

ILMAILUALAN UNIONI IAU:N JÄSENLEHTI

Unioni

18.6.2010

NRO 3



Rakkauden
kesä



- 2 Pääkirjoitus
- 4 Maailma, joka ei koskaan nuku
- 6 Vakava vaaratilanne Helsinki-Vantaan lentoasemalla
- 7 Työterveyshuollon ennalta ehkäisevää toimintaa vahvistetaan
- 8 Vuorotyö vaikuttaa sydämen terveyteen
- 8 Kemikaalihaitat kuriin järjellä ja suunnittelulla
- 9 Finnairin työterveyshuolto torjuu diabetesriskiä
- 10 ISS Aviationin kulunut vuosi toimitusjohtaja Jyri Ketolan silmin
- 10 Lyhyt kääntö
- 12 Mikkelin kesäpäivät

Takasivulle ja Tallinnaan.



Pekka Kainulainen

- 14 Lentokonemekaanikkojen patruuna Barck
- 16 Hyvästä työkaveruudesta lisää työvuosia ja ilmaiseksi
- 17 Työsuojelukausi vaihtui
- 18 Vanhojapoikia viiksekkäitä
- 22 Jäsenkortti mukaan matkalle
- 23 Kolumni
- 24 Kilpailu ilman palkintojenjakoa
- 26 FC 012 ei peruuttele
- 29 Kynsinhampain
- 30 Vuorolisiin korotus 1.6. alkaen
- 30 Terveenä työttömyydestä
- 30 Kuvakulma
- 31 Pellen päiväkirja
- 32 Kesäpäiville Tallinnaan

KANSIKUVA:

Marc Chagallin rakastavaiset lentoaseman yllä. Sanna Kallio puri hammasta ja maalasi. J-M Koskinen leijui.

Unioni

Levikki 4400
14. Vuosikerta

Julkaisija
Ilmailualan Unioni IAU ry

ISSN
1795-2840 (Painettu)
1795-343X (Verkkoalehti)

Päätoimittaja
Juha-Matti Koskinen
Puh. 040 766 9040
juha-matti.koskinen@iau.fi

Toimitussihteeri
Pekka Kainulainen
Puh. 040 528 8166
pekka.kainulainen@iau.fi

Toimituskunta
Markus Berg
Arto Kujala
Ari Miettinen
Vesa Suni
Tommi Toivola

Kirjeenvaihtajat
Pekka Hintikka
Erkki Luoto
Tuomo Oksanen
Sari Virta

Toimitus
John Stenbergin ranta 6
PL 337
00531 HELSINKI
Fax. (09) 47857 250

Osoitteenmuutokset
Liiton jäsenistön osoitteenmuutokset päivittyvät automaattisesti postiin/väestörekisteriin tehdyn ilmoituksen perusteella. Muut osoitteenmuutokset voi toimittaa mieluiten sähköpostitse osoitteeseen iau@iau.fi.

Ilmestyminen
Lehti ilmestyy v. 2010 kuusi kertaa.
Ilmestymisaikataulu sivulla 30.

Aineisto
Toimitus ei vastaa pyytämättä lähetyksistä aineistoista eikä palauta niitä.

Ulkoasu
Sign Design Oy/Sanna Kallio

Paino
Sälekarin Kirjapaino Oy
Somero



Peace, man

Juhannuslehtemme hyvin väljä teema – Rakkauden kesä 2010, syntyi viime talven ollessa, monessakin mielessä, synkimmillään. Idean varsinaisesta isästä ei ole tarkkaa tietoa, mutta Barona Handling Oy:n pääluottamusmiestä **Pekka Kähköstä** epäillään vankoin, osin raskauttavin aihetodistein. Tarkoituksemme on edes hiukan hälventää julkisuudessa ay-liikkeeseen, joskus suoraan Ilmailualan Unioniinkin, liitettyä ahdasmielisyyden ja ilottomuuden leimaa. Sekä irrotella hetken kepein lomamielin. Asialliset hommat hoidetaan, mutta muuten ollaan kuin Ellun kanat.

Asiallisten hommien listalla ensimmäisenä on kuljetusliittojen selvitystyö uuden, yhden kokonaisuuden perustamiseksi. Hallintojen asettamat neljä työryhmää ovat työskennelleet koko kevään. Ne ovat tutkineet edunvalvonnan ja sopimuspolitiikan linjauksia, sekä järjestötyöhön ja jäsenpalveluihin liittyviä kysymyksiä. Lisäksi on puntaroitu työttömyysturvan järjestämistä tulevaisuudessa ja taloutta. Hanketta johtava projektihallitus kokoontui kesäkuun alussa vastaanottamaan pienryhmien laatimat väliraportit aiheista. Tointa on tarkoitus jatkaa syksyllä, jo voimassa olevien ryhmien lisäksi, keskittymällä perusteilla olevan yhdistyksen sääntöihin ja henkilöstöasioihin. Nyt tehdyn pohjatyön, olemassa olevan kartoituksen jälkeen uuteen siirryttäessä, on luontevaa ja tärkeää tuoda hanke myös entistä lähemmäs liiton aktiiveja ja rivijäsenistöä. Mukana olevat liitot pärjäävät nykyiselläänkin, tavoite uudesta liitosta on perusteltu vain siinä tapauksessa, että se entisestään tiivistää edunvalvontaamme. Ja sen asian lopulta päättävät jäsenet. Tällä hetkellä kaavailtu aikataulu näyttää siltä, että lopullisia päätöksiä tehdään kenties vuosien 2013–2014 aikana.

Asiallisten hommien listalla toisena on alkusyksyllä alkavat TES-neuvottelut. Edustajiston kevätkokous linjasi vastuun esitysten tekemisestä ja päätäntävällän neuvottelutuloksen hyväksymisestä entistä selkeämmin ammattiosastoille. Päätös ei ollut epäluottamuslause IAU:n hallitukselle, vaan pikemminkin viesti siitä, että työ- ja palkkaehdoista sopiminen on yhteinen ponnistus. Liitto on sääntöjemme mukaan sen ammattiosastot.

Epäasiallisten hommien listalla on ensimmäisenä ja viimeisenä suositus muistaa juhlistaa rakkauden kesää 2010. Ja vaikka ette olisikaan matkalla San Franciscoon. Laittakaa silti kukka hiuksiinne.

Peace, man. Peace and love.

JM KOSKINEN

”

*Jos ottaa kesäparran,
-kissan tai -lesken,
sitä pitää myös
muistaa hoitaa.*

Maailma, joka ei koskaan nuku

Helsinki-Vantaan lentoasema on auki vuoden jokaisena päivänä kaikkina vuorokauden aikoina.

Työajasta, joka sijoittuu yöaikaan (23–07) on sovittu muun muassa seuraavaa. Neuvomme sekä jäseniämme että työnantajia perehtymään tarkemmin työehtosopimukseemme. Esimerkit ovat vain otteita.

TES 20.§ Kolmivuorotyö

Säännöllinen työaika on päivävuorossa 07.00–15.00, iltavuorossa 15.00–23.00 ja yövuorossa 23.00–07.00. Keskeytymättömässä kolmivuorotyössä noudatetaan työvuorojärjestelmää, joka on sovittu paikallisesti työnantajan ja eri työntekijäryhmien välillä.

Tämä työaikamuoto on käytössä vain tekniikan alueella.

Maapalveluissa sisältäen cateringin ja rahdin, noudatetaan valtaosin seuraavia pukustaaveja.

TES 28.§ Jaksotyö

Säännöllinen työaika jaksotyössä on enintään 111 tuntia kolmen viikon pituisena ajanjaksona. Jakson pituudessa on huomioitu aikaisempi työajan lyhentämissopimus.

Loppiainen, kun se on muuna arkipäivänä kuin lauantaina, ja helatorstai lyhentävät asianomaista jaksoa kahdeksalla tunnilla. Muiden arkipyhien ja arkipyhäviikkojen lauantaiden sekä joul- ja juhannusaattojen työaika lyhentävä vaikutus on otettu huomioon jakson säännöllisen työajan pituudessa.

Aikataulukausittain laaditaan ohjeellinen henkilöstön käytön suunnitelma.

Työvuoroluettelo pannaan nähtävile vähintään kaksi viikkoa ennen ensimmäisen työvuoron alkua.

Työvuoroluettelossa olevan työvuoron tuntimäärä järjestetään vähintään kuuden tunnin ja enintään 14 tunnin pituiseksi yhtenäiseksi jaksoksi.

Liikenne rakenteesta johtuen voidaan työvuoro jakaa kahteen erilliseen jaksioon, joiden yhteispituus on vähintään seitsemän tuntia. Tästä työnteki-

jälle aiheutuva haitta kompensoidaan kahden tunnin keskituntiansiota vastaavalla erillisillä.

Tästä kohdasta voidaan paikallisesti sopia toisin.

Työaika on järjestettävä niin, että työntekijä saa kerran viikossa vähintään 35 tuntia kestävän keskeytymättömän vapaa-ajan. Viikoittainen vapaa-aika pyritään järjestämään siten, että sitä edeltävänä päivänä ei ole iltavuoroa eikä sen jälkeisenä päivänä aamuvuoroa. Viikoittaisen vapaa-ajan lisäksi pyritään antamaan saman viikon aikana toinen vähintään 24 tunnin pituinen vapaapäivä ja se annetaan mahdollisuuksien mukaan yhdessä viikoittaisen vapaa-ajan kanssa.

Viikoittainen vapaa-aika pyritään antamaan vähintään kerran kuukaudessa viikonvaihteessa, mikäli mahdollista, sunnuntain yhteydessä.





Tänään on keskiviikko, toukokuun 26. päivä. Aurinko nousee Helsingissä klo 04.35...

Vielä on muitakin paikallisesti sovittuja työaika- ja lyijynraskaiden luomien keventämiseksi.

TES 45. § Työaikojen kehittäminen

Työnantajan ja Ilmailualan Unioni IAU ry:n välillä voidaan sopia työaikojen kehittämisestä työaikalain 9 §:n tarkoittamalla tavalla. Sopimus voidaan solmia määräajaksi tai olemaan voimassa toistaiseksi. Toistaiseksi voimassa oleva sopimus voidaan irtisanoa kolmen kuukauden irtisanomisajan mukaan, ellei irtisanomisesta ole sovittu muuta. Tässä tarkoitettu sopimus on voimassa olevan työehtosopimuksen osa, jonka työnantaja voi alistaa osaltaan Palvelu-alojen Toimialaliiton hyväksyttäväksi.



teksti ja kuvat: JM KOSKINEN

... nimipäiväänsä viettävät Minna ja Vilma. Tässä heistä viisi.

Tutkintaraportti valmistui

Vakava vaaratilanne Helsinki-Vantaan asematasolla

Onnettomuustutkintakeskukseen tutkinta vakavasta varatilanteesta Helsinki-Vantaan lentoasemalla valmistui 3.3.2010. Vaaratilanne sattui 23.9.2008 kun ramp-mies joutui alttiiksi suihkumoottorin imuvaikutukselle. Vaaratilanteiden tutkinnan tarkoituksena on onnettomuuksien ennaltaehkäiseminen ja turvallisuuden parantaminen.



Pasi Poutiainen

■ Helsinki-Vantaan lentoaseman asematasolla tapahtui tiistaina 23.9.2008 noin kello 9.06 vakava vaaratilanne, kun ramp-mies joutui alttiiksi Finnair Oyj lentoyhtiön käyttämän Embraer 170 -tyyppisen liikennelentokoneen, rekisteritunnukseltaan OH-LEK, suihkumoottorin imuvaikutukselle. Onnettomuustutkintakeskus asetti 29.9.2008 päätöksellään C6/2008L vaaratilannetta tutkimaan tutkintalautakunnan, jonka puheenjohtajaksi nimettiin erikois-tutkija **Tii-Maria Siitonen** ja jäseneksi tutkija **Tapani Vanttinen**.

Lentokone oli pysähtynyt seisontapaikalle 127. Lentokoneen oikeanpuoleinen moottori oli vielä käynnissä, kun ramp-mies siirtyi vasemmalta puolelta rungon alitse oikealle puolelle laittaakseen muovisen huomiokartion moottorin eteen. Ramp-mies joutui tuolloin alttiiksi moottorin imuvaikutukselle. Hänen kädessään ollut huomiokartio ja päässään olleet kuulosuojaimet imeytyivät moottoriin. Ramp-mies pääsi itse pois moottorin imusta eikä hän loukkaantunut vaaratilanteen yhteydessä. Moottori oli tarkastuksen ja puhdistuksen jälkeen lentokelpoinen. Lentokoneen punaiset majakkavalot olivat päällä.

Vaaratilanteessa osallisena olleen lentokoneen oikeanpuoleinen moottori jätettiin käyntiin maasähkönsoytkäapelin kytkemisen ajaksi, koska tällä toimenpiteellä haluttiin välttää APU:n (Auxiliary Power Unit, apuvoimalaite) turhaa käynnistämistä. Tutkinnan aikana havaittiin useita puutteita maahuolintayrityksen organisaation toiminnassa. Vaaratilanteesta ei tehty kaikkia vaadittavia ilmoituksia. Paikkatutkinnan aikana asematasolla havaittiin usei-

ta asiaankuulumattomia esineitä. Tutkinnan aikana havaittiin, että Northport Oy:n ramp-miesten koulutusohjelmat eivät vastaa lentoyhtiön antamia vähimmäiskoulutusvaatimuksia. Puutteita havaittiin myös ramp-miesten peruskoulutuksessa työturvallisuuden ja inhimillisten tekijöiden osalta. Myöskään ramp-miesten koulutuskirjanpito ei ollut ajan tasalla.

Vakavan vaaratilanteen välitön syy oli ramp-miehen meneminen käynnissä olevan moottorin vaara-alueelle. Hän havaitsi vasemmanpuoleisen moottorin sammuvan ja oletti virheellisesti myös oikeanpuoleisen moottorin olevan sammutettu. Hän ei myöskään varmistunut punaisten majakkavalojen olevan pois päältä, mikä olisi ilmaissut moottoreiden olevan sammuksissa. Muut vaaratilanteeseen vaikuttaneet tekijät olivat lentoyhtiön ja maahuolintayhtiön keskinäisen koordinaation puute, puutteellinen koulutus, yrityksen sisäisen valvonnan puute ja asematasolla vallitseva tapa toimia.

