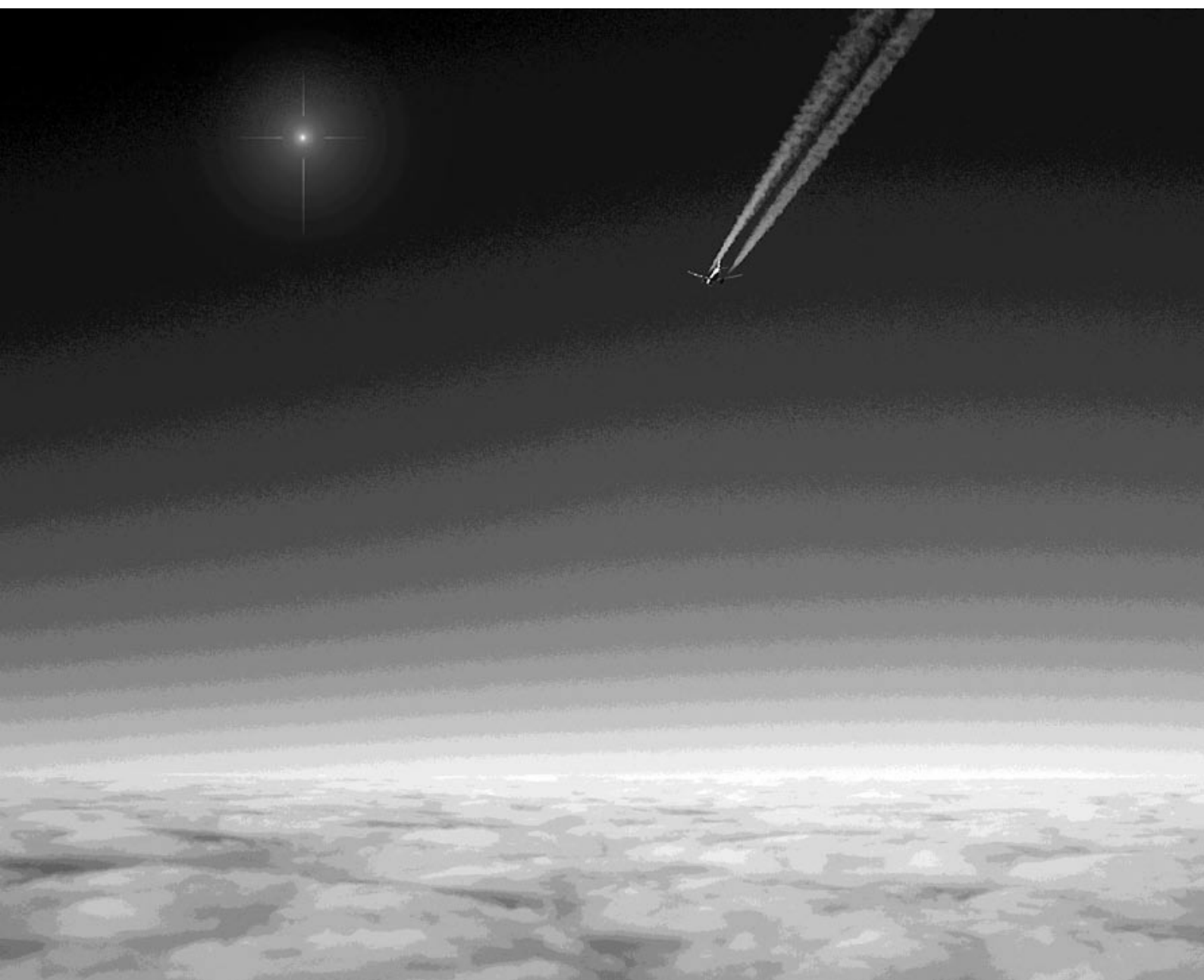




# LIIKENNE- LENTÄJÄ

Suomen Liikennealentäjäliitto ry | nro 12 | 17.12.2004



Rauhallista Joulua

# Kuka politikoi?

**A**rkaan paikkaan kun osuu, tulee iso huuto. Tuttua myös isille ja äideille. Vastalauseiden aalto osattiin toki odottaakin. Rovaniemen lennonjohdon päällikkö ampui Lapin Kansassa täyslaidallisen vastineena AFIS-keskusteluun. Lennontiedottajien kouluttaja esittää SLL:n kommentin liittyvän TES-neuvotteluihin. Myös yksittäinen lennontiedottaja väittää SLL:n sotkeneen turvallisuuden ja ay-politiikan.

Asiaa tarkasteltaessa ammattilaisen silmin huomataan kuitenkin, että kaikista esitetyistä mielipiteistä ainoastaan yksi on faktisesti täysin vapaa taloudellisista tai ay-taustavaikutteista, ja se on meidän omamme. Liikennealentäjäliitolla ei ole motiivia tuoda tällaista turvallisuuspuutetta esiin rahan takia tai ammattiyhdistyspoliittisista syistä.

Rovaniemen lennonjohdon päällikkö puhui suoraan miljoonavahinkojen uhasta, joka tarkoittanee myös matkustaja- ja navigointimaksuja. Hän edustaa virkansa puolesta Ilmailulaitosta. Entä voivatko lennontiedottajat sanoa puhuvansa asiassa vain turvallisuusnäkökohdista käsin? Valitettavasti edes SLL:ää tukeva lennonjohtajien lausunto

ei kannaa yleisön silmissä täysin objektiivisella pohjalla.

Tiukka rajanveto yhdistyksessä turva- ja ay-asioiden välillä on aina tiedetty tärkeäksi ja tänään se kantaa hedelmää. Tuo hedelmä on sanomamme uskottavuus. Ja sitä yritettiin tuolla vastakriittikillä syödä väärin suihin. Onneksi perustelut olivat varsin hampaattomia. Esitettyjen kommenttien taustat lienevät ammatti-ihmisille selviä, mutta on silti ikävää, että faktaan pohjautuvien argumenttien pitkälti puuttuessa sohittiin viitteitä ay-puoleen. Suuren yleisön – median kohteen - ei ole välttämättä helppo uskoa, että etuasioita ajava ammattiyhdistys tekee samalla vilpittömästi turvallisuustyötä. Tämän rajanvedon pitäminen vesiselvänä on kummankin osa-alueen toiminnan kannalta välttämätöntä. Useissa maissa teknisiä ja turva-asioita hoitaa kokonaan eri liitto tai yhdistys kuin sopimusasioita. Tähän tuskin kannattaa Suomessa lähteä. On silti korostetun tärkeää tehdä tuo ero selväksi kaikissa tilanteissa, joissa olemme tulevaisuudessa julkisuudessa. Jos FPA:n rooli muotoutuu joskus painotumaan teknisiin ja turvakysymyksiin, kannattaa toki harkita, tulisiko mah-

dolliset turvallisuusaiheiset lausunnot antaa tulevaisuudessa sen kautta. Varmuuden vuoksi.

Joulu lähestyy jälleen, AFIS-kysymyksistä huolimatta. Pukki ei tarvitse porrastusta tänäkään vuonna. Hiljentymisen aika koittaa ja jokainen meistä voi hetken hengähtää ja omistaa aikansa perheelle ja läheisille. He ovat vuoden aikana jaksaneet odottaa meitä kotiin jokaiselta pitkältäkin layoverilta. Muistakaamme siis pitää heistä hyvää huolta. Ja nauttikaamme samalla itse hyvin ansaitusta levon ja rauhan ajasta.

Siispä hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta, ystävät! Nähdään gaalassa.

**T**omi Tervo  
päätoimittaja



## LIIKENNELENTÄJÄ

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

Puheenjohtaja Panu Mäki  
p. 040-545 3111, fax 09-8516 1951, panu.maki@sllpilots.fi

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

Toimittaja: Tom Nyström

Taitto ja kuvankäsittely: Matias Jaskari

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

Materiaalin jättöpäivä on normaalisti julkaisukuukauden 15. päivä.  
Kirjoittajien mielipiteet ovat heidän omiaan, eivätkä välttämättä edusta Suomen Liikennealentäjäliitto ry:n virallista kantaa.

## Tässä numerossa:

Pääkirjoitus	2
Puheenjohtajan palsta	3
Valtuuston väläyksiä	4
Turvatoimikunta	6
Luottamusmiehen palsta	8
IPSC esittäytyy	9
Security-komitean kokous	10
ADO-kokousraportti	13
DG-komitea Montrealissa	16
SCAMPI	18
Finnish Pilot Association	20
Gustaf Strengell Chilestä	22
Esittelyssä Iberia	24
Vierailu Avia Collegessa	26
Aaltopeltiä - Boeing 757	28
Miehistöruokailu	30
Lapland Hotels tarjoaa!	31

# Yksikkökustannuksista ja tulevaisuudesta

**K**vartaalitalouden pelisäännöillä elävät yhtiöt ovat nykypäivän todellisuutta, kaikilla aloilla. Sama pätee Finnaireihin. Kustannuksiin tuijotetaan yhä tarkemmin ja tarkemmin, jokainen kuluerä on tiiviin tarkailun alla. Sinänsä kustannusten kontrollointi on tärkeää, mutta liiallisuusiin ei pitäisi mennä. Olemme valitettavasti vaiheessa, jossa työntekijöitä käsitellään yksikkökustannuksina.

Työntekijä, joka on yksinomaan yksikkökustannus, ei koe olevansa tärkeä ja ainutlaatuinen osa kokonaisuutta. Siten hän ei anna yhtiölle parastaan, ja tämä heijastuu suoraan asiakaspalveluun. Asiakkaat vaativat vastinetta rahoilleen, he vaativat parasta. Vain tyytyväinen asiakas on uskollinen asiakas.

Me liikennelentäjät olemme tottuneet antamaan parhaimman panoksemme yhtiön käyttöön. Teemme työmme ammattitaidolla, parhaan kykymme mukaan. Lennämme koneita tehokkuus mielessämme, turvallisuudesta huolehtien – nauttien siitä mitä teemme. Yksikkökustannusajattelu valitettavasti heijastuu nykyisellään myös meidän työpanokseemme ja nautintoomme. Ensimmäistä kertaa vuosiin olen havainnut lentäjien keskuudessa tyytymättömyyttä yhtiön tapaan hoitaa asioita. En pidä näkemästäni.

Tyytyväinen työntekijä tekee parhaansa yhtiönsä eteen, ja on siten avainasemassa asiakasuskollisuuden ylläpitämisessä. Asiakas, joka haluaa käyttää palveluitamme uudelleen, on todennäköisesti halukkaampi maksamaan palveluistamme enemmän – ja siten yhtiöllämme on mahdollisuus tuottaa voittoa. Työntekijä on siis paljon muutakin kuin yksikkökustannus.

Yhtiömme johdolla ja meillä Suomen Liikennelentäjiliiton johdossa on yhteinen tavoite - säilyttää Finnair me-

nestyvänä ja tuottavana lentoyhtiönä. Valitettavasti yhtiön johto on vastannut kielteisesti pyyntöömme ulkoisten analytikkojen käyttämiseen yhtiön todellisen taloudellisen tilanteen ja tulevaisuuden suunnitelmien arvioimisessa.

SLL:n mielestä yhteiseen tavoitteeseen päästään vain siten, että yrityksen johdolla on kestävä liiketoimintasuunnitelma ja varmuus siitä, että yrityksessä on sitoutunut työvoima, joka ymmärtää liiketoimintasuunnitelman ja pystyy siten toteuttamaan.

Työehtosopimusneuvotteluissa työnantajan edustajat puhuvat eloonjäämistalusta. Panoksina taisteluun yhtiö haluaa meiltä mittavia myönnytyksiä, monilta sopimuksemme osa-alueilta. Myönnytysten perusteluina käytetään palkkakehitystämme viimeisten vuosien aikana. Ikään kuin meidän palkkamme olisivat tämän yhtiön paremman tulevaisuuden esteenä.

Jos kyseessä on todellinen eloonjäämistalusta, olettaisi toimenpiteiden tulevaisuuden eteen olevan toisenlaisia. Mielestämme sellaisen liiketoimintasuunnitelman, joka vaatii myönnytyksiä työntekijöiltä, tulee ehdottomasti sisältää vastaavat myönnytykset kaikilta asianosaisilta tahoilta - yrityksen johto mukaan lukien.

Historia ei ole tae tulevaisuudesta, näin sanovat rahastoyhtiöiden mainoksetkin. Joten menneisyydestä emme voi ottaa mallia tulevaisuuteen suunnatessamme. Mutta menneisyydestä voimme oppia, tulevia virheitä välttääksemme. Niinpä onkin välillä onkin syytä pysähtyä ja miettiä, mitä kaikkea lentoyhtiömaailmassa on tapahtunut viimeisten vuosien ja vuosikymmenten saatossa. Lentoyhtiöitä on tullut ja mennyt, ja niiden oikeista sekä vääristä toimenpiteistä saamme oppia tulevaisuutta varten.

Sinun ja minun sekä perheidemme tulevaisuuteen vaikuttaa olennaisesti nyt käynnissä olevien työehtosopimusneuvotteluiden lopputulos – tuleva sopimuksemme. Samoin sopimuksella on vaikutusta yhtiömme tulevaisuuteen. Rakentavalla ja avoimella yhteistyöllä on pärjätty menneisyydessä. Sama resepti takaa paremman tulevaisuuden, meille kaikille.

Toivotan kaikille jäsenille rauhaisaa joulun aikaa ja onnen hetkillä täytettyä uutta vuotta!

**P**anu Mäki  
puheenjohtaja  
Suomen Liikennelentäjiliitto ry



# Valtuusto hyväksyi sääntömuutokset

*Joulukuun valtuuston kokous tiiviystyi vaikealta näyttäviin eläkeasioihin sekä liitossa tehtäviin sääntömuutosasioihin. Mm. ulkomaalaisrajoitukset poistettiin säännöistä.*

**K**okous pidettiin 7.12.2004 liiton toimistotiloissa Tietotiellä. Ohessa on lyhyt tiivistelmä kokouksessa käsitellyistä asioista. Pöytäkirjan vedos on jo julkaistu liiton www-sivuilla.

## Liiton sääntömuutokset

Liiton säännöt ovat aikojen kuluessa osoittautuneet monessa kohdin hieman vanhentuneiksi ja osittain puutteellisiksi. Hallitus valmisteli sääntömuutosta pitkin syksyä ja joulukuun valtuusto päätti suositaa yleiskokoukselle sääntömuutoksen hyväksymistä. Sääntömuutoksella pyrittiin selventämään jäsenyyslajeja ja samalla tarkennettiin jäsenten oikeuksia ja velvollisuuksia mm. työtaistelutoimenpiteisiin liittyen. Myös järjestäytymispykälää selvennettiin ja ulkomaalaisrajoitukset päätettiin poistaa. Valtuuston kokouksen jälkeen pidetty ylimääräinen kokous päätti hyväksyä sääntömuutokset. Säännöt ovat matkalla viranomaiselle ja ilmestyvät hyväksynnän jälkeen kotisivuille.

## Vaikeat eläkekysymykset

Kokouksen toisena pääaiheena olivat yhtiön kanssa käydyt neuvottelut. Eläkesäätiön sääntömuutokset ovat

edenneet jo eläkesäätiön hallituksen käsittelyyn, joka on päättänyt uusista säännöistä. Valtuuston kokoukseen mennessä hallitus oli saanut tietoonsa muutoksen pääkohdat, joista mainittakoon pähkinänkuoressa liikennelentäjiä koskevat seikat:

- nykyinen 10 vuoden laskentamalli ja karttumaprosentti säilyy
- elinaikakerrointa ei oteta käyttöön
- kertakorotus otetaan käyttöön
- eläkkeiden yhteensovitus jatkuu nykyiseen tapaan
- vapaakirjan euromääräinen suuruus laskee
- eläkkeen tarkastuksessa käytettävät indeksit huononevat nykyisestä.

Kapulakieli yksinkertaistettuna kertoo, että kokonaisuutena eläkesäätiön sääntömuutos tarkoittaa eläkkeen perusteena olevan 10 vuoden laskentamallin säilymisestä huolimatta liikennelentäjien eläkkeiden merkittävää pienenemistä. Valtuusto antoikin hallitukselle mandaatin käyttää kaikkia käytettävissä olevia keinoja liikennelentäjien eläke-etujen puolustamisessa. TES-neuvottelujen osalta tiedotustilaisuus pidettiin ylimääräisen kokouksen yhteydessä.

