin heikoksi, etteivät ne ehkä jaksaisi tulevaisuudessa kantaa edes vastuuta. Nuoret osoittivat kuitenkin jo silloin kiitettävää venymistä ja lopputuloksissa voiton veikin AOL 31:n joukkue. Toiseksi tuli Suomen Ilmailuopisto 1:n joukkue. Vanhat kapteenit saavuttivat kunniakkaan pronssitilan.

Tänä vuonna oli sitten Suomen Ilmailuopiston vuoro haastaa vanhat kapteenit kilpaan. Olimme valmistautuneet kisaan huolella ja joukkuetta oli karsittu pitkin vuotta. Viimeisten kahden viikon kuluessa jouduimme kuitenkin tiukan miehistötilanteen ja sairastapausten vuoksi lähtemään vajaalla joukkueella matkaan, mutta onneksi saimme oppilaista pari varamiestä.

Karhuviestin matkana oli 50 km, ja se juostiin 7-miehisillä joukkueilla. Kisan pisimmälle, eli avausosuudelle kapteeneilla oli heittää pitkän matkan erikoismies Elias Nuutinen. Tämä joutui kuitenkin hieman antautumaan viime hetken tankkauksen epäonnistumisen vuoksi. Seuraavalla

osuudella erinomaista kirikykyä esitti ensimmäinen lainamiehemme Petri Leiniäinen. Kapteenit huvittautuivatkin, jos eivät nyt aivan näköetäisyydelle, niin ainakin viime vuotta lähemmäksi erityisesti Tapani Huovilaisen ja Petri Munukan mielenpainuvilla osasuorituksilla; unohtamatta myöskään nopeajalkaista toisen polven pilottipoikaa Mikko Laukkasta. Ja niin Matti Savolainen toi voimia kuluttavan ylämäkiosuuden jälkeen ankkurillemme Markku Soiniselle viestin hyvistä taisteluasemista. Viimeisellä osuudella olisi pitänyt kuroa SIO 1:n noin 30 minuutin ja SIO 2:n n. 20 minuutin etumatkat kiinni. Tähän ei kovakuntoinen Soinenkaan pystynyt, ja niin vanhat kapteenit joutuivat tälläkin kertaa tyytymään pronssitilaan. Harmi oli vain hetkellistä, sillä "mitali on aina mitali", tuumimme Ilmailuopiston saunassa, jossa vietimme juoksun jälkeen iltaa hyvässä seurassa hyvien juomien ja ruokien parissa. Kävimme tutustumassa opiston hienoihin simulaattoreihin, ja koelento-ohjelman jälkeen totesimme ne koulutuskäyttöön sopiviksi.

Ilta jatkui rattoisissa merkissä Porin yöelämässä. Vanhat kapteenit välittivät vielä kerran opiston oppilaille



Juoksijaurhot varttia ennen lähtölaukausta. SIO 2 hioi vielä taktiikkaa ja puuttuu kuvasta. Kuva: Teemu Pöyhönen

## LIIKENNELENTÄJÄ

Julkaisija:  
Suomen Liikennealentäjäliitto ry  
Tietotie 13, 01530 Vantaa  
p. 09-753 7220,  
fax 09-753 7177,  
toimitus@slpilots.fi

SLL:n puheenjohtaja:  
Panu Mäki  
p. 040-545 3111,  
fax 09-8516 1951,  
panu.maki@slpilots.fi

Päätoimittaja:  
Tomi Tervo  
p. 045-678 1848,  
tomi.tervo@slpilots.fi

Toimittaja:  
Tom Nyström

Taittäjä:  
Matias Jaskari

Vakituiset avustajat:  
Jouko Lankinen, Heikki Tolvanen, Kari Voutilainen

Toimitusneuvosto:  
Päätoimittaja ja Suomen Liikennealentäjäliitto ry:n valtuusto

Ilmoitustilan markkinointi:  
Pekka Mustakallio,  
p. 040-513 5155 ja  
Timo Honkavaara,  
p. 040-546 5346

Painopaikka:  
Datacom Oy Helsinki  
Käyttöpäällikkö  
Markku O. Virtanen,  
p. 09-4761 2360,  
pod@datacom.fi

Lehti ilmestyy 8 kertaa vuodessa.