Tutkintalautakunta laati neljä turvallisuussuositusta. Northport Oy:tä suositetaan tekemään ramp-miesten koulutuksen uudelleen arviointi ja saatamaan koulutuskirjanpito ajan tasalle. Finavia suositetaan tehostamaan valvontaansa niin, että lentoasemalla toimivat yritykset noudattavat kaluston turvallisuudesta ja asiaankuulumattomien vierasesineiden poistosta annettuja ohjeita ja määräyksiä. Finnair Oyj:tä suositetaan varmistamaan, että laatuauditien aikana havaitut poikkeamat on korjattu.

Tutkinnan aikana havaittiin, että Finavia ei ollut auditoinut Northport Oy:n toimintaa ilmailumääräyksen AGA M3-3 mukaisesti. Finavia aloitti maahuolintapalvelujen auditit keväällä 2009.

Lähde: Onnettomuustutkintakeskus

◀ **Moottoreiden imuvaikutusten kanssa on oltava varovainen. Koulutuksen on oltava kunnossa, kaluston oikeilla paikoilla ja tiedonkulun, sekä valvonnan toimittava. Kuva on lavastettu.**

LISÄTIEDOT: Tutkimusraportti on luettavissa osoitteessa: <http://www.onnettomuustutkinta.fi/44595.htm>

Työterveys- huollon ennalta ehkäisevää toimintaa vahvistetaan

■ Sairausvakuutuslakiin ehdotetaan muutosta, jonka mukaan ehkäisevän työterveyshuollon kustannuksista maksettavan 60 prosentin korvauksen ehtona olisi, että työpaikalla ja työterveyshuollossa on sovittu yhteiset tavoitteet ja käytännöt siitä, miten työkyvyn hallintaa, seurantaa ja varhaista tukea toteutetaan. Lisäksi edellytettäisiin, että työpaikalla on käytössä sairauspoissaolojen seurantarjestelmä.

Työpaikan ja työterveyshuollon tulee yhdessä kirjallisesti sopia työpaikan tarpeisiin perustuvia käytäntöjä, joiden avulla huolehditaan työntekijöiden työkyvyn edistämisestä ja työkyvyttömyyden ehkäisemisestä läpi työuran. Jos työpaikalla ei yhteistyössä sovittaisi työkyvyn hallinnan toteuttamisesta, Kansaneläkelaitoksen maksama korvaus ennalta ehkäisevän työterveyshuollon kustannuksista olisi 50 prosenttia.

Uudistus on osa Sosiaaliturvan uudistamiskomitean (SATA) ja hallituksen ja työmarkkinajärjestöjen työelämätyöryhmän ehdotuksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1. tammikuuta 2011.



Vuorotyö vaikuttaa sydämen terveyteen

Työperäiset tekijät kuten työstressi ja työajat vaikuttavat sydän- ja verisuonisairauksien esiintymiseen. Työaikojen osalta eniten on tutkittu vuorotyön vaikutusta sydänterveysteen. Eri tutkimusten tulokset vuorotyön vaikutuksesta sydän- ja verisuonitautiriskiä ovat osin ristiriitaisia. Eniten näyttöä on vuorotyön vaikutuksesta sepelvaltimotaudin riskiin, vähiten näyttöä on vuorotyön vaikutuksesta kuolleisuuteen.

■ Vuorotyötä tehneillä riski kuolla sepelvaltimotautiin, siirtyä työkyvyttömyyseläkkeelle sydän- ja verisuonitautien takia tai sairastua verenpainetautiin ei eronnut säännöllistä päivätyötä tehneiden riskistä, osoittaa laaja pitkätaistutkimus.

Tutkimus tehtiin Työterveyslaitoksen, Helsingin yliopiston, Kelan ja Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen yhteistyönä.

Vuorotyö voi lisätä riskiä

Vuorotyö aiheuttaa vuorokausirytmihäiriintymistä, joka muuttaa esim. elimistön rasva- ja sokeriaineenvaihduntaa. Työterveyslaitoksen uudessa katsausartikkelissa todetaan, että vuorotyö voi liittyä sydän- ja verisuonitautiriskiä erityisesti riittämättömän palautumisen, työn ja muun elämän yhteensovittamisen vaikeuksien ja esim. painonnousun ja tupakoinnin vuoksi. Vuorotyön mo-



nisäikeiset yhteydet terveyteen edellyttävät lisätutkimusta.

Työterveyshuollolla keskeinen rooli

Suomalaisen työterveyshuollon käytännöllä on tärkeä rooli vuorotyöhön liittyvien terveyshaittojen ennaltaehkäisyssä, varhaistunnistuksessa ja hoidossa. Keskeisessä roolissa tässä ovat säännölliset, vuorotyön kuormittavuuteen sovitettut terveystarkastukset, vuororajajärjestelmien ja vaikutusmahdollisuuksien kehittäminen ja yksilölliset työaikatratkaisut suurimmissa riskissä oleville.

Kemikaalihaitat kuriin järjellä ja suunnittelulla

■ Kemikaalien määrä työelämässä on kasvanut viime vuosina huimaa vauhtia. Niiltä suojautumisessa avainasemassa ovat tutkimustiedon soveltaminen ja työprosessien tekniset ratkaisut. Vasta sen jälkeen tulee suojautuminen henkilökohtaisilla suojavälineillä.

– Jos ennen tehtaassa aineet vähän pölyisivät, se ikään kuin kuului asiaan. Nykyään ollaan tarkempia ja ihmiset halutaan suojata lieviltäkin haitoilta, Työterveyslaitoksen tiimipäällikkö **Tiina Santonen** sanoo.

Kemikaaleja on käytössä valtava skaala hyvin erilaisilla työpaikoilla. Euroopan tasolla löytyy satatuhatta eri kemikaalia.

Parinkymmenen vuoden aikana tietoisuus on kasvanut huimasti. Kehitys näkyy altistumistasojen ja sallittujen raja-arvojen laskuna sekä siinä, että altistumisesta tuleva haitta kuitenkin koetaan edelleen yhtä merkittäväksi kuin aikaisemmin.

Tutkimustieto on kemikaalien käytössä kaiken perusta. Eri aineista ja niiden haittavaikutuksista saadaan jatkuvasti uutta tietoa ja viranomaisohjeita päivitetään. Yrityksissä tietoa haitoista on, mutta tiedon soveltaminen vaihtelee.

– Isoissa firmoissa asiat ovat yleensä hyvin hallussa. Pienissä yrityksissä tilanne on huonompi. Tiedon etsiminen

ja riskien arviointi voi olla yksittäiselle yrittäjälle vaikeaa, joten työterveyshuollon rooli asiantuntijana korostuu, Santonen.

Santonen muistuttaa, että altistumiselta suojautumisessa työntekijän henkilökohtainen suojautuminen on vasta viimeinen keino. Ennen kaikkea pitäisi miettiä, millaisia teknisiä työprosessiin ja -tapoihin liittyviä ratkaisuja voidaan tehdä altistumisen vähentämiseksi.

Asiasta voi lukea lisää Telma 2/2010 verkkolehdestä osoitteessa www.digipaper.fi/telma.

Telma on Työturvallisuuskeskuksen ja Työsuojelurahaston julkaisema työelämän kehittämisen erikoislehti.

Finnairin työterveyshuolto torjuu diabetesriskiä

■ Finnairin työterveyshuollon ja Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen yhteisessä tutkimuksessa kehitettiin Finnair-konsernin työterveyshuollon terveys-tarkastuksia siten, että niissä selvitetään myös henkilön riski sairastua tyypin 2 diabetekseen ja muihin valtimotauteihin sekä tarjotaan elintapaohjausta.

Finnairin uusittu terveystarkastusmalli on osoittautunut hyväksi keinoksi löytää henkilöt, joilla on suuri diabetes- ja valtimotautiriski. Näin elintapaohjausta voidaan kohdentaa paremmin sitä tarvitseville. Tämä on tärkeää, jotta edistetään erityistä vireystilaa vaativaa

lentoturvallisuustyötä tekevien vuoro-työntekijöiden terveyttä ja työkykyä.

Uusittu terveystarkastus paljasti diabetesriskit

Finnairin henkilöstö kutsutaan työterveystarkastukseen ikävuosittain viiden vuoden välein. Tarkastuksessa arvioidaan työntekijän terveydentilaa laajan kyselylomakkeen avulla.

Vuosina 2006–2008 terveystarkastusta laajennettiin siten, että se sisälsi tyypin 2 diabetesriskin kartoituksen validoitua riskitestiä käyttäen, laboratoriotutkimukset, verenpaineen ja ke-

hon mittaukset sekä elintapoja ja ravitsemusta koskevia kyselyjä.

Elintapaohjausta riskin suuruuden mukaan

Matalan riskin ryhmään kuuluvat henkilöt saivat tavanomaisen terveydenhoitajan tai lääkärin antaman elintapaohjauksen.

Kohtalaisen riskin omaavat työntekijät saivat mahdollisuuden ravitsemusasiantuntijan yksilökäyntiin, jonka aikana kartoitettiin henkilön ravitsemustottumuksia ja elintapoja, tehtiin elintapojen muutossuunnitelma ja sovittiin jatko-ohjauksesta. Halukkaille järjestettiin ryhmäohjausta ja toinen yksilöohjauskerta tarpeen mukaan.

Suuren riskin henkilöille tarjottiin kaksi diabeteshoitajan ohjauskäyntiä sekä yksi ravitsemusasiantuntijan yksilöohjauskäynti. Tapaamisissa käytiin läpi henkilön diabeteksen riskitekijät, ja ravitsemusasiantuntija kannusti häntä muuttamaan elintapoja, jotta sairastumisriski alenisi.

Alun perin suunnitellusta ryhmämuotoisesta elintapaohjauksesta ei tullut pääasiallista ohjausmuotoa, koska epäsäännöllisiä työaikoja tekevien oli lähes mahdotonta sovittaa ryhmätapaamisia työaikatauluihinsa.

Kansanterveyslaitoksen internetsivuille tehtiin oma sivusto (www.ktl.fi/portal/11545), jossa kerrotaan tyypin 2 diabeteksen ehkäisystä.

Tutkimusta rahoittivat Työsuojele-rahasto, Työeläkevakuutusyhtiö Ilmarinen ja Finnair Sairauskassa.

LISÄTIETOJA: Työterveyslääkäri
Katriina Viitasalo, (09) 818 4837,
katriina.viitasalo@finnair.com



ISS Aviationin kulunut vuosi

Toimitusjohtaja Jyri Ketolan silmin

Kuinka olet päätnyt nykyisiin tehtäviisi?

Urani ilmailun parissa alkoi 1978 Finnairin lähtöselvityksestä. Siihen on mahtunut monipuolisia tehtäviä, joista kaikki ovat olleet mielenkiintoisia ja opettavaisia. Pohjois-Amerikan asemien päällikkyyks oli kolmekymppiselle kaverille iso haaste. EU:n myötä vapautunut lentoliikenne, ARN-Hub ja parhaimmillaan 42 päivittäistä lähtöä oli niin ikään jännittävä uuden ajan tehtävä. Helsingin asemapalveluosasto, ja vastuu asiakaspalvelusta sekä lentoyhtiöasiakkaista, johti minut Finnairin ulkoasemien päällikkyyteen. Vuosittaiset 150-160 matkapäivää olivat kuitenkin aika raskaita. Finnair Ground Handlingin (myöhemmin Northport) johtajuus, ja uuden kehittäminen hyvän tiimin kanssa tuli sen jälkeen eteeni. Pari vuotta olin Lomalennoissa. Sitä ei kuitenkaan yhtiötetty suunnitelmien mukaan ja niin tuli aika jättää Finnair. Blue1:lla vierähti kolmisen vuotta. 1.8.2009 aloitin ISS Aviationin toimitusjohtajana. Lentoaseman aita on hyvin pitänyt sisällään, kerosiiniiriippuvuus on pitkälle edennyt.

ISS Aviation aloitti toimintansa lentoliikenteen talouden kannalta erittäin haastavissa olosuhteissa. Kuinka ensimmäinen vuosi on kulunut?

ISS Aviationin toiminta perustuu hyvään asiakaspohjaan ja pitkiin asiakassopimuksiin. Toimintaedellytykset ovat vakaalla pohjalla ja työt on turvattu 3-6 vuodeksi eteenpäin. Liikevaihto on n. 20 miljoonaa euroa vuodessa. Toiminnan sopeuttaminen lokakuussa oli raskas toimenpide. Tämä heijastui kaikkien, mutta etenkin etulinjan työntekijöiden uupumisena, sekä sen seurauksena sairauspoissaoloina. Samalla jotkut työntekijät kokivat saaneensa



Jyri Ketola on entinen IAU:n jäsen.

katteettomia lupauksia liiketoiminnan siirron yhteydessä. Nämä asiat ovat nyt työn alla, ja osin korjattu.

Finnairin tuore toimitusjohtaja Vehviläinen nosti ensitöikseen henkilöstöpolitiikan esille. Kuinka tärkeäksi itse arvioit henkilöstöpolitiikan yrityksen toimivuuden kannalta? Ja kuinka siinä onnistutaan?

Alamme on työvoimavaltaista, 85 % kustannuksistamme on palkkamenoja. Henkilöstö ja henkilöstöpolitiikka ovat avainasemassa toiminnassamme. Työn ja tekijän kohtaaminen oikeaan aikaan, oikeassa paikassa on sen vuoksi oleellista. Inhimilliset työvuorot ja vuorolistat ovat yksittäisen työntekijän kannalta äärettömän tärkeitä kellon ympäri pyörivässä työympäristössämme. Vaihteleva työ, monitaitoisuus, työilmapiiri ja edes kohtuulliset työvälineet luovat edellytykset hyvälle työpaikalle. Siihen pyrimme.

Olen itse ollut IAU:n jäsen ja liitto puolusti etujamme myös -70-luvulla.

Jo silloin oli erimielisyyksiä mm. kaksiosaisista (fiiba) työvuoroista. Onnistuminen tapahtuu yhteisymmärryksessä. Näen liiton ensisijaiseksi tehtäväksi valvoa jäsenistönsä etuja, mutta heti sen jälkeen on myös vastuu työpaikkojen säilymisestä, niiden lisäämisestä ja työnantajan toimintaedellytysten turvaamisesta tiukassa kilpailuympäristössä. Se on myös ISS Aviationin tahtotila, kannattavan kasvun avulla.

