

ILMAILUALAN UNIONI IAU:N JÄSENLEHTI

Unioni

20.6.2008

NRO 3

Yhteisrintamassa s. 16

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Ei asiaa ilmaan ilman ehjää maakalustoa
- 7 Lyhyt käyntö
- 8 Edustajat koolla
- 9 Miten käy hallitukselta rock´n´roll?
- 10 Lentokonemekaanikon kuolemaan johtaneesta työtapaturmasta annettiin tuomio
- 11 Kysymyksiä työehdoista
- 12 Blomqvist-Nyberg 1926
- 15 Rintamalinjoja
- 19 Emilian tarina
- 19 Sillikimara
- 20 Yksi on laulaja ylitse muiden
- 23 Ei häiriötä Unionin kansainvälisessä ääniyhteyhdessä
- 24 Ystävyydet Kalle ja Ville, Finncomin edunvalvojat
- 26 Verotus tekee isän vanhempainvapaasta kannattavan
- 27 Kolumni

28 Kuljetusliittojen johtoa vierailulla Finnairin tekniikassa



Finnairin tekniikassa aikaisemmin työskennellyt Reijo Hautamäki selvittää Timo Rädylle alan hienouksia.

- 29 Muutosten tekeminen jäsentietoihin
 - 30 Matkavakuutuskortti mukaan matkalle!
 - 31 Kynsinhampain
 - 32 Miss´ sie tarvit oikeen hyvää miestä, täss´ siul on sellainen
 - 33 Kansalaiset peräävät inhimillisyyttä valtiotyhtiöpolitiikkaan
 - 34 Kapulanvaihto kassassa
 - 34 Kuvakulma
 - 31 Pellen päiväkirja
- Sopimusliite lehden keskellä

KANSIKUVA: Yhteisrintamassa kesää kohti. Oikealta Haapasaari, Hautamäki, Koskinen, Kainulainen ja Miettinen. Kuva: Kujala

Unioni

Levikki 4600
12. Vuosikerta

Julkaisija
Ilmailualan Unioni IAU ry

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

Päätoimittaja
Juha-Matti Koskinen
Puh. (09) 47857 225

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

Toimituskunta
Markus Berg
Arto Kujala
Erkki Luoto
Ari Miettinen

Kirjeenvaihtaja
Vesa Suni

**Varsinais-Suomen
Kirjeenvaihtaja**
Tuomo Oksanen

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. 2008 kuusi kertaa.
Ilmestymisaikataulu sivulla 34.

Aineisto
Toimitus ei vastaa pyytämättä lähetetyistä aineistoista eikä palauta niitä.

Ulkoasu
Sign Design/Sanna Kallio

Paino
Sälekarin Kirjapaino Oy, Somero

Kansikuva
Arto Kujala

Jo joutui karvas aika

Unioni 6/2007 pääkirjoituksessa todettiin IAU:n edustajiston syyskokouksen olevan yksi varmimmista kevään merkeistä. Se oli ehkä varovainen ennustus, mutta toisin kuin ennustukset keskimäärin, se kävi myös toteen. Ikävä kyllä edustajisto kokoontui jo kevätkokoukseensaakin, joten syksyn ensimmäiset merkit ovat nähtävissä.

Muitakin ikäviä enteitä on ilmassa. Lähinnä polttoaineen hinnannoususta aiheutuvat tummat pilvet ovat saartaneet toimialamme tulevaisuuden taivaanrannan, myönteiset kasvuodotukset ovat kuukaudessa kääntyneet kielteisiksi. Ydinliiketoiminta kieriskelee vaikeuksissa ja tiukan ytimen ulkopuoleltakin kaivataan solidaarisuutta vaikeiden aikojen voittamiseksi. Onneksi sopimusalamme suurimpien yritysten omistuspohja on vakaa. Pääomistajia ovat pohjoismaiset valtiot. Olkoonkin, että kansalaistensa päinvastaisista mielipiteistä huolimatta, ovat näiden maiden hallitukset yhä haluttomampia omistajaohjaukseen.

IAU haluaa olla omalta osaltaan mukana lentoliikenteen taantuman taittamisessa. Kuluneen vuoden aikana erityisesti Finnair-konsernissa oli monin paikoin nähtävissä laadun, työilmapiiirin ja tuottavuuden parantumista. Tämä murheellisen maakuntien ulkoistamisesta kailun ja pohjoismaiden niin kutsuttujen investointien jälkeen, joiden aiheuttamat tappiot haastavat polttoaineen hinnankorotukset. Myönteistä kierrettä ei ole syytä katkaista lyhyen tähtäimen säästöjen vuoksi. Säästämisen keinoja löytyy kyllä. Käsivaralta tulee mieleen vaikkapa clc- toiminnasta luopuminen välittömästi. Nyt, jos koskaan, ovat ammattilaiset ajantasaiset tasapainolaskelmien tekijät arvossaan. Prosessi on alkuvaiheessa, siitä huolimatta IAU muistuttaa, että säästäminen työntekijöiden työ- tai palkkaehdoista, kirkkaampi on kruunu taivaassa- periaatteella, ei tule kysymykseen.

Huolestuneista äänenpainoista huolimatta IAU toivottaa hyvää kesää kaikille. Jos Anne Borgström ennustaa sadetta lomapäivillenne, ei kannata perustaa yhdistystä laatimaan katteettomia auringonpaisteisia ennustuksia ja lupauksia. Kannattaa ottaa vanha sateenvarjo esille ja tarjota sen suojaa myös lähimmäisilleen.



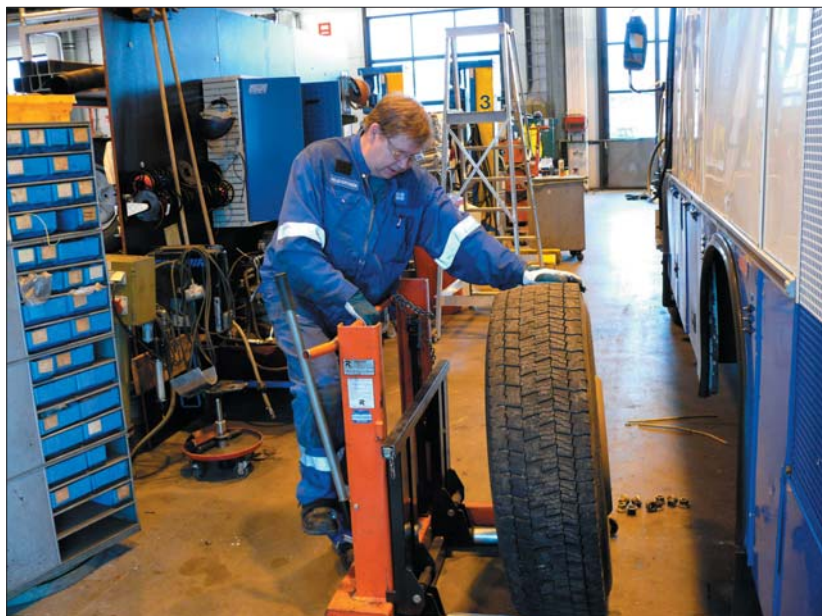
”

*Pitääkö yhteistyön ote?
Yt- neuvottelujen ja
säästökampanjan
sisältö kertoo sen
Finnair-konsernin
osalta.*

”



Helsinki-Vantaan Lentoasemalla toimivalla ABB:n maakalustokorjaamolla huolletaan ja korjataan lentotoiminnassa tarvittavia huoltoajoneuvoja kuten matkatavaroiden kuormaukseen tarvittavia hihnakuormaimia, lentokoneiden hinaustraktoreita ja jäänpoistoautoja.



Raskas pyörä ei liiku ilman nostinta.



Ei asiaa ilmaan ilman ehjää maakalustoa

■ Maakalustoasentaja **Reijo Virtasen** työura jäänpoistoajoneuvojen kanssa alkoi jo 22 vuotta sitten, lienee oikeutettua sanoa että hän on alansa huippuammattilaisia.

Reijo kertoo että jäänpoistoajoneuvoja huolletaan kesällä ja talvisin tehdään sitten vikakorjauksia tarpeen mukaan, huoltoja ei talviajaksi suunnitella.

Jäänpoistoajoneuvon pelkkä huolto kestää 3–4 päivää silloin kun sitä tekee kahden hengen työpari, mutta huollossa havaitut viat pitää tietysti korjata ja vikakorjaukset venyttävät aikataulua usein päivällä tai parilla.

Tottuneesti Reijo nostaa jäänpoistoajoneuvon taka-akselin tunkilla ilmaan ja asettelee akselin alle tuet ennen kuin

irrottaa taka-akselin paripyörät. Muuten ei takajousituksen kuntoa pysty tarkastamaan.

Jousitus on kunnossa, mutta auton yli kahdenkymmenen tuhannen kilon kuorma ja lukuisat kilometrit ovat tehneet vanteille tehtävänsä, ne ovat väsyneet vaihtokuntoon. Ajoneuvon nostopuomissa Reijo huomasi jo aiemmin



25 tonnin ajoneuvoa nostettaessa on tunkki asetettava tarkasti oikealle paikalleen.



▶ Pumppujen toimintaa ohjaavat tietokoneet tarkistetaan.



Nestesäiliöt voidaan tarvittaessa täyttää myös ajoneuvon katolta. ▶

tunkema-nestetarkastuksen yhteydessä pienen repeämän joka täytyy tietenkin korjata ennen tulevaa jäänpoistokautta.

Reijo näyttää tietokoneeltaan kesän jäänpoistoautojen huoltosuunnitelmaa, jokaiselle viikolle on mahdutettu yksi tai useampi ajoneuvo. Lentoaseman lentoliikenteen kasvun voi havaita myös siitä että jo useampana vuonna huollettavien ajoneuvojen määrä on lisääntynyt.

Käymme vielä vieressä olevan ajoneuvon katolla jossa nestesäiliöiden luukut sijaitsevat, luukuista pystyy tarvittaessa täyttämään säiliöt jos auton kyljessä olevat painetankkauslinjat eivät toimi. Nestesäiliöt on hyvin eristettyjä joten ne eivät kovillakaan



Ostaisin tältä mieheltä käytetyn jäänpoistoauton, sillä...

pakkasilla pääse jäähtymään, säiliöitä lämmitetään lisäksi isoilla sähkövastuksilla, jäänpoistoneste on tietenkin aina oltava lämmintä.

Kahdenkymmenen vuoden aikana jäänpoistoajoneuvot ovat muuttuneet siinä missä lentokoneetkin ennen kaikki tehtiin mekaanisesti, nykyaikana tietokoneet valvovat ja ohjaavat toimintoja.

Huollon lopussa tehtävän ruiskutuksen kokeilu ja säätöautomaatiikan toiminnan testaaminen ja tarvittaessa säätäminen on ehdottomasti yksi työn haastavimpia vaiheita, onko vika tietokoneen logiikassa vai eikö pumppu tuota sitä mitä tietokone haluaisi?

Välitä kaverista

Aamun kahvitauolla keskustelimme työturvallisuudesta, kuulen että pisin tapaturmaton jakso ABB:n maakalustokorjaamolla on 1240 päivää. Aikoinaan tapaturmat olivat arkipäivää, nykyisessä maakalustokorjaamossa niitä ei enää hyväksytä. Ruokalan rappukäytävän seinällä ovat julisteet "Välitä kaverista" sekä "Emme ota riskejä" vakuuttavat minut siitä että tässä yrityksessä työturvallisuuskulttuuri on kehittymässä juuri oikeaan suuntaan.

Teksti ja kuvat MARKUS BERG



...Reijolla on huomattava kokemus maakaluston huoltamisesta.

Joka toinen työskentelee sairaana

■ SAK:n tuoreen työolobarometrin mukaan sairaana työskentelely on hyvin yleistä. Se kertoo osaltaan palkansaajien tunnollisuudesta, mutta myös siitä, että kova kiire pakottaa töihin sairaanakin.