## Muita asioita

- Varainhallintatyöryhmä on tehnyt esityksen sijoitusstrategiaksi ja -ohjeeksi, jotka Tapio Tilander



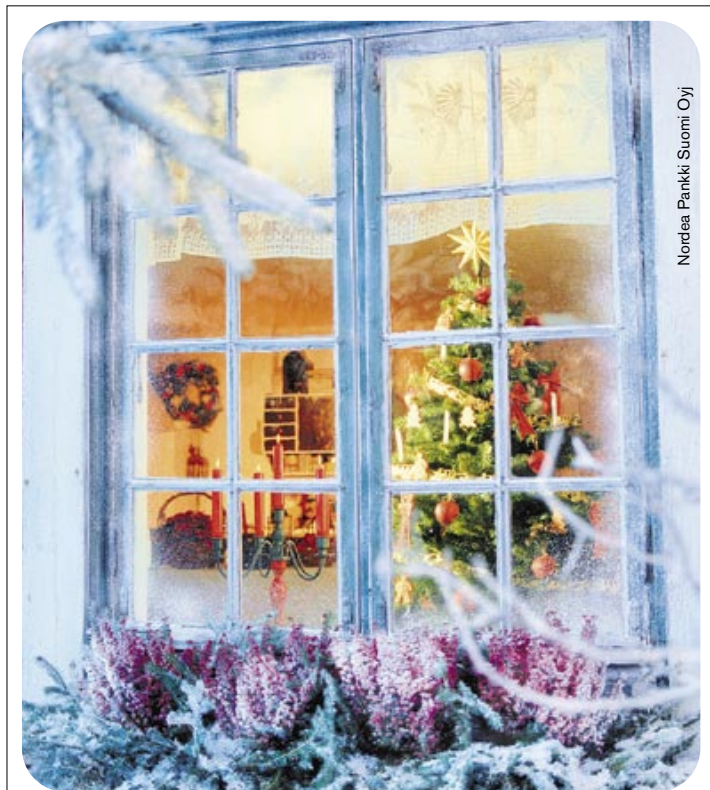
Kuva: Arto Pellinen

- esitteli valtuustolle. Valtuusto päätti jatkaa asian käsittelyä tammikuussa.
- B757-ryhmän vapaatoiveiden toteutumismahdollisuuksia tutkitaan yhdessä miehistönkäytön ja ryhmäpäälliköiden kanssa. Carmeniin pyritään myös lisäämään "syön aina"-tyyppinen "haluan aina vapaan viikonlopun"-toiminto.
- Valtuusto päätti jatkaa Manchesterin oikeudenkäynnin seuraamista ja lähettää tarvittaessa yhdistyksen edustajan paikalle tarkkailijaksi.
- Jussi Ekman esitteli IFALPA:n mahdollisen tulevan organisaation, josta päätettäneen seuraavassa vuosikokouksessa.
- Samuli Tammisto kertoi ECA:n valmistelevan ohjeistusta lentoyhtiöiden fuusioitumisia varten.

- Markus Bergman on siirtynyt SLL:n ulkojäseneksi.
- Sairauskassan jäsenmaksu nousee 10,5 euroon kuussa. Jouna Heikkinen valittiin sairauskassan hallitukseen. Jounan tilalle sairauskassan edustajistoon nousee Kari Tikkala.
- Hallitus päätti joulutervehdysten sijaan lahjoittaa rahaa Kaunialan sotavammassairaalan tukemiseksi.
- SLL ostaa Finnair Pilots' Big Bandin levyjä.
- Miamin lennot alkavat joulun alla ja hallitus seuraa lentojen toteutumista työ- ja lepoaikarajojen suhteen.
- Camilla Sommar-Rale kertoi, että B757-ryhmässä on ollut ongelmia miehistöruokien saamisessa paluulentoille. Samoin ongelmia on ollut ruokien tilaamisessa aina kuun vaihteessa sekä ulkoasemilta lähtevillä lennoilla. Camilla etsii ratkaisua ongelmiin.
- Valtuusto päätti äänestyksen jälkeen, että SLL liittyy Malmin lentoaseman ystävät ry:een.
- Yhtiö on tehnyt esityksen uudesta M11-ryhmän lomien jakojärjestelmästä. Hallitus jatkaa neuvotteluja mallista.
- Hallitus on selvittänyt yhtiön kanssa vapaapäivien käyttämistä yhdistyksen toimintaan. Yhtiö ei enää suostu antamaan ylimääräistä vapaata kansainväliseen toimintaan osallistuville liikennelentäjille. Hallitus jatkaa asian käsittelyä.
- Lisäksi valtuusto päätti postittaa Liikennelentäjä-lehden kaikille eläkeläisille ilmaiseksi ensi vuoden alusta alkaen.

Tarkemmat tiedot käsitellyistä asioista ovat luettavissa liiton [www-sivulta](http://www.sivulta).

**K**ai Tuomikoski  
kokouksen sihteeri



Nordea Pankki Suomi Oyj

*Hyvää Joulua ja  
Onnellista Uutta Vuotta!*

**Nordea** 



# FPA:n edustajat vieraana

*Turvatoimikunnan joulukuun kokous pidettiin poikkeuksellisesti ennen valtuuston kokousta jo 1.12. Syynä oli FPA:n tutustuminen toimikunnan työhön itse kokouksen jälkeen.*

**K**okousasioita oli jälleen paljon ja näyttääkin siltä, että sähköinen asioiden työstäminen ennen kokousta nousee tärkeäksi työskentelytavaksi. Etukäteen tehty työ helpottaa kokoustyötä oleellisesti.

TTK sai varsin nopeassa ajassa työjärjestyksen valmiiksi, siitä kiitos Timo Mäkeläiselle. Hänen panoksensa oli merkittävä asian hoitamisessa. Työjärjestys luovutettiin hallitukselle jatkokäsittelyä varten.

## AFIS-asiaa seurataan

AFIS oli luonnollisesti esillä. Saatuja kommentteja käytiin läpi ja todettiin, että asiaa on seurattava. Erityisesti vuodenvaihteen jälkeistä lennonjohtopalvelujen tasoa, jota ei ole tähän mennessä vielä määritelty. Oman osastomme ylimmän johdon suhtautuminen asiaan on ollut melkoinen pettymys. Jatkossa toivomme jäsenten raportoivan kaikista turvalliseen operoimisen liittyviin puutteisiin asian vaatimalla tavalla. Asia tulee esille myös pulinaboksissa, jossa toivotaan aktiivisuutta raportointiin.

## Lakimuutoksista keskusteltiin

Esillä oli kaksikin lakimuutosehdotusta, jotka tulevat vaikuttamaan jäsen-



Vesa Kokkonen sai viimeisessä TTK:n kokouksessaan tunnustuksen pitkästä urastaan yhdistyksen turvatoiminnassa. Kuva: Tomi Tervo

temme työhön. Ilmailulakiin ollaan tekemässä muutoksia. Saanemme antaa lausunnon ehdotuksista, ja siten toivotavasti mielipiteemme esille. Toinen lakiehdotusmuutos koskee puolustusvoimien käyttöä terrorismiuhkan torjuntaan. Asiasta käytiin vilkas keskustelu. Peruseriaatteet ovat sinänsä selvät ja perustellut. Ainoa selkeä asia, johon ei ole otettu kantaa, on päätöksentekoon liittyvän analyysin perusteet ja kyky tehdä riittävä analyysi varsin nopeasti kehittyvässä tilanteessa. Voiman käyttö todellisessa tilanteessa on loppujen lopuksi hävittäjälentäjän veto-oikeuden takana.

## TCAS ja RTF

Edelleen käsiteltiin Malmin lentokentän briefing-tilassa olevaa transponderin käyttöön liittyvää tiedotetta. TTK:n selkeä kanta tässäkin asiassa on, että viranomaisohjeistuksen tulee olla yksikäsitteinen ja selkeä. TCAS-järjestelmän täysimääräinen käyttö

vilkkaassa ilmatilassa on ensiarvoisen tärkeä turvalisä.

Yhdistystämme on lähestytty työhömme varsin oleellisesti liittyvässä asiassa eli RTF-ongelmissa. Internetissä on julkaistu tutkimuslomake, jonka täyttämällä yksittäinen pilotti voi osallistua Eurocontrolin tutkimukseen aiheeseen liittyen. TTK julkaisee asiasta myös pulinaboksiin kyseisen www-osoitteen, jonne luottamuksellinen raportointi voidaan lähettää.

## Muita asioita

Käsiteltiin jäsenistön antamia logi-kommentteja, joita oli laidasta laitaan, esim. ruokaongelmia sekä puutteellista tiedottamista karkotettavien liikkuamisesta.

Lisäksi käytiin läpi Suomen ilmatilassa varsin harvinaista tulivuorentuhkatilannetta. Asiaan reagoitiin dispatchin toimesta. Kommenteista oli kuitenkin havaittavissa, että lisäinfoa yhtiön puolelta kaivattiin. OM-B:stä

löytyvät ohjeet tuhkapilveen joutumisesta.

Myös ATR-pairingit otettiin esille. Ohjaajat vaihtuvat kesken päivän ja pairingien siten, että lennonsuunnittelu voidaan joutua tekemään vain yhden ohjaajan toimesta tai ohjaamovalmistelun yhteydessä. TTK tulee korostamaan lennonvalmistelun tärkeyttä ja siihen tarvittavan ajan välttämättömyyttä pairingeja suunniteltaessa.

M80 talvitoiminta-bulletiiniin liittyi kysymys, joka käsiteltiin lopulta pulinaboksin kautta. TTK haluaa muistuttaa, että pulinaboksi ei ole virallinen tiedotuskanava.

Totesimme uuden LTR:n turvaorganisaation perustetuksi. Asiasta keskusteltiin ja todettiin, että ehdottoman luottamuksellinen toiminta takaa parhaimman mahdollisen turvakulttuurin ja raportoinnin.

Todettiin mielihyvällä, että Finnair on mukana A32S CPDLC (FANS-B) projektissa. Sen käyttöönottoa seurataan mielenkiinnolla ja ryhmäpäällikkö tullaan kutsumaan TTK:n kokoukseen valottamaan asiaa enemmän. Siitä siis jatkossa lisää.

## TTK esittäytyi FPA:lle

Ilta jatkui TTK:n esittelyllä FPA:n jäsenistölle. Esillä oli oma toiminta sekä IFALPA:n yleisesittely mukaan lukien komiteatyöskentely. Keskustelua jatkettiin saunan ja epävirallisen keskustelun merkeissä.

Lopputulos oli, että oman TTK:mme toiminta on vuosien varrella jalostunut merkittäväksi lentoturvallisuustekijäksi, ja kattojärjestön jäsenistöllä ei ainakaan alkuvaiheessa ole mahdollisuutta yhtä laajaan toimintaan. Yhteistyö tulee olemaan

erittäin tärkeässä roolissa FPA:n turvatoiminnan rakentamisessa. TTK on valmis myös esittämään toimintaansa muille yhtiöille luottamuksellisen yhteistyön luomiseksi kattojärjestön alla.

**M**atti Allonen  
TTK:n puheenjohtaja



Turvatoimikunta lähes nykykokoonpanossaan. Ylh. vas. Ekman, Erkama, Markkula, Einola, Tuori, Mäkeläinen, Kosonen, Tervo ja Allinen. Alh. vas. Pyyhtiä, Sorsa, Allonen ja Kokkonen. Kuvasta puuttuvat Malmgren ja Aakkula. Kuva: Anne Saukkonen

# Eläkkeet ovat TES-asia

*Myös TES-luottamusmies tuo esille näkemyksensä eläkkeidemme neuvottelutilanteesta. Lisätyöajan merkitsemisen perusteita saatiin selkiytettyä.*

**E**läkkeet ovat nyt syynin alla. Valtakunnallinen eläkemutuos sääntöihin muutoksia ja niiden setvimisessä on neuvottelukunnalta kulunut paljon aikaa. Yhtiö on yksipuoleisesti tuomassa sääntöihin asioita, jotka heikentävät eläkettämme.

Valtakunnallinen uudistushan lähtee siitä näkökulmasta, että työntekijöitä kannustetaan jatkamaan pidempään työelämässä ja täten he voivat kompensoida esim. indeksimuutosten tuomat heikennykset. Meillä ei tätä mahdollisuutta ole. Eläkkeet ovat olleet, ja ovat edelleen, TES-asia, joten kaikenlaiset heikennykset on neuvoteltava ja sovittava kanssamme. Tätä kirjoittaessani neuvottelut ovat kesken, mutta ihmettelen suuresti yhtiön yksipuoleista toimintaa asiassa, joka on meille varmasti yksi kaikkein tärkeimmistä.

## Leasing-asioita

Leasing-autojen hallinnointi siirtyy ensi vuoden alusta Nordeaan. Tapani Laine jäi marraskuun lopussa eläkkeelle (ja siirtyi Nordean palvelukseen ajakseen muutosta sisään), joten epäselvyyksissä yhteys Hannu Huopaniemeen.

Bensakortit uudistuvat. Nyt tunnusluvun lisäksi tankkauksen yhteydessä pitäisi muistaa kilometrilukema. Kaikki juontaa yhtiön epäilyistä bensakiintiön väärinkäytöksistä. Asian johdosta muutamille on nähtävästi lähetetty varoitus väärin perustein. Asiaan palataan.

## Lisätyöajan perusteet

Lisätyöajan merkitsemistä koneen logikirjaan on selkiytetty. Mikäli TOKE:n logisivu-varastoon papereita jätettäessä on aikaa kulunut yli aikataulu-aika + 30min (tai myöhästymistapauksissa on-block + 30 min), niin logisivuun merkitään ohjaamomiehistön työajan päättymisaika, syy tähän ja "copy SLL." Tämä ei tarkoita työnkuvamme muuttamista, vaan se ainoastaan selkiyttää aikaisemman käytännön. Työkuvan muutoksista on aina käytävä TES:n mukaiset neuvottelut.

## Miami alkaa tiukalla seurannalla

Työ- ja lentoaikakriittiset Miamin lennot alkavat. Aikataulumuutoksen johdosta valtuusto muutti aikaisempaa päätös-

tään vaatia lennolle kolme ohjaajaa. Nyt alkulennoilta on tiukka seuranta ja mikäli lennot eivät pysy TES:mme sisällä, SLL:n jäsenet tuskin jatkavat operointia kahdella ohjaajalla.

## Viimeisin hatunjako viivästyy

Hakukierros venyy. Viime hetken säädöt ovat viivästyttäneet julkistamista. E70-koneiden kohdalla on poikettu virkaiästä kouluttajien kohdalla. Myös muissa koneissa on muutama poikkeama, mutta asianomaisten omasta pyynnöstä. Haluankin korostaa, että mikäli haluaa myöhemmälle kurssille ja matkan varrella vakanssimäärät jostain syystä muuttuvat ja esim. oma myöhempi kurssi peruuntuu, niin paluuta omalle alkuperäiselle paikalle ei välttämättä ole.

Hyvää joulua ja parempaa uutta vuotta!

**A**rto Pellinen  
TES-luottamusmies



*SLL:n toimisto on suljettu 20. - 31.12.2004.  
Rauhallista Joulua ja Onnea Uudelle Vuodelle!*



Anne



# The International Pilot Services Corporation

*Millainen yritys on neuvottelujemme taustatukena? IPSC:n omasta toiminnastaan laatima tiedote selvittää alkuperäiskielellä yrityksen toimintaperiaatteita ja historiaa.*

**"I**n the 1990s, pilot associations in other countries began facing industrial issues similar to what ALPA had experienced since deregulation of the U.S. airline industry in 1978. Europe had started a 10-year phase-in approach to deregulation. Foreign pilot groups which are generally smaller and have fewer professional and financial resources, began to turn to ALPA for technical expertise and strategic advice.

In 1997, the International Pilot Services Corporation (IPSC) was established by US-ALPA. The International Pilot Services Corporation (IPSC) was created to preserve and enhance global pilot standards and provide for the following types of services, which were anticipated to be of the greatest interest to foreign pilot unions:

- Negotiations services
- Financial & Economic Analysis
- Training
- Communications
- General research and information

Since the IPSC was formed in 1997, it has provided a variety of services, on an ad hoc basis, to numerous pilot as-

sociations, including economic and financial analysis of such airlines as Air Canada and Canadian (when their pilots were part of CALPA), Aerolineas Argentinas, Aer Lingus, Air France, Cathay Pacific, KLM, Sabena, and TAP Air Portugal. Recently, the IPSC has been engaged in a number of new projects for various pilot groups outside the United States, including SAS, Singapore Air and Air Jamaica. These projects reflect the focus on labor costs in this round of airline industry restructuring. Each pilot group that contracted with the IPSC was faced with complex industrial issues involving managements' efforts to develop and implement new business plans designed to meet the challenges of the ever-changing airline industry.