Kilpailu kiristyy entisestään lentoliikenteen maapalveluissa kun uusia yrittäjiä tulee alalle, vanhojen sieltä poistumatta. Kuinka arvoitte tilanteen? Onko uusilla toimijoilla liiketoiminnan edellytykset olemassa a/ Helsinki-Vantaalla ja b/ Maakuntakentillä?

Uusien, perinteisesti toimivien, maahuolintayritysten toimintaedellytykset Helsinki-Vantaalla tai kotimaan asemilla ovat varsin olemattomat. Asiakaspohja ja lentojen määrä eivät yksinkertaisesti riitä kannattavan toiminnan

aikaansaamiseksi uudelle toimijalle. Finavia tulee "kunnallistamaan" tai yksityistämään kotimaan lentoasemia jossain vaiheessa. Tästä kehityksestä olemme kiinnostuneita.

ISS Aviation solmi maahuolintaso-
pimuksen uuden tulijan eli Norwegian
Air Shuttlen kanssa. Tämä on orgaanista kasvua, eikä muilta "varastamis-
ta" hintakilpailun avulla. Heillä on neljä
lähtöä päivässä ja syksyllä suunnitelmi-
en mukaan kuusi. Kyseessä on siis mer-
kittävä uusi asiakkuus.

**Kesä tulee kukaties. Lähdetkö mie-
luummin mato-ongelle mökkiran-
taan vai kohti New Yorkin kosmopo-
liitteja houkutuksia?**

Pieni mummonmökki löytyy Kis-
kosta. Vietän siellä osan lomasta. Au-
ringon ja lämmön läsnäolon turvaan
kuitenkin runsaan viikon matkalla Ali-
canten lähistölle Espanjaan perheen
kanssa.

teksti ja kuva: JM KOSKINEN

ISS Aviation Oy

■ ISS Aviation Oy on ISS Palvelut Oy:n tytäryhtiö. ISS Palvelut on osa kansainvälistä ISS-konsernia, jonka palveluksessa työskentelee lähes 486 000 ammattilaista 53 eri maassa.

ISS Palvelut Oy:n toiminta voidaan jakaa seuraaviin toimialoihin: kiinteistöpalvelut, ruokailupalvelut, siivouspalvelut, toimistopalvelut sekä turvallisuuspalvelut.

Lentokenttäympäristössä ISS-konserni tarjoaa Suomessa maapalveluja, kiinteistöhuoltoa, kiinteistösiivousta, turvatarkastuksia, vartiointia, matkatavaraturvatarkastuksia, toimistopalveluja sekä lentokonesiivousta.

ISS Aviation Oy:n pääluottamusmiehenä toimii **Mikko Tuunanen** ja työsuojeluvaltuutettuna **Petri Riitinki**.

Verkkoaineistosta apua luottamus- henkilöille lomautus- ja irti- sanomistilanteissa

■ SAK on julkaissut itseopiskeluun ja tukimateriaaliksi tarkoitettua verkkoaineiston *Luottamus-
henkilönä työpaikan kriisissä* osoitteessa www.tyopaikankriisi.fi.

Aineisto auttaa kriisin keskelle joutuvia luottamushenkilöitä löytämään työpaikalle parhaat mahdolliset selviytymiskeinot. Sivusto keskittyy työpaikkakriiseihin, joihin liittyy työpaikkamenetyksiä tai lomautuksia tuotannollisista tai taloudellisista syistä.

Aineiston ovat laatineet SAK:n lakimies **Anu-Tuija Lehto**, Työterveyslaitoksen professori **Anna-Liisa Elo**, SAK:n kehittämisspäällikkö **Markku Liljeström** ja toimittaja **Leena Seretin**.

Aineisto jakautuu neljään kokonaisuuteen: kriisin ennakointi, irtisanomistilanne, yhteistoimintaneuvottelut ja luottamusmiesten kerhomukset.

Aineisto on SAK:n ja yhteistyökumppaneiden ylläpitämää *Työelämän verkko-opistoa*.

Lentoasema – turvallinen työpaikka

■ Työturvallisuuden kehittäminen lentoasemalla edellyttää yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Kesäkuussa julkaistu tietolehti esittelee yhteistyön hyviä käytäntöjä lentoasemalla.

Lehden on julkaisut Työturvallisuuskeskuksen TTK:n ilmailualan työryhmä ja sen on toimittanut **Mira Noke-lainen**. Nelisivuista julkaisua voi tilata Työturvallisuuskeskuksesta julkaisumyynnistä hintaan 10kpl/10 euroa.



Tuhkan aiheuttama häiriö ilmailussa vei 5 miljardia dollaria

■ Vulkaanisten tuhkapilvien pysäyttämä lentoliikenne aiheutti viiden miljardin dollarin menetykset maailman bruttokansantuotteesta. Tämän osoittaa Oxford Economics -konsulttiyhtiön Airbusin toimeksiannosta teettämä tutkimus.

Lentoliikenteen seisokista eivät kärsineet vain matkustajat, lentoyhtiöt ja matkakohteet. Menetyksiä kärsivät myös ilmailukaljetuksista riippuvainen vienti- ja tuontikauppa ja siten epäsuorasti tuotanto ja tuottavuus yleensäkin.



Mikkelin Kesäpäivät 10.–11.6.2010

Valtakunnallisen työelämäseminaarin teemana oli

VIIDEN TÄHDEN TYÖ



■ Viiden tähden työelämäseminaari kokoontui Mikkeliissä keskustelemaan työnantajan ja työntekijän arkitodellisuudesta. Olemmeko maailman talouden muutoksien armoilla? Voimmeko itse tehdä jotain? Voidaanko luottamuksen ilmapiiriä vahvistaa työpaikoilla?

Näkemyksiään esittelivät niin työnantajien kuin työntekijöiden edustajat. Keskustelu oli kiintoisaa, ja se jatkuu.

TORSTAI 10. KESÄKUUTA

- 09.45 Avaussanat
Kesäpäivätoimikunnan puheenjohtaja Ritva Ohmeroluoma ja
seminaarin puheenjohtaja, toimittaja Johanna Korhonen

Ahneuden tähden

- 10.10 Ainaisen epävarmuus – pysyvä olotila?
Dosentti Raija Julkunen, Jyväskylän yliopisto
- 10.40 Huomisen työ.
Valtiosihteeri Raimo Sailas, valtiovarainministeriö
- 11.20 Mitä tästä neuvottelukierroksesta opittiin?
Johtaja Eeva-Liisa Inkeroinen, Elinkeinoelämän keskusliitto ja
edunvalvontajohtaja Nikolas Elomaa, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö

Turvallisuuden tähden

- 13.10 **Ihan pihalla – ulkoistamisen plussat ja miinukset.**
Puheenjohtaja Juhani Haapasaari, Imailualan unioni IAU ry
- 13.50 Työkykyjohtamisella pidempiä työuria.
Toimialajohtaja Jorma Mikkonen, Lassila & Tikanoja Oy
- 15.00 Kirjava kivijalka – maahanmuuttajat työssä.
Henkilöstöjohtaja Jussi Mertanen, Helsingin bussiliikenne Oy
- 15.40 Turvattomuuden turvaksi.
General Manager Marjo Risku Securitas Direct Oy
- 16.20–17.00 Omena päivässä pitää eläkkeen loitolla...
Ylilääkäri Otso Ervasti, VR-Yhtymä Oy
- 19.00– Viiden tähden yö

PERJANTAI 11. KESÄKUUTA

Luottamuksen tähden

- 09.10 Aamuylätys
- 9.30 Case Mikkeli - hallinto keveni, työpaikka säilyi.
Kaupunginjohtaja Kimmo Mikander, Mikkelin kaupunki
Kommenttipuheenvuoro
Varatoimitusjohtaja Kari Nenonen, Kuntaliitto
- 10.40 Parempi kunnon keuhut ja rahapalkkio kuin hiljainen hyväksyntä.
Palkkausjärjestelmien asiantuntija Niilo Hakonen, Elinkeinoelämän keskusliitto
- 11.40 Palvelukseen halutaan: persoonallinen, korkeasti koulutettu, nuori, pitkän johtamiskokemuksen omaava, innovatiivinen, ahkera, aikaansaava tuloksentekijä.
Professori Pauli Juuti, Johtamistaidon opiston tutkimusjohtaja, Lappeenrannan teknillinen yliopisto
- 12.20 Vakavasti ottaminen työhyvinvoinnin perustana.
Toimitusjohtaja Sirkka Mertala, Milestone Coaching & Consulting
Tällä paikalla oli aiemmin ilmoitettu alustajaksi Mikael Jungner, mutta hän on joutunut valitettavasti perumaan osallistumisensa.
- 13.00 Julkinen sana – puhetta työstä.
Toimittaja, Pekka Hyvärinen

KUVA: JUHANI HAAPASAARI Photoshootrampassistentmanager: JM KOSKINEN

Lentokonemekaanikkojen patruuna Barck

Juuri 75 vuotta täyttänyt Raimo Barck on yksi menneiden aikojen värikkäistä persoonista Finnair tekniikassa. Hän on ollut eläkkeellä jo parikymmentä vuotta, mutta yhä vieläkin kerrotaan hänestä, ja hän kertoo myös itse, meheviä juttuja noilta vuosilta.

■ Raimo Barck muistetaan varsinkin ammattiyhdistystoiminnastaan. Hän toimi muun muassa Lentokonemekaanikot ry:n puheenjohtajana ja luottamusmiehenä, sekä kuului IAU:n liittotoimikuntaan. Mittariosaston käytävän tupakkapaikalla kokoontui Barckin pikkuparlamentti, jossa oli edustettuna politiikan laaja kirjo. Aina oli me-

neillään joku väittely. Työnjohto joutui välillä keskeyttämään kiivaaksi käyvän keskustelun ja muistuttamaan, että tötäkin voisi välillä tehdä.

Linjahuollon pioneeri

Raimo Barck tuli Finnairin (Aeron) palvelukseen lähes kolme viikkoa kestäneen yleislakon jälkeen 4.4.1956. **Lauri**

Lammen kirjoittamassa *Sähköä ilmassa* -kirjassa kerrotaan Barckin ja **Olavi Toivasen** tulosta seuraavasti:

”Työsuhteen alettua heidät oli ohjattu ykköshallin pieneen pömpeliin, jossa Kustu (**Adolf Druvva**) huolsi koneiden mittarijärjestelmiä. Insinööri Niemelä oli tokaissut Kustulle, että ’tässä sinulle kaksi tuoretta poikaa avuksi, alahan kertoa mitä tulee tehdä ja miten’. Tästä työhönohjouksesta keväällä 1956 voidaan mittarijärjestelmien linjahuollon Seutulassa katsoa varsinaisesti alkaneen. Kustu aloitti omatapaisten työno-
pastuksen ja pojat kävelivät hänen perässään hallin eri työpisteisiin pakkia kantaen ja arvellen mitä tulisi tehdä.

Kustun pömpelissä rakennettiin mittaritauluja ja vaihdettiin mittareita viallisten tilalle. Kontrolli työn luotettavuudesta toimi hyvin. Kun huolto oli tehty, tuli paikalle lentokonemekaanikko ja kysyi Kustulta että ’onks kone kunnossa?’ Tähän Kustu, että ’on, on’. Siinä koko työn kuittaus.”

Shakkia ja yhdistymisiä

Finnairin Tekniikassa toimi Barckin puheenjohtajakaudella neljä ammattiosastoa. Peltisepillä oli LHH ja moottorikorjaamon, sekä laitekorjaamon välillä LKV. Lentokonemekaanikoissa oli jäseninä lentokoneasentajia, lentokonemekaanikkoja, mittarimekaanikkoja, sekä lentokonesähkö- ja elektroniikka-asentajia. Myöhemmin valtaosa lupakirjamekaanikoista erosi mekaanikoista ja perusti Lentotekniset ry:n.

Voi hyvin uskoa Raimo Barckia kun hän vertaa ammattiyhdistystoimintaa shakin peluuseen, jossa on mietittävä monia siirtoja eteenpäin jotta asiat sujuisivat. 90-luvun alussa tekniikan ammattiosastot yhdistyivät Ilmailutek-



Lentokonemekaanikot ry:n matka Leningradiin keväällä 1977 on jäänyt monelle mieleen lähtemättömästi. Raimo Barck piti perinteisen tervehdyspuheen myös tällä matkalla.



Pekka Kaimilainen

75 vuotiaalla Raimo Barckilla riittää tarinoita roppakaupalla.

niikan Ammattiyhdistykseksi. Toisenlaista shakkia Barck oli osaltaan pelannut 60-luvun lopussa kun ilmailualalla toimivat kaksi eri liittoa SIU ja IKA päättivät yhdistää voimansa. Pohjana yhdistymisessä oli keskustelu kahden keskusjärjestön SAJ ja SAK:n yhdistämisestä. Ilmailualan liittojen yhdistyessä perustettiin 6.9.1969 IAU, joka liittyi ensimmäisenä ammattiliiton yhdistyneen SAK:n jäseneksi.

Raimo Barckin mukaan ratkaisevat neuvottelut ilmailualan liittojen yhdistymisestä käytiin Salmijärvellä liiton lomapaikassa.

Ystävyyttä yli rajojen

Ystävyyssmatkat Neuvostoliittoon kuuluivat takavuosina kuvioihin ja myös Raimo Barck otti yhteyttä Neuvostoliiton vastaavaan järjestöön. Näin toteutui Lentokonemekaanikkojen matka Leninigradiin (Pietariin). Matkalla kaikki oli isäntien puolelta viimeisen päälle järjestetty ja Barck pääsi pitämään puheensa, jota oli yhdessä **Jorma Tammisen** kansa kirjoitettu osin myös venäjäksi.

Varsinaiseen tulikokeeseen Barck joultui SAK:n matkalla, johon hän ainoana IAU:laisena osallistui sadan muun aktiivin kanssa. Matka kesti 11 päivää ja kolme bussia reissasi poliisisaattueiden turvassa matkaa bussin edessä ja takana.