Työolobarometrissa selvitettiin muun muassa vastaajien sairastamista ja työterveyshuoltoa. Hälyttävä tulos on, että joka toinen vastaaja kertoi olleensa edellisen vuoden aikana sairaana töissä ainakin kerran. Vastanneet eivät siis aina hae sairauslomaa, vaikka olisivat sen tarpeessa. Naiset ovat miehiä tunnollisempia eli työskentelivät sairaana useammin kuin miehet.

SALMIJÄRVELLÄ TILAA

■ Liiton vanhimmassa lomapaikassa Salmijärvellä on vielä tilaa osin peruutusten vuoksi. Lomapaikka sijaitsee noin 85 kilometriä Helsingistä Turkuun päin, Salmijärven rannalla. Paikka on askeettinen erämaakämpä.

Vuokraus tehdään Finnairin työsuojeluvaltuutetun toimistosta puh. 818 6328. Vapaana ovat viikot 33, 34 ja 35. Vaihtopäivä maanantai klo 12.00 Hinnat: 100 e/viikko ja 15 e/vrk. Lomapaikka on käytössä vain kesäisin.

Yhteinen menettely sopimusrajaongelmiin

■ Työmarkkinakeskusjärjestöt ovat sopineet yhteisestä menettelystä, jolla seurataan ja ennakoidaan järjestöraja- ja sopimusrajoissa tapahtuvia muutoksia. Sopimuksen allekirjoittaneiden järjestöjen tavoitteena on välttää järjestörajaongelmia ja turvata työmarkkinakentän vakautta ja täydentää virallista työriitojen sovittelumenettelyä.

Perinteiset toimialarajat ja yritysten ja organisaatioiden henkilöstörakenne sekä yksityisen ja julkisen sektorin rajat ovat muuttumassa. Jotkin perinteiset alat supistuvat, mutta toisaalta koko ajan syntyy uusia toimialoja ja uudenlaisia tuotteita ja palveluja. Palvelu- ja

tuotantoketjut ulottuvat usean eri työ- ja virkaehtosopimuksen soveltamisalalle. Syntyy myös kokonaan uusia työehtosopimuksia.

Joillakin aloilla muutokset ovat joltaneet työehtosopimuksen soveltamisalaa koskevan määrittelyn tarkistamiseen tai soveltamisalan laajentamiseen, mikä on saattanut aiheuttaa sopimusrajaongelmia ja erimielisyyksiä. Ongelmia voi syntyä myös yhden sopimusosapuolen halusta tulkita soveltamisalaa aiempaa laajemmin. Sovitulla menettelyllä voidaan nykyistä paremmin ennakoida mahdollisia kiistatilanteita ja tukea työmarkkinajärjestelmän toimivuutta.

ILMEK palasi takaisin juurilleen

■ SAK:lainen Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL hyväksyi toukokuussa Aliupseeriliiton yhteisöjäsenekseen. JHL:n 220 000 jäsentä työskentelevät kuntien, valtion ja seurakuntien palveluksessa sekä yksityisillä hyvinvointialoilla. Liitossa on nyt neljä yhteisöjäsentä. Aliupseeriliiton lisäksi siihen kuuluvat Vankilavirkailijain liitto, Tulli-liitto ja Merivartioliitto. Yhteisöjäsen on itsenäinen liitto, jonka edunvalvontaa JHL organisoii.

Aliupseeriliitto edustaa puolustusvoimien palveluksessa olevia aliupseereja, lentokonemekaanikkoja, mekaanikkoja, sopimussotilaita, sekä

sotilaallisen kriisinhallinnan ammatilaisia. Liitossa on noin 2 500 jäsentä. Aliupseeriliitto oli aikaisemmin jäsenliittona STTK:laisessa palkansaajajärjestö Pardiassa.

Aiemmin Ilmailualan Unioniin kuulunut Ilmailumekaanikot ILMEK on yksi Aliupseeriliittoon nyt kuuluvista ammattiyhdistyksistä. Puolustusvoimissa tapahtuneiden muutosten takia nähtiin ammattiosaston ja liiton toimesta järkeväksi; että ILMEK siirtyy valtion työntekijöiden edunvalvontaa hoitamaan järjestöön. ILMEK palasi siis Aliupseeriliiton jäsenyyden myötä STTK:sta takaisin SAK:n toimintapiiriin.

Edustajat koolla

Liiton edustajisto piti kevätkokouksensa liiton toimistolla 25.4.2008.

■ Kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset asiat joihin kuuluu muun muassa edellisen vuoden tilinpäätöksen hyväksyminen ja vastuuvapauden myöntäminen vastuuvollisille.

Kokous päätti myös tehdä liiton kulkorvausohjeeseen menettelytapoja selkeyttävän muutoksen. Muutos tulee entistä selkeämmin kohdistamaan eri-

laisten tilaisuuksien järjestämisestä aiheutuvia kuluja ammattiosaston sijasta liiton maksettaviksi.

Vilkasta keskustelua

Edustajistoa puhuttivat ajankohtaiset asiat. Lukuisten pienempien asioiden lisäksi esille nousi muun muassa palkkarakenteeseen tehtävät uudistukset ja sen vaikutukset käytännön palkkoihin.

Myös kuljetusliittojen yhteistyöselvityksestä keskusteltiin. Selvitysmiehenä toimiva sosiologian professori **Harri**

Melin Turun yliopistosta luovuttaa selvityksensä liitoille syksyllä, jonka jälkeen liitot käsittelevät asiaa hallinnoissaan.

Uusia voimia hallintoon

Kokouksessa valittiin uudeksi edustajiston varajäseneksi **Pyry Youngin** tilalle **Sebastian Sihvola**. Myös hallitukseen vaihtui yksi henkilö: **Petri Riitingin** tilalle valittiin **Satu Pakkala**. Toimitus haluaa tässä yhteydessä kiittää Pyryä ja Petriä ansiokkaista toimitaan liiton hyväksi.



Arto Kujala

Edustajistoa, vasemmalta: Marita Ketonen-Heiska, Jouni Lehtinen, Jukka Salonen, Ann-Mari Särömaa, Mikko Tuunanen, Ari Vairinen, Sari Virta ja Timo Yletyinen. Takana uusi hallituksen jäsen Satu Pakkala.



Arto Kujala

Edustajistoa, vasemmalta: Lilli Ansari, Vesa Forsblom, Jouni Kapanen, Raimo Jussila, Hannele Kapanen, Keijo Karstinen, Jukka Kokkonen, Tuomo Leinonen ja Timo Nyman. Viimeisenä rivissä liittosihteeri Juha-Matti Koskinen. Vasemmalla taustalla hallituksen jäseniä.

Miten käy hallitukselta rock'n'roll?

■ Tämän usein hyvinkin perustellun huolen toi näyttävästi esille Suomen Talvisota 1939–1940 -nimellä 1960-luvun lopulla esiintynyt performanssi-rockyhtye, joka koostui eturivin nuorista taiteilijoista, (mukana mm. M.A Numminen, Jarkko Laine, Markku Into ja Harro Koskinen).

Todisteena, että hyvin käy, Unionilehti esittelee IAU:n hallituksen uuden jäsenen **Satu Pakkalan**.

Ennen siirtymistään noin kaksi ja puoli vuotta sitten SGS:n leipiin, Satu ehti opiskella kaupallisia aineita ja työskennellä vaatetusallalla. Sitten lentoaseman hienojen virkavaatteiden houkutus kävi ilmeisesti ylivoimaiseksi. (Toim. huom.)

Edes auttavan vakavasti puhuen viime ajat yhtiössä ovat olleet raskaita SGS:n tulevaisuuden epävarmuuden vuoksi. Keskustelua ovat aiheuttaneet myös työvuoro- ja kesälomajärjestelyt.

Tunnelman keventämiseksi onkin ollut tarpeen välillä irrottautua keskustelemaan sekä omista, että kollegoiden matkasuunnitelmista.

Vastaukseksi kysymykseen kuvitteellisesta hahmosta, joka Satu haluaisi olla, hän jostain syystä hiukan valitellen toteaa lähimpänä olevan naispuolinen Mr, siis, M(r)s Bean. Ei syytä valitella, nykyisessä Mr Beanissa kulminoituu mitä ennakkoluulottomin ja monipuolisin kyky ratkaista ongelmia. Toimituskunta ei kuitenkaan näissä olosuhteissa voi luvata kameraansa lainaksi kesälo-mareissulle.

JM KOSKINEN

Arto Kujala



Tervetuloa Hermannin nuorisoseuraan,
Vällkommen till Hermans ungdomsförening.
(toim. huom. – redaktion obs.)

Lentokonemekaanikon kuolemaan johtaneesta

työtapaturmasta annettiin tuomio

■ Vantaan käräjäoikeus antoi huh-
tikuussa tuomion vuonna 2005 sat-
tuneesta työtapaturmasta. Lentome-
kaanikon menehtymiseen johtaneen
tapaturman aiheutti puristuminen ruu-
man luukun ja karmin väliin hänen sul-
kiessaan lentokoneen vieressä olleen
hihnakuormaimen päältä eturuuman
luukku.

Tapaturman tapahtumapaikka si-
jaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman
asematasolla noin kahden kilometrin
päässä työnjohtajien toimipisteestä.
Vaarallinen työtap, jossa rahtiruuman
luukku suljettiin hihnakuormaimen
päällä seisten niin, että luukku sulke-
nut joutui aluksi olemaan luukun sisä-
puolella koneen ja sulkeutuvan luukun
välissä, oli ajan mittaan muodostunut,
jos ei suorastaan vallitsevaksi, niin ai-
nakin hyvin yleiseksi tavaksi.

Oikeus totesi, että sattuneessa työ-
tapaturmassa työnjohtajat ovat mah-
dollistaneet työturvallisuusmääräys-
ten vastaisen työtavan jatkuvan käytön
laiminlyömällä velvollisuutensa valvoa
lentokonemekaanikkojen turvallista
työtapaa. Laiminlyönti johti osaltaan
siihen, että mekaanikko sai surmansa.
He ovat siten syyllistyneet työturvalli-
suusrikokseen ja kuolemantuottamuk-
seen.

Yhteisösakko tulee kysymykseen
työturvallisuusrikoksen seuraamukse-
na. Työnjohtajien syyksi luettu työtur-
vallisuusrikos tapahtui Finnair Oyj:n
toiminnassa. Yhtiön toiminnassa ei ole
näin ollen noudatettu vaadittavaa huo-
lellisuutta ja varovaisuutta rikoksen eh-

käisemiseksi. Finnair Oyj:n rangaistus-
vastuun edellytykset täyttyivät.

Yhteisösakko ja rangaistukset jätettiin tuomitsematta

Työnjohtajien kohdalla kysymys on
asematasolla tapahtuvan työskentelyn
valvonnan laiminlyömisestä. Oikeus
pitää uskottavina vastaajien vakuutuk-
sia siitä, etteivät he ole tienneet siitä,
että mekaanikot olivat rahtiruuman
luukku sulkiessaan käyttäneet sellais-
ta riskialtista työtapaa, joka nyt oli joh-
tanut vahinkoon. Vaarallista työtapaa
ei ole ollut helppo valvonnassa todeta,
sillä luukun sulkeminen on varsin ly-
hytaikainen vaihe mekaanikon työssä,
ja mekaanikko on oikein toimiessaan
kin saattanut ottaa A-tikkaat esille vas-
ta ennen ruuman tarkastamista. Lisäk-
si oikeus katsoi, että työ oli aikanaan
asianmukaisesti opetettu ja opastettu.
Edelleen kysymys on ollut sellaisesta
työtavasta, joka jokaisen mekaanikon
olisi itsekin tullut ymmärtää vaaralli-
seksi, kun sen kaltaista vaaraa oli koulu-
tuksessa kehoitettu välttämään. Tämän
lisäksi mekaanikot suorittivat huolto-
tehtäviä itsenäisesti. Näistä syistä oike-
us päätti, että työnjohtajien syyksi jää-
vää rikosta on siitä ilmenevään tekijän
syyllisyyteen nähden pidettävä koko-
naisuutena arvostellen vähäisenä. Näin
ollen on perusteltua jättää heidät ran-
gaistukseen tuomitsematta.