Since September 11, 2001, IPSC received an increasing number of requests to provide those services to foreign pilot groups. To help meet the challenge, ALPA hired Seth Rosen, former director of ALPA's Representation Department, to become director of the IPSC on July 1, 2003. Seth Rosen provides representation services to pilots groups around the world. He also coordinates and monitors international activities on behalf of ALPA and continues to provide advice and counsel on labor relations matters to ALPA.

From 1984 to 2003 Seth Rosen was the Director of Representation for the Air Line Pilots Association, with



Seth Rosen esittäytyi jäsenistölle SLL:n yleiskokouksessa 7.12.

responsibility for negotiations, FAA matters, arbitration, and organizing activities. Over the past 33 years, he has been directly involved in numerous pilot negotiations, complex labor relations matters, and a variety of training programs. He is a frequent speaker and commentator on the state of labor relations and collective bargaining in the airline industry. He has also served as Industrial Advisor to IFALPA since 1986 providing advice and counsel to the Industrial Committee and member Associations."

Lähde: IPSC

# Interception-tapaukset lisääntyneet

## IFALPA Security-komiteakokous Vancouverissa

*Myös Security-komitea kantoi huolta lisääntyvistä tunnistustapauksista. Menetelmien tulisi olla hyvin hallussa, mutta sekaannuksiakin on sattunut. Turvatarkastusten puute mahdollisti ohjaamohyökkäyksen Norjassa.*

**K**okous käytiin uuden mantereen luoteiskulmassa marraskuun alussa. Läsnä oli 25 edustajaa eri puolilta maailmaa. Tuttujen kasvojen lisäksi saatiin eksoottisempaa edustusta tällä kertaa mm. Fidzi-saarten yhdistyksestä. Komitea lienee aina ollut teknisistä komiteoista osanottajamäärältään runsaslukuisimpia. Tästä huolimatta puheenjohtaja Jo Puff peräänkuulutti entistäkin runsaampaa edustusta. Turvallisuusaiheiden kirjo on laaja, ja vaikka elämme tällä hetkellä hieman stabiloituneempaa vaihetta, on näköpiirissä jatkuvasti riskejä joiden eliminoimiseksi täytyy tehdä työtä.

### Rahtikoneiden turvallisuus jälkijunassa

Valtavien rahtikoneiden kyydissä kuljetetaan päivittäin monenlaista tavaraa, mukaan lukien vaarallisia aineita. Rahtikoneiden turvallisuus kulkee kuitenkin tällä hetkellä jäljessä matkustajaliikenteestä, vaikka ne voivat olla maahan kohdistuvan terrori-iskun välineenä vähintään yhtä

tuhoisia. Mm. rahtilähetysten mukana usein kulkeviin saattajiin kohdistuvat turvatoimet ovat melko minimaaliset. Komitea painottikin, että turvatoimien tulisi olla verrannollisia miehistön jäseniin ja sisältää myös taustatarkistuksen. Puheenjohtaja perusti myös erillisen työryhmän pohtimaan kaikenkattavasti rahtikoneiden turvallisuusasioita. Työryhmää johtaa DG-komiteassakin vaikuttanut nuori saksalainen Timo Eckardt.

### Ohjusuhkaa vastaan

Maasta ampuminen, esim. ohjuksella, on tunnustettu avoimesti ehkä eniten pelätyksi mahdollisen uuden terrori-iskun tekotavaksi. Komitea keskusteli jälleen pitkään, millä tavoin vaaraa tulisi ideologisesti torjua. Voitaisiin toki vaatia koneisiin ohjuksia harhauttavia laitteistoja, mutta näiden kustannukset olisivat lähes tähtitieteelliset – useita miljoonia dollareita konetta kohti. Lisäksi laitteet torjuisivat vain yhden tyyppin ohjuksia (lämpöhakeutuvat),

ja muut tyytit kuten infrapuna- ja laserhakeutuvat sekä puhtaasti maasta tähdättävät ohjukset jäisivät suojan ulkopuolelle. Ensisijaisesti tulisikin kehittää maaturvallisuuteen painottavia menetelmiä, joista valtioiden tulisi vastata sekä suunnittelu- että kustannustasolla. Suunnittelussa tulisi käyttää yhteistyötä turvallisuuselimien kanssa ja suhteuttaa toimenpiteet kunkin valtion - sekä ajankohdan - vallitsevan uhkatason mukaisesti. Tietenkään tämä ei kiellä ohjustorjuntalaitteiden asentamista, jos jokin valtio niin parhaimmaksi katsoo. Näitäkin valtioita on.

### Lentoon puuttumiset yleistyvät

Vahdi, kuka on siivelläsi! Lentoihin puuttumiset (interception), ovat yleistyvässä kovaa vauhtia. Tunnistajia nousee Euroopassakin ilmaan viikoittain. Äskettäin viaton sveitsiläiskone pakotettiin laskeutumaan Kyprokselle israelilaisten hävittäjien sekoitettua sen toiseen koneeseen. Ns. "turhien" ta-



Rahtikoneiden turvallisuuteen kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Kuva: Lassi Tolvanen



pausten ehkäisemiseksi valtioille tulisi korostaa, että radioyhteyttä tulisi ensisijaisesti yrittää saada aikaan kaikin keinoin, ja tunnistukseen turvautua vastaa viimeisenä keinona. Myös kansainväliset ohjeistukset lentoihin puuttumisten osalta kaipaisivat uudistamista. ICAO:n menetelmät ovat ajalta ennen TCAS-laitteita, eivätkä ota huomioon esim. sitä mahdollisuutta, että lentoon puuttuja voi aiheuttaa RA:n, niin kuin kävikin esim. sveitsiläiskoneen tapauksessa. Komitea vie sanaa eteenpäin ICAO:n AVSEC Panelille.

Lisäksi muistutettiin, että intercept-proseduurien tulisi olla kaikille lentäjille selvät. Yhtiöt voisivat auttaa tätä lisäämällä menetelmät helposti saataville ohjaamoon, esim. QRH:hon. Myöskään 121.5 MHz:n kuuntelun tärkeyttä ei voi liikaa korostaa.

### Aseistetut vartijat ja briefing

Sky marshallien, uusimmalta nimeltään IFSO (In-Flight Security Officer), kohdalla keskityttiin tällä kertaa erityisesti siihen, millainen miehistön ja IFSO:jen yhteisen briefingin tulisi olla. Mitä asioita sen tulisi sisältää, ja kuinka laajasti? Kuinka paljon tapauskohtaista valtaa kapteenilla tulisi olla päättää briefingin sisällöstä?

Briefing on joka tapauksessa välttämätön, jos vartijoita koneissa kulkee. Oltiin yksimielisiä siitä, että IFSO:jen toimintatavat koneessa, vastuukysymykset ja kommunikointimenetelmät tulisi olla mahdollisimman pitkälle standardisoitu. Tällöin lentokohtaiset muuttujat jäävät mahdollisimman vähiin ja briefaus yksinkertaistuu.

Security-komitea on erittäin perusteellisesti - sekä yksin että muiden ilmailualan järjestöjen kanssa - pohtinut kysymyksiä, joita vartijoiden käyttöön liittyy, ja eritoten lentäjien kannalta. Tällä hetkellä asia on Suomessa melko irrelevantti. Jos tulevaisuus tuo kuitenkin tarpeen tuoda aseistetut vartijat joskus lennoillemme, löytyy allekirjoittaneelta runsaasti valmiiksi pureskeltua pohjatietoa, jonka avulla voimme tuoda esiin tärkeän lentäjien näkökulman.

### Norjan ohjaamohyökkäys

Komitean puheenjohtaja esitteli lyhyesti norjalaisten tuottaman selvityksen Bodössä tapahtuneesta hyökkäyksestä koneen ohjaajia kohtaan. Kuten lehdistä olemme lukeneet, oli tilanne erittäin

vakava. Kumpikin ohjaaja haavoittui ja tuho vältettiin vain täpärästi. Komitea pohti, tulisiko tapauksen myötä edellyttää turvaovien asentamista myös pieniin, alle 60-paikkaisiin koneisiin. Päädyttiin kuitenkin kannalle, että maaturvallisuuden parantaminen on jälleen parempi keino. Koneen lähtökentällä ei tapahtumahetkellä ollut vielä turvatarkastuksia. Kentälle oli haettu siirtymäaikaan jonka Norjan lentäjähdistys oli hyväksynyt. Tämä mahdollisti sen, että riehujia sai koneeseen mukaansa kirveen sekä veitsen.

Tragikoomisena yksityiskohtana mainittakoon, että kyseisen lennon perämies oli viime talvena (Bodössä, kuinkas muuten) kokenut myös rajun salamaniskun, joka oli rikkonut koneen korkeusperäsinjärjestelmän. Kone oli tuotu laskuun säätämällä pitchiä ainoastaan trimmillä ja moottoritehoilla. Jokseenkin kovan onnen kaveri on siis käyttänyt yhdeksästä hengestään jo kaksi.

### Kahden oven politiikka

Aiemmin on luotu politiikka, joka edellyttää uusiin, suuriin koneisiin (NLA = New Large Aircraft) kahta erillistä ohjaamon ovea. Näistä ohjaamoja lähinnä olevan tulee olla ns. turvaovi. Lisäksi ovien välisessä tilassa tulisi olla vä-

### Toimenpiteet ohjusuhkaa vastaan tulisi suhteuttaa paikalliseen uhkatason.

hintään yksi WC sekä miehistön lepotila. Nyt komitea päätti esittää yleiskokoukselle lisäystä, jonka myötä toinen ovi

(ei kuitenkaan WC:tä tai lepotilaa) tulisi asentaa myös nykyisiin laajarunkokoneisiin. Yleiskokouksen hyväksyessä tämän tulisi kyseinen "should" siis koskettamaan myös meidän MD11-laivastoamme.

### Ohjaamopaikkoihin ei puututtu

Komitealle ehdotettiin laadittavaksi politiikkaa, joka antaisi suuntaviivat sille, kuka ohjaamojumpparilla saisi



Meksikon Adrian Martinezin koneelta löytyy jotain mielenkiintoista. Komitean puheenjohtaja Jo Puff istuu vasemmalla. Oikealla seisoo Saksan Timo Eckardt. Kuva: Tomi Tervo

matkustaa. Eri maissa on kovin vaihtelevia käytäntöjä ja muutamat edustajat pitivät oman maansa ohjeistuksia epäloogisina, kieltäen esim. miehistön omaisten matkustamisen ohjaamossa. Komitea totesi, että jos jonkin ryhmän ohjaamomatkustusta puolletaan, lähenee asia liiaksi industrial-puolta. Se jättikin lopulta ottamatta kantaa asiaan.

## Riskimatkustajat huolettavat edelleen

Karkotettavat ym. riskimatkustajat ovat agendan kestoaihe. Tällä kertaa puheeksi tuli mm. Tanskassa sattunut tapaus, jossa HIV-positiivinen karkotettu oli uhannut purra omia saattajiaan sekä kanssamatkustajia koneessa. Tämä oli laitettu nippusiteisiin sekä laitettu tälle suoraan kauhuelokuvista napattu massamurhaajan kuonokoppa-maski. Jostain syystä matkustajat olivat kuitenkin kokeneet lennon varsin epämiellyttäväksi. Tämän sekä muiden sattuneiden harmillisen tapausten johdosta Tanskan liitto onkin DEPO:jen suhteen

varsin varovainen ja suosittelee, ettei näitä otettaisi kyytiin koskaan ilman saattajia. Esim. meillä saatetaan tällä hetkellä vain ns. riskaabeleimmat tapaukset.

## Autolla aidan läpi

Pidättyväiset japanilaiset osaavat myös repäistä. Naritan lähellä eräs paikallinen kaveri kaappasi auton ja tärytti sillä suoraan lentokenttää ympäröivän aidan läpi kenttäalueelle. Kenttäviranomaiset reagoivat kommentketjun kankeuden vuoksi melko hitaasti ja sunnuntaiajelija kurvaili kiitoteillä liikenteen seassa melko kauan vaihtaen välillä jopa autoa. Lopulta viranomaiset joutuivat sulkemaan koko kentän hetkeksi kunnes kuski päätti itse päivänsä ohjaamalla auton mereen ja hukkumalla sinne. Harmillisesta ja uhkaavastakin tapauksesta oppineena Naritassa parannettiin tiedonkulkua, jotta reagointi vastaaviin tilanteisiin nopeutuisi. Itse autoilija todettiin, kuinka ollakaan, mieleltään hieman

järkähtäneeksi. Muistammehan välttää liiallista stressiä.

## Eurooppalainen ID tekeillä

EU-tasolla ollaan, European Cockpit Associationin (ECA) esityksestä, suunnittelemassa miehistöille yhdenmuukaista ID-korttia. Tämä olisi tervetullut uudistus, sillä korttimalleja on tällä hetkellä taatusti vähintään yhtä monta kuin on ilmailualan yrityksiä ja yhteisöjäkin. Kenttien turvallisuushenkilöstö ei ymmärrettävästi voi tunnistaa kaikenkirjavia kortteja ulkoa ja näin niiden luotettavuusarvo kärsii. Mm. Belgiassa TV-toimittajat pääsivät itse tekemäänsä "ID:tä" näyttämällä koneen ohjaamoon asti. ECA ehdottaa korttiin lisättävän myös biometrisen tunnisteen kuten sormenjälkitiedoston. Vaihtoehtoisesti projekti voitaisiin aloittaa tavallisella ID:llä ja ottaa biometriset tunnistheet mukaan hieman myöhemmin.

## 121.5 MHz:n kuuntelun tärkeyttä ei voi liikaa korostaa.

**T**omi Tervo  
IFALPA SEC-komiteaedustaja

# Tulipalojen torjuntaan panostettava

## IFALPA ADO-komiteakokous Noordwikerhoutissa

*Tulipalooa lennolla ei kukaan meistä haluaisi kohdata. Komiteassa mietittiin kuumaisesti tehokkaita toimintamalleja palotilanteisiin. Myös suomalaisten esitys maassa tapahtuvan jäätyksen ehkäisemiseksi esiteltiin.*

**K**okoukseen osallistui 24 henkeä viidestätoista pilottiyhdistyksestä, viisi IFALPA:n virkailijaa ja observerina Boeingin edustaja. Airbusin vakio-obsi ei päässyt työesteiden takia, eikä myöskään Embraerin edustaja saapunut paikalle. Kokouspaikkana oli kongressikeskus noin puolen tunnin ajomatkan päässä Amsterin kentältä – lähes “in the middle of nowhere”. Tavan mukaan työpäivät venyivät pitkiksi, eikä ympäristöön päässyt tutustumaan päivänvalossa. Ohjelmaan kuului myös “pakollinen” risteily pitkin kapeita kanavia ja juhlaillallinen sen päätteeksi.

### Jäätyminen

Käsitellyistä aiheista meitä läheisin oli jäätyminen. Oslossa joulukuussa 1998 vaurioitui lyhyessä ajassa yli 20 moottoria lentoonlähdössä jäätyksen vuoksi. Gardermoenin kenttä sijaitsee ympäröivää maastoa alempana ja toimii siten helposti kylmän ilman varastona. Kentällä oli edellisen yön jäljiltä pintainversio ja lämpötila maan-

pinnassa reilusti pakkasen puolella. Lännestä saapui korkean maaston yli nopea, kostea ja lämmin rintama, joka ei riittävästi lämmittänyt pintakerroksia mutta toi runsaasti kosteutta. Moottorin imuaukossa lämpötila putosi alle nollan ja kosteus tiivistyi jääksi ilmanottoarenkaaseen, ilmanottoaukon sisäpintoihin ja ahtimen siipiin. Lentoonlähätehoilla jäät sitten irtosivat ja vauriot syntyivät. Onneksi onnettomuuksilta vältyttiin. Vallitseva säätila ei aiheuttanut jäätymistä koneiden muihin rakenteisiin. Näissä olosuhteissa ei moottorin jäänehkäisy ole riittävän tehokas tyhjäkäyntitehoilla, eikä ahtimen siivissä ole ehkäisyä. Rullausteiden liukkaus saattaa estää ajoittaisen tehonlisäyksen, jolloin pitkissä rullauksissa ja liikenneuhkassa tilanne kärjistyy edelleen.

Pekka Koivisto ja Ilkka Sarjala huomasivat, ettei IFALPA:lla ole politiikka maassa tapahtuviin jäätyksiin, vaan ainoastaan lennolla ilmenevään jäätymiseen. He laativat politiikkaehdotuksen, joka käsiteltiin komiteassa vuonna 2000 ja havaittiin hyväksi. Valitettavasti komitean edellinen sihteeri oli sen verran huolimaton, että asia pääsi häviämään komitean asialistalta. Onneksi

Ilkalla oli dokumentit tallella ja saatoin ottaa asian uudelleen esille.