Ensin matkalla pysähdyttiin Viipuriin jossa kaupungin johto oli vastassa yhdessä lapsista muodostetun kunniakujan kanssa. Lapset oli puettu siniisiin ja valkoisiin vaatteisiin ja orkesteri paahtoi täyttä päätä.

Kovimman paikan eteen Barck joultui matkalla kun oli tilaisuus Kansallisteatterin tapaisessa Työn palatsissa. Yhtäkkiä kuulutettiin Barckia puhumaan. Hänelle oli unohdettu kertoa, että myös IAU:n edustajalle on varattu puheenvuoro. Puhujalavalle kävellessään hän katseli puolue-eliitistä ja upseereista oostuvaa kuulijakuntaa miettien mitä ihmettä sanoisi. Äkkiä hän kuitenkin sai mieleensä sen aikaiset ns. viralliset liturgiat ja aloitti:

– Hyvät neuvostotoverit ja suomalaiset läsnäolijat. Me suomalaiset ar-

vostamme isänmaallisen sodan sankaritekoja jotka te teitte oman isänmaallisen sodan aika pelastaaksenne oman valtionne ja myös suomalaisen yhteiskunnan fasistien vallasta.

– Kun pääsin tähän asti alkoi raikuvat suosionosoitukset isäntien puolelta. Todettakoon ettei SAK:n puheenjohtaja **Niilo Hämäläinen** taputtanut yhtä innostuneesti Barckin puheelle kuin venäläiset isännät. Hän taputti ns. ”solidaarisuussyistä”, Raimo Barck huomauttaa.

Puheen jälkeen hänelle ojennettiin kipsistä tehty Kremlin pienoismalli lahjaksi. Barck kertoo ”sielullisista syistä” johtuen kompastuneensa myöhemmin matkalla ja kipsinen teos meni tuhaniksi palasiksi.

Ministeri **Ahti Karjalainen** oli neuvottelemassa samaan aikaan Neuvostoliitossa veturikaupoista. Karjalainen ja osa SAK:n valtuuskunnasta tulivat vastakkain Leningradin rautatiepiiriin varikolla. Karjalainen sattui juuri Barckin kohdalla kysäisemään että mikä ryhmä se tämä on?

– Olemme kutsutut tänne kunniavieraiksi valvomaan että veturikaupat sujuvat hyvin, joten ”hyvissä merkeissä” täällä olemme, vastasi Barck polleasti.
– Joo kyllä minä huomaan että ”hyvissä merkeissä” täällä ollaan Karjalainen totesi. Taisi muuten Ahti Karjalainenkin olla yhtä ”hyvissä merkeissä” kuin osa SAK:n valtuuskuntaa.

Suhteet työnantajaan

Työnantajien edustajista puhuttaessa Raimo Barck mainitsee **Antti Blomin, Anselmi Koskisen ja Jukka Erkkilän**. He ymmärsivät työntekijäpuolen ongelmia ja toimivat toimivaltansa puitteissa sovitteluvasti. Barck sai jopa ymmärtämystä valistustyölleen jota hän teki 60-70luvun kiihkeinä aikoina. Heidän toimintaansa kuvaa hyvin Barckin kertomus lentokonemekaanikolle sattuneesta vahingosta.

Lupakirjamekaanikko oli saanut lupakirjan puoli vuotta aiemmin ja laitto ilmeisesti toista kertaa DC 3 moottorin käyntiin. Tällöin kone lähti käsistä siten että sen siipi törmäsi pylvääseen ja siiven kärki romuttui. Työnjohtajalta paloi tällöin pinna ja hän antoi mekaanikolle potkut saman tien. Tekeväälle sattuu, sanoi Barck ja puolusti tunnollista mekaanikkoa. Se on päätetty, potkuja ei peruta, vastasi työnjohtaja. Barck meni Erkkilän toimistoon, jossa paikalla oli myös korjaamopäällikkö. Barck kertoi mekaanikolle sattuneesta inhimillisestä erehdyksestä.

– Kaveri on juuri perustanut perheen joten puolileikkilinen varoitus tai ehkä ”koeaika” riittäisi varoitukseksi, Barck sanoi. Hetken mietittyään Erkkilä kutsui työnjohtajan paikalle ja totesi, että inhimillisesti ottaen voi sanoa että kaveri erehtyi, mutta inhimillisesti ot-

taen niin sinäkin tehdessäsi päätöksi niin äkkiä. Työnjohtaja joutui yhdesä Barckin kanssa kertomaan kaverille ja työporukalle syyt irtisanomisen perumiseen.

Vaikuttaja ja keskustelun herättäjä

Raimo Barck oppi itse ammattiyhdistysasioita mm. **Toivo Sormusen** ja **Lauri Kitinojan** juttuja kuunnellestaan. Hän pitää tärkeänä tilaisuuksia joissa nuoret voivat oppia ammattiyhdistysasioita kokeneemmilta. Näitä olivat mm. aikaisemmin liittokokoukset.

– Pitää tiedostaa että ollaan työntekijöitä eikä mikään tule itsestään vaan vaatimuksia tulee esittää asioiden muuttamiseksi. Kaikkia muutoksia ei tarvitse kuitenkaan tehdä väkisin vaan myös puhumalla pärjää, Raimo Barck sanoo.

Yksinkertainen lääke työssä jaksamiseen: Hyvästä työkaveruudesta lisää työvuosia ja ilmaiseksi

■ – Meillä on yksinkertainen keino lisätä pitkällä aikavälillä työssä viihtymistä ja sitä kautta työvuosia. Se on hyvä työkaveruus. Haluamme vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja saada aikaan tsemppihenkeä työpaikoilla. Tutkimusten mukaan merkittävin yksittäinen tekijä, joka ajaa ihmisen työkyvyttömyyseläkkeelle on työpaikan huono ilmapiiri, sanoi Eteran työhyvinvointiyrityksen päällikkö Tarja Kostiainen perustellessaan, miksi Eläkevakuutusyhtiö Eteraa kiinnostaa työkaveruus.

Tarja Kostiainen puhui Eläkevakuutusyhtiö Eteran järjestämässä *Työkaveruudesta työvoimaa* -kampanjan avaus-tilaisuudessa toukokuussa.

Huono ilmapiiri kuormittaa työntekijää

Eteran tutkimusten mukaan huono ilmapiiri kuormittaa 37 % työntekijöistä joko paljon tai jonkin verran.

– Vähiten ilmapiiristä aiheutuu kuormitusta hoiva-aloilla ja metsäalalla, eniten taas maatalous- ja puutarha-alalla ja satamissa, Kostiainen kertoi.

Ikään liittyvät asenteet kuormittavat 26 prosenttia vastaajista joko paljon tai melko paljon. Eniten asenteellisuutta ilmenee viihde- ja metsäaloilla, vähiten taas vuokratyö- ja hoiva-aloilla. Koulutustasolla on myös vaikutusta. Ikäasenteita on enemmän alemmin koulutetuilla kuin korkeasti koulutetuilla. Iän

lisääntyessä asenteet työpaikoilla kove-nevat. Vähiten ikä painaa 30-40-vuotaita työntekijöitä.

Kiusaamista ei saa sietää työpaikoilla

– Olemme tutkineet myös kiusaamista työpaikoilla. Vastaajista 19 prosenttia on kokenut joko paljon tai melko paljon kiusaamista työpaikalla ja 14 prosenttia ilmoittaa kokeneensa väkivaltaa. Näissä asioissa ei pidä hyväksyä kuin nollatoleranssi. Etera kehittää parhaillaan hyvän työkaveruuden eettistä sertifikaattia, jonka myönnämme hyvillä työpaikoille, Kostiainen korosti.

– Tärkeää on tiedostaa, että työhyvinvointitoimilla voidaan ennaltaehkäistä työkyvyttömyyttä ja lisätä näin työvuosia. Työhyvinvointi tuottaa yrityksissä selvää rahaa. Ilmapiiri ja suhtautuminen toisiin työntekijöihin voivat joko lisätä työssä viihtymistä tai kuormittaa ihmisiä ja vähentää viihtymistä.

Raimo Barck oli ammattiosaston puheenjohtajana toimiessaan voimakas vaikuttaja joka kannanotoillaan herätti vilkasta keskustelua. Osin hän teki sen varmaan tarkoituksella.

Teollisuudessa persoonallisia tehtaanjohtajia on kutsuttu patruunoiksi. Raimo Barck voitaisiin varmaan nimetä Lentokonemekaanikot ry:n patruunaksi.

Eläkepäivät Raimo Barckilla kuluvat kesäisin Kajaanin lähellä kalastellen ja metsästellen. Talvisin hänet tavoittaa Vantaalta.

PEKKA KAINULAINEN

Historiikki

■ Lentokonemekaanikot ry:n lyhyen historiikin ovat koonneet **Juha Hyytiä** ja **Alpo Pehkonen** vuonna 1992. Historiikki on saatavissa liitosta.

Työkaveruus on konkreettista ja ilmaista

Työkaveruuden tulisi olla konkreettinen osa työpaikan arkea sen sijaan, että se otetaan esille pari kertaa vuodessa yhteisissä juhlissa tai kehittämispäivillä.

– Työkaveruus on konkreettista ja ilmaista ja siihen voi jokainen vaikuttaa, psykologi, psykoterapeutti ja työnohjaaja **Antti Vartiainen** Avatrac Oy:sta korosti.

Parhaimmillaan työkaveruus merkitsee monia asioita: toisen huomioimista, huumoria, mukaan ottamista, keskustelua, yhdessä tekemistä, yhteistä aikaa, voinnin kysymistä, ongelmien ratkomista, erilaisuuden ymmärtämistä ja arvostamista.

– Pidän tärkeänä sitä, että työntekijät kokevat olevansa mukana ja tulevansa kuulluksi, Vartiainen kiteytti.

Viisasten kivi löytyy kohteliaisuudesta ja avoimuudesta.

Lisätietoja osoitteesta etera.fi

Työsuojelukausi vaihtui

Uusi työsuojelukausi alkoi 1.1.2010 ja kahdeksi vuodeksi valitut työsuojeluvaltuutetut ja työsuojeluasiamiehet aloittivat uuden toimikautensa. Luottamusmiesten toimikausi vaihtuu tammikuun lopussa 2011.

TYÖSUOJELUVALTUUTETUT JA PÄÄLUOTTAMUSMIEHET

AntiDeicing ADI Oy
Pääluottamusmies Vesa Suni

Barona Handling Oy
Työsuojeluvaltuutettu Ville Koskenkorva
Pääluottamusmies Pekka Kähkönen

Blue1 Oy
Työsuojeluvaltuutettu Reita Virnes
Pääluottamusmies Jouni Lehtinen

Finnair Cargo Terminal Operations Oy
Pääluottamusmies Marita Ketonen-Heiska

Finnair Catering Oy
Työsuojeluvaltuutettu Reijo Hiltunen
Pääluottamusmies Ilkka Kero

Finnair Engine Services Oy
Työsuojeluvaltuutettu Arto Mäenpää
Pääluottamusmies Jukka Kokkonen

Finnair Technical Services Oy
Työsuojeluvaltuutettu Markus Berg
Pääluottamusmies Esa Suokas

Finnish Aircraft Maintenance Oy
Työsuojeluvaltuutettu Kalle Virtanen
Pääluottamusmies Ville Linnola

Insta DefSec Oy
Työsuojeluvaltuutettu Pekka Reinola
Pääluottamusmies Marko Heikkilä

Inter Handling Oy
Työsuojeluvaltuutettu Joni Virta
Pääluottamusmies Teemu Koskinen

Inter Handling Turku Oy
Työsuojeluvaltuutettu Kasimir Sääksmäki
Pääluottamusmies Kim Eklund

ISS Aviation Oy
Työsuojeluvaltuutettu Petri Riitinki
Pääluottamusmies Mikko Tuunanen

Lassila & Tikanoja Oyj
Pääluottamusmies Orivel Fernandes

Nayak Aircraft Service Netherlands B.V
Pääluottamusmies Stig Söderling

Northport Oy
Työsuojeluvaltuutettu Lilli Ansari
Pääluottamusmies Markku Elomaa

Raskone Oy
Työsuojeluasiamies Jarmo Mykkänen
Pääluottamusmies Jorma Petra

RTG Ground Handling Oy
Työsuojeluvaltuutettu Mika Sarjanen
Pääluottamusmies Ari Kääriäinen

Servisair Finland Oy
Pääluottamusmies Minna Stackelberg

Suomen Transval Oy
Työsuojeluvaltuutettu Toni Jokinen
Pääluottamusmies Pasi Ahola

YIT Kiinteistötekniikka Oy:n Avia-yksikkö
Työsuojeluasiamies Jari Makkonen
Pääluottamusmies Pekka Laaksonen

Yhteystiedot: www.iau.fi/yhteystietoja/tyosuojeluvaltuutetut

Juha Vainio, osa 3

Vanhojapoikia viiksekkäitä

Kesäinen iltayö laskeutuu yhden Suomen lähes sadastayhdeksästä kymmenestä tuhannesta (190 000) järvistä ylle. Vastarannan pikitie on hiljainen ja routavauriainen. Suljettu saha, jonne se johtaa on konkurssipesänhoitajien hallinnassa. Pusikot ovat ryhtyneet valloittamaan takaisin kolme sukupolvea sitten raivattuja peltoja. Niukoilla mukavuuksilla varustetun könsän peräkammarissa istuu yksi kylän viimeisistä mohikaaneista radiota kuunnellen. Siellä esitetään katoavan nuoruuden ja kulttuurimaiseman runoilijan **Juha Vainion** surumielisen nokkelaa anti-häävalssia *Vanhojapoikia viiksekkäitä*.

■ Silloin kun Yleisradio ei vielä keskittynyt sisällöntuottamiseen, vaan uutisoi ja taustoitti, tapasi toimittaja **Veikko Kilkki** Puumalan Lintusaloissa **Nestori Reponen** nimisen paikallisoriginellin. Haastattelussa tämä kertoi saimaannorpasta, joka saapuu iltaisin lepokivelleen kuuntelemaan kalamiehen hanurinsoittoa. Tarinasta vaikuttuneena Kilkki lähetti pitkän kirjeen sanoittaja Vainiolle, joka heitti sen takkaan. Meni ulos, tuli takaisin ja poltti sormensa poimiessaan papereita tulispesästä. Luonnonsuojelun ja rakennemuutoksen perusteos alkoi tekeentyä. Nestori ei sitä koskaan kuullut. Hän hukkuu, kuten asiaan kuuluu, kotivesilleen ennen laulun julkaisua -82.