Finnair Oyj:n suhteen oikeus tote-
si, että vaikka rangaistusvastuun edel-
lytykset täytyivät, niin kuitenkin yhtiön
toiminnassa tehty rikos on tässä tapa-

uksessa vähäinen. Saadun selvityksen
ja katselmuksessa tehtyjen havaintojen
pohjalta oikeus katsoo, että kysymyk-
sessä on ollut siinä määrin vaikeasti en-
nakoitava virheellinen työtapa, ettei se
ole tullut esiin huolellisessakaan riski-
en kartoituksessa. Oikeus päätyy siihen
näkemykseen, ettei myöskään ennalta
ehkäisevän työsuojelun ja riskienkar-
toituksen keinoin olisi voitu vahinkoa
ehkäistä, eikä siten näissä suhteissa ole
tapahtunut laiminlyöntejä.

Yhteisösakkorangaistus olisi myös
kohtuuton ottaen huomioon, että Fin-
nair Oyj on tapaturman jälkeen ryhty-
nyt perusteellisiin toimiin tapaturman
toistumisen ehkäisemiseksi ja rikoksen
selvittämisen edistämiseksi. Sen vuok-
si oikeus jättää Finnair Oyj:n tuomitse-
matta yhteisösakkoon.

Vastuun kohdentuminen

Asematasolla tapahtuvan työn valvon-
ta on kuulunut työnjohtajille. Sen sijaan
oikeus katsoo, että lentokonehuollon
osastotyönjohtajan ja osastopäällikön
tehtäviin ei ole kuulunut työntekijöiden
työn valvonta ja tosiasiallisten työme-
netelmien tarkkailu. Näin ollen, jotta
heidän kohdallaan voitaisiin katsoa ta-
pahtuneen laiminlyöntejä, olisi jonkun
tullut kiinnittää heidän huomiotaan
vaaralliseen työmenetelmään tai sen ol-
la muutoin heidän tiedossaan. Sen si-
jaan on jäänyt näyttämättä, että he olisi-
vat jättäneet huolehtimatta työsuojelun
edellytyksistä taikka laiminlyöneet sel-
vittää ja tunnistaa työstä, työympäris-

töstä ja työolosuhteista aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät. Ei myöskään ole näytetty, että olisi yhteisellä työpaikalla laiminlyöty huolehtia eri työnantajien toimintojen tarpeellisesta yhteensovittamisesta. Osastotyönjohtajan ja osastopäällikön kohdalla syyte on siten hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut ja hovioikeus

Työnjohtajien tulee korvata lesken oikeudenkäyntikulut. Henkilövästaaajat ovat käyttäneet yhteistä avustajaa. Oikeudenkäyntiaineisto on ollut kauttaaltaan yhteinen. Oikeus ei mm. sen vuoksi velvoita valtiota korvaamaan osastopäällikön ja osastotyönjohtajan oikeudenkäyntikuluja.

Osapuolet eivät vieneet asiaa käsittelemään hovioikeuteen, vaan tyytyivät käräjäoikeuden päätökseen.

PEKKA KAINULAINEN

LÄHDE: Vantaan käräjäoikeuden tuomio 17.4.2008

TOT-raportti

■ Työpaikkaonnettomuuksien tutkintajärjestelmässä (TOT) tutkitaan työpaikoilla ja vastaavissa olosuhteissa sattuneet kuolemaan johtaneet tapaturmat. Tapaturmasta on julkaistu TOT-raportti 16/05, joka löytyy Tapaturmalaitosten sivuilta www.tvl.fi.

Unioni-lehdessä 2/2007 on lyhyesti kerrottu kyseisestä TOT-raportista ja sen ohjeista vastaavien tapaturmien torjumiseksi.



Kysymyksiä työehdoista

KYSYMYS

Teen jaksotyötä lentoasemalla. Työnantajani on ilmoittanut jakavansa pitkät työvuoroni kahteen erilliseen osaan. Voiko se tehdä niin ja millaisia ehtoja asiaan mahdollisesti liittyy?

VASTAUS

Seuraavassa asiaa säätelevät kohdat Lentoliikenteen palveluja koskevasta työehtosopimuksesta:

”Tes 28. § Jaksotyö

6. Liikennelakenteesta johtuen voidaan työvuoro jakaa kahteen erilliseen jaksoon, joiden yhteispituus on vähintään seitsemän tuntia. Tästä työntekijälle aiheutuva haitta kompensoidaan kahden tunnin keskituntiansiota vastaavalla erillisillä.”

Tessin kirjaus on hieman epätarkka. Voimassaolevan tulkinnan mukaan vain silloin, jos kahteen erilliseen osaan jaetun työvuoron osien väliin jäävä aika on viisi tuntia tai pitempi, on työnteki-

jöille maksettava tässä pykälässä mainittu erillislisä.

Tähän asiaan liittyy kuitenkin saumattomasti tessin 31 §:

”Tes 31. § Vuorokauden vaihtumisen ja työajan katkeaminen

2. Jos vapaa-aika työjaksojen välillä on viisi tuntia tai sitä pitempi, se katkaisee työajan.”

Jos kahteen osaan jaetun työvuoron erillisten osien välinen aika on alle viiden tunnin pituinen, tulee tältä väliajalta maksaa perustuntipalkka. Tässä tapauksessa 28 §:n mukaista erillislisää ei makseta.

Kyseinen väliaika lasketaan työajaksi, joten se on myös huomioitava vuorolistan laadinnassa jakson kokonaistuntimäärää määritettäessä.

Edellä mainittuja tes-määräyksiä kuuluu noudattaa kaikissa työsuhteissa, riippumatta siitä, onko kyseessä täysipäiväinen vai osa-aikainen työaika.

ARTO KUJALA, sopimussihteeri

BLOMQVIST-NYBERG 1926

Suomen siviili-ilmailun ja itse rakennettujen koneiden pioneereinä tunnetaan yleisesti Karhumäen veljekset Jyväskylän Keljosta. Sen sijaan lähinnä vain asian harrastajat tietävät, että samaan aikaan ensimmäisen oman koneensa rakensi myös hieman yli 20-vuotias Atle Blomqvist Sääksmäen Ritvalassa.

■ **Atle Blomqvist** syntyi vuonna 1904. Hänen isänsä oli klassisista kielistä väitellyt ja uransa opettajana tehnyt musikaalinen ja käsistään taitava **August Blomqvist**. Äiti oli puolestaan erittäin varakkaan vaasalaisen liikemiehen **Tuomas Laurellin** taiteellisesti lahjakas tytär **Aline Laurell**.

Blomqvist opiskeli Teknisessä Korkeakoulussa vuosina 1923–1925. Vuonna 1928 hän oli ruotsalaisen Svenska Aero -tehtaan palveluksessa ja seuraavana vuonna Keljossa Karhumäen veljesten kanssa suunnittelemassa Tiiralentokonetta. Sotilaslentäjätodistuksen Blomqvist sai Kauhavalla 1930 ja siirtyi samana vuonna Valtion Lentokonetehdään palvelukseen. Insinööritutkintoaan hän täydensi lentokonerakennuksen osalta Tampereen Teknisessä Opistossa sotien aikana. Ura Valmetilla oli pitkä, sillä Blomqvist jäi sieltä eläkkeelle vuonna 1969. Atle Blomqvist kuoli vuonna 1984.

Omien sanojensa mukaan Blomqvist innostui ilmailusta vuonna 1924 nähtyään aikakauslehdessä kuvan Moth-koneesta. Ratkaiseva kannustaja oli pari vuotta vanhempi hyvä ystävä tekniikko **Emil Nyberg**, joka oli saanut lentomekaanikon koulutuksen Santahaminassa 1918–1919. Koneen suunnitteluun Blomqvist ja Nyberg ryhtyivät vuonna 1925. Nuoret miehet olivat teknisesti ja matemaattisesti lahjakkaita ja suorastaan nerokkaan käteviä. Varallisuus hankkeeseen tuli ilmeisesti suurelta osin Blomqvistin vanhemmilta.

Suhteita

Rakentamisen vaatimien tarvikkeiden hankinta ei 1920-luvun Suomessa ollut aivan yksinkertaista. Turha kainous ei miehiä onneksi vaivannut, sillä he ottivat rohkeasti yhteyttä esimerkiksi englantilaiseen De Havilland -tehtaaseen tiedustellakseen moottoreita. Tehtaan Viron edustaja kapteeni Emmery kävi Tallinnasta kylässä Blomqvisteilla. Tehtaan tuotteet olivat kuitenkin liian kalliita. Sopiva moottori löytyi lopulta töölöläisestä insinööriliikkeestä. Käytetty 220 hevosvoimainen Hispano-Suiza irtosi hieman tinkimällä 16500 markalla.

Seuraava tärkeä hankinta oli potkuri. Sen löytymisessä auttoi ratkaisevasti Suomen Pariisiin ilmailuattashea eversti Bertel Mårtensson. Hänen lähettämänsä Spad XII-hävittäjän potkuri osoitautui hyvin käyttökelpoiseksi.

Tässä vaiheessa miesten mieleen tuli tarvittaisiinko omatekoisella koneella lentämiseen kenties jonkinlainen viranomaisten lupa. Koska lakikirjoista ei löytynyt sopivia pykäläiä menivät he muutta mutkitta Kulkulaitosministeriön esittelijäneuvos K. R. Saloviuksen puheille. Asian kuultuaan Salovius totesi kehityksen edistävän lainsäätäjiä nopeammin ja antoi Blomqvistille ja Nybergille oman suullisen lupansa rakentaa kone, kokeilla sitä ”lentoasemansa” lähettävillä ja lentää se sitten katsastettavaksi Helsinkiin.

Talven 1925–26 aikana Blomqvist ja Nyberg kokosivat tarvikkeita ja osin

myös rakensivat niitä, mm. jäähdyttäjän Nyberg hitsasi kokoon 1700:sta kupariputkesta. Tammikuussa 1926 he lähettivät tavarat rautateitse Sääksmäelle Kuurilan asemalle, josta ritvalalaiset **Jaakko Rantanen** ja **Vihtori Rantala** kuljettivat ne reellä Vanajan jään yli. Tarvikkeiden yhteispaino oli noin 900 kiloa ja hakijat totesivatkin tavaraa rekiin siirtäessään: ”Ei perkule tuo kasa ilmaan mene!”

Huvilan salista lentokoneverstas

Lentokonetta ryhdyttiin rakentamaan Blomqvistien Helkavuoren huvilan salissa Sääksmäen Ritvalassa. Pakkanen oli kova ja ensi töikseen Blomqvist, Ny-





Ilmailumuseon intiimissä näyttelytilassa on kovin nähtävää.



Hispano-Suizan äryessä on ilmas-
sa laitimmaisten aikojen tunnelmaa.
Kuva Blomqvistin perhealbumista.

- Moottori Spad-hävittäjässä ollut 220 hevosvoimainen Hispano-Suiza, 8-sylinterinen V-moottori
- Potkuri Spad XII-hävittäjästä
- Runko- ja siipisalat itse sahattua saarnipuun runkoa Ritvalasta
- Jäähdyttäjät itse rakennettu 1700:sta kupariputkesta, juottamiseen kului 7 kg tinaa
- Mittarit entisiltä mekaanikoilta Santahaminasta (vanhoista koneista "sosialisoituja")
- Verhoilu 3 mm vaneria
- Certus-kylmäliimajauhe (saivat astiallisen)
- Castrol R -öljyä (saivat ulkomailta tynnyrin)
- Laskutelineen jousitukseen kumiköyttä Helsingin Silkkikutomosta
- Siipi- ja laskutelineetukien putket Vesijohtoliike Huber
- Syöksykypäret Otto Brandt'in moottoripyöräliike (moottoripyöräkypäriä

berg ja kokkipoikana mukana ollut ystävä **Bror Dristig** ryhtyivät lämmittämään salia. He rakensivat kaakeliuunin eteen lattialle nykymittapuun mukaan erittäin palovaarallisen lisäkamiinajärjestelmän. Sillä lämpötilaa saatiin sen verran nollan yläpuolelle, että tuplaikunoiden liimapaperien kiinnittäminen onnistui ja lämpötila nousi siedettäväksi.