Materiaalin jättöpäivä ilmoitetaan erikseen SLL:n jäsen sivuilla.

Lisätietoja:  
www.sllpilots.fi

Kirjoittajien mielipiteet ovat heidän omiaan, eivätkä edusta Suomen Liikennealentäjäliitto ry:n virallista kantaa.

kiitokset hyvistä kisajärjestelyistä ja vieraanvaraisuudesta. Ensi vuonna on tarkoitus parantaa sijoitusta ainakin yhdellä, luultavasti kahdellakin pykälällä.

Lopuksi: on erinomaista, että yhtiössä on näin hyväkuntoisia kapteeneja, ja myös, että tuleva sukupolvikin on urheiluhenkistä.

**E**lias Nuutinen

### Tulokset:

1. SIO1 3.36.02
2. SIO2 3.42.32
3. Vanhat kapteenit 4.03.26



## Ei niin että henkseleitä paukutel- taisiin, mutta Sammon kilpailevan asuntolainan edut ovat tässä:

- Voit liittää asuntolainasi 1–24 kk pitkän lyhennysvapaan jakson veloituksetta.
- Voit pidentää asuntolaina-aikaasi 1–5 vuotta veloituksetta.
- Saat asuntolainapäätöksen tunnissa.
- Liittäessäsi lainaasi lainaturvan saat veloituksetta 20 prosentin turvankorotuksen perheellesi kuolemantapauksen varalta.
- Voit kysyä mahdollisuutta liittää asuntolainasi 10 000 euron lisälainan käytettäväksi asunnon perusparannukseen.
- Saat Henkilökohtaisen Talousarvion veloituksetta.
- Voit saada luottokortin ilman ensimmäisen vuoden vuosimaksua ja siihen persoonallisen kuusin veloituksetta.
- Laskemme puolestasi, että maksukykyysi riittää myös korkojen noustessa.
- Hoidamme helposti, nopeasti ja veloituksetta pankkiasioitteesi siirron Sampo Pankkiin.

Kampanja on voimassa 30.6.2005 saakka. Sinulla on oikeus laina-ajan jatkamiseen ja 1–24 kk lyhennysvapaaseen jaksoon, kun otat Sampo Pankin asuntolainan. Etu on voimassa koko laina-ajan ja maksuttomana 30.6.2010 asti. Tarjous koskee myönnettäviä uusia asuntolainoja, sekä vanhoja asuntolainoja, joihin on tehty muutoshakemus kampanja-aikana.

Sampo Pankki Oyj

Sampo Pankki, Helsinki - Vantaan lentoasema  
Puh. 010 513 7985

**SAMPO**  
Tuumasta toimeen.



## Pilots' Cup 2005

*Kevät alkaa olla jo pitkällä ja allekirjoittaneellakin jo 27 reikää takana Suomessa.*

*On siis aika laittaa käyntiin myös kesän odotetuin turnaus Pilots' Cup.*

**E**dellisvuosien tapaan pelaamme tänä kesänä viisi osakilpailua, toukokuusta syyskuuhun, ja tuttuna parikilpailuna. Kolme parasta osakilpailua lasketaan lopputulokseen, ja pariahan pitää joka kisaan vaihtaa. Miltei koko kesän ohjelma alkaa olla jo selvillä, mutta pidätän kuitenkin itselläni oikeuden muuttaa aikataulua kilpailukauden aikana. Lisäinfo jaan kauden edetessä, tällä foorumilla sekä lokerohuoneen seinällä. Kiitokset vielä toissakesän voittajalle, Pauli Pursiaiselle, materiaalista ja neuvoista. Pidemmittä kirjoituksitta asiaan:



- 1. osakilpailu: 24. toukokuuta,**  
sponsorina Lexus Finland ja paikkana Vihti  
Pelimuoto ilmoitetaan myöhemmin ja ilmoittautumis-  
lista tulee lokerohuoneeseen n. kolme viikkoa ennen  
kisaa.
- 2. osakilpailu: 13. kesäkuuta,**  
Audi Center Helsinki, Vuosaari  
Kaikki joukolla merelliseen Vuosaareen.
- 3. osakilpailu: 8. elokuuta,**  
Autotalo Laakkonen BMW, Kytäjä  
Kilpailu pidetään Kytäjän uudella NorthWest-kentällä.
- 4. osakilpailu: 23. elokuuta,**  
Autokeskus Chrysler, Jeep, Nissan, Tuusula  
Kiitos Millalle järjestämisestä.
- 5. osakilpailu: 12., 13. tai 14. syyskuuta,**  
Bilia, Espoo tai Lakisto  
Tarkka päivämäärä ilmoitetaan myöhemmin.

Toivon sääukolta suosiota kauden kisoihin, ja sen seurauksena uskomattomia suorituksia jokaiselta osallistujalta. Kysymyksiä saa esittää - mielellään sähköpostitse (tuhto@nic.fi / 040-5021110). Sitten ei muuta kuin sankoin joukoin mukaan, ja tämä koskee niin vanhoja konkareita kuin ensikertalaisiakin. Kesää odotellessa...

**T**uomo Laitinen

# Custom-made shoes for the gentlemen of the skies.



Tarjous SLL:n jäsenille:  
mittatilauskengät -25/-15 %  
Tutustu mallistoon osoitteessa  
[www.leftfootcompany.com](http://www.leftfootcompany.com) ja  
tule kenkäostoksille  
Eteläesplanadi 8,  
puh. 09-278 2916

**left**®

Mittatilauskengä  
herrasmiehille.

# TERVETULOA SUURTEN ELÄMYSTEN KOEAJOON BILIAAN.

**VOLVO**  
for life



**VOLVO S40**  
**ALK. 25.900 €\***



**VOLVO V50 SPORTSWAGON**  
**ALK. 27.600 €\*\***

Tule Biliaan koeajamaan Volvon kompaktit, aktiiviseen elämään suunnitellut menestysmallit, Volvo S40 ja Volvo V50 Sportswagon. Huippuluokan varustelussa vakiona mm. ilmastointi, sähkötoimiset ikkunat edessä ja takana, sähkötoimiset ja -lämmitteiset ulkopeilit, STC-luistonesto, CD-audiopaketti. Ohut, kelluva keskikonsoli tuo hallittavaksesi integroidut ilmastointi- ja infotainment-järjestelmät. Kiitetyt ajo-ominaisuudet voit todeta parhaiten koeajossa, joten tule Biliaan, aja ja kysy kiinnostavaa, ajankohtaista tarjousta!

\*Volvo S40 1.6 100 hv alkaen 25.900 € + tk. 600 €, yht. 26.500 €. \*\*Volvo V50 Sportswagon 1.6 100 hv alkaen 27.600 € + tk. 600 €, yht. 28.200 €. S40 EU-yhd. 5,6-10,1 l/100 km, CO<sub>2</sub> 148-241 g/km. V50 EU-yhd. 5,7-10,2 l/100 km, CO<sub>2</sub> 153-243 g/km.

Automyyntimme palvelee arkisin 8–19 ja lauantaisin 10–15.  
Pienkorjaus- ja varaosapalvelu lauantaisin vain Bilia Kaivokselassa klo 10–15.



**Marjo Kaskinen**  
automyyjä  
☎ 5044 1659  
gsm 050 3479 639  
marjo.kaskinen@bilia.fi



**Kyösti Lähde**  
automyyjä  
☎ 5044 1656  
gsm 0400 597 256  
kyosti.lahde@bilia.fi



**Marko Kärkkäinen**  
automyyjä  
☎ 5044 1646  
gsm 0400 461 765  
marko.karkkainen@bilia.fi