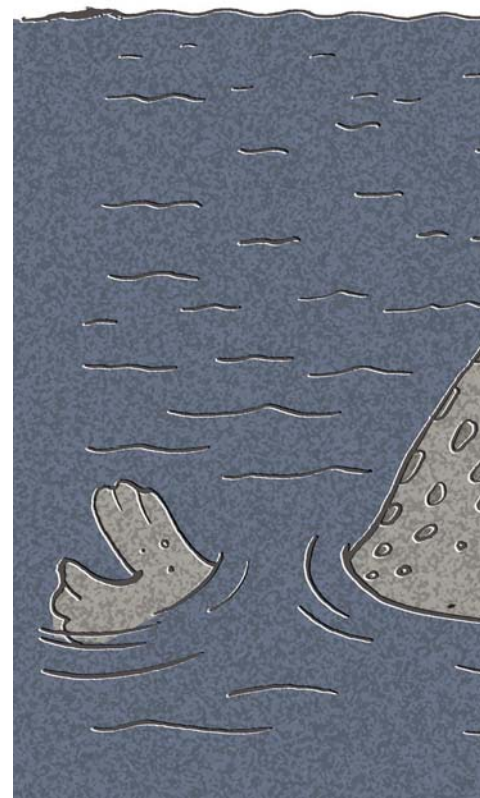
Olemassa oli myös oikea **Nestori Miikkulainen**. Hän puolestaan asui Vainion lapsuusvuosien naapurustossa Kotkassa, ja oli purjehtinut avioliiton rauhaisaan satamaan jo aiemmin,

eikä siksi juurikaan ilahtunut saamastaan huomiosta.

Aina askelta edellä oleva ”Junnu” totesi myöhemmin laulun saamasta ristiriitaisesta vastaanotosta seuraavasti: Kyllä kaikki nykyään norppaa suojelevat, vaan kuka suojelisi kilkkiä?

Muutoksia ja...

Yhteiskunnallinen rakennemuutos on virkamieskielen kauneimpia kukkasia. Tästä luonnollisesti, tai epäluonnollisesti, johtuen se on ilmaisuna myös sekä hajuttomimpia, että mauttomimpia. Termi kätkee näpsästi merkityssisältönsä kaiken kuvitteellisen Ätkyän kunnan ala-asteen lakkauttamisesta aina kansainvaelluksista aiheutuneeseen Länsi-Rooman tuhoon asti. Kiistämättä rakennemuutosta on tapahtunut ihmiskunnan historiassa aina ja kaikkialla. Ei kuitenkaan tasaisesti. Vuoroin on sen vauhti kiihtynyt ja vuoroin hidastu-



nut. Usein, nimenomaan taloustieteilijöiden suulla, siitä puhutaan kuin vääjäämättömästä luonnonvoimasta. Todellisuus seuraa luotua teoriaa. Ja yhtä perustellusti kykenevät historioitsijat riittävän pitkällä tarkasteluvälillä osoittamaan tapahtumien olleen tehtyjen valintojen seurausta tai sattumaa. On kuitenkin hedelmällisempää, ilman tieteenalojen paradigmojen hirttoköysiä, keskittyä henkilökohtaiseen. Mitä



on yksin kun jää. Hyvin hylje sen ymmärtää.

...romahduksia rakenteissa.

Reunaehtoja on kuitenkin asetettava. Kolmesti on viimeisen sadan vuoden aikana käynyt tuuli ylitsemme. Ensin Venäjän imperiumin raunioista esiin ryöminyt isänmaamme ryhtyi järjettömään sisällissotaan. Muiden onnettomuuksiensa ohella, sen seurauksena tuhoutui kes-

keinen osa oraalla ollutta teollista osastamamme. Sitten jouduimme kahden itämeren herruudesta ja pohjolan nikkelistä kilpailevan totalitaarisen ideologian kilpakentäksi. Lopullinen välien selvittely käytiin toisaalla. Osallistuimme kuitenkin karkein luvuin sadantuhannen nuoren miehen poistumalla työmarkkinoilta. Mitä lieene luku miestyövuosissa? Ja viimein kellistyi vanha vainooja markkinavaimien kynsissä.

Jos asiaa tarkastellaan vain Suomen näkökulmasta, voidaan tapahtuman siunauksellisuudesta olla monta mieltä. Suunnan haaksi imaisi nimittäin mukanaan syvyyteen noin 15 prosenttia ulkomaankaupastamme. Erityisesti kärsivät alat, jotka olivat syntyneet ja kukoistaneet kylmän sodan logiikan erityissuojeluksessa, jonka mukaan valtion kuului olla mahdollisimman omavarainen. Vaa-

hävisi kuin yhdessä yössä. Toisaalta voi kysyä mitä kauppavaihdon vaakakupissa painaa se, että Neuvostoliitto oli kansojen vankila ja arvaamatonta suurvaltaakaan vain ani harvat kaipaavat.

Kuinka meidän siis lähihistoriaamme tulee katsella ja arvostella? Tiitisen listaa vaaditaan julkisuuteen. Paheksutaan reaalismia tosuskovaisia. Suometuneita päitä vaaditaan vadille. Nykyinen Kiina on **Maon** numeraalisen käsitäskykymme ylittävien kansanmurhien ja hirmuvallan suora legitiimi perillinen. Edelleenkin se vainoo ja tuhoaa toisina ajattelijoinaan järjestelmällisesti. Valtiona se edustaa Suomelle vanhaan Neuvostoliittoon nähden prosentuaalisesti vähäisempää kauppakumppania. Ulkopoliittisena uhkana se on, jos ei toiselta planeetalta, niin ainakin planeetan toiselta puolelta. Silti tyytyy poliittinen eliittimme ja sitä liehakoiva mediamme lähinnä osoittamaan lojaalia kiittolisuutta Kiinan parantuneesta ihmisoikeustilanteesta. Niin kuin olisi erityinen ilon aihe, että mielipiteidensä, uskontonsa tai etnisen taustansa takia vangittuja on sadan sijasta enää vain 99.

Markkinatalouteen siirtyminen ei sinällään takaa muita ihmisoikeuksia kuin suuremman yksilöllisen vapauden luoda omaisuutta. Ei se tietysti vähäpätöinen seikka ole, päinvastoin, yksi merkittävimpiä. Ja sen ansiosta on globaalin taantumien talousveturin kasvu kymmenkeräistä verrattuna muihin suuriin.

Mutta miten on muiden oikeuksien laita? Ahnaat katseet kääntyvät kartalla jo kohti halvempien tuotantokustannusten ja vielä puutteellisemman ympäristölainsäädännön maita?

Vaurastuvaa Kiinaa uhkaa Vietnam-ilmio.

Urbaanit peräkamarrinorpat ja...

Palataan maailmanpolitiikan arkipäivästä hiljaisen kylätien varrelle.

Tämänkin jutun melko varmasti useat sivuuttavat tylsämielisenä ja pessimistisenä kritiikkinä yhteiskunnallista kehitystä kohtaan. Pyydän, että sitä ei kuitenkaan luokiteltaisi suoralta kädeltä menneeseen takertuneen muutosvistarintana.

Kirjoittajan on ollut pakko hyväksyä, että nostalgiakaan ei ole kuin ennen vanhaan. Haikailulle on kuitenkin pysyvä tilaus niillä alueilla maassamme, jotka uhkaavat lopullisesti tyhjentä työikäisistä ja eläköityä kriisikuntien joukkoon. Suomi muuttaa etelään ja rannikolle. Sosiaaliset rakenteet ja perhesiteet hajoavat. Yksinasuvien osuus talouksia on kohta puolet kaikista.

Tämä kehitys ei tapahdu ainoastaan siellä missä ihmisiä ei enää ole, vaan myös siellä missä heitä on. Mistä se kertoo? Ensinnä on kysymys muutoksesta, joka on tapahtunut tämän elintavan valinneiden hyväksymisessä. Kaupungin huvielämän pyörteissä pyyhältävä city-sinkku ei ole enää aikoihin

joutunut maksamaan vanhanpojan tai -piianveroa. Ennen näille kummajaisille kohdistettiin kovennettu verotaakka. Aina vuoteen -75 asti sitä maksoivat kaikki yli 24-vuotiaat naimattomat ja lapsettomat henkilöt. Kovimman veron he kuitenkin luultavasti kantoivat pysyvinä yhteisön pilkan kohteina.

Toisekseen voidaan todeta nykyi-kamme olevan varsin itsekäs. Individualistinen, jopa hedonistinen "ahmi ja laihtu-kulttuuri" jatkaa riemukulkuaan. Entistäkin materialistisemmaksi muuttuva elintapamme alleviivaa elämän rajallisuutta, ja kehottaa sekä viekoittelee kokemaan kaiken vielä voimakkaammin, täydemmin ja henkilökohtaisemmin – siis lopulta yksinäisemmin.

Kolmanneksi on kysymys muutto-liikkeen aiheuttamasta, jo mainitusta, yhteisön hajoamisesta. Ennen paikkakunnan nuorisoseuran- tai työväenyhdistyksentalolla järjestetyt lähisukulaisten häät tarjosivat niin kutsutun "potentiaalisen tsauman" pariutumiselle. Osallistujat olivat valtaosin tuttuja jo ennestään. Ja pari eksoottisempaa vierailijaa, Helsingin serkkua, livahti joukkoon sujuvasti. Nytemmin toisilleen vieraat, tilaisuuteen puoliksi pakotetut ja vähäisenkin sukurakkautensa kadottaneet tuppisuut vaihtavat vai-vautuneena jalkaa lahjapöydän äärellä murahdellen leipäkoneiden ja shampanja-vispilöiden välisistä hintaeroista. Jos vielä boolikin on laihaa, istuu ravintolan edestä jo kymmeneltä lähtevässä taksisaattueessa valtaosin vain yksi asiakas per auto.

Ongelma ei siis ole etteivätkö ihmiset enää tapaisi toisiaan. Päinvastoin, sitä tapahtuu enemmän kuin ennen. Ongelma on siinä, että he eivät enää kohtaa toisiaan. Esitän kysymyksen lukijoille pohdittavaksi. Milloin viimeksi olette työtoverinne, perheenjäsenenne tai naapurinne kanssa käyneet selvin päin pitkän syvällisen keskustelun arvoistanne, unelmistanne ja peloistanne? Vaikka hyvä asiakaspalvelu onkin itseisarvo ja palveluyrityksen

Juha Harri Vainio

(s. 10.5.1938 Kotka – k. 29.10.1990 Gryon, Sveitsi)

- Tunnetaan myös Junnu ja Juha "Watt" Vainiona.
- Reino Helismaan manttelinperijä monessakin mielessä. Teki yli 2400 sanoitusta tai sävellystä.
- Kotkan sotienjälkeisen kansainvälisen ilmapiirin ja jazz-ravintola Fennian legendaarisen hengen vaikuttamana kirjoitti kotikaupungistaan silloinkin kun nosti Rööperin, Kolmannen linjan ja Kööpenhaminan maailmankartalle.

ylpeydenaihe. Ei terve ihmisyhteisö voi kokonaan toimia niin, että pidämme toisiamme asiakkaina, toistemme asiasta riippumatta.

...muita entisen Litorinanmereneläviä.

Saimaannorppa katselee takaisin graafikko-professori **Erik Bruunin** Suomen luonnonsuojeluliitolle vuonna -74 suunnittelemaasta logosta. Kuva-aihe ja toteutus ovat niin suurenmoisia, että kovakalloisimmankin fossiilisten polttoaineiden läträäjän tekee mieli halata lähintä puuta.

Onko vain sattumaa, että ympäristötietoisuuden laajempi historia maassamme alkaa samoihin aikoihin kun vanhanpojan ja -piianvero poistettiin? Siis 70-luvun loppupuoliskolla. Tavaltaanhan molemmissa on kysymys yrityksestä torjua nykymenolla tulevaisuudessa uhkaava sukupuutto. Ensin koettiin uhatuksi suomalaisuus, sitten flora ja fauna. Ohjaava instrumenttikin on sama. Verotus.

Arviot Norpan tulevaisuudesta ovat edelleen varsin penseitä, vaikka viime talvi olikin paras vuosiin. Ilmaston lämpeneminen tuhoaa lajin pesäpaikat, jos jokin kulkutauti ei ehdi ennen sitä tehdä selvää jälkeä kahdensadan tienoilla olevasta sympaattisten reliikkien populaatiosta. Tulevaisuuden usko taitaa silti hylkeidenkin maailmassa olla naaraiden varsin kapeille hartioille sälytetty. Nimittäin Ristiinan Yövedellä on tehty havainto uudesta pesästä. Sen asukiksi on varmistunut alueelle siirretty noin 25-vuotias Venla-norppa. Rempseä ja iloluontoinen Venla on jo aiemmin ymmärtänyt useampaa kulkunorppaa ympäri Etelä-Saimaata, vastaten lähes yksin evin alueen kannasta.