Lähellä sijaitsevan Hakalan kartanon pihasta oli jo edellisenä kesänä hankittu koneen rungoksi niin suuri ja kova saarnipuu, ettei paikallinen Pohjan saha ottanut sitä sahattavakseen. Rungon sahaaminen itse käsi- ja konevoimalla vaati mielikuvitusta kiehtovia järjestelyitä. Kaikenlaisia työkaluja rakennettiin muutenkin itse ja lainattiin kylältä, apua saatiin myös Blomqvistin isän huvilalla sijainneesta puu- ja kuparityöpajasta. Kaikki koneen lujuuslaskelmat tehtiin itse erilaisia oppaita apuna käyttäen. Muun muassa käytännössä erittäin onnistuneeksi havaitun siipiprofiilin Nyberg piirsi Blomqvistin kertoman mukaan lähinnä peukalotuntumalla.

Harjoituskenttänä Vanajan jää

Millään tavalla salassa miehet eivät konetta rakentaneet. Varsinkin sunnun-

taisin työntekoa kävi ihmettelemässä jopa satapäiseksi noussut katselijajoukko. Oudolta vaikutti Blomqvistin ja Nybergin keskittynyt työnteko täysin käsittämättömän koneen kimpussa.

Kauaa ei kylälaisten tarvinnut odottaa työn tuloksia, sillä jo huhtikuussa 1926 Blomqvist ja Nyberg saivat koneen kokeilukuntoon. Kylän miehet auttoivat rungon ulos huvilasta ja jyrkkää harjun rinnettä alas jälle. Siivet kiinnitettiin ja jotta kone ei moottoria kokeiltaessa karkaisi, ankkuroitiin se rantasaunan muuriin. Kevätillan hämärtyessä sai suuri katselijajoukko hämmästykseseen kokea Hispano-Suizan ärjäisyn, jota kaikupohjan antava harjunrinne ja kalliit vielä vahvistivat. Moottorista leimahtaneet liekit ja liian lähellä potkuria katsoneiden naisten hameisiin tarttunut ilmapirta sai aikaan laitimmaisten aikojen tunnelman, kuten Blomqvist myöhemmin huvittuneena muisteli.

Koekäyttöjen jälkeen saattoivat ajoharjoitukset alkaa Vanajan laajalla jääkentällä. Koneella ei ollut tarkoitus lentää, mutta jo ensimmäisellä kerralla 20.4.1926 kone teki kaksi tahatonta hyppyä. Ilmassa käytiin kunnolla pari päivää myöhemmin kun kyytiin uskal-

tautui insinööri ja ilmavoimien reservivänrikki **Herman Bergring**. Lisäpainosti nokkaa yllättäen liian ylös ja tuloksena oli Blomqvistin mukaan ensimmäinen yksinlento, prototyypin lento ja vielä matkustajalento. Samalla hän tuli kokeilleeksi ensimmäistä kertaa siivekkeitä ja ne toimivat hyvin. Alas ei sitten tultukaan aivan tyylikkäästi, koska Blomqvistilla ei ollut minkäänlaista kokemusta laskeutumisesta.

Karua koulua Utissa

Huhut Blomqvistin ja Nybergin kokeiluista levisivät myös Suomen sotilaspiireihin. Eversti **Per Ekholm** kehotti heitä anomaan lentokoulutusta Ilmavoimissa Utissa, sillä muuten he vain tappaisivat itsensä.

Blomqvist ja Nyberg pääsivätkin koulutukseen, joka alkoi kesäkuun lopulla 1926. Alan vaarallisuus selvisi heti ensi hetkellä, sillä saapumispäivänä oli luutnantti **Ekkvist** iskeytynyt kenttään ja jonkin ajan kuluttua kurssitoveri vänrikki **Jussila** koki saman kohtalon. Blomqvist ja Nyberg saivat kuitenkin koulu-



Hannu Anttila



Kuva: Ilmailumuseo. Kuvaaja: Arto Kujala

Parhaimmassakin lentokalustossa on aina pientä laittoa.



◀ Vuonna 1912 valmistunut Helka-vuoren huvila ja sen sauna ovat edelleen olemassa ja lähes täysin siinä asussa, jossa ne olivat Blomqvistin ja Nybergin rakentaessa konetta. Alue ja kiinteistö ovat yksityisomistuksessa.

tuksensa päätökseen ja jatkoivat työtä koneen kimpussa talven 1926–27.

Rovastille kyytiä

Keväällä 1927 kone oli lentokunnossa. Jotkut koelennoista menivät huviajelen puolelle. Huimapäisyyttä ja paikallishuumoria osoittaa lento, johon Blomqvist ryhtyi naapuritalon pojan **Vihtori Ollilan** yllyttämänä. Hän pyysi Blomqvistia ”pyrättämään yli” hänen kodissaan vietettävän kinkeritilaisuuden aikana ”jotta rovasti näkisi mitä täällä Ritvalassa oikein tehdään”.

Ylilento oli menestys, sillä jo kaukaa Blomqvist näki rovastin ja kinkerivieraiden ryntäävän säikähtyneinä pihalle katsomaan mikä hirvittävä ja tunnistamaton meteli taloa lähestyy. Blomqvist ”koukkasi vähän siinä talon yläpuolella”, painui sitten näkymättömiin harjun yli ja laskeutui takaisin jälle.

Kohtalokas katsastuslento

Lentokone siis lensi ja totteli ohjausta hyvin, mutta katsastus puuttui. Sitä varten kone piti lentää Helsinkiin Kata-

janokan lentoasemalle. Vaikeaksi osoitautuneelle katsastuslennolle lähdettiin Vanajan jäältä maaliskuun alussa 1927. Nyberg ohjasi, Blomqvist istui takatoo- sassa. Erityisesti Nybergillä oli kiire, sillä morsian odotti Helsingissä.

Kone oli tuskin päässyt Hämeenlinnan yli kun jäähdyttäjää keitti. Pakkolasku tehtiin Katumajärven jälle ja hieman rikkoonuneen koneen korjaamiseen saatiin apua tohtori **Rosenlewin** kartanosta Vanajanlinnasta. Seuraava pakkolasku tehtiin koneen tärinän vuoksi Kernaalanjärvelle Janakalan eteläpuolella. Moottorin kiinnityspultit kiristettiin ja taas startattiin.

Oli ohitettu jo Riihimäki ja Hyvinkää, kun melko lähellä Helsinkiä Blomqvist huomasi rungon vasemman sivun kiiltävän mustana öljystä. Öljynpaine putosi saman tien nollaan ja Nyberg pani koneen liukulentoon. Korkeutta oli noin neljäsataa metriä ja miehillä hetki aikaa miettiä sopivaa laskeutumispaikkaa. Seikkailuelokuvia muistuttavilla koneen liikkeillä Nyberg pudotti korkeutta ja ohitti eteen ilmaantuneen la-

don, asuinrakennukset ja Keravanjoen. Lasku tehtiin pakosta vasten sarkoja ja koneen laskuteline niksautti ojaan. Oikea siipi osui maahan, mutta vankan rakenteensa ansiosta kone kesti. Nyberg ja Blomqvist nousivat koneesta, kätelivät ja pistivät tupakaksi.

Liian kallista lystiä

Kolmanteen pakkolaskuun päättynyt katsastuslennon yritys 13.3.1927 jäi koneen viimeiseksi lennoksi. Blomqvist on todennut, että koneen voi vielä valmistaa ja rakentaa, mutta pakkolaskut ovat liian kalliita. Lentokone purettiin seuraavana päivänä, kuljetettiin rautateitse Tikkurilasta Kuurilaan ja vietiin hevosilla jään yli Helkavuoren rantaan kesällä 1926 rakennettuun lentohalliin.

Lentokone vietti vuosikymmeniä vähitellen rapistuvassa hallissa kunnes Blomqvist lahjoitti sen Suomen Ilmailumuseolle vuonna 1983. Ilmailumuseoyhdistys ry:n jäsenet entisöivät koneen 1990-luvun alussa. Nyt se on esillä Ilmailumuseossa Blomqvist ja Nyberg -nimellä kauniina kuin koru. Rannassa sijainnut lentokonehalli sen sijaan romahti ja tuhoutui lopullisesti pari vuosikymmentä sitten.

LEENA VALKEAPÄÄ

FT ja taidehistorian tutkija

LÄHTEET:

- Atle Blomqvist, ”Sääksmäen lentohullut”. Sääksmäki 1976.
- Atle Blomqvistin haastattelu 1970. Tampereen yliopiston kansanperinteen laitoksen kokoelmat.
- Blomqvistin sukulaisilta saadut tiedot.

H Rintamalinjoja

A
P
S
U

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on valmis luopumaan jäsenliittojensa nykyisestä kokonaismäärästä ja tulopoliittisista kokonaisratkaisuista. Linjausten toteutuessa EK:n jäsenliittojen ja ay-puolen ammattiliittojen välisissä työehtosopimus neuvotteluissa käydään menneitä vuosikymmeniä enemmän kamppailua palkoista. Rintamalinjoja haetaan myös siinä, missä määrin ja millaisia työehtoja siirretään neuvoteltavaksi yrityskohtaiselle tasolle. Muutoksissa huolettaa enemmän kansantalouden kehitys kuin IAU:n asema. Yleissitovan työehtosopimuksemme määrittämällä sopimusosalalla on selkeät sopimuskumppanit ja käytännöt yrityskohtaiseen sopimiseen. Silti IAU:n ja sen ammattiosastojen sisällä tarvitaan analyttistä keskustelua työehtosopimuksen ja yrityskohtaisen sopimisen suhteesta.

■ Lentoliikennettä harjoittavat tai niille palveluja tuottavat merkittävimmät työnantajayritykset ovat järjestäytyneet Palvelualojen Toimialaliittoon. Liitto on EK:n jäsen. IAU on solminut työehtosopimuksia Palvelualojen Toimialaliiton kanssa siitä lähtien, kun se perustettiin vuonna 1992. Sitä ennen sopimukset tehtiin sen edeltäjän, Työnantajain yleisen ryhmän ja IAU:n välillä. EK:n linjausten mukaisesti Palvelualojen Toimialaliitto on sopinut alustavasta yhteistyöstä palveluteollisuutta edustavien työnantajaliittojen kesken. Lentoliikenteen toimiala on edustettuna kattavasti näissä yhteistyötunnusteluissa. Jos hanke etenee, on luontevaa, että lentoliikenteen palveluja koskeva työehtosopimus neuvotellaan tulevaisuudessa tätä jatkumoa edustavan tahon kanssa. Toimialarakenne vastaa edelleen IAU:n sopimusrakenteen tarpeisiin.

Tulopoliittiset kokonaisratkaisut ovat raamittaneet IAU:n ja Palvelualojen Toimialaliiton välillä solmittuja työ-

ehtosopimuksia pitkään, mutta toistaiseksi tämä polku on loppuun kuljettu. EK:n maanittelemisen Tupo -pöytään pelkästään palkansaajajärjestöjen voimin vaikuttaa nyt yhtä mahdottomalta kuin EK:n palkansaajajärjestöille esittämä toimenkuva palkkaratkaisujen jarrumiehen asemasta. Toki EK:n päätös arveluttaa sitä itseäänkin. Puheenjohtaja **Antti Herlin** toteaa palkkakilpailussa olevan kansakunnan yhteinen haaste - haaste olla kilpailematta palkkoilla.

Asetelmien säilyessä tällaisina ulkopuoliset edellytykset työehtosopimusten tekemiseen ovat jatkossa viime syksyn sopimuskierroksen kaltaiset. Siltä osin kuin omia lähtökohtia nähdään aiheelliseksi muuttaa, keskustelua on kuitenkin syytä käydä. IAU on perinteisesti valmistautunut sopimuskierrokseen kokoamalla ammattiosastoilta muutosesitykset voimassa olevaan sopimukseen. Viime syksyn kierroksella IAU:n neuvottelukunta vei käytännössä kaikki esitykset neuvottelupöytään. Neuvottelujen ja palkkausjärjestelmän



Veistos: Liikevoitto 1954, Aimo Tukiainen

uudistamisen myötä uusia tai muuttuneita työehtosopimuspykälä on yli 30. Näistä kahta lukuun ottamatta kaikki ovat lähtöisin IAU:n neuvottelukunnan esityksistä. Tässä mielessä järjestelmämme toimi kohtuullisesti.