Politiikan pääkohdat ovat seuraavat: koneen ja sen moottoreiden on oltava sertifioidut maassa tapahtuviin jäätyksiin nähden, ja jäätymisvaroitusjärjestelmän on annettava varoitus, mikäli jäätä kertyy mihin tahansa moottorin kriittiseen osaan. Esimerkiksi ahtimen siipien jäätymisestä ei muuten saada mitään indikaatiota, korkeitaan vibravaroitus kun jäät irtoavat ja syntyy epäbalanssia ahtimessa. Tämä on useimmiten liian myöhäistä. Moottorin jäänehkäisyjärjestelmän on oltava riittävän tehokas myös liukkailla rullausteilla.

Komitea totesi politiikkaehdotuksen uudestaan hyväksi (kiitos Pekka ja Ilkka) mutta totesi, että koko jäätympolitiikka (myös in-flight ja de-icing -osat) on käytävä läpi ja katsottava, onko niissäkin uudistamisen tarvetta. Tehtävä lankesi allekirjoittaneelle ja AGE-komitean Riku Aakkulalle. Itävallan edustaja on myös mukana, koska heillä oli tapaus missä F70:n molemmat moottorit sammuiivat liukulennon aikana jäätyksen aiheuttaman vaurion johdosta. Kone teki onnistuneen pakkolaskun pellolle.



Uusia menetelmiä ja laitteita kehitetään jatkuvasti jotta tämä tilanne voitaisiin välttää.

Vaikka olenkin siirtymässä eläkeläisten arvostettuun kastiin, olen halukas suorittamaan tehtävän loppuun. Eli perästä kuuluu. Mikäli teillä on kokeuksia vaikeista jäätymisistä, olemme kiinnostuneita kuulemaan asiasta.

## Tulipalo koneessa / laitteet

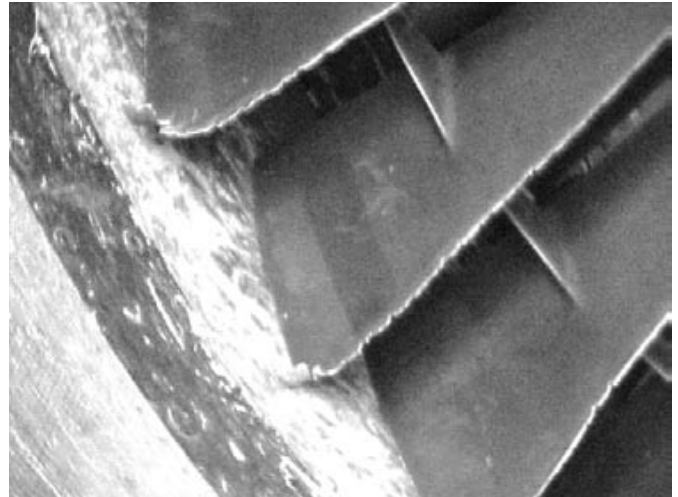
FAA:n tilastojen mukaan vuoden 1999 kymmenen ensimmäisen kuukauden aikana sille raportoitiin yli 1000 savutai paloincidenttiä! Samalla aikavälillä tehtiin 360 hätälaskua tai varakentälle menoa savun takia. Vuoden 2003 tilastojen mukaan ETOPS-operaatioissa savu tai tuli oli toiseksi suurin syy varakentälle menoon (20% tapauksista). Kyseessä on siis todella merkittävä ongelma.

Edellisessä ADO-kokouksessa käsiteltiin aihetta hälytys- ja sammutuslaitteiden kannalta (Liikennelentäjä 7-8/2004). Tätä keskustelua jatkettiin edelleen. Ongelmaksi todettiin palohälytysjärjestelmien epäluotettavuus; turhia hälytyksiä tulee liian paljon. Järjestelmää on parannettava ja sensoreita (esim infrapuna- ja videokamera) sijoitettava paikkoihin, joihin ei muuten näe. Jos palokohdetta ei näe, ei siihen myöskään pääse vaivattomasti käsiksi. Nyt, kun turvamääräykset ovat vieneet ruuvimeisselitkin koneesta, ovat miehistöt varsin avuttomia paneelien takana olevissa palotapauksissa.

Savunmuodostus voi olla myös niin voimakasta, etteivät ohjaajat näe mittareita. Näin kävi mm. ValuJetille Evergladesin yllä. EVAS -niminen järjestelmä poistaa tällaiset ongelmat ([www.evasworldwide.com](http://www.evasworldwide.com)). FAA on varustanut omat koneensa sillä. Canadian Transport Safety Board antoi SR111:n tapauksen tutkinnan jälkeen seuraavan suosituksen:

“The CTSB recommends the appropriate regulatory authorities to review their current in flight fire fighting standards, including procedures, training, equipment, and accessibility to spaces such as attic area's to ensure that aircraft crews are prepared to respond immediately, effectively and in

Jää tekee rumaa jälkeä ahtimen siiville. Kuva Oslon jäätävistä olosuhteista 1998.



a coordinate manner to any in-flight fire.”

IFALPA on antanut ICAO:lle, FAA:lle ja JAA:lle samansuuntaisen suosituksen. Vaikka suositus on kohdistettu asianomaisille viranomaisille, esitän asian tutkimista myös yhtiössämme.

## Tulipalo koneessa / menetelmät

Nyt oli vuorossa menetelmä-osuus. IATA on koonnut asiantuntijaryhmän, jonka tehtävänä on laatia yleispätevät menetelmäluonnokset ja tarkastuslistat palotapauksia varten. Työryhmään kuuluu edustajia lentoyhtiöistä, lentokonevalmistajista, pilottiyhdistyksistä, IFALPA:sta, IATA:sta ja NASA:sta. Kansallisia ilmailuviranomaisia kehoitetaan myös osallistumaan työskentelyyn. Flight Safety Foundation on lupautunut tukemaan työryhmän työskentelyä.

Käsiteltäviin asioihin kuuluvat mm.

- tarkastuslistojen ja menetelmien sisältö ja muoto
- miehistön tehtävien ja vastuiden määrittäminen
- palon havaitseminen ja kohteen identifiointi
- savunpoisto
- varakentälle menon suunnittelu, aloitus ja laskeutuminen
- vaikutus ATC-järjestelmään

- tarve yhden ohjaajan poistumiseen ohjaamosta kohteen selvittämiseksi

- ohjaajien ja kabiinihenkilökunnan kommunikointi

- eri lentoreittien erityisvaatimukset (esim Siperia, ETOPS, manner-Eurooppa)

- varakentille asetettavat vaatimukset

- miehistöjen koulutus ja simulatiot, jne

US ALPA:n edustaja Tom Phillips esitteli IFALPA:n työryhmän ajatuksia mahdollisesta toimintamallista. Yleisperiaate lähtee siitä, että palotilanne vaatii koko miehistön panostuksen asian ratkaisemiseksi. Aika on kriittinen tekijä. Miehistön tulee suojautua, kommunikoida, valmistautua varakentälle menoon ja harkita ylipainolaskua. Lentokonevalmistajien olisi laadittava konekohtaiset menetelmät, joilla nopeasti eliminoidaan todennäköisimmät palolähteet. Lentoa ei tulisi jatkaa, ellei palolähde ole tarkkaan selvillä, palo ehdottomasti sammutettu, savunmuodostus lakannut ja savu haihtunut. Menetelmäehdotus voidaan tiivistää seuraaviin pääkohtiin:

- selvitä varakentälle menon vaatimat toimenpiteet
- happinaamarit ja savumaskit päälle (jos tarvitaan)
- varmista miehistön kommunikointi

## Palotilanne vaatii koko miehistön panostuksen asian ratkaisemiseksi. Aika on kriittinen tekijä.

- suorita ensitoimenpiteet palon hallitsemiseksi ja sammuttamiseksi
- lähde varakentälle

Vasta näiden toimenpiteiden jälkeen ryhdyttäisiin lukemaan savulistoja. Jos palo saadaan sammutetuksi, harkitaan mitä tehdään. Jos ei, niin laskeudutaan välittömästi.

Korostan vielä, että ylläoleva on eräs aiheeseen liittyvä alustava ehdotus, eikä mikään virallinen proseduuri. Oma järjeä saa ja pitää käyttää, koska palotilanteet eivät koskaan ole samanlaisia mm. operointiolosuhteista johtuen. Itse odotan tämän työryhmän saavan aikaan pätevät toimintamallit, mutta aikaa se vie. Väli raportteja voidaan odottaa ensi vuoden alkupuolella.

Työryhmä oli myös koonnut "kuolemattomia" lausahduksia aiheeseen liittyen:

- Tulipalo sun lentsikassa ei välttämättä ole vakava mutta minun lentsikassa se on aina.
- Ei ole olemassa hätätilannetta, jota en voi tehdä pahemmaksi.

- Palo on varmasti sammunut, jos voit pistää kielesi siihen.

- Käytän mielelläni förstiä koekaniinina.

- Jokainen minuutti lentämistä vastaa viikon uintimatkaa. (ditching)

Reittivarakentätietouden lisäämistä TTK on viestittänyt neljänteen kerrokseen jo pitemmän aikaa. Toivottavasti asia otetaan vihdoinkin vakavasti ja siihen panostetaan riittävästi resursseja!

## Muut asiat

Asioita oli paljon mm. Electronic Flight Bag, HUD, Enhanced Vision System, Damp rwy -määrityksen poistuminen, A380 erikoisongelmat, LNAV go-around, DPP-proseduurin väärinkäyttö jne. Halusin kuitenkin keskittyä raportissani edellä oleviin mielestäni tärkeisiin asioihin.

Joku välkky, lieneekö ollut DI, oli muuten keksinyt loistavan idean lentokenttien kapasiteetin lisäämiseksi: uusia ratoja ei rakennetakaan vallitsevan päätuulen suuntaiseksi vaan poikittain siihen nähden. Näin jättöpyörteet haihtuvat nopeammin ja porrastuksia voidaan pienentää! Tälläisiakin ideoita IFALPA joutuu vastustamaan.

## Loppu hyvin, kaikki hyvin

Olen mielestäni ollut etuoikeutetussa asemassa, kun lentäjätyön ohella olen saanut työskennellä lentoturvallisuuden hyväksi sekä SLL:ssä, TTK:ssa että Lentotoimintaryhmässä. Se on antanut minulle monipuolisen näkemyksen alustamme, paljon tietoa ja paljon hyviä ystäviä.

Jotakin sain ehkä aikaan, paljon jäi tekemättä.

Lopuksi haluan kiittää perhettäni, vaimoani Jattaa ja poikiani Tuomasta, Anttia ja Lauria siitä kärsivällisyydestä, jota olette osoittaneet ollessani poissa luotanne fyysisesti ja/tai henkisesti.

Vesa Kokkonen



*Liikennelentäjä-lehti haluaa myös kiittää Vesaa hänen uransa aikana tekemästään pitkäjänteisestä ja erittäin merkittävästä lentoturvallisuustyöstä.*

*-päätoimittaja*



***Suomen Liikennelentäjälitto ry käytti joulutervehdyksin varaamansa rahat sotaveteraanityön tukemiseen.***

***Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta 2005!***

***Hallitus***



# Radioaktiiviset aineet – todellinen riski?

## Dangerous Goods -komiteakokous Montrealissa

*IFALPA:n DG-komitea pohdiskeli litium-paristojen vaaroja sekä radioaktiivisten aineiden kuljetuksen kysymyksiä. Legal-komitealta saatiin konsultaatiota useampaankin asiaan.*

**K**okous pidettiin ICAO:n päämajassa 14.-16.10.2004. Omatoiminen vierailu kokouksen yhteydessä NORICAO:n eli pohjoismaiden edustuston tiloissa oli erittäin kiinnostava. Ulkopuolisia tarkkailijoita DG-komiteaan oli tällä kertaa saapunut IAEA:sta, IATA:sta, ICAO:sta ja Transport Canadasta. Ensimmäiset puolitoista päivää kuluivat käytäessä läpi DG-komitean jäsenten raportteja ICAO:n, IATA:n IAEA:n, UPU:n, UNCOE:n ja JAA:n kokouksista. Yksi työpäivä kului varsinaisten asioiden läpikäymiseen, tosin paljon mielipiteitä ja kannanottoja vaihdettiin ulkopuolisten



edustajien ja komitean kesken melko vilkkaasti jo raportteja läpikäydessä. Viimeisenä päivänä muokattiin IFALPA:n omaa Annexia 18. Esityö muutoksia varten tehtiin torstai-iltana Suomen, Saksan, Ruotsin ja Kanadan edustajien toimesta hotellimme tarjotessa työtilat 29. kerroksen Signature Loungesta.

### Infectious substances ja UN3373

Kyseinen asia oli tuttu jo viime kokouksesta ja nyt Yhdistyneiden Kansakuntien määräys UN3373 on tullut voimaan. Ennen NOTOC:iin merkityt tietyt luokan 6.2 DG-kuljetukset tulevat jatkossa kulkemaan lentorahdina pakattuna IATA:n pakkausohjeen 650 mukaan ilman NOTOC-merkintää. DG-komitea on julkaissut asiaan liittyen IFALPA:n Safety Bulletinin. Määräys ei kuitenkaan koske muita kuin erikseen määriteltyjä 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 UN3373 kuljetuksiin, koska NOTOC:ia ei niissä käytetä. IFALPA:n Safety Bulletinista 05SAB003 saa lisätietoa asiasta. Bulletinin löytyy [www.osalp.org](http://www.osalp.org).

### Litiumparistot lentokoneessa

USA:ssa tapahtui 1999 incident, 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) sammu-



tusjärjestelmissä käytettävä halon 1301 ei pystynyt testeissä sammuttamaan litium-paloa. US ALPA on lähestynyt US Department Of Transportia kirjeellä asian tiimoilta. IFALPA:n DG komitea seuraa asiaa.

IATA:n ohjeiden mukaan litium-paristoja voidaan kuljettaa rahtina matkustajakoneissa 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).

## Radioaktiivisen materiaalin kuljettaminen

Radioaktiivisen materiaalin kuljettaminen lentokoneissa lisääntyy. Kuitenkin, MDS Nordionin edustajan David McInnisin esitelmän perusteella operaattorit ja / tai pilotit kieltäytyvät yhä enenevässä määrin kuljettamasta radioaktiivista materiaalia. Samaa kertoi myös Capt. Martin Gessl IAEA:n kokousraportissaan. McInnisin yhtiö edustaa pääasiassa lääketieteelliseen käyttöön tarkoitetun radioaktiivisen materiaalin valmistajaa. Näiden puoliintumisaikojen ollessa tunteja on lentokone ainoa mahdollisuus kuljetuksen järjestämiseksi aineen valmistajalta sairaalalle. Jotkut operaattorit, esim. British Airways, kieltäytyvät kokonaan class 7 -kuljetuksista. Koska lääketieteelliseen käyttöön tarkoitetun radioaktiivisen materiaalin erottelu kuljetusketjussa muusta radioaktiivisesta materiaalista ei ole mahdollista, päädyttiin keskustelun lopputuloksena korostamaan koulutuksen merkitystä, jotta turhilta ja tarpeettomilta kieltäytymisiltä välttyttäisiin kuljetusketjun eri vaiheissa. Osa ongelmaa ovat vahingoittuneet pakkaukset, joten pakkauksien käsittelyyn pyritään myös vaikuttamaan koulutuksen kautta. IATA ottanee asian esille seuraavassa Training Bookissaan ja asiasta ilmestyy D. McInnisin kirjoittama artikkeli IFALPA:n Newsletteriin.

## Operaattorit ja pilotit kieltäytyvät yhä enenevässä määrin kuljettamasta radioaktiivista materiaalia.

### Muita asioita

IATA:n Dangerous Books Training Programme -kirjan kehittäminen jatkuu, ja IFALPA:n edustajaksi IATA:n DG Training Task Forceen valittiin Martin Gessl.

HUPER-komiteassakin esillä ollut kosminen säteily tulee saamaan lisäselvyyttä EURADOS-raportin myötä, jossa tutkittiin lentomiestöiden saamia kosmisen säteilyn annoksia kuudessa- toista eri maassa yhdentoista vuoden ajan. Capt. A. Tisdallin esiraportin mukaan lentomiestöiden saama säteily ei aiheuta tilastollisesti merkittävästi suurempaa todennäköisyyttä saada syöpää verrattuna muihin väestöryhmiin.

1.1.2005 alkaen ICAO tulee poistamaan ammusten kuljetuksessa käytettävästä termistä "ammunition for sporting purposes" kohdan "for sporting purposes". Tällöin lentokoneilla kulkevat poliisit, YK-joukot tai turvamiehet saavat tavaransa kulke-

maan helpommin säännösten puitteissa. Legal-komitean mukaan, jos lento päättyy muualle kuin määrä- tai varakentälle, kannattaa kapteenin ottaa huomioon kyseisen valtion säädökset, jos koneessa matkustaa "armed personnel on board". Kyseessä saattaa olla laitton aseiden ja ammusten maahantuonti, joka mahdollisesti johtaa toimenpiteisiin miehistöä kohtaan.