Ilolla voimme todeta, että sekä emo että kuutti voivat hyvin. Sen sijaan tapahtumiin kiinteästi liittyvän viiksekään ex-vanhanpojan olinpaikasta tai mielenliikkeistä ei ole tietoa.

teksti: JM KOSKINEN
kuvitus: SANNA KALLIO

Vanhoja poikia viiksekkäitä

*Saimaan saaressa pikkuinen torppa,
istuu portailla Nestori Miikkulainen.
Huuliharppuaan soittaa ja norppa
nousee pinnalle pärskähtäen.*

*Aallon alla se suunnisti soittajan luo,
sille tuttua tutumpi on sävel tuo.
Laulu kertoo näin mitä on yksin kun jää.
Hyvin hylje sen ymmärtää.*

*Tanssittu koskaan ei Nestorin häitä.
Maailma houkutti pois morsion.
Vanhoja poikia viiksekkäitä
mies sekä hylje, kumpikin on.*

*Saimaan saaressa pikkuinen torppa,
sinne elämän toveri tahtonut ei.
Yksin Nestori jäi, kuten norppa.
Myös sen kumppanin kohtalo vei.*

*Suuri Saimaa, mutt' sata on hylkeitä vaan.
Kohta jäljellä ei ehkä ainuttakaan.
Huuliharppua soittelee Miikkulainen.
Yksi ymmärtää kaipuun sen.*

*Tanssittu koskaan ei Nestorin häitä,
Maailma houkutti pois morsion.
Vanhoja poikia viiksekkäitä,
mies sekä hylje, kumpikin on.*

*Saimaan saaressa pikkuinen torppa,
istuu portailla Nestori Miikkulainen.
Lepokivellään iäkäs norppa
katsoo ystävää ymmärtäen.*

*Suuri Saimaa, mutt' naista sen rannoilta vaan,
ei näin tuuliseen saareen saa asettumaan.
Kuten norpan, on määrä myös Miikkulaisen
olla sukunsa viimeinen.*

*Tanssittu koskaan ei Nestorin häitä.
Maailma houkutti pois morsion.
Vanhoja poikia viiksekkäitä,
mies sekä hylje kumpikin on.*

Catenaccio-puolustuksen aika on ohi FC 012 ei peruuttele

Ammattiosasto 012 aktiivit kilvoittelevat palloliiton Helsingin piirin harrasteliigassa. Pukinmäen hornankattila näki 7.6. tuiman taiston, jonka moraalisesta voittajasta ei ollut epäselvyyttä. Urheilullisesta jonkin verran enemmän.



Happea.

■ Harjaantuneen seuraajan katse kiinnittyi nopeasti FC 012:n läpiharjoitettuun kenttäryhmytykseen. Se vaihteli nopeasti perusbrittiläisestä 4–4–2 järjestelmästä, vuoden -82 mm-kisojen silmiä hivelevään brasilialaiseen luovaan pelisysteemiin 1–0–9. Siirtyäkseen siitä salamannopeasti täysin uudenlaiseen, sarjakuvapiirtäjä **(Roger) Milla Palo-****niemen** mukaan nimettyyn, ”keroileva siili-puolustukseen”. Joukkue ei sortunut hetkeksikään puolustuspelin yleisimpään helmasyntiin. Puhetta riitti, niin kentällä kuin kentän laidalla.

Yhtä kaikki tuomarin (puusilmä) pari karkeaa virhettä, johtivat siihen että taas kerran materia otti voiton hengestä numeroin 4–1. FC 012 maalin iski **Jorma Mantere**, kauniin yksilösuorituksen jälkeen.

Teksti ja kuvat:
KORSON VETO ja
SAVANNAN PALLO



Ilman lisähappea.

Narsissi – kevään kukka

Nimensä tämä erikoinen torvi-tähtimäinen kukka on saanut vanhasta tarusta Narkissos-nimisestä nuorukaisesta, joka rakastui omaan veden pinnasta heijastuneeseen peili-kuvaansa. Ressukka nääntyi lammen rannalle kun ei saanut silmiään irti tästä ihanasta näystä.

Taru jäi elämään ja siitä tuli vertauskuva, miten ihmisen mieli ikävimmillään toimii kun itserakkaus ylittää kaiken. Nykyään käytössä oleva termi narsisti ja narsistinen käyttäytyminen on johdettu tästä surullisesta tarinasta.

Turkulainen asianajaja **Markku Salo** sai monien mutkien jälkeen julkaisuksi kirjansa ”Varo narsistia”. Kirjassa kuvaillaan eniten lasten huoltajuuskiistoihin liittyviä oikeusjuttuja ja sitä miten narsistisesta persoonallisuushäiriöstä kärsivät henkilöt oikeussaleissa käyttäytyvät. Narsistit itse eivät kuitenkaan kärsi, päinvastoin. He eivät tunne minkäänlaisia tunnonvaivoja tai katumusta julmienkaan sanojen tai tekojen jälkeen. Kiusaamisen tai häiriköinnin kohteet sen sijaan saattavat saada loppuiän trauman jouduttuaan narsistin uhriksi.

Narsisti on charmantti huijari, joka on poikkeuksellisen viehättävä ja älykkään tuntuinen henkilö. Useammin mies kuin nainen, joka tuntuu aavistavan ajatuksesi ja tarpeesi ennen kuin ehdit sanoa niitä ääneen. Hän kertoo juuri ne asiat, jotka haluat kuulla, ja hän tuntuu lopulta olevan liian hyvä ollakseen totta. Varo! Olet joutumassa narsistin vaikutuspiiriin. Jos kuitenkin haluat jäädä, ja usein niin käy, alkaa toistuvasti ilmenevä ristiriitainen viestintä epäilyttää ja herättää hämmäntäviä ajatuksia. Pikku hiljaa ihanat tarinat paljastuvatkin valheiksi. Hän saattaa yhdessä

lauseessa myöntää ja kieltää saman asian. Jos jossain on jotain vikaa tai ongelmia niin ne ovat sinussa itsessäsi, sinä olet pilannut narsistin elämän ja saat maksaa siitä. Pian elämäsi on muuttunut synkäksi ja arvottomaksi. Olet huono ihminen, joka ei ansaitse narsistin kaltaista täydellistä hyvän tekijää.

Asiantuntijoiden ainoa neuvo narsistin kohtaamiseen tai hänen kanssaan pärjäämiseen on ”poistu paikalta mahdollisimman nopeasti”. Hankalampi juttu. Yleensä narsisti on tässä vaiheessa saanut jo tukevan otteen uhristaan eikä hänellä ole aikomustakaan päästää irti. Parisuhteessa tämä on se murheellinen asetelma.

Irtipääseminen on helpompaa tilanteissa jossa huomaat olevasi mukana organisaatiossa, työpaikassa, järjestössä, asuntoyhtiössä tai muussa yhteisössä, jonka päättävissä elimissä touhuu narsisti. Yhteisössä on jo jonkin aikaa ollut jotain kummallista, jota kukaan ei oikein osaa selittää. Puolia on jaettu ja asiat menevät kuin itseksseen enemmän ja enemmän sotkuun. Vastuun kantajia ei tahdo löytyä kirveelläkään. Narsistin tekemiin virheisiin on mahdollon puuttua. Hän siirtää taitavasti selitellen syyt jonkun muun osaston tai henkilön niskoilille. Valheet ovat sujuvia ja siirtävät huomion pois todellisista ongelmista. Syyllisten ja uhrien roolit vaihtuvat jatkuvasti. Lopulta kaikki ovat täysin sekaisin ja totaalisen turhautuneita ja koko organisaation alamäki on varmaa. Lopputili tai eroaminen on tuollain oman mielenterveyden kannalta paras vaihtoehto.

Narsistin tai narsistisen käytöksen tunnistaminen on hankalaa jos ei koskaan aiemmin ole joutunut tutustumaan tähän ilmiöön. Mutta kerta riittää. Uhrin osasta terveisiin ihmissuh-



Arto Kujala

teisiin selviytynyt henkilö tunnistaa narsistin viimeistään silloin kun tämä jää ensimmäisestä valheestaan kiinni. Silloin vielä ehtii käpälämäkeen.

Pitää kuitenkin muistaa, että on olemassa myös tervettä narsismia. Se tarkoittaa hyvää itsetuntoa, itsensä hyväksymisestä sellaisena kuin on. Näistä piirteistä puuttuu tyystin tarve alistaa ja tuhota muita.

Narsistin todellisen luonteen paljastuminen on ympäristölle enemmän järkytys kuin helpotus. Käy niin kuin huijauspaljastuksissa usein käy. Ihmiset ovat noloja ja häpeissään. Minulle myytiin priimana jotain, joka osoittautui tädeksi sekundaksi. On vaikea myöntää tulleen huijatuksi ja se osaltaan edesauttaa narsistia pääsemään omiin päämääriinsä. Narsistisesta suhteesta voi kuitenkin selviytyä ja saada elämänsä ilon ja valon takaisin.

Narsissien aika on tältä keväältä ohi. Seuraavaksi kukkivat monet muut muut kesän kukat. Nautitaan niistä.

THELMA ÅKERS

Kirjoittaja on Suomen Lentoemäntä- ja stueritthyhdistyksen SLSY ry:n puheenjohtaja

Kilpailu ilman palkintojenjakoa

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä julkisti toukokuussa loppuraporttinsa, jossa työryhmän enemmistö ehdottaa että ”rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamisessa edettäisiin palvelukokonaisuuksittain ja vaiheittain palvelukokonaisuuksien kypsyysasteen mukaisesti helpommista palvelukokonaisuuksista vaikeammin toteutettavissa oleviin palvelukokonaisuuksiin”.

■ Kilpailuttaminen aloitettaisiin vuoden 2018 alussa pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä, josta edettäisiin myöhemmin muun maan kauko- ja henkilöliikenteeseen. Edustin työryhmässä Veturimiesten liittoa ja muita rautateiden henkilöstöjärjestöjä ja jätin loppuraporttiin kirjallisen eriyvän mielipiteeni, joka vastaa rautateiden henkilöstöjärjestöjen näkemyksiä. Mielestäni esitysten toteuttaminen merkitsisi VR:n nykyisin harjoittaman rautateiden henkilöliikenteen asteittaista pirstomista ja yksityistämistä ja heikentäisi palvelun laatua ja tarjontaa.

Työryhmä perustelee kilpailutustansa mukanaan tuomilla taloudellisilla arvoilla. Vedoten ulkomaisiin arvioihin väitetään, että kilpailun avaaminen monopolitilanteesta olisi johtanut eri toimialoilla keskimäärin 10–30 prosentin kustannussäästöihin, mukaan luettuna rautatieliikenne.

Väitteen tueksi ei ole esitetty vakuuttavaa tieteellistä tai muuta näyttöä. Kilpailutuksen tuomien taloudellisten hyötyjen arviot vaihtelevat. Esitetty vertailu hyvin erilaisiin toimialoihin (teletoiminta, energiajakelu) ei ole perusteltua. Vaikutusten arvioinnin tulisi pohjautua hyvin käytännölliseen, yksityiskohtaiseen analyysiin ja Suomen rautatieliikenteen erityispiirteisiin, mukaan luettuna verkostovaikutukset. Ulkomaisiin esimerkkeihin vetoaminen ei ole vakuuttavaa, koska riittävän laaja-alaista vaikuttavuusselvitystä rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamisen koko-

naisvaltaisista seurauksista ei ole osoitettavissa.

Rautateiden avaamista kilpailulle perustellaan keinona järjestää palvelut entistä tehokkaammin. Liikenteen kehittämisen ja palvelun laadun kannalta investoinnit rataverkkoon ja matka-aikojen lyhentäminen ovat kuitenkin välttämättömiä toimenpiteitä, joiden merkitys tuodaan vain osittain esille ja joiden vaikutukset ovat kilpailun avaamista suurempia tekijöitä markkinaosuuksien kasvattamiselle. Kilpailun avaaminen ei sinänsä lisää lainkaan rataverkon kapasiteettia. Talvi 2010 osoitti, kuinka herkkä nykyinen rataverkko on poikkeustilanteille. Jos verkon kapasiteettia ei kasvateta, useamman operaattorin toiminta yhtä aikaa vaikeuttaa poikkeustilanteiden hoitoa olennaisesti.

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamistavoitteet perustuvat vallalla olevaan muoti-ilmiöön kaikkien julkisten toimintojen yksityistämisestä ja kilpailuttamisesta. EU:n palvelusopimusasetus sekä muu EU-lainsäädäntö eivät edellytä kilpailun avaamista kansallisessa rautateiden henkilöliikenteessä. Palvelusopimusasetuksen mukaan voidaan rautatieliikenteessä tehdä ilman tarjouskilpailua enintään 10 -vuotinen suora hankintasopimus. Jos sopimus edellyttää liikenteen harjoittajalta merkittävää pääoman sitomista, voidaan sopimusai-kaa pidentää 15 vuoteen. EU:n asetuksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on asetettava vastineena yksinoikeudesta tai tuesta liikenteenharjoittajalle

julkisen palvelun velvoite. Suomen palvelusopimusasetuksen mukaisia rautatieliikenteessä toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL (ent. YTV).

Suomen rautateistä säädetään rautatielaissa, jota ollaan uusimassa EU-lainsäädännön edellytysten mukaiseksi. Lain uusimisen tarkoituksena ei kuitenkaan ole rautateiden henkilöliikenteen pakkokilpailuttaminen, vaan kilpailuttamispäätökset olisivat toimivaltaisten viranomaisten päätösvallassa.

LVM ja VR- Yhtymä Oy tekivät joulukuussa 2009 palvelusopimusasetuksen mukaisesti 10 vuoden yksinoikeussopimuksen kaukoliikenteestä. Se on voimassa vuoteen 2019 saakka ja siihen sisältyy 5 vuoden optio lisäajasta. Sopimuksen mukaan liikennettä ei saa vähentää siten, että se johtaa julkisen palvelun velvoitteen mukaisen liikennetarjonnan heikkenemiseen. VR:n ja HSL:n välinen pääkaupunkiseudun liikennettä koskeva sopimus on voimassa vuoden 2017 loppuun. HSL on vaatinut tämän liikennekokonaisuuden kilpailuttamista.

Vaihtoehtona nollaplussa-malli

Esitän eriyvässä mielipiteessäni, että vaihtoehtona kilpailuttamiselle ryhdyttäisiin toteuttamaan ja kehittämään ns. nollaplussa -mallia, joka pitäisi sisällään nykyisentyypisen toiminnan jatkamisen ja kehittämisen tekemällä palvelusopimusasetuksen mukaisia suoria sopimuksia toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Näin rautateiden henkilöliikenne pääkaupunkiseudulla ja muualla maassa on näin parhaiten järjestettävissä. Rautatieliikenteen pirstominen tuhoaisi nykyisten toimintojen tuottamat synergiaedut ja henkilöstön ja kaluston



Pekka Kainulainen

yhteiskäyttöedut, heikentäisi kaluston ja palvelutason laatua, lisäisi liikenteen häiriöitä ja uhkaisi henkilöstön asemaa.

Millään taholla ei pilkkomisen jälkeen olisi kokonaisvastuuta maanlaajuisesta liikennöinnin kattavuudesta ja laajuudesta. Pirstominen ja yksityistäminen aiheuttaisivat niin sanotun kermankuorintailmiön. Palvelun ja laadun heikentymisestä on nähtävissä esimerkkejä kilpailutetussa bussiliikenteessä. Suoran sopimustoiminnan jatkamisvaihtoehtoon tulisi mielestäni sisällyttää myös muita näkökulmia, kuten laadullisten asioiden kehittäminen ja matkailupujen joustava hinnoittelu.