Työehtosopimuksessa on useita asiakysymyksiä, joissa viitataan erik-



Juhani Haapasaari

seen yrityskohtaiseen tai paikalliseen sopimiseen, mutta monista asioista sovitaa ilman tällaista kirjaustakin. Sopijaosapuolina ovat työnantajayritys ja ammattiosasto tai luottamusmiehet, joissakin tapauksissa IAU. Myös tällä sopimisella on pitkät perinteet ja sopimuspöytäkirjoja on syntynyt aiko-

jen saatossa lukuisa määrä. Analyytinen keskustelu työehtosopimuksen ja yrityskohtaisen sopimisen keskinäisistä painotuksista on kuitenkin tarpeen, jotta neuvotteluvoima asetettuihin tavoitteisiin nähden säilyy riittävänä. Sopimusalamme kokonaisuuden kannalta asialla on erityinen merkitys. Keskus-

telun kanavoituminen sopimuksia tosiasiasa neuvottelevien IAU:n ja sen ammattiosastojen ulkopuolelle on tästä osoitus, olkoonkin, että se on varjonyrkkeilyä työehtojen rintamalinjojen takana. Punnittaessa näitä kysymyksiä realistinen lähtökohta on tehdä ero yleissitovan työehtosopimuksen osana olevan yrityskohtaisen sopimisen ja yrityskohtaisen työehtosopimuksen välillä.

Yleisellä tasolla työnantaja on suhtautunut suopeammin työehtojen yrityskohtaiseen sopimiseen. Työntekijäpuolella neuvotteluaseman koetaan heikkenevän yrityskohtaisemman järjestelmän myötä. Tästä linjasta poiketen sopimusallamme solmitut lukuisat yrityskohtaiset sopimukset yleissitovan työehtosopimuksen ohella osoittavat molemminpuolista valmiutta järjestelmään, joskin toimialan suhdannevaihteluilla ja yrityskohtaisilla näkymillä on merkityksensä. Korkea-suhdanteen aikana työntekijöiden tahto yrityskohtaisiin sopimuksiin saattaa ylittää työnantajan valmiudet. Laskukautena joudutaan helposti vastakkain työnantajan säästötavoitteiden kanssa.

Yrityskohtainen sopiminen yleissitovan työehtosopimuksen osana sisältää yrityskohtaista työehtosopimusta vähemmän suhdanneherkkiä elementtejä. Työnantaja, joka ei kuulu yleissitovan työehtosopimuksen allekirjoittaneeseen työnantajajyhdistykseen, on velvollinen noudattamaan vähintään yleissitovan työehtosopimuksen työehtoja. Toinen työehtojen kannalta ensiarvoinen asia on, etteivät työt ole siirrettävissä työntekijöiden kannalta huonomman työehtosopimuksen piiriin siirtymällä ulkopuolisen työvoiman käyttöön. Houkutukset tällaisiin säästökeinoihin ovat ilmeiset etenkin toimialan taantumassa. Pelkästään yrityskohtaisella työehtosopimuksella ei voida suojata työntekijöiden työehtoja näitä muutoksia vastaan.

JUHANI HAAPASAARI
IAU:n puheenjohtaja



Liitto MasterCard – yksi kortti, monta etua

- 1 000 – 5 000 euron luottolimiitti
- korotonta maksuaikaa keskimäärin 30 päivää
- käteisnostot sekä kotimaassa että ulkomailla
- Internet Ostoturva -vakuutus ja Kodinturva-vakuutus
- Avainasiakkaillemme kortti on maksuton

Lisätietoja saat verkkopankista osoitteessa www.nordea.fi tai soittamalla Asiakaspalveluun 0200 3000 (pvm/mpm) ma–pe 8–20, josta voit myös varata ajan konttoriimme.

Normaalihintaisen MasterCard-korttiluoton todellinen vuosikorko on 14,38%. Korko on laskettu käytössä olevalle 2 000 euron luotolle ja siinä on huomioitu pääkortin vuosimaksu 50 € (03/2008). Luoton myöntää Nordea Rahoitus Suomi Oy. Vakuutukset myöntää vakuutusyhtiö AIG Europe S.A. (sivuliike) Kasarmikatu 44, 00130 Helsinki.

Teemme sen mahdolliseksi



Emilian tarina

Verkko-opetusaineisto valottaa työelämän pelisääntöjä

■ Työelämään juuri siirtynyt nuori on usein tietämätön työntekijän oikeuksista ja velvoitteista. SAK:n tuottama Emilian tarina -verkko-opetusaineisto selvittää käytännönläheisesti palkansaajan oikeusturvan kannalta olennaisia kysymyksiä. Opetusaineisto rakentuu kuvitteellisen 19-vuotiaan Emilian kokemuksiin työelämästä.

Osoitteesta www.tyoelamanpelisaannot.fi löytyvä opetusaineisto käsittelee mm. seuraavia kysymyksiä:

- mihin työsuhteen velvoittaa työntekijää ja työntekijää?
- miten vuosiloma määräytyy?
- mitä oikeuksia sairastuneella tai vanhempainvapaalla olevalla palkansaajalla on?
- miten palkansaajan edunvalvontaa hoidetaan työpaikalla?

Aineisto sisältää interaktiivisen tarinan lisäksi erilaisia tehtäviä ja pohdintaosuuksia sekä aakkosellisen työelämän sanaston.

– Opetusaineisto on tarkoitettu lukioiden yhteiskuntaopin ja lakitiedon, ammatillisten oppilaitosten yhteiskunnallisten aineiden ja työelämätiedon sekä peruskoulun 9. luokan opetukseen. Emilian kokemuksiin työelämässä voivat kuitenkin tutus-

tua kaikki palkansaajan oikeuksista kiinnostuneet, kertoo projektista vastannut SAK:n koulutussuunnittelija **Reijo Päivärinta**.

Emilian tarinan tekstiosuuden on kirjoittanut turkulainen historiantutkija **Taina Uusitalo**. Aineiston nettitoteutuksesta on vastannut graafinen suunnittelija **Riku-Sakari Kujanen**. SAK omistaa opetusaineiston käyttöoikeudet.

Ay-liikkeen neljä sukupolvea verkossa

SAK julkaisee loppukesästä myös toisen verkko-opintoaineiston, joka käsittelee suomalaisen ammattiyhdistysliikkeen pitkää, yli sadan vuoden historiaa työntekijöiden edunvalvojana. Ammattiyhdistysliikkeen neljä sukupolvea -opintoaineisto on suunnattu sekä ay-liikkeen koulutustilaisuuksiin että oppilaitosten historian opetukseen.

Opintoaineiston ovat toteuttaneet SAK:n toimeksiannosta historiantutkija **Taina Uusitalo** ja graafinen suunnittelija **Riku-Sakari Kujanen**. Aineiston tuottamisesta on vastannut SAK:n koulutussuunnittelija **Reijo Päivärinta**. Ay-liikkeen neljä sukupolvea julkaistaan 26.8.2008 osoitteessa www.ay-historia.fi.

Silli-kinara!

IAU:n sydän- ja verisuonitautien erityisosaajat kehottavat kesän kestäessä poistamaan grillistä possunkamaran, ja korvaamaan sen sillikimaralla. Ohessa Erkki Viiran ohje kuinka pitää rasvahappomonityydyttämättömänä ja perhe monityydytyksenä.

Ainekset

2 kpl kovaksi keitettyä kananmuna
0,6 kg perunasalaattia
0,02 kg tuoretta tilliä
noin 0,2 kg matjes silliä
0,005 kg ruohosipulia
0,15 kg smetanaa
0,015 korpupajauhoja

Leikkaa kananmuna kuutioiksi, Hienonna tilli ja ruohosipuli. Leikkaa silli pieniksi kuutioiksi. Sekoita ainekset keskenään ja laita maustumaan jääkaappiin ainakin pari tunniksi. Nautitaan hyvässä seurassa.



OSA 3.

Yksin laulaja ylitse muiden

■ **Aleksis Kivi** kuoli vuonna 1870 jättäen täytettäväksi suurimman suomalaisen runoilijan toimen. Ehkä enteellisesti syntyi kahdeksan vuotta myöhemmin Kainuun Paltamossa yhdentoista lapsen sisarusarjassa seitsemäntenä veljeksensä muuan **Armas Einar Leopold Lönnbohm**. Kuten Ruotsin sankarikuningas Kustaa II Adolf, sai hänkin nuorena nerona väsymiseen asti kuulla: ille faciet, hän on sen tekevä. Ja kun hän sen teki, ei se eläessä tahtonut kelvata.

Ensimmäinen onnistunut säe

Tämä Eikka tunnetaan huomattavasti paremmin runoilijanimellään **Eino Leino**, jonka hänelle antoi isovelji **Kasimir**, tunnettu runoilija ja lehtimies hänkin omana aikanaan. Eino Leino -taiteilijanimi oikeastaan antaa jo täyden selityksen tämän suomalaisen runokielen uudistajan ja ylittämättä jääneen reunaehdon asettajan kirjoittajan luonteesta. Taiteilijanimi on runomitallinen, täsmällinen esitys. Ääniteillä pelaava, lähes nokkela, ei kuitenkaan halpahintainen. Lisäksi suomenkielen sanan leino merkitys viittaa kaihoon, alakuloon lähes surumieleen. Kaikki on siis selvää nimeä myöten alusta asti, lisäselvitystä kaipaaville merkittäköön pöytäkirjaan 32 runokokoelmaa, 25 näytelmää, 25 proosateosta, 16 käännöstä, yksi elokuvakäsikirjoitus, loputon määrä artikkeleita, arvosteluja, pamfletteja ja täysin loputon määrä tilapäissäkeitä, onnittelevia, tervehdyksiä, puheita ja muuta sellaista. Kynä on miekkaa mahtavampi, tässä tapauksessa se on myös konekivääriä nopeampi.

Oppia ikä kaikki

Leinon koti oli juuri sellainen mitä tavataan kutsua kulttuurikodiksi. Isä oli talonpoikaistaustasta maanmittariksi kohonnut, äiti taas tyypillistä sotilas- ja pappissukua. Lapsia, myös tyttöjä, kannustettiin sivistäviin opintoihin, mikä ei ollut ajalle ja paikalle aivan tyypillistä. Kotona oli myös sanomalehtiä ja korkeatasoinen kirjavalikoima saatavilla. Koulutiellään Kajaanin ja Oulun kautta Hämeenlinnaan päätnyt Leino ei vielä ollut runoilijanimensä veroinen, ainakaan ulkoisesti. Päinvastoin hän pärjäsi ritsa, nyrkki ja nokkeluus- käräjillä erinomaisesti, ja sukiintui poikajoukon luontaiseksi johtajaksi. Hyvällä oppilaalla oli ilmiömäinen muisti ja koulu ei siten suurestikaan haitannut nuoren miehen kehitystä. Merkittävimmäksi opiksi hän itse korotti koulumestarin sa kanssa käydyt shakki-ottelut. (Leino voitti Suomen epävirallisen shakkimestaruuden 1906). Isän kuolema 1890 ja varsinkin äidin kuolema, Leinon ylioppilaaksi valmistumisvuonna 1895, helpottivat runoilijan kutsumuksen seuraamista, vaikka Leino Helsingin yliopistoon sisään kirjoittautuikin, oli hän henkisesti jo omilla teillään.

Työelämässä

Tästä eteenpäin alkoi 18-vuotias Leino todenteolla elättää itseään kynällä. Päätoimisesti, jos niin voi sanoa, hän oli ja pysyi runoilijana. Lehtimiehenä hän kävi kulttuuritaistoon, ensin Kasimirin kanssa perustamassaan Nykyaika-lehdessä, ja sen ajaututtua taloudellisiin vaikeuksiin Päivälehdessä,

Helsingin Sanomien edeltäjässä.