Cargo Aircraft Only -asiaa oli jälleen melko paljon. Esimerkiksi ADO-komitealle tullaan lähettämään kysely koskien rahtitilojen palonsammutuskykyä.

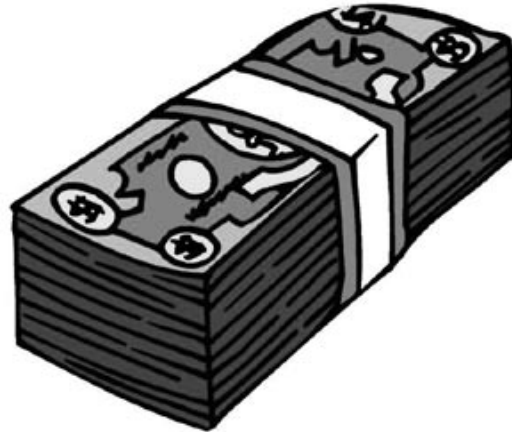
DG-asioista saat halutessasi lisätietoa lähettämällä sähköpostia osoitteella [mika.pyyhtia@sllpilots.fi](mailto:mika.pyyhtia@sllpilots.fi).

**M**ika Pyyhtiä  
Dangerous Goods -komitea-  
edustaja



# IFALPA järjestäytyy uudelleen

*Vuotuinen SCAMPI-kokous pidettiin Dublinissa 10-11.11. Tärkein asia oli IFALPA:n uudelleen järjestäytyminen. Kokoukseen osallistui IFALPA Directorimme Jussi Ekman ja allekirjoittanut.*



**J**os termi on vieras, SCAMPI käsittelee Subscription-Constitution-Administration-Membership-Policy-Insurance -asioita. Komitean uusi puheenjohtaja, kanadalainen Kurt Ruhwald toivotti meidät tervetulleeksi kokoukseen, joka pidettiin Jurs Blackbridge -hotellissa.

## Osanottajajoukko lähes "vanha tuttu"

Kokouksessa oli läsnä "the usual suspects", niinkuin joku asian ilmaisi. Tähän kuului 12 osanottajaa Euroopasta, kaksi USA:sta ja Kanadasta, kaksi Etelä-Afrikasta (joka järjestää seuraavan IFALPA-vuosikokouksen), kaksi Turkista (järjestävät vuosikokouksen 2006), yksi Japanista sekä yksi Meksikosta. IFALPA:sta oli seitsemän henkeä läsnä, mukaan lukien tämänhetkinen presidentti Dennis Dolan. Seuraavaksi käyn kokouksen kulun läpi pääkohdittain.

Käytiin läpi edellisen kokouksen (2003 Meksikossa) pöytäkirja, joka hyväksyttiin pienin huomautuksin. Entinen puheenjohtaja, Dave Moore, kävi läpi MOC:in (Management Oversight Committee) kokouksen. Mitään erikoista ei ollut - paitsi rahallinen takaisku tämän vuoden Sydneykokouksesta. Kaikki käsitellyt asiat olivat myös tämän SCAMPI-kokouk-

sen aiheena. Lisää Sydney-ongelmasta myöhemmin tässä raportissa.

## Uudelleen järjestäytyminen ja säännöt

Seuraavaksi olikin "iso juttu", eli PWG:n (Presidential Working Group) raportti, joka käsitteli järjestyssääntömuutoksia ja uudelleen järjestäytymistä. Rick Brennan esitteli asian. Hän totesi, että IFALPA:n juuret ovat 1950-luvun alusta. Sen jälkeen organisaatio on kokenut suuria muutoksia ja aika on ajamassa sääntöjen ohi.

IFALPA oli lähettänyt jäsenilleen kyselyn ja saanut seuraavan palautteen:

- Yleisesti jäsenet olivat tyytyväisiä IFALPA:n työhön
- Jäsenet kokivat IFALPA:n etäiseksi
- Jäsenet olivat tyytymättömiä RVP:n (Regional Vice President) aktiivisuuteen määrätyillä alueilla. (Ei selvinnyt, mistä alueista oli kyse, kirj. huom.)
- Olisi tarve kehittää erilainen toimintamalli eri alueella - tarpeet ovat erilaiset
- Median käyttö, toimihenkilöiden koulutus sekä huoli IFALPA:n kansainvälisestä statuksesta tulivat myös esiin

PWG ehdotti palautteen perusteella, että järjestetään IFALPA:n maailma uudestaan niin, että alueet vaikuttaisivat suoraan omaan edustukseen. Alueet olisivat myös itsenäisempiä, sekä raportoisivat suoraan IFALPA:aan. IFALPA varmistaisi että nykyinen tuki säilyisi, tai kasvaisi. Tämä kaikki voisi olla toteutettavissa seuraavasti:

- Muuttamalla nykyinen säätelevä toimintamalli tehokkaampaan edustukseen
- Kehittämällä valtuusto (Executive Board) joka koostuu viidestä PO:sta (Principal Officers) sekä viidestä PVP:stä (Principal Vice Presidents (Region)), jotka vastaavat vuotuiselle kokoukselle (Annual Conference)
- Kehittämällä hallitus (Executive Committee), joka koostuu viidestä PO:sta, jotka hoitavat päivittäisen toiminnan.

PWG suosittelee että muutos tapahtuisi kahden vuoden sisällä. Tarkempi selostus löytyy IFALPA:n sivuilta (<http://www.ifalpa.org>). SCAMPI koontuu tammikuussa uudestaan ja laatii suositukset yleiskokoukselle.

## IFALPA joutui maksumieheksi Sydneyssä

Käsiteltiin Sydney-ongelma suljetussa kokouksessa, eli siitä ei pidetty pöytäkirjaa. IFALPA:n puheenjohtaja Dennis Dolan kertoi, mitä oli tapahtunut. Lyhyesti sanottuna IFALPA joutui maksamaaan hotellikustannukset kahteen kertaan, koska vastaava yksityinen kokousjärjestäjä meni konkurssiin. Asiaan liittyi monta kiemuraa ja IFALPA joutui maksumieheksi onnettomien sattumien johdosta. IFALPA maksoi järjestäjälle, joka taas jätti maksamatta hotellille. Käytännössä mahdollisuudet, että IFALPA saisi konkurssipesästä takaisin rahojaan, ovat hyvin pienet. Asia on käsitelty IFALPA:ssa sisäisesti ja vastuussa olevat toimihenkilöt ovat siirtyneet muihin tehtäviin.

## Vuosikokouksen budjetointi

Keskusteltiin (taas) vuosikokouksen budjetista, ja siitä pitäisikö sen olla 0-budjetti; kulut vastaan tuotot. Tällä hetkellä IFALPA sponsoroi sisäisesti vuosikokousta. Päädyimme (taas) siihen, että nykyinen järjestelmä on hyvä, koska se antaa köyhemmille yhdistyksille mahdollisuuden osallistua kokoukseen. Jos ilmoittautumismaksuja korotetaan, ne joutuisivat jäämään pois. IFALPA:n kustannukset ovat vuosi vuodelta hieman nousseet, johtuen ulkoisten sponsoriin jäämisestä pois. Vuoden 2004 kokous tuli maksamaan IFALPA:lle noin 46 000 GBP koko budjetin ollessa noin 141 000 GBP.

## Muita raha-asioita

Liittymismaksuun päätettiin asettaa katto, koska kiinalaiset ovat liittymässä IFALPA:an. Tähän asti liittymismaksu on ollut vuoden jäsenmaksu, nyt sen määrä on 500 GBP. Jäsenmaksut nousivat ensi vuonna kolme prosenttia, entisen päätöksen mukaan.

Käytiin läpi IFALPA:n laina jäseniltä, eli ns. Investment Bond. Laina maksetaan takaisin kymmenessä vuodessa alkaen 2002, siis vielä seitsemän vuoden ajan. SLL:n osuus lainasta on



tämän vuoden lopussa 1 610 GBP. Koko lainan suuruus on 107 618 GBP.

Budjetissa ei ollut mitään mullistavaa. IFALPA:n kirjanpito on uudistettu. Siitä saa nyt paremmin tietoa taloudellisesta tilasta. Kirjanpito on myös tehty uusien trendien mukaisesti läpinäkyvämmäksi.

“ALPA Japan -Fund” antaa rahaa jäsenille, jotka haluavat koulutuksen onnettomuustutkinnassa. Tähän asti, vuodesta 1997, on koulutettu kaksi henkilöä. Keskusteltiin, kuinka saataisiin tehokkaammin käyttöä rahastosta, sekä siitä, kuinka IFALPA voisi itse käyttää koulutettuja.

IFALPA:n säästöt ovat tuottaneet noin 1 - 1,5 %. Rahat ovat olleet lyhyellä ajalla sidottuna. Nyt säästöt jaetaan niin, että osa on pidemmällä ajalla, ja tuotto vastaavasti nousee.

Jäsenmihin, jotka eivät ole maksaneet vuosimaksuansa, otetaan yhteyttä ja tarkistetaan asia. Monet yhdistykset ovat lakanneet toimimasta ilman että IFALPA on saanut ilmoitusta. Jäsenyhdistyksiä on 99 ja heillä on noin 95 000 jäsentä.

## Lupakirjavakuutus on ulkoistettu

IFALPA:n Loss-of-Licence Scheme (LOL) käytiin läpi. Koko LOL on “ulkoistettu”, kuten meilläkin, ja Global Flying hoitaa käytännön asiat. LOL:in suurin summa on normaalisti 150 000 GBP. Jos haluaa suuremman summan,

joutuu esittämään erillisen lääkärintodistuksen.

Keskusteltiin siitä, voisivatko IFALPA:n PO:t (Principal Officer) olla eläkkeellä olevia lentäjiä. Heillä olisi mahdollisesti enemmän aikaa hoitaa virkaa. Kokouksen mielestä oli kuitenkin parempi, että PO:t ovat aktiivisia lentäjiä. Jos PO jää eläkkeelle, voi hän jatkaa kautensa loppuun. Asia jäi vielä osittain pöydälle.

Hyväksyttiin Pan European Conferencen (PEC) säännöt European Fundista. Paperi koskee sitä, miten kokouskustannuksia suoritetaan.

Seuraava kokous pidetään tammi-kuussa Lontoossa, jolloin lyödään läpi mittava sääntöuudistus. Varsinainen SCAMPI-kokous 2005 pidetään todennäköisesti Ottawassa ensi kesäkuussa. Ennenkuin kokous päätettiin, valittiin vielä Tanskan Peder Tanderup SCAMPI:n varapuheenjohtajaksi.

**K**enneth Hamberg  
SCAMPI-delegaatti



# Suomen Lentäjäliitto – hyvä vai hyödytön? Osa I

*Syksyllä perustettu Suomen Lentäjäliitto (FPA) tulee muuttamaan liikennelentäjien yhdistystoiminnan kokonaiskuvaa Suomessa merkittävästi. Kaksiosainen artikkeli pohdiskelee FPA:n tulevaa roolia ja tulevaisuuden näkymiä.*

Tilanne Suomen ilmailukartalla on parin viime vuoden aikana selkeästi muuttunut. Kun vielä 10 vuotta sitten Suomesta löytyi paria pikkuyritystä lukuun ottamatta käytännössä vain Finnair, tänään lentoyhtiöitä on useampia. Finnair on ja pysynee edelleen suurimpana lentäjien työnantajana, mutta merkittäviksi tekijöiksi ovat nousseet myös Blue1, Air Finland ja Golden Air, FinnCommia ja Aeroa unohtamatta (Aero tosin on hieman hankalampi tapaus). Myös tilauslentoalalta löytyy pari työllistäjää (ainakin Jet Flite ja Airfix).

## Vastapaino kylmälle talouskehitykselle

Nykysuuntauksen mukaan yritykset yrittävät jatkuvasti tuottaa lentoja mahdollisimman halvalla, mikä ei sinänsä ole uutta. Uutta on kuitenkin se, että tänään se tehdään laillisuuden rajoilla. Parempaan tuoton perässä aikatauluja kiristetään ja yhä enemmän tehtäviä siirretään lentäjille. Viranomaismääräyksistä puristetaan kaikki mahdollinen mehu irti ja vähän päälle (mikä ei ole kiellettyä, on siten sallittua -logiikalla), ja yritysten lakimiesarmadat yrittävät sitten peluuttaa eri yhtiöi-

den lentäjiä toisiaan vastaan (esim. NAL, Aero ja FinnComm - ExpressJet sopimusta unohtamatta). Tämä kehitys on vaarallinen. Yksi tapa taistella, pitkällä tähtäimellä, on parantaa eri liittojen välistä yhteistyötä.

15.9.2004 pidetyssä kokouksessa Suomeen perustettiin FPA, Finnish Pilots Association, kattojärjestö suomalaiselle liikennelentäjälle. Samassa kokouksessa uuden järjestön puheenjohtajaksi valittiin Kari Voutilainen, entinen IFALPA-aktiivi ja pitkän linjan finnairilainen. Perustamissopimuksen allekirjoittivat Blue1 Pilots' Association ry, Suomen Liikennelentäjäliitto ry, Suomen Liikennelentäjät ry (JetFlite) ja Suomen Pilottiyhdistys ry (Golden Air). Air Finlandin ja AirFix:n lentäjät ovat vasta perustamassa omia

yhdistyksiään, joten he eivät tässä vaiheessa voineet vielä liittyä Suomen Lentäjäliittoon.

## FPA ja lentoturvallisuus

*Perustamissopimus: "Yhdistys (siis FPA, toim. huom.) seuraa ja edistää ilmailualan yleistä kehitystä, erityisesti lentoturvallisuutta sekä liikennelentäjän ammatillisia edellytyksiä Suomessa ja muualla maailmassa."*

Hiljattain on käyty vilkastakin keskustelua AFIS-kenttien turvallisuuden / turvattuuteen liittyen, sekä valtakunnan lehdissä että sisäisesti. Sisäisesti kantaa on ahkerasti otettu lähinnä siitä, oliko SLL:n viisasta mennä kyseisessä asiassa julkisuuteen. Kummallekin kannalle löytyy hyviä perusteluja. Vaikka lentoturvallisuuteen liittyvien asioiden valvominen kuuluukin liiton tehtäviin, kuuluvat vastaavanlaiset tapaukset tulevaisuudessa ehdottomasti FPA:lle. Tällöin äänessä eivät ole Finnairin "ylipalkatut ja marisevat" lentäjät jotka pelaavat omaan palkkapussiin (oletettu suuren yleisön mielipide), vaan yhtenäisesti kaikki Suomen ammattilentäjät. Välttävimmän leimautumiselta, ja näissä asioissa Suomen Lentäjäliiton sa-



Kari Voutilainen, Pekka Erkama ja Blue1:n Pekka Mustakallio keskustelivat FPA:n Turvatoimikuntatyöstä TTK:n kokouksessa. Kuva: Tomi Tervo

nan tulisi painaa enemmän kuin SLL:n.

## Yhteydet maailmalle

*”Yhdistys mahdollistaa olemassaolollaan liikennelentäjähdistysten tiedonsiirron ja -hankinnan ulkomailla toimivien lentäjähdistysten kanssa, ja samalla saa Suomessa toimivien lentäjien ääntä kootusti kuuluviin kansainvälisissä ilmailufoorumeissa.”*

Kun FPA:n roolista on kirjoitettu (mm. viime lehden pääkirjoituksessa), on eräänä tärkeänä tehtävänä mainittu IFALPA:n ja ECA:n teknisen työn ja sen hedelmien jakaminen kaikkien lentäjäryhmien kesken. Tämä on paitsi tärkeää (eikä pelkästään kustannusten vuoksi), varmasti myös helpoin tapa aloittaa liittojen välinen yhteistyö. Kun näin ollen SLL:n ”monopoli” IFALPA:n ja ECA:n forumeilla on avattu kaikille halukkaille, voi se parhaimmillaan tuoda mukanaan jopa laajemman ja laadukkaamman seurannan kyseisistä

## Turva-asioissa Suomen Lentäjäliiton sanan tulisi painaa enemmän kuin SLL:n.

foorumeista. Tämä ei tarkoita, etteivät- kö eri edustajat tähänkin saakka olisi tehneet kiitettävää työtä maailmalla, päinvastoin, mutta muiden yhtiöiden lentäjien potentiaali näissä asioissa on toistaiseksi ollut täysin hyödyntämät- tä. Tulevaisuuden suunnitelmissa (tai toiveena) on myös valtakunnallinen FPA:n jäsenille jaettava lehti, jossa mm. kyseiset teknisen työn hedelmät olisi sopiva julkaista.