VR:ää uhkaa omaisuuden kollektivisointi

Työryhmä esittää, että liikenteen tilaajaorganisaatiot (HS ja LVM) tarjoaisivat junakaluston liikennepalvelun tarjoavan operaattorin käyttöön. Tämä olisi tarkoitus järjestää kalustoyhtiön avulla. Kaluston omistuskysymys organisoitaisiin siten, että nykyisen pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n omistuspohjaa laajennettaisiin kilpailun edetessä ja kilpailutettavan liikenteen alueellisesti laajentuessa niin, että kaikki liikenteen tilaajat/kilpailuttajat olisivat yhtiön omistajina. Kalustoyhtiön omistussuhteet esitetään järjestettäväksi niin, että yhdelläkään liikennepalvelua tarjoavalla operaattorilla ei olisi merkittävää markkinaosuutta kalustoyhtiössä. Jos liikennepalvelua tarjoavat operaattorit kuitenkin ovat edustettuina kalustoyhtiöissä, niiden ei pitäisi osallis-

tua kilpailijoita koskevaan päätöksen tekoon.

Kaluston huolto- ja varikkopalvelu ja tarjonnan järjestämiseksi työryhmä esittää, että huolto- ja varikkopalvelujen saatavuus ja riittävyys taattaisiin kilpailutilanteessa kaikille liikennepalveluja tarjoaville operaattoreille. Työryhmä toivoo, että huolto- ja varikkopalvelujen tarjoajia olisi useampi kuin yksi. Jos kuitenkin huolto- ja varikkopalveluja tarjoaisi vain yksi yhtiö, niin näihin palveluihin olisi turvattava avoin ja tasapuolinen pääsy kaikille palveluja tarvitseville. Myös palvelujen hinnoittelun olisi oltava läpinäkyvää ja yhdenmukaista kaikille huolto- ja varikkopalvelujen ostajille. Mikäli huolto- ja varikkopalvelujen monopolitilanne aiheuttaisi ongelmia, niin niiden tarjonta tulisi järjestää toiminnallisesti uudelleen siten, että viranomainen (esim. Liikennevirasto tai Governia Oy) omistaisi varikkokiinteistöt ja vuokraisi tiloja palveluja tarvitseville.

Kiinteistövarallisuuden sekä asemille ja lipunmyyntiin pääsyn järjestämiseksi työryhmä esittää ratkaisua, jonka mukaan kaikki liikennepalveluja tarjoavat operaattorit voisivat käyttää asemia, matkakeskuksia ja niiden yhteydessä olevia liityntäpysäköintialueita sekä huoltoraiteita omien palvelujen tarjontaa varten maksamalla tästä asianmukaista ja käypää vuokraa aseman tai alueen omistajalle. Asemien ja muiden kiinteistöjen käytön hinnoittelun tasapuolisuus ja läpinäkyvyys olisi turvattava ja tämä mahdollisesti edellyttäisi li-

säselvityksiä (esim. muiden maiden kokemukset).

Liikenteenohjauksen järjestämiseksi työryhmä esittää, että liikenteenohjaus eriytettäisiin VR-konsernista. Tämä voisi tapahtua siten, että nämä toiminnot ja tehtävät siirrettäisiin rautatieliikennettä harjoittavasta VR Osakeyhtiöstä valtionyhtiöön tai valtio-omisteiseen yhtiöön. Työryhmän mukaan liikenteenohjaus, sen toiminnot ja laitteet ovat osa radanpitoa, jolloin liikenteenohjaus olisi Ratahallintokeskuksen vastuulla oleva julkinen palvelutehtävä.

Koulutuksen järjestämiseksi työryhmä esittää, että valtio turvaisi tasapuolet ja riittävät koulutusmahdollisuudet rautatiealan ammattiin pääsyyn. Tämä edellyttäisi VR:n koulutuskeskuksen toimintojen uudelleen järjestämistä ja rautatiealan koulutustarjonnan lisäämistä sekä koulutuksen tukemista kohdistamalla harkinnanvaraista valtionavustusta aloittaville oppilaitoksille.

Mielestäni rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle johtaisi VR:n harjoittaman joukkoliikenteen yksityistämiseen ja pirstomiseen, minkä lisäksi VR:n junakalusto ja muu omaisuus kollektivisoitaisiin. Tuloksena olisi Tynkä-VR. Kysyä sopii, hyödyttäisikö tämä millään tavoin matkustavaa yleisöä? Palvelutukin paranee eivätkä lippujen hinnat laske. VR:n henkilöstön asema ja nykyiset työpaikat joutuisivat uhanalaisiksi.

TIMO TANNER

Kirjoittaja on täysin palvelut Veturimiesliiton lakimies

Jäsenkortti mukaan matkalle!

Ilmailualan Unioni on ottanut jäsenilleen Turvasta jäsenvakuutuksen, joka sisältää matkustajavakuutuksen koti- ja ulkomaanmatkoille. Liittosi jäsenkortti toimii myös matkavakuutuskorttina, pidä se aina matkalla mukana.

■ Vakuutettuina ovat liiton jäsenet, myös vuorotteluvapaalla, hoitovapaalla ja muulla sosiaalivapaalla olevat jäsenet. Vakuutettuina ovat myös vakuutetun mukana matkustavat alle 18-vuotiaat omat lapset sekä vakuutetun kanssa samassa taloudessa asuvat alle 18-vuotiaat lapset. Vakuutettuina ovat myös osa-aikaeläkkeellä olevat jäsenet.

Vakuutus on voimassa Suomesta ulkomaille tehtävillä vapaa-ajan matkoilla. Vakuutus on voimassa myös vapaa-aikana tehtävillä kotimaan matkoilla, jotka ulottuvat vähintään 50 kilometrin etäisyydelle vakuutetun asunnosta, työpaikasta, opiskelupaikasta tai vapaa-ajan asunnosta. Vakuutus ei ole voimassa em. paikkojen välisillä matkoilla, joten matka kesämökille ja siellä oleskelu ei kuulu vakuutuksen piiriin.

Vakuutus ei ole voimassa kilpaurheilussa tai sen harjoittelussa, eikä ehdoissa erikseen luetelluissa urheilulajeissa.

Vakuutus on voimassa yhtäjaksoisesti enintään 45 vuorokautta matkan alkamisesta. Ylimeneville matkapäivil-

le kannattaa ottaa Turvasta määräaikainen matkustajavakuutus.

Mitä vakuutuksesta korvataan?

Vakuutus korvaa matkan aikana alkaneen äkillisen sairauden tai sattuneen tapaturman aiheuttamat hoitokulut ilman ylärajaa. Matkasairaudella tarkoitetaan matkan aikana alkanutta, odottamatonta ja äkillistä sairastumista, joka on edellyttänyt välitöntä lääkärin hoitoa tai jonka lääketieteellisen kokemuksen mukaan muutoin on katsottava saaneen alkunsa matkan aikana.

Vakuutetulla ennen matkan alkua ollut sairaus ei ole vakuutusehtojen tarkoittama matkasairaus. Ennen matkaa olleen sairauden äkillisestä ja odottamattomasta pahenemisesta matkan aikana korvataan kuitenkin välttämättömän ensiapuhoidon kustannukset matkakohteessa. Sairauden odottamattomana pahenemisena ei pidetä sellaisen sairauden pahenemista, jonka tutkimukset tai hoitotoimenpiteet ovat kesken matkalle lähdettäessä.

Vakuutuksesta korvataan myös matkan peruuntumis- ja keskeytymiskuluja vakuutusehdoissa tarkemmin määritellyin perustein.

Matkatavarat on vakuutettava erikseen

Matkustajavakuutus ei sisällä matkatavaravakuutusta, mutta matkatavaravakuutus saattaa sisältyä kotivakuutukseen.

Miten toimin, jos sairastun matkalla tai sattuu tapaturma?

Muista ottaa matkalle mukaan jäsenkorttisi, joka on myös matkavakuutus-

korttisi. Näin hoitava laitos voi todeta, että asiakkaalla on voimassa oleva matkavakuutus ja että hoidoille löytyy maksaja. Matkavakuutuskortti ei kuitenkaan ole maksukortti, joten on hyvä varautua siihen, että kulut joutuu maksamaan ensin itse ja hakemaan korvusta myöhemmin vakuutusyhtiöstä. Jos joudut itse maksamaan hoitokulut, säilytä kuitit ja lähetä ne vahinkoilmoituksen mukana Turvaan.

SOS auttaa

Mikäli hoitolaitoksen kanssa syntyy ongelmia, kannattaa ottaa yhteyttä jäsenkortin takana mainittuun SOS:iin, joka on pohjoismaisten vakuutusyhtiöiden omistama kansainvälinen ”hälytyskeskus”. SOS:issa on ympärivuorokautinen päivystys ja siellä tunnetaan myös Ilmailualan Unionin vakuutus. Toimistosta annetaan tietoja vakuutuksen sisällöstä ja he antavat myös ohjeet, miten kyseisessä tapauksessa pitäisi menetellä. SOS palvelee suomen kielellä.

Lisätietoja jäsenvakuutuksesta

Vakuutusehdot ja korvauksenhakuohjeet löytyvät Turvan palvelusivustolta, jonne on linkki Ilmailualan Unionin internetsivuilta (www.iau.fi) kohdasta: Jäsenedut/Vakuutusedut – Turva tai etusivun logobannerista.

Lisätietoja vakuutuksista saat Turvan palvelutoimistoista, palvelupisteistä, asiamiehiltä tai palvelunumerosta 01019 5110. Palvelupisteiden yhteystiedot ja lisätietoja Turvasta löydät osoitteesta www.turva.fi. Sähköpostiosoite on asiakaspalvelu@turva.fi.

Turva/KATI IHARANTA



Pekka Kainulainen



OVATKO BONUKSESI TURVASSA?



TURVA ON LIITON JÄSENTEN ASIALLA

Juhlavuotemme kunniaksi suunnittelimme liittojen jäsenille ainutlaatuisen autovakuutuksen - Liittokaskon.

Liittokaskomme bonukset eivät putoa vahingon sattuessa, kuten perinteisissä autovakuutuksissa. Bonusturva syntyy, kunhan olet ajanut kolme vuotta Liittokaskolla vakuutettuna ilman törttöilyä.

Eikä tässä vielä kaikki.

Kattavassa kaskossamme on sisäänrakennettuna muitakin etuja, joita saisit muualta korkeintaan lisähinnalla. Turvan Liittokaskossa on vakiona laaja sijaisauto-, ulkomaan vastuu-, lunastusetu-, lasi- sekä eläintörmäys- ja luonnonilmiövakuutus. Lisäksi lähtöbonusta saat uuteen Liittokaskoon heti kättelyssä 70 %.

Hanki nyt parasta autollesi ja pyydä tarjous Liittokaskosta. Olemme lähellä sinua toimipaikoissamme ja netissä.

Liittokasko: yksityiskäyttöisille, enintään 15 vuotta vanhoille henkilö- ja pakettiautoille.

 **turva**
Hymyile, olet Turvassa



PALVELUNUMERO 01019 5110 | WWW.TURVA.FI

Olemme asiakkaidemme omistama suomalainen vakuutusyhtiö. Keskitymme erityisesti liittojen vakuuttamiseen, joten liittosi jäsenenä saat meiltä huomattavia etuja.

Teemme sen mahdolliseksi



Oletko varmistanut, että sinulle jää rahaa asunnon oston jälkeen myös lomaan?

Kartoitetaan yhdessä kokonaistilanteesi asuntolainan oton yhteydessä.
Näin sinulle jää rahaa nauttia elämästä myös asunnon oston jälkeen.
Meiltä saat hyvät neuvot ja hyvät hinnat.

Soita 0200 3000 (pvm/mpm) ma-pe 8-20 tai tule käymään konttorissamme.

Löydä sinulle sopiva asuntolaina osoitteesta nordea.fi/asuntolaina.

Nordea Pankki Suomi Oyj

Nordea 

Ursus Major Domus eli pieni satu nurkan valtauksesta



”

*Mikä rikos on
pankin ryöstäminen
sen perustamiseen
verrattuna.*

Tyttäreni.
– Niin, rakas isäni?
– Täytät tänään 11-vuotta ja minun on ajettava sinut pois kotoa ansaitsemaan. Sillä muuten eivät työurat jatku riittävän pitkinä. Miele- ni on kuitenkin haikea ja siksi haluan kertoa tarinan, joka kenties auttaa si- nua tulevaisuudessa onnesi oikein oi- valtamaan.

– (Voi ei, joko taas) Niin, rakas isäni?

Kerranpa lähtivät peikkolapset ni- meltään Tavallinen Pankkiasiakas (Pa- si) ja Kannattamaton Kehitysyhteis- työ (Kake) ypöyksin suureen, suureen maailmaan. Hämmentyneinä ja suurin silmin he vaelsivat synkässä, synkäs- sä metsässä. He olivat jo aivan eksyk- sissä ennen kuin löysivät kirkasvetisen joenuoman. Sitä seuraten he saapuivat suurelle, suurelle Joensuun kartanolle. Sitä ympäröivät kauniit tilukset. Sillä kortti tuo ja kortti vie, mutta maatalous ja pankkitoiminta on onnenkauppaa il- man valtion tukiaisia.

Löydöstään hyvillään olevat peik- kolapset ryhtyivät huoltamaan itseään matkan rasituksista. Kake kiirehti kai- volle korvolla vettä nostamaan, ja Pasi tohti astua sisään kartanoon.

Äkkiä Kake kuuli kuitenkin finans- si-viitakon ryskyvän selkensä takana. Pelosta suunniltan se heitti sangon

kaivoon ja riensi varoittamaan Pasia. Peikkolapset piiloutuivat englantilaisen salongin nurkassa raksuttavan sammon taakse.

Paikalle saapui itse talon isäntä. Pe- lottava Nalle. Vaaleanpunaisissa far- kuissaan ja kauheita taistolaislauluja nuotin vierestä hoilaten.