Taistelusta oli kysymys, sortovuosina tunnettu ajanjakso, venäläistämisen aika, jolloin Suomelta peruttiin monia sen autonomiseen asemaan liittyviä etuoikeuksia, oli alkanut, ja ns. vanha ja nuorsuomalaiset puolueet kiivailivat keskenään kuinka Suomen tulisi tähän suhtautua. Vanhasuomalaiset kannattivat myöntöväisyysspolitiikkaa ja Päivälehdessä ympärille kerääntyneet nuorsuomalaiset radikaalimpia otteita.

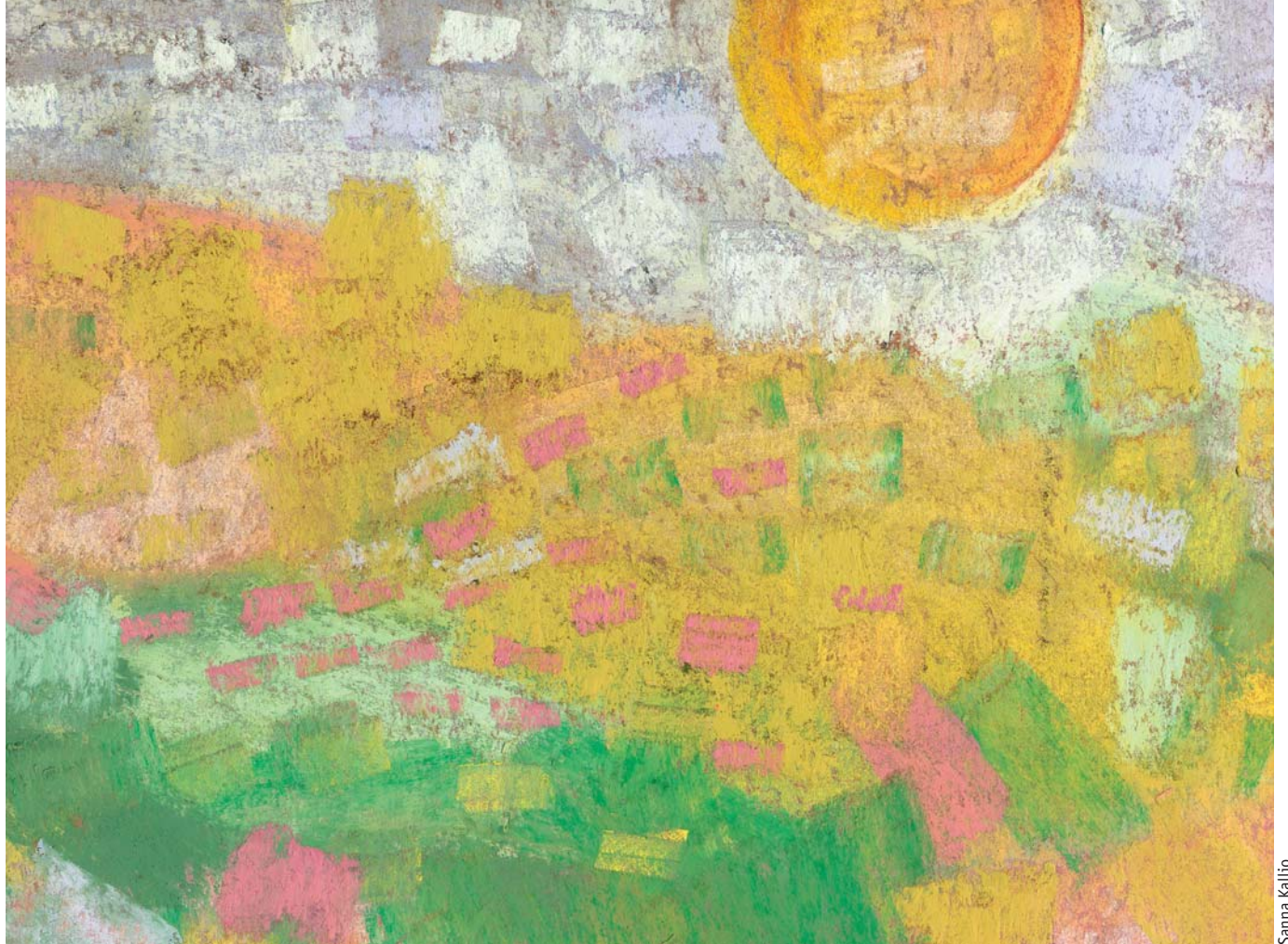
Leino oli kiihkeä nuorsuomalainen. Samaan hengenvetoon täytyy todeta, että hän ei ikinä antanut poliittisen realismin häiritä kannanottojaan. Noin kauniisti sanottuna hänessä oli enemmän pääideologin kuin puoluesihteerin lahjakkuutta. Toki pöytäkirjojen tyyli olisi saattanut olla hyvinkin jalostunut.

Kulttuurisissa nyrkkeilyotteluissaan Leino valikoi vastustajansa aina vähintään oman sarjansa miehistä, usein raskaammistakin painoluokista, taide-elämän absoluuttiselta huipulta. Palavassa halussaan uudistaa teatteria hänen maalinaan oli **Kaarlo Bergbom**, 'Aleksis Kiven löytäjä', ja ylivoimainen saatavissa oleva auktoriteetti. Kirjallisuuden puolella liiallisen huolenpitävät ohjeensa ja kritiikkinsä saivat tuntea nahoissaan mm. **Juhani Aho** ja **Maila Talvio**. Ei yllätä, että samoilta päättävissä asemissa olleilta ihmisiltä ei aina



Veistos: Lauri Leppänen, 1953

Pekka Kämäläinen



Sanna Kallio

herunut taloudellista tukea kun Leino sellaisen tarpeessa oli, ja usein hän oli.

Merkittävimmistä tukijoista ja ystävistä kannattaa mainita ainakin **Otto Manninen**. Kriitikko, jonka mielipiteitä Leino arvosti siinä määrin, että suostui jättämään pois eräästä kokoelmastaan ihastukselleen **Anni Swanille** omistettuja lemmeikkaita runoja. Ystävyyks kesti senkin, että Manninen meni Swanin kanssa myöhemmin naimisiin.

Runotuotanto vuosisadan vaihteen tienoilta ensimmäisen maailmansodan alkuun on sitä Leinoa, joka tunnetaan parhaiten. Rauhattoman rukous, Lapin kesä, Oi muistatko vielä sen virren, Nocturne, Elegia, Hymyilevä Apollo, Väinämöisen Laulu, Tumma ja niin edelleen, ovat polttomerkityt kansakuntamme kollektiiviseen tajuntaan.

Eivät kuitenkaan syntyäikanaan. Leino oli toki tunnettu, mutta esimerkiksi nykyään niinkin kanonisoitu kokoelma kuin *Helkavirret* (1903) sai vastaansa hämmentyneen, jopa nuivan vastaanoton. Samoin on väheksytympi osa

Leinon tuotantoa: proosa ja myöhäiskauden runous saaneet vasta viimeaikoina ansaitsemaansa arvonantoa. Tämä on tietysti usein enemmän sääntö kuin poikkeus todella suuren taiteen elinkaareissa.

Yöelämässä

Jos oli Leinon julkinen elämä myrskyisää, oli sitä yksityiselämäkin. Hän solmi kolme avioliittoa ja lukuisia enemmän tai vähemmän skandaalinkäryisiä suhteita. Murheen hänelle muodostivat ne naiset, jotka hän sai, ja suurimman surun se nainen, kirjailija **L Onerva**, jota hän ei saanut. On eri asia millaiseksi pidempiaikainen yhteiselo L Onervan kanssa olisi muodostunut. Hänen taiteilijaluonteensa epävakaisuus aika ajoin lähenteli Leinon mestaruutta.

Yksi suuri murhe Leinon elämässä, joka yhdessä kieltolain aikana nautitun huonolaatuisen spriin kanssa luultavasti nopeutti hänen terveytensä romahtamista, oli vuoden 1918 sisällissota. Leino oli poliittisilta mielipiteiltään

valkoisten kannattaja, mutta tunsikin suurta sympatiaa ja samastui kansan syviin riveihin. Varsinkin sodan loppua seuranneet kustotoimenpiteet saivat hänet suunniltaan. Omatuntoa kalvoi myös kyvyttömyys auttaa henkiystävä **Sulo Wuolijokea** (Hellan mies), joka joutui vakaumuksensa vuoksi vankeilaan. Väljästi luettuna Leino voidaan laskea sodan uhreihin, ainakin sota oli kuolinisku sille yhtenäisen kansan idealle, jota hän oli rakkaana vaalinut.

Viimeiset vuotensa Leino vietti Tuusulanjärven taiteilijayhdyskunnan liepeille, täyshoitoloissa ja lopulta Riita-huhdan tilalla ystävänsä **Ossi Stenin** perheen hoivissa. Kun laulujen lunnaiden piikki lopullisesti sulkeutui tamikuussa 1926, muuttui Leino kuin taikauskusta kansallisorunoihjaksi. Valtion kustannuksella, presidentin sekä valtioneuvoston läsnä ollessa laskettiin hautaan runoilija, joka vain joku vuosi aiemmin oli pyytänyt itseään tulemaan vapautetuksi Suomen kansallisuudesta.

Nocturne (Yötunnelma)

■ Eino Leinon rakastetuista runoista kenties rakastetuin on Nocturne. Se äänestetään säännöllisesti runoja rankatessa ykköseksi ja monet merkikihenkilöt mainitsevat haastatteluisia sen suosikikseen. Sen teho ja tenho ei tunne sukupuoli- tai sukupolvirajoja. Lapin Kesän kanssa se kuuluu suosituimpiin karaokelauluihin. On selvää, että Taisto Wesslinin säveltämät ja Vesa-Matti Loirin esittämät versiot ovat popularisoineet ja madaltaneet kynnystä molempien kohdalla. Niitä ei koeta etäisen korkeakulttuurin luomuksiksi, vaan kansan omiksi lauluiksi.

Nocturnen ensi versio on ihmeelliseltä kesältä 1903, jolloin Leino asui ystävänsä Mannisen luona Kangasniemellä lähellä Mikkeliä. Ihmeellisen kesästä teki kahden erilaisen runoilija ja kääntäjä-neron intensiivinen yhteistyö, jonka seurauksena syntyi Helkavirret, hurjaa runoutta muinais-suomalaiseen tyyliin. Nocturnen ensiversio on tervehdyskirjeestä Leinon kihlatulle ja ensimmäiselle vaimolle Freya Schoultzille, joka luonnollisesti suhtautui penseästi ja epäillen poikain kesäviittoon. Tällä kertaa aiheetta, myöhemmin aiheesta.

Nocturne on haavekuva, sielunmaisema. Onko runoilija juuri siitä syystä jättänyt siihen selkeitä ajallisia ja

muuta ristiriitaisuuksia? Tiedättehän: kuinka kaskisavu voi leijaila kesäyönä, jolloin on jo tähtäpäitä, tai muistuttaako ruisrääkän (crex, crex) ääntely tosiaan laulua? Leino oli toki näistä tietoinen. Hän oli maalaispoika ja tunsi riittävän hyvin siintävän vaaran tuulisen mi nukkuu, ollakseen tekemättä vahingossa tämän kaltaisia 'virheitä'. Löytyykö vastaus säkeestä: niistä sydämeni laulun teen. Runoilija kokoa kesäyössä kokemansa tunteet sydämeensä, josta ne impressionistisena näkynä purkautuvat. Runon kokija täyttyy ja hurmioituu suuren luonnon yliveraisuudesta täydellisesti: uskonto soi sävelinä ja virvatulen taka-ajo (maalisen menestyksen tavoittelu) näyttäytyt mitättömänä. Lopulta tunne pienentyy ja tiivistyy niin, että aikakin pysähtyy ja edessä avautuu tie elämän jälkeiseen aikaan, joka sentään säilyy ihmiseltä salattuna.

On niinkin, että Nocturnen selittäminen on turhaa. Sen tarjoaman tunteen kokee tänäkin kesänä lukematon määrä suomalaisia, jotka jäävät kesäpaikkojensa lähistölle istuskelemaan muiden mentyä nukkumaan ja naapurimökin teini-ikäisen luovuttua yrityksestään ajaa vesiskootterilla tuhat kertaa järvenlahden ympäri.