## SLL vetää alussa

Varsinkin Suomen Lentäjäliiton alku- taipaleella saattaa helposti muodostua kuva siitä että SLL joutuu kantamaan raskaimman taakan, tai että FPA:sta tulisi jopa painolasti liitollemme. Asiaa kannattaa kuitenkin tarkastella mones- ta eri suunnasta ja pitkällä tähtäimellä. Alussa työmäärä liitollamme kieltä- mättä hieman lisääntyy.



Blue1 Pilots' Association lähti mukaan Suomen Lentäjäliiton toimintaan alusta alkaen. Kuva: Tomi Tervo

Hyvä esimerkki tästä on Turvatoimikunnan ja FPA:n välinen yhteistyö, joka alussa tulee olemaan melko SLL-vetoista. Pienemmät liitot tuskin pystyvät luomaan TTK:n ta- paista organisaatiota. Ne pystyvät kui- tenkin ajan mittaan tekemään tärkeää työtä ja yhteisen TTK:n tulisikin kattaa kaikkien liittojen yhteiset tarpeet.

Pelissäännöt ovat yhteistyön suhteen vielä osittain luomatta, mutta on kui- tenkin selvää, että suomalainen lento- turvallisuus tulee hyötymään. Tässäkin asiassa on kuitenkin edettävä hitaasti, jotta voidaan varmistua esimerkiksi niinkin tärkeästä asiasta kuin luotta- muksen säilymisestä - sekä lentäjien että yhtiön / työnantajan suhteen. On tärkeää, että työnantajat ymmärtävät ja hyväksyvät tämän turvallisuuden parantamiseen johtavan yhteistyön. Se on siis selkeästi pidettävä erossa TES-neuvotteluista ja politikoinnista. TES-asioita ei myöskään koskaan saa ajaa turvallisuusargumenteilla.

## TES-asiat ja FPA

Palkka- ym. yhtiökohtaisten neuvot- telujen suhteen hyödyn ja haitan raja onkin jo häilyvämpi ja riippuu pitkälti siitä millaiset säännöt FPA itselleen

luo. Allekirjoittanut kannattaa Ruotsin mallia à la SPF (siitä lisää seuraavassa numerossa), missä eri yhtiöiden jaos- tot pitkälti itsenäisesti hoitavat omat neuvottelunsa, ainakin suuremmat. Pienemmille on tarjolla sitten enemmän tukea esimerkiksi neuvottelijan muo- dossa. Säännöt on kuitenkin tehtävä selkeiksi. Muuten olemme nopeasti hiljattain päättyneen bussilakon tilan- teessa, eli suurempia yhtiöitä käyte- tään aseina pienempien taistelussa. Tällaiseen ilmailualalla ei kuitenkaan ole varaa, sen verran herkässä on yh- dyskunnan paheksunta.

Toisaalta pienten yhtiöiden työehtojen parantamisessa on meillä kuitenkin oma lehmämme ojassa. Ellemme tais- tele Suomen markkinoilla toimivien lentäjien työolosuhteiden paranemisen puolesta, ilman TES:iä toimivien yh- tiöiden (esim. halpalento- ja entisen itäblokin yhtiöt) on helpompi vallata markkinaosuus. Verinen kamppailu yhtiöiden välillä saattaa pitkällä tähtä- mellä pakottaa meidätkin halvemmiksi kannattavuuden pelastamiseksi. Vielä ei kuitenkaan ole se aika, ja toistaiseksi TES-asiat eivät kuulu FPA:n agendaan. Kaukana tulevaisuudessa kaikki on kuitenkin mahdollista. Ensin on kui- tenkin tärkeintä luoda hyvät suhteet työnantajiin ja viranomaisiin, ja sen ohessa FPA toimii eräänlaisena laajana TTK:na.

Seuraavassa osassa tutustumme lähemmin SPF:n toimintamalliin ja sen puheenjohtajan Bo Säbbin mietteisiin, sekä Suomen Lentäjäliiton puheenjoh- tajan Kari Voutilaisen visioihin asian tiimoilta.

**T**om Nyström



# Granin kundi johtaa joukkoa Chilessä

*Suomalais-syntyinen Gustaf Strengell valittiin heinäkuussa Chilen pilottiyhdistyksen SPLC:n puheenjohtajaksi. Eikä edessä todellakaan ollut "helppo välivuosi".*

**T**erve, Gustaf, mitä kuuluu?  
Terve, ja kiitos, erittäin hyvää kuuluu. Kiitos mahdollisuudesta esittäytyä lehdessänne.

*Kertoisitko jotain suomalaisista juuristasi. Synnyit Suomessa, eikö?*

Näin on. Synnyin Kauniaisissa Helsingin lähellä. Perheeni muutti Suomesta Etelä-Amerikkaan kun olin vielä lapsi, ja Chile on ollut kotimaani suurimman osan elämästäni.

## Lentäjä Strengell ja yhdistys

*Millainen on ollut lentäjäurasi Chilessä?*

Valmistuttuani Floridalaisesta yliopistotason lentokoulusta 1995 palasin Chileen nimenomaan hakeakseni työpaikkaa Lan Chilestä, joka laajentui siihen aikaan kovaa vauhtia. Aloitin B737-200-perämiehenä vajaan 400 tunnin kokemuksella, joka siihen aikaan oli hyvinkin tavallista. Lennettyäni pääosin kotimaan reittejä kaksi ja puoli vuotta sain transitio-koulutuksen B767:aan ja myöhemmin A340:een jota lensin viime tammikuuhun saakka. Nykyään olen kapteenina A319/320:ssa, jonka reittiverkosto käsittää mutamia Etelä-Amerikan suuria kaupunkeja sekä joitakin kotimaisia kohteita.

*Entä urasi liitto- ja yhdistystoiminnassa?*



Minut valittiin yhdistyksemme SPLC:n puheenjohtajaksi tämän vuoden heinäkuussa ja tämä on itse asiassa ensimmäinen "virkani" yhdistyksessä. Koetan saada koko ajan lisää vauhtia yhdistyksen töihin ja asioihin joita pidämme tärkeimpinä tavoitteinamme lähivuosien aikana.

*Kuinka SPLC:llä menee? Olemme kuulleet, että teillä oli hiljattain erittäin vaikeitakin aikoja.*

Kyllä, olemme todellakin kokeneet aika kovia viime vuosien aikana. Yhtiömme uudelleenjärjestelyjen ja oman yhdistyksemme ristiriitojen vuoksi jäsenmäärämme putosi 400:sta noin 80:een. Työtä täytyy siis tehdä, jotta saamme yhdistyksen samaan kuosiin missä se joskus oli.

*Joko näkyy valoa tunnelin päässä? Pureeko suomalainen sisu?*

Voin ilokseni kertoa että olemme alkaneet taas saada uusia jäseniä, tosin aika hiljalleen. Yhdistyksen johdon

vaihduttua uskomme saavamme luotua uutta imagoa modernina yhdistyksenä jolla on tarjota uusi suunta ja tulevaisuus Chilen uusille nuorille piloteille. No, jos puheenjohtajaksi lähteminen liiton historian vaikeimmassa tilanteessa on osoitus Sisusta, niin toivon että minusta on myös siirtämään sitä samaa nuorille jäsenille, jotta voimme yhdessä vastata tulevaisuuden koviin haasteisiin.

*Mitkä ovat SPLC:n kovimmat haasteet lähitulevaisuudessa?*

Päätavoite on ilman muuta kasvat-  
taa Lan-lentäjien edustusta. Tätä varten, kuten kerroin aiemmin, luomme kokonaan uutta imagoa sekä tarjoamme lentäjille etuja ja palveluja, joita he eivät ilman liittoa saisi. Iso haaste on myös ratkoa vanhat erimielisyydet entisten jäsentemme kanssa ja lähentää heitä uudelleen meihin. Lisäksi yritämme vakuuttaa yhtiömme johtoa siitä, että voimme olla myös etu ja voimavara

sekä toimia jopa liittolaisena yhtiön tulevaisuuden kuvioissa.

## LanChile

*Miltä näyttää yhtiönne taloudellinen tila?*

Yhtiön parhaat talousluvut sitten yksityistämisen 1985 tulivat vuosina 2003 ja 2004, sekä pääoman että kassavarannon osalta. Minusta yhtiömme on tällä hetkellä Etelä-Amerikan mantereen vahvin, ja on kasvuvauhti on jopa maailmanlaajuisesti kovaa luokkaa.

*Onko lentäjien irtisanomisiin jouduttu joskus taloudellisista syistä?*

Kyllä historiassa näitäkin tapauksia löytyy, mutta ei minun aikani. Sen

tä lentokouluista. Sen jälkeen haetaan lentoyhtiöstä perämiehen vakanssia. Sotilaspuolelta tulee yhtiöön koko ajan vähemmän ja vähemmän lentäjiä. Yhtiöön päästyään kaikki saavat vielä yhteisen talon oman peruskoulutuksen ja tietysti simulaattori- ja tyyppikoulutuksen johonkin konetyyppiin. Kouluttajina näillä kurssilla toimivat osittain omat, osittain ulkopuoliset sopimuskouluttajat.

## Elämä Etelä-Amerikassa

*Entä Chile kotimaana? Taidat viihtyä hyvin. Se on ilmeisesti mantereen edistyneimpiä maita? Mitkä ovat sen parhaat puolet?*

**”Jäsenmäärämme putosi viime vuosina 400:sta noin 80:een. Töitä täytyy siis tehdä.”**

sijaan lentäjäkursseja on kyllä silloin tällöin siirretty ja peruutettu, ja sillä koetettu hakea sopivaa lukumäärää.

*Entä aktiviteetit IFALPA:ssa? Onko mahdollista että tulette mukaan?*

Chilessä meillä on kokonaan erillinen yhdistys, johon kuuluvat kaikki kaupallisen alan pilotit, mukaan lukien taksi- ja helikopterilentäjät. Tämä yhdistys on virallinen edustajamme IFALPA:ssa. Itsekin kuulun myös heihin. He hoitavat suurimman osan teknisistä asioista kun taas SLPC:n roolina on hoitaa sopimus- ja ammattiyhdistyspuolen asioita.

*Millaisella laivastolla Lan Chile lentää?*

Konemäärässä taidamme olla suunnilleen samaa kokoluokkaa Finnairin kanssa. Jos lasketaan mukaan regional-yhtiö LanExpress, meillä on yhteensä 20 Boeing 737-200:a, 20 A319/320:a, 16 B767-300:a sekä neljä A340-300:a ja kolme B767-300F:aa.

*Miten lentäjien peruskoulutus on järjestetty Chilessä? Ovatko lentokoulut valtion omistamia vai yksityisiä?*

Suurin osa siviilipiloteista hankkii ansiolentolupakirjansa maan yksityisis-

Kyllä, yleensä ottaen olen oikein onnellinen. Chile on todellakin halutuimpia asuinpaikkoja mitä eteläisestä Amerikasta löytyy. Kuten missä tahansa taloudellisesti kasvavassa ja teknologisesti nopeasti kehittyvässä maassa, on täälläkin hurjasti yrittämisen mahdollisuuksia tarjolla luoville ja lahjakkaille yksilöille, ja se on tietty etu. Chilellä on myös paljon tarjottavaa turismin sektorilla, jota ei ole vielä edes täysin hyödynnetty. Täältä löytyy monipuolinen ilmasto sekä paljon näytäviä maisemia jotka ovat erityisesti eurooppalaisten mieleen.

*Tuleeko mieleen jotain parannettavaa?*

Suurin puute tai ongelma maassa on tällä hetkellä iso kuilu rikkaiden ja köyhien välillä. Vallitsevassa tilanteessa, jossa suurilla yritysillä ja konserneilla ovat paljon valtaa, tuo kuilu tuntuu vain syventyvän. Myös työvoimalainsäädännössä ja työntekijöiden asemassa on paljon parantamista jotta ne saadaan kehittyneiden maiden tasolle. Valitettavasti hallitus on tähän saakka ollut varsin hidas ja tehoton

saamaan aikaan sosiaalisen puolen uudistuksia.

## Siteet Suomeen

*Mikä on suhteesi Suomeen tänä päivänä? Tuletko joskus käymään?*

Minulla on aika vähän kontakteja Suomeen tällä hetkellä, vaikkakin muutamia sukulaisia ja ystäviä Helsingissä ja Turussa. Olen ilmeisesti tulossa Suomeen ensi kesänä. Veljeni asuu Göteborgissa, joten yritän käydä Suomessa ja Ruotsissa yleensä ainakin joka toinen vuosi. Edes muutaman päivän visiitillä.

*Koskenkorva taitaa olla tuttu juttu?*

Tottahan on, mutta sitä ei ilmeisesti saa täältä Chilestä! Ehkäpä te voitte lähettää minulle pullon? Vastineeksi saatte vaikka täkäläisiä loistavia viinejä.

*Haluaisitko sanoa vielä jotain suomalaisille kollegoille? Sana on vapaa.*

Terveiset kaikille teille SLL:läisille. Toivottavasti voimme pitää yhteyksiä yllä. Tulen tekemään paljon työtä edustajienne kanssa OCCC:ssä kaikille yhteisten asioiden tiimoilta. Jos vain tulette käymään Chilessä, ottakaa ihmeessä yhteyttä minuun tai johonkin meistä liiton toimihenkilöistä; voimme varmasti olla avuksi ja antaa hyviä matkavinkkejä. Tai voimme vaikka nauttia oluen taikka kolme – sehän olisikin hauskaa.

**T**omi Tervo  
(haastattelu & käänös)

# Kumppanit katselmuksessa - IBERIA

*Oneworldin latinalaista temperamenttia edustaa Iberia. Yhtiö kuului vuosikymmenet valtion tukiaisilla elävien kastiin, mutta onko meno hispanojen maassa muuttunut?*



Barajas on ollut Iberian kaluston kotikenttä kautta aikojen.

**K**uluvan vuoden aikana yhtiö on noussut eurooppalaisten lentoyhtiöiden vertailussa palkintopallille. Viime vuonna kassan pohjalle jäi € 143.6 miljoonaa ja kolmen viime vuoden tulos oli € 351 miljoonaa riihikuivaa. Viimeaikaisessa liikenneilmailun myllerryksessä tuntuu vaikealta uskoa, että Iberia on itse asiassa ollut jo viimeiset kahdeksan vuotta voitollinen. Saavutusta korostaa se, että yhtiö oli reilu kymmenen vuotta sitten teknisesti ajatellen konkurssissa.

Kannattavuuden parannuttua alkoi myös vanhan valtion yhtiön yksityistäminen, kun vuonna 2000 British

Airways ja American Airlines hankkivat 10 % osuuden Iberiasta. Yhtiö onkin listautunut pörssiin ja Espanjan valtiolla on enää 5,4 %:n omistusosuus.

## Markkinajohtaja omalla alueellaan

Vaikka Iberia onkin maailmanlaajuinen lentoyhtiö, on se valinnut erilaisen strategian reittiensä suhteen kuin monet sen kilpailijat. Yhtiö on päättänyt keskittää voimansa olemassa oleville strategisille markkinoilleen, missä sen rooli on olla markkinajohtaja. Käytännössä se tarkoittaa Euroopan ja Latinalaisen

Amerikan välisiä, Espanjan sisäisiä ja keskipitkiä Euroopan reittejä. Niinpä se lentää Aasiassa vain yhteen kohteeseen. Prosentteissa Latinalaisen Amerikan liikenne (23 kohdetta) edustaa 30-32 %:a liikevaihdosta, Euroopan liikenne (35 kohdetta) 30% ja Espanjan sisäinen (35 kohdetta) 38-40%.

Parin jarrutteluvouden jälkeen yhtiö on lisännyt kuluvan vuoden aikana kapasiteettiaan 8,2 % ja ensi vuonna 11,7 %, josta suurin osa suuntautuu kaukoliikenteeseen. Kasvu linkittyy tietenkin Madrid Barajasin ja Barcelona El Pratn lentokenttien laajentumiseen ja uusiin terminaaleihin (kts. Liikenneentäjä 9/04).

Espanjan kahden suurimman lentokentän laajentuminen tulee myös näkymään koventuneena kilpailuna monella taholla. Halpalentoyhtiöiden esiinmarssi ei ole ollut Iberialle mitään uutta. Jo 80-luvun alussa charter-liikenne hallitsi 80-prosenttisesti Espanjan ja Euroopan välistä liikennettä. Vuonna 1992 Espanjan sisäinen liikenne vapautui, jolloin Iberia sai vastaansa Air European ja Spanairin. Yhtiö on siis joutunut sopeutumaan

1990-luvulla alkanut laivastouudistus on modernisoinut konekaluston erittäin uudenaikaiseksi.