– Kuka on kaatanut kansantalou- den tuottamaa täysin käyttökelpois- ta riskipääomaa kankkulan kaivoon? Se melusi niin, että nuoremmat speku- lantit myivät hätäpäissään kaikki osak- keensa. Kaken sydäntä kylmäsi.

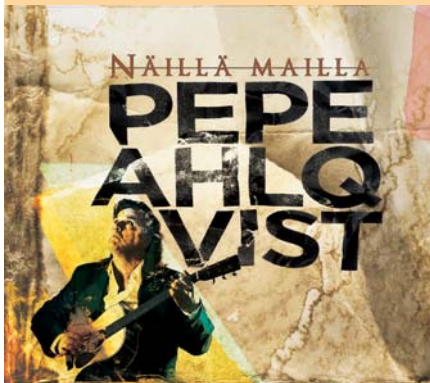
– Ja kuka on tuonut vain hiekkaa pankkisalini lattialle? Nyt minä kaivan kyllä rahoitusinstrumenttini esille.

Tämän kauhean uhkauksen kuul- tuaan Pasi ei voinut enää hillitä itse- ään. Se loikkasi pystyyn ja ryntäsi koh- ti ovea Kake varjona perässään. Vaan eipä päässeet peikonpojat kuitenkaan karkuun. Nalle nappasi molemmat van- giksi ja söi myöhemmin suihinsa.

Kannattaa kuitenkin huomioda, et- tä peikonpojat olivat vallan erinomai- sesti valmistetut. Heidät huuhdottiin alas erinomaisella burgundilaisella, ar- vovaltaisen kutsuvierasjoukon läsnä ol- lessa.

Tarinan opetus: Patruunataloudes- sa kansalaisia vedätettiin kuusnolla, ja uusliberalismin aikana kasinolla.

Bluesia suveen
– nyt kaupoissa!



www.pepeahlqvist.com

ITA ry:n syysretki Tallinnaan

Ilmailutekniikan Ammattiyhdistys ITA ry järjestää 22.–23.10.2010 perinteisen risteilyn Tallinnaan. Tarkemmat tiedot risteilystä on syyskuun Unioni-lehdessä.

Lisätietoja voi kysellä **Esa Suokaalta** numerosta 050 392 6169.

UNIONIN ILMESTYMINEN 2010

Numero 4 ilmestyy 10.9.
aineisto toimitukseen 23.8.

Numero 5 ilmestyy 29.10.
aineisto toimitukseen 11.10.

Numero 6 ilmestyy 3.12.
aineisto toimitukseen 15.11.

ILMOITUSKOOT JA HINNAT (alv 0%)
koko sivu, 180 x 230 mm, 240 €
1/2 sivua, 180 x 115 mm, 120 €
2/6 sivua, 118 x 115 mm, 80 €
1/6 sivua, 57 x 115 mm, 40 €

Vuorolisiin korotus 1.6. alkaen

Palvelualojen Toimialaliitto ry ja Ilmailualan Unioni IAU ry ovat tarkistaneet vuorolisien määrät Lento- liikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen allekirjoituspöytäkirjan 3.§:n tarkoittamalla tavalla.

Työehtosopimuksen allekirjoituspöytäkirjan 3.§:n kohdan mukaiset vuorolisät ovat 1.6.2010 alkaen:

- Iltavuorolisä (kello 15.00-23.00)
2,49 euroa/tunti
- Yövuorolisä (kello 23.00-7.00)
4,16 euroa/tunti

Terveenä työttömyydestä

Terveenä työttömyydestä -opas on tarkoitettu kaikille työelämähaasteiden parissa luoviville. Erityisesti se tarjoaa keinoja työkyvyn, hyvinvoinnin sekä terveyden ylläpitämiseen työttömyyden aikana.

Oppaan esimerkkitarinoista saat vinkkejä muiden työttömyyden oma-kohtaisesti kokeneiden ratkaisuksista.

Oppaan loppuun on koottu lyhyt sosiaaliturvamuistio, jossa on tietoa työttömyyteen, sairauteen tai tapaturmiin liittyvästä turvasta ja palveluista.

Opas löytyy osoitteesta:

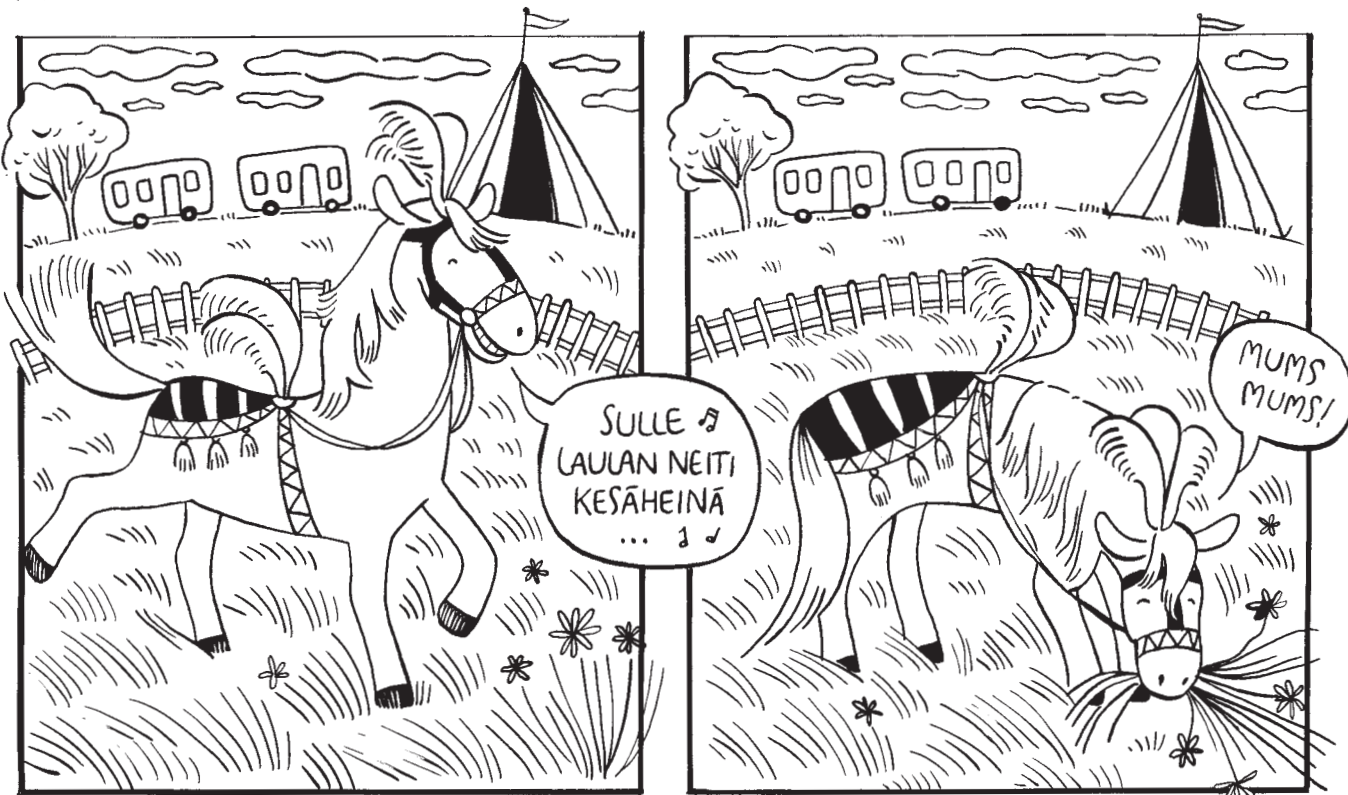
http://www.mol.fi/mol/fi/99_pdf/fi/00_julkaisut/terveena_tyottomyydesta.pdf

KUVAKULMA



JM Koskinen

Tie Tampereelle kulkee Pispalan läpi myös Trabantilla



© Eino Leinon innoittamina JM Koskinen & Sanna Kallio

Ilmailualan Unioni IAU ry

John Stenbergin ranta 6
PL 337
00531 HELSINKI

Puhelin: (09) 4785 71 (vaihte)

faksi: (09) 4785 7250

sähköposti: etunimi.sukunimi@iau.fi

kotisivut: www.iau.fi

Puheenjohtaja	Juhani Haapasaari	(09) 4785 7220
Varapuheenjohtaja	Reijo Hautamäki	(09) 4785 7221
Liittosihteeri	Juha-Matti Koskinen	(09) 4785 7225
Sopimussihteeri	Arto Kujala	(09) 4785 7222
Työympäristösihteeri	Pekka Kainulainen	(09) 4785 7227
Taloussihteeri	Ari Miettinen	(09) 4785 7228

Jäsenasiat	Ari Miettinen	(09) 4785 7228
	jasenasiat@iau.fi	

Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan Työttömyyskassa

Kaisaniemenkatu 10, 8. krs.
00100 HELSINKI

faksi: (09) 4785 7209

sähköposti: etunimi.sukunimi@iau.fi

kotisivut: www.irkatk.fi

Kassanhoitaja	Paula Seppälä	(09) 4785 7200
Kassanhoitaja	Sari Meling	(09) 4785 7202
Etuuskäsittelijä	Milla Suonio	(09) 4785 7203
Kassanhoitaja	Mirva Tuomi	(09) 4785 7203
	äitiyslomalla 1.8.2010 asti	



Kesäpäiville Tallinnaan

Ilmailualan Unioni ja ammattiosastot järjestävät kesäpäivät Tallinnassa 21.–22.8.2010. Kesäpäivien majoittumispaikkana on Tallinnan satamassa sijaitseva Tallink Spa & Conference Hotel. Matka tehdään M/S Star laivalla.

KESÄPÄIVIEN HINNAT

Kesäpäivien hinnat ovat seuraavat sisältäen laivamatkat, majoituksen, päivällisen hotellissa, lounaan laivalla (pallumatkalla), sekä aamiaisen ja kylpylän käytön:

- jäsenet 80 €, sisältäen liiton tuen
- puoliset/seuralaiset 117 €/henkilö
- lapset 40 € (6–12-vuotiaat)

Hinnat eivät sisällä ammattiosastojen tukia joista tiedotetaan erikseen.

Matka tulee maksaa 31.7. mennessä tilille OP Pankki 554128-150. Huomioi maksaessasi että vähennät ammattiosaston tuen liiton ilmoittamista hinnoista. Maksaessa tulee viestikenttään lisätä osallistujan (jäsenen) nimi.

ILMOITTAUTUMINEN

Ilmoittautuminen sähköpostitse osoitteeseen: iau.kesapaivat@gmail.com

Ilmoita liiton jäsenen nimi ja syntymäaika (etunimi, sukunimi, pp.kk.vvvv), sekä matkapuhelinnumero ja sähköpostiosoite. Ilmoita myös puolison tai seuralaisen, sekä lasten nimet ja syntymäajat (etunimi, sukunimi, pp.kk.vvvv).

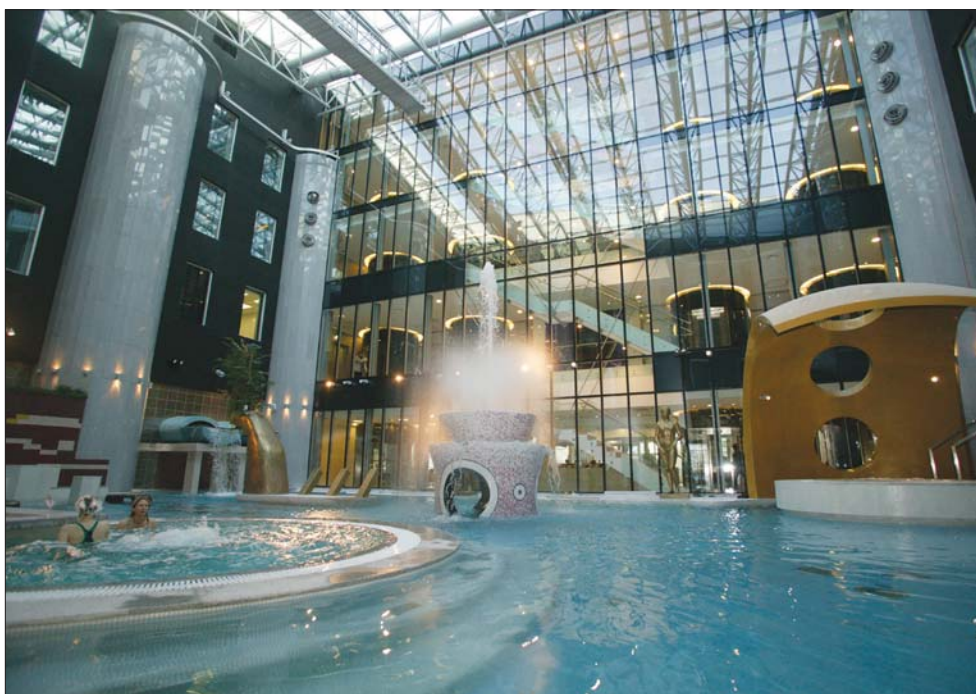
Mikäli haluat yöpyä kaverisi kanssa samassa huoneessa ilmoittaudu hänen kanssaan samalla sähköpostilla.

Ilmoittautua voi myös puhelimitse **Reijo Hautamäelle** tai **Pekka Kainulaiselle** (09) 4785 71 (vaihde). **Ilmoittautumisaika päättyy 15.7.**

Mukaan tulee ottaa passi tai kuvallinen 1.3.1999 jälkeen myönnetty henkilökortti. Ajokortti ei käy henkilöllisyystodistuksena Virossa.

Tervetuloa!

Ilmailualan Unioni ja ammattiosastot



AIKATAULU

Lauantai 21.8

- 09.40 Kokoontuminen Länsisatamassa
- 10.30 M/S Star lähtee
- 12.30 Saapuminen Tallinnaan ja majoittuminen hotelliin
- 13.00 Hotellin kylpylä käytössä. Tutustuminen Tallinnaan
- 14.00 Liiton hallinnon ja toimiston väkeä tavattavissa
- 19.00 Päivällinen hotellin ravintolassa
- Mukavaa yhdessäoloa

Sunnuntai 22.8

- 08.00–11.00 Aamiainen
- 13.30 Shuttle Buffet -lounas laivan ravintolassa
- 14.00 M/S Star lähtee Tallinnasta
- 16.00 M/S Star saapuu Helsinkiin