JM KOSKINEN

■ Kun **Tuomo Oksanen** siirtyi eläkkeelle, saattoi joku hätkähtää, että ensin meni kansainvälinen ääni ja kohta menee kuvakin. Sosiaalisena varsinais-suomalaisena Tuomo ehti välittää merkittävän osan, ei niinkään hiljaista tietoa IAU:n kansainvälisten tehtävien sisällöstä ja painopisteistä. Liittosihteerinä olen yrittänyt pitää yllä hyviä suhteitamme korvaamattomana apunani **Mari Keränen**.

Lyhyt johdatus työhistoriaan

Mari aloitti työnsä alalla nykyisen SAS Ground Services:n palveluksessa Turun lentoasemalla elokuussa 1998 työharjoittelijana, ja virallisesti tuntityöntekijänä lokakuussa -98. Vuotta myöhemmin hän siirtyi Helsinki-Vantaalle lähtöselvitykseen ja nykyisiin tehtäviinsä porttivirkailijana. Viiden vuoden rupeaman jälkeen hän työskenteli lentoemäntänä Emirates:lla Arabiemiraateissa muutamman kuukauden ajan, mutta palasi takaisin Suomeen ja SGS:lle.

Viimeiset viisi vuotta hän on ollut töissä osa-aikaisesti perheen ja opiskelujen ansiosta, ei vuoksi, kuten hän itse painottaa. Nyt kun neljäs lukuvuosi yliopistossa lähenee loppuaan, on muste opintokirjassa pohjoismaisten kielten kandidaatin opintokokonaisuuden kohdalla jo kuivunut. Valmistuminen maisteriksi saamentutkimuksesta (saamelaiskielet ja kulttuuri) hämmötää vuoden sisällä. IAU:n kansainvälisten asioiden avustajana hän on toiminut viime vuoden syyskuusta.

Lyhyt johdatus kv-yhteistyöhön

IAU tekee kansainvälistä yhteistyötä lähinnä kansainvälisten kuljetusliittofederaatioiden piirissä. Näitä ovat ITF, ETF ja NTF, järjestyksessä maailmanlaajuisen, eurooppalaisen ja pohjoismaisen

Eikkaan kävin käsiksi seuraavin aseain varustautuneena:

- Hannu Mäkelä: Eino Leino- elämä ja runo
- Hannu Mäkelä: Nalle ja Moppe
- muita Mäkelän Leino aiheisia artikkeleita
- L Onerva: Runoilija ja ihminen (Eino Leino-elämäkerta)
- Suuri määrä Leinon omaa tuotantoa
- Jutun tekeentymisaika on poikkeuksellisen pitkä, aloitin 1978 (Äiti käski)

Ei häiriöitä Unionin kansainvälisessä ääniyhteydessä



Takana itä ja Eurooppa. Mari sen reunalla.

federaatio. Mainituista pohjoismainen yhteistyö on, jo olosuhteiden samankaltaisuudesta johtuen, erityisasemassa.

Mari luonnehtii ensimmäisen vajaan vuoden mittaista aikaa sosiaalisen verkoston kutomisvaiheeksi. Asiakysymyksistä hänellä oli toki ennakkoaavistus, myönteinen yllätys on ollut ongelmien konkreettinen käsittelytapa.

Hyvä esimerkki tästä on ns. social dumping (sosiaalinen polkumyynti) nimellä tunnettu ilmiö, jossa toimintoja siirretään halvempien tuotantokustannuksien maihin. Kuljetus- ja erityisesti omalla alallamme, missä töiden siirtä-

minen ei kaikissa tapauksissa ole mahdollista, ilmiö näkyy Euroopan tasolla kaikenkarvaisten 'halpahandling-yhtiöiden' toiminnan laajentumisena. Pohjoismaissa tämä 'kehitys' on jo nähtävissä. Kansainvälisen yhteistyön myötä saamme arvokasta, kokemusperäistä, tietoa tulevaisuuden arviointia varten.

Lause: Toissapäivänä Pariisissa, tänään Tukholmassa ja ylihuomenna Helsingissä, pätee jossain määrin tähänkin kysymykseen. On paljon Euroopan Unionin työlaainsäädännön kehityksestä kiinni kuinka kiinteäksi ja millaisia muotoja yhteistyö tulevaisuudessa saa.

Lyhyt johdatus kvintti-ympyrään

Lopuksi onnittelin Maria musiikkiharastuksen tueksi saadusta SAK:n kulttuuriapurahasta. Kysäisin myös meneekö 'Kansainvälinen' korvakuulolta, ja hyräilin alkua (työn orjat sorron yöstä trallalallalei jne.). Vastaus kuului: prima vistana (nuottien ensikatsannolla) varmaankin menisi, mutta korvakuulolta improvisoiminen ei ole varsinaisesti hänen alaansa. Ja minunkin kannattaisi siitä mahdollisuuksien mukaan pidättäytyä.

JM KOSKINEN

Ystävykset Kalle ja Ville

Finncomin edunvalvojat

Haasteita riittää nuorille miehille, pääluottamusmies **Ville Linnola** ja työsuojeluvaltuutettu **Kalle Virtanen** hoitavat edunvalvontaa ja työsuojelua Finncom tekniikassa. Myös muutos uuteen yhtiöön Finnish Aircraft Maintenance:en puhuttaa henkilöstöä vaikkakin hyvin positiivisella mielellä uutta yhtiötä odotellaan. Alkuhankaluuksien jälkeen yhteistä kieltä on jo opittu puhumaan työnantajan kanssa ja tahtoa yhteistyön hyvälle jatkumiselle löytyy myös työnantajan puolelta.

Pääluottamusmiehen haasteet

Helsingissä avoliitossa asuva Ville on aika uusi näinkin vaativaan tehtävään, mutta avoin mieli, halu oppia ja mallisjärki ovat auttaneet hyvään alkuun. IAU:n tuki on ollut välttämätöntä ja sitä Ville hyvillä mielin toteaaakin saaneensa aina tarvittaessa. Kolmannessa divisioonassa jääkiekkoa, puolustajana, pelaava Ville on tottunut ottamaan haasteita vastaan. Kotona kaksi koiraa hoitavat kyllä haukkumisen tarvittaessa. Harrastuksena jääkiekko on hyvä ja tarpeeksi fyysinen vastapaino ja tapa purkaa työstä aiheutuvia paineita. Villellä on hyvänä vertailuna toiminta Finnairin tekniikasta josta hän siirtyi Finncom:iin hieman yli vuosi sitten.

Pääluottamusmiehen alkukausi on ollut hyvinkin työntäyteinen, vapaa-päivät ovat olleet harvinaisuus. Yhteisen halun löydyttyä työnantajan kanssa on työtaakkakin helpottanut. Finncomin tekniikan 52:n työntekijäjoukossa löytyy yhtätoista kansalaisuutta. Kielen ja kulttuurien moninaisuus luo vielä aivan uuden näkökulman ammattiyh-

distys toimintaan. Kaikissa kulttuureissa ammattiyhdistysliike ei ole saavuttanut niin vakaata asemaa kuten meillä Suomessa, joissakin maissa suhtautuminen on jopa hyvinkin voimakkaasti epäilevää.

Ville toivoo järjestettävän lisää yhteistä koulutusta työnantajan kanssa työehtosopimuksen monesti vaikeahkoista pykälistä ja tulkinnoista, näin toiminta olisi helpompaa kun molemmilla olisi samansuuntainen käsitys sopimusten merkityksistä. Englanninkielin materiaali IAU:sta olisi myös tarpeellista näin kansainvälisessä joukossa. Yhteistyö työsuojeluvaltuutetun Kalle Virtanen kanssa toimii hyvin, kaikkia asioita pohditaan yhdessä ja parivaljakko tuuraa toisiaan lomien aikana.

Vanhan ja tutun työnantajan muuttaminen uudeksi yhtiöksi aiheuttaa usein pelkoja ja arvailuja kaikkien asioiden huonontumisesta. Avoin tiedonkulku on hyvin tärkeää näiden pelkojen ja monesti väärinkäsitysten hälventämiseen. Finncomissa tiedotus oli alkuun hieman satunnaista ehkä johtuen

myös osaltaan tietopulastakin mutta parin viime kuukauden aikana tiedotus on pelannut huomattavasti paremmin, asiat ovat tuotu työntekijöiden edustajille tiedoksi silloin kuin ne ovat olleet valmistelun siinä vaiheessa että on ollut jotakin tiedotettavaa. Työntekijäpuoli odottaakin hyvillä mielin ja mielenkiinnolla uuden yhtiön alkua ja uuden huomattavasti suuremman toimitilan valmistumista.

Ville ei näe tällä hetkellä tulevaisuudessa mitään suurempia uhkia, suhdanteethan kylläkin nykyisessä kvartaalitaloudessa muuttuvat hetkessä, mustiakin pilviä saattaa nousta seestiselle taivaalle hyvinkin nopeasti.

Työsuojeluvaltuutetun haasteet

Tampereelta noin puolitoistavuotta sitten Vantaalle siirtynyt Kalle Virtanen on toiminut Finncomin työsuojeluvaltuutettuna saman ajan kuin Ville Linnola pääluottamusmiehenä, vuoden alusta.

Kallekin korostaa hyvää yhteistyötä luottamusmiehen kanssa, kaikkea tehdään ja pohditaan yhdessä, toisen turva on monissa tilanteissa kullannarvoinen. Kallen kihlattu asuu edelleen Tampereella joten matkusteluun kuluu aikaa mutta onhan se sen arvoista. Pyöräily antaa hyvää fyysistä kuntoa työn ohella jaksamiseen edunvalvonnan tehtävissä. Uusi harrastus valokuvauksen opettelu vie myös oman ajan vapaa-ajasta.

Haastattelutilanteessa huomaan hyvinkin selvästi että yhteistyö todella toimii edunvalvojen kesken. Ajatukset ovat hyvinkin yhteneviä, eli yhteisiä asioita ajetaan saamaan suuntaan ja samalla tavalla. Kalle kuitenkin korostaa työ yhteisön yhtenäisyyttä joka on hyvin haasteellista koska yhdentoista kansallisuuden joukossa myös työkuultuureja on hyvinkin erilaisia. Ajatukset tulevaisuudesta ovat hyvinkin positiivisia ja myös odottavia. Henkilökunnan koulutukseen on tulossa muutoksia ja uusi yhtiö suunnittelee myös koulutusta omin voimin. Turvallisuuskortista



on myös jo ollut puhetta toivottavasti tämäkin sisällytetään piakkoin henkilökunnan koulutuksen osaksi.

Vuoden jälkeen nimetyn turvallisuuspäällikön kanssa yhteistyö on alkanut erittäin hyvin. Kalle toivoo että jokapäiväisestä työsuojelusta tulisi normaalia arkirutiinia. Jokaisen tulisi tunnistaa omat vastuunsa työsuojelusta. Työturvallisuushan ei ole vain siihen valittujen henkilöiden vastuulla vaan me kaikkihan olemme ilmoitusvelvollisia ilmenneistä epäkohdista. Turvallisuuspäällikkö ja työsuojeluvaltuutettu korjaavat sitten yhteistyössä ilmenneet epäkohdat. Kalle toivoo yhteistyön jatkuvan ja kehittyvän turvallisuuspäällikön kanssa tulevaisuudessakin hyvin. Tulevaisuuden toiveena on myöskin että rakennusprojekteissa ja tulevaisuuden suunnitelmissa kuunneltaisiin henkilökuntaan vieläkin enemmän.

Toiveikkaana Kallekin katsoo tulevaisuuteen, uusi yhtiö ja uudet toimitilat toivottavasti tuovat myös uusia ja entistä joustavampia muotoja työntekijöiden ja työnantajan yhteistyöhön.

Teksti ja kuva ERKKI LUOTO

Kalle yllä, Ville alla.

Verotus tekee isän vanhempainvapaasta kannattavan

■ Monen lapsiperheen vuositulot kasvavat, kun vanhemmat jakavat vanhempainvapaan keskenään. Jos molemmat vanhemmat ansaitsevat 2500 euroa kuussa, yhteen lasketut nettotulot nousevat vuodessa 500 euroa isän käyttäessä yhden kuukauden vanhempainvapaajaksosta äidin sijaan.