Air Nostrum toimii Iberian kumppanina mm. kotimaan reiteillä.



kilpailuun, johon se yrittää vastata alentamalla yksikkökustannuksia. Sen tavoite on puristaa kustannusero halpalentoyhtiöihin (esim. easyJet) n.10-12 %:iin – nykyään se on 25-30 % korkeampi.

Kustannusjhdissa Iberia hakee mallia halpiksista. Lyhyen ja keskipitkän matkan reiteillä turistiluokasta on poistettu lipun hintaan kuuluvat ruoka, juoma ja lehdet. Vastaavasti liikemiesluokassa tuotetta viilataan parempaan suuntaan.

## Reittien painopiste Latinalaisessa Amerikassa

Iberia Group, johon lukeutuu myös franchise-kumppani Air Nostrum, operoi päivittäin noin 1000 lentoa sataan kohteeseen neljässäkymmenessä maassa. Tällä hetkellä Iberia ja Air Nostrum hallitsevat 57 % Espanjan sisäisestä liikenteestä, joskin trendi on ollut laskeva. Osa laskusta selittyy suunnitelmallisuudella, sillä yhtiö pyrkii siirtämään liikennettä lomareiteistä liikemiesmatkustusta omaaviin reitteihin.

Ehdottomasti tärkein reitti on Madridin ja Barcelonan välinen "Puente Aereo" -ilmasilta. Väliä sahataan vuo-

rokaudessa 44 kertaa suuntaansa, joten viimevuotinen matkustajamäärä kasvoi 2.8 miljoonaan. Nähtäväksi jää mikä vaikutus vuonna 2006 alkavalla kaupunkien välisellä suurnopeusjunalla tulee olemaan.

Latinalaisen Amerikan reitit ovat arvatenkin Iberian selkäranka. Se on markkinajohtaja kyseisillä reiteillä oman 16,3 %:n siivun kakusta. Sitoutumisesta länteen kertoo myös mini-hub Miamissa. Yhtiö syöttää Miamista Väli- ja Etelä-Amerikkaa neljällä A319:llä. Sinänsä toimiva liikeidea on kärsinyt 9/11:n jälkimainingeista. Maahantulovirallisuudet (vaikka kyseessä ovat paljolti transit-matkustajat) ovat hidastuneet huomattavasti ja hankaloittaneet hubin toimivuutta.

## Iberia + BA?

1990-luvun lopulla Iberia käynnisti laajan kaluston modernisointisuunnitelman. Kolmetoista erilaista koneentyyppiä seitsemältä eri valmistajalta on hieman liian kirjavaa jopa isolle lentoyhtiölle. Vuonna 1998 yhtiö tilasi 50 (+26 optiota) kpl A319/320/321:ä korvaamaan Boeing 727:t ja DC-9:t sekä 6 (+5 optiota) A340:ia korvaamaan vastaavasti DC-10:t ja B747:t. Tämän

vuoden keväällä konetyyppien kirjo oli vähentynyt viiteen (MD-87/88, B747-200/300, B757, A319/320/321 ja A340-300/600) ja koneiden lukumäärä kasvanut 151:een.

Iberian tulevaisuus tuntuu olevan vahvasti Oneworldissa. Huhumylly British Airwaysin ja Iberian fuusiosita ei ota laantuakseen, varsinkin kun Euroopan komissio hyväksyi yhtiöiden "joint venturen" Englannin ja Espanjan välisessä liikenteessä. Yhtiöt ovat olleet jo pitkään kytköksissä mm. BA:n 9 %:n omistusosuudella sekä Oneworldin perustajajäsenenä. Yhtiöiden reittipainotukset eivät varsinkaan kaukoliikenteessä ole päällekkäisiä vaan toisiaan täydentäviä. Tosin yhteistyö tuntuu myös toimivan hyvin nykyisellä tasolla, joten ehkei Air France / KLM -tyyppinen fuusio ole edes tarpeellinen. Seuraamme tilannetta mielenkiinnolla peräpohjollassa.

**H**eikki Tolvanen

# Roolit vaihtuivat

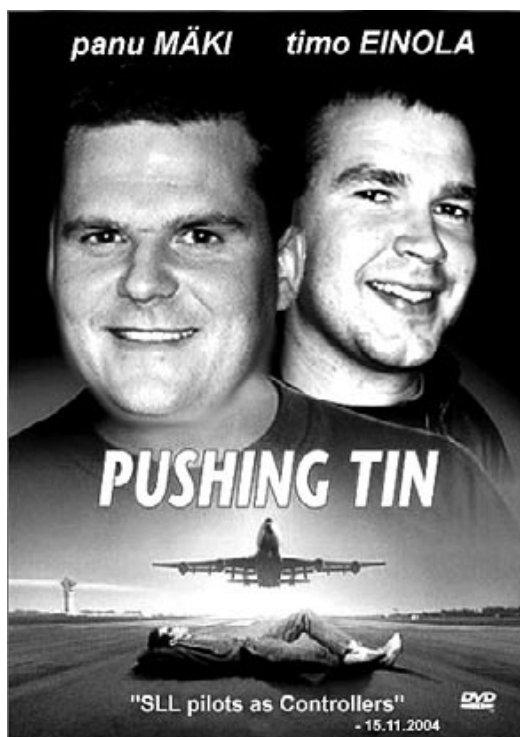
*SLL:n edustajat pääsivät näkemään ja kokemaan, miltä maailma näyttää hel-sinkiläisen lennonjohtajan silmin. Hetkinen tutkaruudulla iltapäiväruuhkassa sai hien otsalle.*

**K**yse oli SLJY:n (Suomen Lennonjohtajien Yhdistys) järjestämästä kutsutilaisuudesta Avia Collegen tiloihin tutustumaan moderneihin lennonjohtajien koulutustiloihin ja simulaattoreihin. Paikalla oli SLJY:n edustajien lisäksi kahdeksan meikäläistä. Muutaman työntäyteisen ja avartavan lennonjohtopelin päälle tarjottiin illallista ja virvokkeita.

## Laadukkaat koulutustilat

Avia College on valtion ylläpitämä lennonjohto-oppilaitos jonka tilat sijaitsevat ILL:n pääkonttorin kupeessa Vantaalla. Tutkalennonjohtajia varten löytyy useita tutkapisteitä joissa rinnakkain istuvat DEP/APP sekä ARR-lennonjohtajat. Kenttä jossa toimitaan, on nimeltään Donlon, joka muistuttaa hämmästyttävän identtisesti Suomen pääkaupungin kenttää sekä ilmatilaltaan että kiitotiekombinaatioltaan. Ilmoittautumispisteetkin ovat yllättävästi samannimisiä.

Donlonin ilmatilan liikenne ei ole satunnaista tietokoneen tuottamaa, vaan koneita ohjaavat viereisessä huoneessa istuvat pseudopilotit. Näillä on myös reaaliaikainen radioyhteys lennonjohtajiin. Pelin käynnistyttyä ruudulle alkaa tasaiseen tahtiin ilmestyä lähtevää ja saapuvaa liikennettä,



Kuvamanipulaatio: Kimmo Koivula / SLJY

ja luureista alkaa kuulua kutsuja kiihtyvään tahtiin.

## Realismi yllätti

Koulun "kruunu" on toisessa kerroksessa sijaitseva TWR-simulaattori, jonka pääsimme myös näkemään ja kokemaan. Torni muistuttaa sisätiloiltaan Helsinki-Vantaan tornia ja 360 asteen valkokangas ympärillä esittää hämmästyttävän yksityiskohtaisen kuvan EFHK:n kenttäalueesta sekä ympäristöstä. Rullaustiet, rakennukset ja maastoesteet ovat kaikki omilla paikoillaan. Lähtevät, laskevat ja rullaavat koneet ovat maalauksia myöden todellisen näköisiä. Kuten tutkalakin, oppilaat johtavat liikennettä - ground ja TWR kumpikin omaa tonttiaan. TWR- sekä tutkasimulaattorit on periaatteessa mahdollista kytkeä myös yhteen ja samaan



"Kun mä noi tosta porrastan..." Lennonjohtoapulainen Pasi Koskenranta miettii tutkamies Pellisen aivoituksia. Kuva: Tomi Tervo

”pelein” jolloin sama liikenne näkyy ja kuuluu kummassakin samanaikaisesti ja kaikki lennonjohdon työpisteet ovat mukana pelissä. Tätä ei kuitenkaan ole Avia Collegessa vielä toteutettu käytännössä.

## Luontaisia lahjakkuuksia - ja lahjattomuuksia

Tutkalle istahtivat kaikki vuorollaan. Ensiksi tullessa olivat luottamusmies Pellinen (DEP/APP) ja pj Mäki (ARR). Pöytä ladattiin täyteen saapuvien ja lähtevien koneiden liuskoja ja hetken kuluttua alkoi tapahtua. Luottamusmiehen kapteenimaisen määrätietoinen ja tiukka äänensävy vaikutti alusta alkaen varsin vakuuttavalla. Nurinoita jaksolla ei esiintynyt. Arrival-puolen homma vaikutti kokeilijan silmin hieman helpommalta - valmiiksi järjestetyt pisteet jonoon ja ILS:iin. Tosin tornille vaihto tahtoi usein jäädä pariin mailiin. Tekipä joku ylösvedonkin kun laskulupa jäi puuttamaan. Pseudopilottien mielikuvitukselle on nostettava hattua kun he järjestivät tarvittaessa hieman lisävirikettä. ”Radar, we are short of fuel.” ”Radar, we have control problems – we can only make left turns!” Einolan Timpan ongelmat olivat kaikesta huolimatta toisenlaisia kuin kaikilla muilla: ”Hei, tästä pöydästä loppui liuskat!”

Kiitokset SLJY:lle tapahtuman järjestämisestä. Kokemus oli mielenkiintoinen ja avartava. Lentäjien ja lennonjohtajien yhteistyön ja keskinäisten kontaktien lisääminen on aina tervetullutta. Toisen puolen ymmärtäminen ei koskaan ole ainakaan haitaksi, ja yhteisissä tilaisuuksissa mielessä kaiheravia kysymyksiä on mahdollista esittää ja yhdessä ratkoa. Samalla pelikentällä kuitenkin painitaan, päivittäin.

**T**omi Tervo

# Tervetuloa tittelivapaalle vyöhykkeelle!



Suhdanteet heittelevät, loman tarve on vakio. Ota sinäkin suunta pohjoiseen, kiidä kohti kimaltelevia hankia. Lappiin on hyvä poiketa, ihastua, palata ja rakastua. Jokainen kahdeksasta Lapland Hotels -kohteesta on erilainen ja persoonallinen. Totea se itse.

## Annamme sinulle hyvän syyn: saat normaalihintaisista huoneista -20% alennuksen.

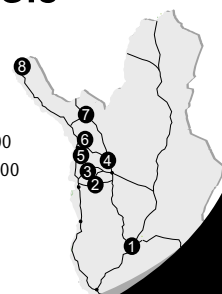
Tule vaikka vain muutamaksi päiväksi. Tunne pakkasen poskipäissä ja huuru silmäripsissä, sulata ne rinnekahvilan lämmössä. Hörppää kuumaa juomaa, anna sen lämmittää päästä varpaisiin. Istahda sitten nauttimaan tuhdist pihvistä. Venytä päivää ikuisuuksiin aurinkoterassilla. Tutustu uusiin ihmisiin. Ihaile horisonttia tunturin laella. Näe tykkylumen paino puissa, erota kaamoksen siniset hetket. Nauti saunan lämmöstä.

Lappi tekee tehtävänsä, joka kerta ja kaikkina vuodenaikoina. Varaa heti, huoneita rajoitetusti. Tervetuloa vieraaksemme, tervetuloa aitoon Lappiin!

 **Lapland Hotels**

Varaukset suoraan hotelleihin:

- 1 Sky Ounasvaara, Rovaniemi, p. 016-335 3311
- 2 Ylläskallio, Ylläs, Äkäslompola, p. 016-552 000
- 3 Äkäshotelli, Ylläs, Äkäslompola, p. 016-553 000
- 4 Sirkantähti, Levi, p. 016-640 100
- 5 Olos, Muonio, p. 016-536 111
- 6 Pallas, Pallastunturi, Muonio, p. 016-532 441
- 7 Hetta, Enontekiö, p. 016-521 361
- 8 Kilpis, Kilpisjärvi, p. 016-537 761



# Aaltopellistä automatiikkaan



## Boeing 757-200

Kuva: Lassi Tolvanen

**90**-luvun puoleen väliin asti hyvin palvelleet A300:t alkoivat väijäämättä vanheta eikä niiden range enää täyttänyt Finnairin lomaliikenteen tulevaisuuden tarpeita. Tarjolla olevasta kalustosta haarukoitui sangen nopeasti Länsirannikon (ei kuitenkaan Porin) helmi, Boeing 757.

### Historia Finnairilla

Bojoon päädyttiin lomaliikenneosaston esityksen ja laivastotyöryhmän laajan selvitystyön perusteella, jonka jälkeen sertifiointiryhmä päästettiin irti. Tarkoituksena oli varustaa tehtaasta peruskone vastaamaan sen hetken ja tulevaisuuden vaatimuksia sekä tiukentuvia operointimääräyksiä (RVSM, MNPS, ETOPS, FANS, PRNP jne.). Yksi tärkeä suunnittelukriteeri oli koneyksilöiden samankaltaisuus ja yhteneväisyys maailmalla liikkuvaan kalustoon. Sen tarkoitus oli, ja on, mahdollistaa koneiden dry-leasaus ja vastaavasti lisäkaluston

hankkiminen tarpeen vaatiessa. Niinpä Bojon varustus oli jenkkejä lainatakseni (ja ryhmäpäällikkö Ortamalaa) ”state of the art”, eli se mahdollisti operoinnin niin Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan kuin Kauko-Aasiaankin asti.

Bojot päätettiin hankkia leasingjärjestelyiden kautta aluksi kahdeksaksi vuodeksi ja kunnian sai ILFC (International Lease Finance Corporation). Ensimmäiset kaksi konetta (OH-LBO ja -LBR) saapuivat lokakuussa 1997, -LBS maaliskuussa 1998 ja neljäs, eli -LBT, kaksi kuukautta myöhemmin.

ViisSeiskat saivat siipiensä alle Pratt & Whitney PW2040-moottorit, vaikka Rolls Roycen myllyt olivat maailmalla yleisemmät. P&W:n 6% pienempi polttoaineen kulutus ja pitkä yhteistyömme moottorivalmistajan kanssa mm. ysiensä ja kasikympyppisten kanssa oli varmaan omiaan kallistamaan va’an rapakon taakse. Valinta onnistui moottorin luotettavuuden ja taloudellisuuden vuoksi.

Hyvin käyntiin lähtenyt operointi sai ruokahalun kasvamaan syödessä ja huhtikuussa 1999 Bojo-laivasto täydentyi -LBU:lla. Kaukolomaliikenteen kasvun kautta tuli tarpeelliseksi hankkia kaksi sisarusta lisää, ja -LBV sekä -LBX liittyivät koneperheeseen vuonna 2002.

Laivastoa on pystytty myymään tehokkaasti ympäri vuoden, josta kielii maailman korkein käyttötuntimäärä vuodessa. Konetyyppi on osoittautunut Finnairille erittäin onnistuneeksi valinnaksi operoidessaan taivaan ja maan välillä, Thaimaan ja Brasilian välillä...

### B757 – lyhyt oppimäärä

Boeing 757-projekti käynnistyi jo vuonna 1978, jolloin Boeing halusi kehittää seuraajan suosituille 727-tyypille. Alkuperäisen suunnitelman mukaan koneen piti olla mm. ohjaamoltaan samankaltainen 727:n kanssa, mutta Seattlen insinöörit päätyivät ehdotta-

maan täysin omanlaistaan konstruktiota. Aluksi tarjolla oli kaksi mallia: 757-100 ja 757-200, mutta vain jälkimmäinen malli sai tilauksia ja satasarjalainen haudattiin kaikessa hiljaisuudessa.

Sangen pian piirustuspöydälle löysi tiensä myös ViisSeiskan isovehi, Boeing 767, joka pääsikin lopulta muutamaa kuukautta aiemmin taivaalle kuin pikkusisarensa, jonka ensi kosketus taivaan sineen tapahtui 19. helmikuuta 1982. FAA antoi koneelle sertifikaatin saman vuoden joulukuussa 1380 lentotunnin ja kymmenen kuukauden testaamisen jälkeen.

Ensimmäinen lentoyhtiökäyttöön luovutettu yksilö suuntasi Eastern Airlinesille 22.12.-82, sertifiointia seuraavana päivänä. British Airways oli vastaavasti ensimmäinen ViisSeiskan käyttäjä rapakon tällä puolella aloittaessaan operoinnin konetyypillä helmikuussa 1983.

Yksi konetyypin merkkipaaluja oli ETOPS-sertifioinnin myöntäminen. Vuonna 1986 FAA totesi Rollsin fööneillä käyvän koneen kelpoiseksi 120 minuutin ETOPS:iin ja neljä vuotta myöhemmin heltisi jo 180 minuutin ETOPS. Pratt & Whitneyn puhaltimet saivat vastaavat sertifikaatit pari-kol-



Kuva: Peter Fagerström



Katse kohti auringonlaskua. Pitkät taipaleet yötä vasten ovat tuttuja 757-miehistöille. Kuva: Peter Fagerström

me vuotta englantilaista kilpailijaansa myöhemmin.

Vuonna 1996, konetyypin suosion harjalla, Boeing teki päätöksen tarjota markkinoille pidennetty malli: B757-300. Ohjaamo viilattiin lasiseksi ja putkea jatkettiin seitsemällä metrillä, jonka avulla matkustajakapasiteetti kasvoi 20 % ja rahtikapasiteetti 50 %. Konetyypin ensilento tapahtui 1998 ja ensitilaaaja Condor sai 54 metrisen "hukkapatkensa" seuraavana vuonna. Jatko-osasta ei kuitenkaan muodostunut "box office-hittii" ja sen tuotanto tyrehtyi pian.

Mielenkiintoisena anekdoottina kerrottakoon, että Finnair oli 2000-luvun taitteessa hyvin lähellä 300-sarjalaisen vuokraamista. Condorin kanssa neuvoteltu sopimus olisi tuonut lomalennoille lisäkapasiteettia massaturismikohteisiin. Miehistöjen koulutus oli jo

käynnissä, mutta diili raukesi 9/11 seurauksen kriisin vuoksi.

Boeing 757:sta muodostui eittämättä menestystarina. Viimeinen yksilö (Shanghai Airlines) rullasi Rentonin tehtaalta 28. lokakuuta 2004, jolloin konetyyppejä oli valmistettu 1050 kappaletta 22 vuoden aikana. ViisSeiskan suorituskyky ja käyttäjäystävällinen suunnittelu pitää koneen kilpailukyisenä vielä pitkään uusien tyyppien rinnalla. (tekstin ylisanoja sisältävä sisältö saattaa heijastaa kirjoittajan juuri käymää tyyppikurssia - toim. huom.)

**H**eikki Tolvanen



	Ohjaamo- ja matkustamopaikat	Moottorit	Kärkiväli	Pituus	Max t/o paino	Max nopeus	Kantama
Boeing 757-200	2+5-7 227	2 x Pratt & Whitney PW2040	38.05 m	47.32 m	115,892 kg	936 km/h	6600 km

## Vuoden viimeiset ruokajutut

*Ruokavuosi alkaa lähestyä loppuaan. Valitettavasti en voi kehua loppukirin onnistumisella. Pari viimeistä kuukautta ovat olleet rehellisesti sanottuna jopa minusta masentavia niin ruokien kuin palvelujen toimintojen suhteen.*

**T**oivoisin voivani tehdä uuden vuoden lupauksen ja luvata asiaan parannusta. Mutta katteettomia lupauksia en halua tehdä, varsinkin kun en itse pääse vaikuttamaan suoraan asioihin. Mutta lupaan edelleen yrittää parhaani ja toimia äänitorvenanne ruoka-asioissa.

### Kadonneet ruokavalinnat

Marras- ja joulukuun ruokalistoilta oli kateissa monta ruokailuvalintaa. Syynä ongelmaan oli crewwebin muistikapasiteetin rajallisuus. Kaikki pairingit eivät yksinkertaisesti mahtuneet mukaan. Saamani tiedotteen mukaan muistiasian pitäisi olla nyt kunnossa. Mikäli ongelma kuitenkin edelleen toistuu tulevien kuukausien aikana tai jos listoiltanne katoaa tekemiänne ruokailuvalintoja, älkää muuttako heti mitään, vaan ottakaa yhteys crew help deskiin joko käymällä paikan päällä, soittamalla (auki virka-aikaan) tai mailaamalla crew.help@finnair.com. Kertokaa ongelmanne heille: he tarvitsevat "todistusaineistoa" siitä, että ongelma on edelleen olemassa. Crew help laittaa tiedon ongelmasta eteenpäin oikeaan osoitteeseen.

### Puuttuvat ateriat erityisesti paluuchartereilla

Paluulentojen miehistöruokien kanssa jatkuvat tutut ongelmat. Olen ties kuinka monetta kertaa vaatinut tilanteeseen korjausta. Catering on ollut yhteydessä kohteisiin, joissa tietysti luvataan parantaa tapoja. Koska ongelma ei tunnu

korjaantuvan, pyytäkää cabinhenkilöstöä tarkistamaan (niin ex-Helsinki kuin ex-kohde), että miehistölle on riittävästi ruokia. Joskus paluuruokia saattaa olla samassa kaapissa menoruokien kanssa. Asian pitäisi kuulua heille, mutta ehkä pieni tiedustelu ei olisi pahitteeksi. Ja jos ruokia ei ole, tulee kääntyä paikallisen cateringin puoleen. Nälkäisenä ei pidä lentää.

### Sitä sun tätä

Olen saanut jonkin verran palautetta siitä, että esillä oleva ruokalista ei täsmää sen kanssa, mitä sinä päivänä itse asiassa syödään. Kyselyistä huolimatta en vielä(kään) ole saanut vastausta tähän. Jatketaan pommittamista.

Joillekin yli 5 h:n työpäiville ei ole tullut lämmintä ateriaa, vaikka sen perusohjeiden mukaan pitäisi kuulua meille. Yksi esimerkki oli yöpyvä TLL, jossa oltiin välillä hotellissa. Eli aamiaisella kattaa tämän lämpimän. Sitä vastoin muutama muu ATR-pairing on vielä tutkiskelun alla.

Salaattimäärät ovat olleet hetkittäin varsin surkeat: valkoinen katelautanen on paistanut häikäisevästi silmiin. Siitäkin olen laittanut reklamaatioita cateringin suuntaan. Ilmeisesti lämpimät annokset ovat vastapainoksi - pienen metelin jälkeen - saavuttaneet lähes annoskaukalon reunan.

Ketsuppia pitäisi olla joka lennolla jokunen pussi. Jos sattuu makaronilaa-tikkopäivä, oletan, että nopeat syövät hitaat ja ketsupit.

Vielä hieman kylmistä aterioista. Kylmä ateria määräytyy matkustaja-



Kylmän annoksen sisältö määräytyy samanlaisen matkustaja-annoksen mukaan. Kuva: Tomi Tervo

aterian mukaan, koska miehistöillä menekki on niin pieni, ettei meille niitä erikseen tehdä. Siksi vastaan voi joskus tulla sämpylä (tosin välissä on levitetä). Jos asian haluaa etukäteen varmistaa, kannattaa vilkaista emäntien CIS:iä esim. Skandinavian lentojen kohdalta. Sieltä pitäisi löytyä päivän kylmä annos.

Haluaisin näin vuoden lopuksi kiittää kaikkia niistä rakentavista kommentteista ja ehdotuksista, joita vuoden mittaan olen saanut erilaisten kanavien kautta. Toivon myös meille kaikille helpompaa ja herkullisempaa ruokavuotta 2005.

**C**amilla Sommar-Rale  
ruokavaltuutettu



# SLL:n jäsenille etuja Lapland Hotels –ketjun vieraana

*Lapland Hotels toivottaa Finnairin lentäjät hyvin ansaitulle lomalle Lappiin. SLL ry:n jäsenet saavat 20 prosentin alennuksen normaalihintaisista hotellihuoneista kaikissa Lapland Hotels –ketjun kohteissa. Alennus on voimassa koko vuoden 2005.*

Tasosta ja hyvästä palvelustaan tunnettu Lapland Hotels tarjoaa erilaisia vaihtoehtoja lomaan Lapin suosituimmista keskuksista Rovaniemellä, Ylläksellä, Levillä, Oloksella, Pallaksella, Hetassa ja Kilpisjärvellä. Kahdeksan hotellin väki toivottaa lentohenkilökunnan nyt erikoishinnoin pitkään odotetulle karkumatkalle kauaksi arjesta – idyllisiin hetkiin, jotka vieraamme muistavat vielä kiikkustuolissakin. Edun voi käyttää esimerkiksi Oloksen uusissa huipputaso hotellihuoneissa, jotka valmistuvat tunturin juurelle lasisen kotaravintolan viereen. Huippuväestöön kuuluu muun muassa yli 40 neliötä tilaa, hietavalmiilla kiukaalla varustettu sauna, stereot ja poreamme. Vauhdin hurmaa hakeville suosittelemme Levillä juuri valmistuneita, saunallisia Lapland Hotels Sirkantähden Levistar-huoneistoja, joissa nautiskellaan elämästä aivan sykkivän tunturin ytimessä. Yöeläjät viihtyvät Ylläksen iltaelämän keskuksena tunnetussa Lapland Hotels Äkäshotellissa, jossa voi poiketa kätevästi nyt myös Davidin kuntosalille rinnepäivän päätteeksi. Helmikuussa 2005 Äkäshotellin yhteyteen avattavassa Feelgood-keskuksessa asiakkaita hemmotellaan paitsi hieronnalla,

myös Lapin ainoassa turvesaunassa ja muilla perinteisillä lappilaisilla hoitomuodoilla. Samalla kannattaa testata hieronnan lisäksi Feelgood-erikoisuudet: raparperikääreet, maahisen maanittelutaidot ja hoidot kylmillä ja kuumilla kivillä. Perheiden makuun on rennon lappilainen hotelli Ylläskaltio. Kaikki on katettu valmiiksi ravintoloita myöten. Lapland Hotels -ravintoloissa suhde ruokaan on yhtä intohimoinen kuin kaikilla kulinaristeilla. Meillä uskotaan, että ruoka yhdistää ihmisiä arjessa ja juhlassa. Siksi keittiömestariimme, kokkimme ja tarjoilijamme ovat varsin kunnianhimoista väkeä ja ravintolat kääntynsä ansainneet. Tule, istahda, pistä aistisi töihin ja toteaa se itse. Chaine des Rotisseurs -ravintoloina on palkittu lappilaisen ruokakulttuurin uudistajat Sky Ounasvaara ja Hehku Levin Sirkantähdessä, joiden molempien viinilistoilta saa myös palkittuja huippuviinejä.

Majoitusvaraus tulee tehdä aina suoraan ko. hotelliin. Hotelliin saavuttaessa henkilöllisyys tulee todistaa lentoyhtiön ID-kortilla. Majoitusvaihtoehdot, huonevaraukset, ruoka- ja viinilistat sekä yhteystietomme löytyvät samasta osoitteesta: [www.laplandhotels.com](http://www.laplandhotels.com)

## Hotellien yhteystiedot:

Olos  
FIN-99300 Muonio  
Tel. +358(0)16 536 111  
[olos@laplandhotels.com](mailto:olos@laplandhotels.com)

Sky Ounasvaara  
FIN-96400 Rovaniemi  
Tel. +358(0)16 335 3311  
[skyhotel@laplandhotels.com](mailto:skyhotel@laplandhotels.com)

Pallas  
FIN-99330 Pallastunturi  
Tel. +358(0)16 532 441  
[pallas@laplandhotels.com](mailto:pallas@laplandhotels.com)

Ylläskaltio  
FIN-95970 Äkäslompola  
Tel. +358(0) 16 552 000  
[yllaskaltio@laplandhotels.com](mailto:yllaskaltio@laplandhotels.com)

Hetta  
FIN-99400 Enontekiö  
Tel. +358(0) 16 521 361  
[hetta@laplandhotels.com](mailto:hetta@laplandhotels.com)

Äkäshotelli  
FIN-95970 Äkäslompola  
Tel. +358(0) 16 553 000  
[akashotel@laplandhotels.com](mailto:akashotel@laplandhotels.com)

Kilpis  
FIN-99490 Kilpisjärvi  
Tel. +358(0) 16 537 761  
[kilpis@laplandhotels.com](mailto:kilpis@laplandhotels.com)

Sirkantähti  
FIN-99130 Sirkka  
Tel. +358(0) 16 640 100  
[sirkantahti@laplandhotels.com](mailto:sirkantahti@laplandhotels.com)

# UUSI CHRYSLER SEBRING 2.4 AUTOMAATTI 2005

Uusi tehokkaampi 2.4-litran moottori,  
uusi täydellinen varustetaso!



**Ovh 29.800 €**

+toim.kulut 540 €  
Yhteensä 30.340 €

Vakiovarustelu: ■ Ilmastointilaitteisto ■ Automaattivaihteisto ■ Vakionopeussäädin ■ Luistonestojärjestelmä  
■ Lämmitettävät sähköpeilit ■ Isot turvatyynyt ja turvaverhot ■ ABS-plus-jarrut EBD-säätimellä ■ Sähkösäätöinen  
kuljettajan istuin ■ Sähkölasinostimet turvakykimellä ■ Automaattisesti himmentyvä taustapeili ■ Turvapalkit ovissa  
ja 8km/h turvapuskurit ■ Kauko-ohjattu ohjelmoitava keskuslukitus ■ Takaistuimen 60/40 monikäyttömahdollisuus  
■ Ajovalojen sammutusviive ja ajovalopesimet ■ Isofix-kiinnitykset lastenistuimille takaistuimella ■ Audiojärjestelmä  
6 kaiuttimella ja sähköantennilla ■ Valaistut meikkipelit, sävylasit, valkopohjamittaristo... Luxuspaketti vain 1.180 €  
■ \*Nahkaverhoilu ■ \*Audiosäätimet ohjauspyörässä ■ \*16" Chrysler-kevytmetallivanteet ■ \*Nahkainen ohjauspyörä ja  
vaihteenvalitsin ■ Takuu 2 vuotta ilman km-rajoitusta ■ Chrysler Privilege Service -tiepalvelu 2 vuotta...



**AUTOKESKUS**

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

**Helsinki** Konala  
Ristipellontie 1-9  
Chrysler 020 506 5172

**Helsinki** Herttoniemi  
Mekaanikonkatu 16  
Chrysler 020 506 5122

**Espoo** Olari  
Haltiaanniitty 4  
Chrysler 020 506 5131

**Vantaa** Tikkurila  
Aamuruskontie 6  
Chrysler 020 506 5702

**Hämeenlinna**  
Uhrikivenkatu 11  
Automyynti 020 506 5180

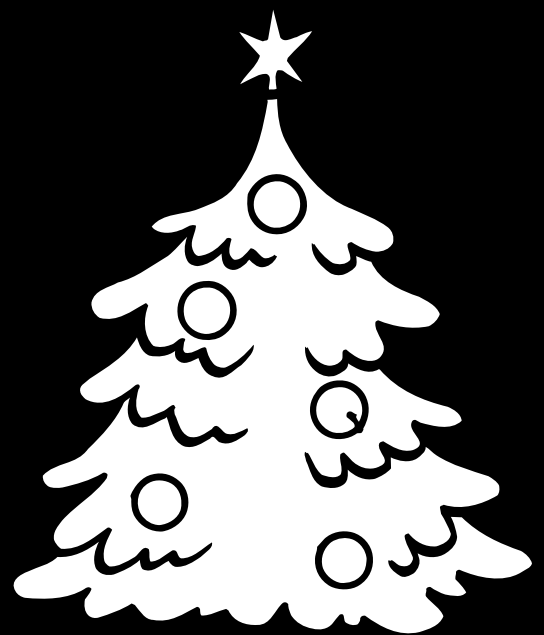
**Tampere**  
Hatanpään valtatie 46  
Uudet autot 020 506 5140

**Raisio**  
Haunistentie 15  
Uudet autot 020 506 5810

**Automyynti**  
ma-pe 8-18, la 10-15

[www.laakkonen.fi](http://www.laakkonen.fi)

**Yhteistyöstä kiittäen  
toivotamme  
Hyvää Joulua  
ja Menestystä  
Vuodelle 2005!**



**Laakkonen Espoo**  
Veljekset Laakkonen Oy  
Luomannotko 7, 02200 ESPOO  
puh. (09) 5407 4500  
[www.laakkonen.fi](http://www.laakkonen.fi)

**Laakkonen Helsinki**  
Veljekset Laakkonen Oy  
Mekaanikonkatu 9, 00880 HELSINKI  
puh. (09) 5407 4700  
[www.laakkonen.fi](http://www.laakkonen.fi)

**Laakkonen Konala**  
Veljekset Laakkonen Oy  
Päiväläisentie 1-6, 00390 HELSINKI  
puh. (09) 540 740  
[www.laakkonen.fi](http://www.laakkonen.fi)