Vain joka kymmenes suomalainen isä käyttää mahdollisuuden vanhempainvapaan pitämiseen. Sekä Stakesin että Kelan selvityksen mukaan miehet uskovat, että perheen tulotaso laskisi merkittävästi, mikäli he jäisivät kotiin pienen lapsen kanssa. Isien tekemät valinnat perustuvat silti pikemminkin olettamuksiin kuin laskelmiin.

Kun isä on vanhempainvapaalla, äiti voi olla töissä. Kun äiti menee töihin kuukaudeksi tai pariaksi, hän saa ansiotulovähennyksen. Tämän vuoksi veroprosentti ei muutu. Jos isä toisaalta pitää saman verotusvuoden aikana vanhempainvapaata, hänen veroprosenttinsa laskee. Näin yhteen laskettu ansiotulon menetys jää yllättävän pieneksi. Kun verotuksen vaikutukset lasketaan yhteen, koko perheen tulot voivat kasvaa.

Yhtä paljon tienaaavilla vanhemmilla edullisin tilanne

– Vanhempainvapaan vaikutus verotukseen on yksilökohtaista ja riippuu molempien vanhempien tuloista. Useimmiten edullisin kokonaistilanne on silloin, kun isän ja äidin tuloissa ei

ole merkittäviä eroja, sanoo ylitarkastaja **Matti Merisalo** Verohallituksesta.

Tulojen ei tarvitse olla kuitenkaan aivan tasaiset, jotta isän vanhempainvapaata kannattaisi. Tilanteessa, jossa äidin kuukausitulot ovat esimerkiksi 2000 euroa ja isän 4000, perhe voittaa silti yli 200 euroa vuodessa.

Mikäli vanhempien tuloerot ovat paljon suuremmat, summa saattaa jäädä pienemmäksi. Jos äiti tienaa 1500 euroa ja isä 2000 euroa enemmän, voittoa jää 50 euroon.

Parhaiten käsityksen oman perheen verotuksesta saa tekemällä laskelman veroprosenttilaskurilla osoitteessa www.vero.fi.

– Perhekohtaisen verolaskelman tekeminen kannattaa heti silloin, kun

vanhempainvapaan jakamista harkitaan ensimmäisen kerran, Merisalo kertoo.

Kelan verkkosivustolla on esimerkilaskelmia perheiden ansiotulon muutoksesta, kun isä pitää 30 päivää vanhempainvapaata äidin sijaan. Esimerkeissä on laskettu nettomuutos vuoden aikana silloin, kun vanhempainvapaajakso sisältyy yhteen verovuoteen.

LISÄTIEDOT:

Esimerkkejä isän vanhempainvapaan vaikutuksesta vuosituloihin: www.isyys.net ja www.kela.fi
www.vero.fi



Markus Berg

Ammattiosastojen 006 ja 008 hynttyyt yhteen

Tätä kirjoittaessani on yli 9 kuukautta kulunut siitä kun aloitimme vakavan vuoropuhelun Lentoliikenteen Maapalvelutyöntekijät LeMa ry 006:n ja Ulkomaisten Lentoyhtiöiden Työntekijät ry 008:n yhdistymisestä. Valotan seuraavassa syitä yhdistymisen taustalla.

Työehtosopimuksemme tarkoittamien töiden edunvalvonnan piirissä ei ole enää aikoihin voinut puhua yhtiökohtaisista ammattiosastoista. IAU:iin kuuluu tällä hetkellä 7 ammattiosastoa, joilla on jäseniä yli 60 yrityksessä. (Kukaan ei tiedä paljonko yrityksiä on kun lehti ilmestyy.)

Tehokkain ja oikeastaan ainoa tapa reagoida tähän on kehittää yli yhtiörajojen ulottuva yhtenäinen edunvalvonta. Samalla yhdistyminen avaa uusia mahdollisuuksia vaikuttaa liitomme sisällä. Tässä tapauksessa näyttäytyy yhdistyminen myös kotoisana, nykyisten ammattiosastojen 006 ja 008 jäsenistä merkittävä osa on ns. vanhoja "Nurmislaisia".

IAU:n historiassa ammattiosastojen yhdistymisiä on tapahtunut aiemminkin ilman suurempaa dramatiikkaa. Tärkeintä uuden ammattiosaston järjestäytymisvaiheessa on sen sisäisen harmonian toteutuminen. Mielikuva pienen ryhmän palatsivallankaappauksesta on vältettävä. Ammattiosasto ei kuitenkaan pidemmän päälle voi rakentaa toimintaansa mandaattiajattelun

varaan. Taloudelliset ja ennen kaikkea inhimilliset resurssit ammattiyhdistystoiminnassa ovat rajalliset. Erityisen rajalliset ne ovat pienissä ammattiosastoissa. Toiminnan on oltava kaikille jäsenille avointa. Toivon uuden osaston saavan innokkaan ja asiaan sitoutuneen johtokunnan, jonka linjausten pohjalta syntyy osastolle oma identiteetti, menneisyyttä unohtamatta.

Yhdistyminen edellyttää vanhojen osastojen lakkauttamista. Sääntöjemme mukaisesti tämä tapahtuu kahdessa jäsenkokouksessa. Kokouksista tiedotetaan erikseen, ja vaikka ne kesäaikaan pidetäänkin, on jäsenistön mahdollisimman laaja osanotto enemmän kuin suotavaa. Kokousten jälkeen tulemme toimittamaan molempien ammattiosastojen kaikille jäsenille postimaksulla varustetun kuoren, joka sisältää uuden yhdistyksen liittymiskaavakkeen. Tämän liittymiskaavakkeen täyttäminen ja palauttaminen on hyvin tärkeää, jotta jäsenyys liitossa ei vaarannu.

Uuden osaston nimestä tullaan käymään, toivottavasti kiintoisa, nimikilpailu. Nykyisten ammattiosastojen 008 ja 006 puheenjohtajat ottavat ehdotuksia vastaan.

MINTTU STACKELBERG

LeMa ry puheenjohtaja

IAU edustajiston jäsen

Servisair Finlandin pääluottamusmies



”

*Edunvalvonnan
piirissä ei ole enää
aikoihin voinut puhua
yhtiökohtaisista
ammattiosastoista.*

”



Kuljetusliittojen johtoa vierailulla Finnairin tekniikassa



Eero Markkanen

■ Yhtenä kuljetusliittojen yhteistyön muotona on ollut tutustuminen toimialojensa työpaikkoihin. Finnair Oyj kutsui toukokuussa kuljetusliittojen johtoa tutustumaan tekniikan toimintaan. Lentoteknisen työosan erikoistunut, vaivaton hallinta herätti vieraissa ihmetystä ja kunnioitusta. Luottamus lentoturvallisuuteen lisääntyi seurueessa entisestään.

Kuljetusliitoista vierailuun osallistuivat puheenjohtaja **Mauri Lundén**,

◀ Vierailijat vasemmalta Juhani Haapasaari, Reijo Hautamäki, Esa Suokas, Simo Zitting, Juhani Koi-vunen, Mauri Lundén, Janne Metsä-mäki, Raija-Liisa Ahola, Timo Rätty, Kenneth Bondas, Petteri Widemark, ja Juha Tepponen.



Eero Markkanen

Meidän poikamme maalta, mereltä ja ilmasta (ja rautateiltä).

Rautatieläisten liitto ry:stä, puheenjohtaja **Timo Rätty** ja liittosihteeri **Juhani Koivunen** Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:stä, puheenjohtaja **Simo Zitting** ja liittosihteeri **Kenneth Bondas** Suomen Merimies-Unioni SMU ry:stä, puheenjohtaja **Juhani Haapasaari** ja varapuheenjohtaja **Reijo Hautamäki** Ilmailualan Unioni IAU ry:stä, sekä kuljetusalojen neuvottelukunnan sihteeri, lakimies **Janne Metsämäki** Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:stä.

Isäntinä toimivat Finnair Oyj:n tekniikasta henkilöstöpäällikkö **Raija-Liisa Ahola**, työsuhtepäällikkö **Petteri Widemark**, kiinteistö- ja turvallisuuspäällikkö **Juha Tepponen**, pääluottamusmies **Esa Suokas** ja työsuojeluvaltuutettu **Eero Markkanen**.

Muutosten tekeminen jäsentietoihin

■ Jäsentietojen muutoksista tulee ilmoittaa liittoon. Jäsentietolomakkeella voi tehdä liittymisen lisäksi kaikki jäsenyyteen liittyvät muutokset. Lomakkeita saa luottamusmiehiltä ja jäsenkirjureilta. Lomakkeen voi myös tulostaa liiton nettisivuilta. Sieltä löytyvät myös täyttöohjeet.

Muuttoilmoitukset ja nimenmuutokset tehdään Väestörekisteriin. Ne tarvitsee ilmoittaa erikseen liittoon vain, jos liitto ei osoitteenluovutuksiin takia voi saada tietoja automaattisesti. Sähköpostiosoitteiden ja puhelinnumeroiden muutokset voi tehdä itse jäsensivuilla IAU-Memberissä.

JÄSENMAKSUVAPAUTUS

Jäsenmaksuvapautusta tulee hakea jäsenen ollessa kokonaan vailla ennakonpidätyksen alaisia tuloja. Näin jäsenyys ei pääse katkeamaan. Vapautus jäsenmaksuista voidaan myöntää:

- jäsenen ollessa sairaana, äitiys-, isyys-, vanhempain- tai adoptiolomalla, tai hoitovapaalla. Sairaus- tai tähän verrattavaksi ajaksi ei kuitenkaan lasketa sitä aikaa, jolloin jäsen saa työnantajalta palkkaa
- opiskelu-, asevelvollisuus- tai siivilipalvelusajalta
- siltä ajalta, kun jäsen ei ole työttömyyden alettua alkanut saada työttömyyskassan maksamaa päivärahaa, perustellusta syystä enintään kolmen kuukauden ajan
- jos palkanmaksu keskeytyy liiton aloittaman tai ulkopuolisen työtaistelun johdosta
- muista hallituksen hyväksymistä edellisiin verrattavista syistä

TYÖNANTAJAN VAIHTUMINEN

Työnantajan vaihtuessa ilmailualalla tulee täyttää jäsentietolomake ja toimittaa se uuden työnantajan allekirjoitettavaksi, mikäli haluaa, että työnantaja perii jäsenmaksun. Jos haluat, että liitto tekee ilmoituksen puolestasi, postita lomake suoraan liittoon allekirjoituksellasi varustettuna.

Siirryttäessä toiselle alalle haetaan jäsenyyttä uudesta liitosta ja se ilmoittaa liiton vaihdosta.

VAPAAJÄSENYYS

Liiton hallitus voi myöntää vapaajäsenen oikeudet eläkkeelle siirtyville jäsenille. Vapaaajäsenillä ei ole ammattiosaston vaaleissa vaalikelpoisuutta, eikä äänioikeutta, mutta heillä on muut jäsenyyteen liittyvät oikeudet.

OPISKELIJAJÄSENYYS

Ammattiosaston hallitus voi hyväksyä opiskelijajäsenikseen henkilöitä, jotka ovat sopimusalamme töihin valmentavassa koulutuksessa tai työllisyyskoulutuksessa.

JÄSENTIETOLOMAKKEEN POSTITUS JA LISÄTIEDOT

Jäsentietolomake tulee toimittaa liittoon. Sen voi postittaa ilmaiseksi laittamalla kirjekuoreen osoitteeksi:

Ilmailualan Unioni IAU ry
Tunnus 5015942
00003 VASTAUSLÄHETYS

Lomakkeen kakkosivun, jossa on palautusosoite valmiina, voi myös tulostaa.

Jäsenasioista löytyy lisätietoja liiton nettisivuilta www.iau.fi. Tarvittaessa voi ottaa yhteyttä sähköpostilla osoitteeseen: jasenasiat@iau.fi tai soittaa numeroon 09 4785 7228.

Matkavakuutuskortti 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.

Vakuutus on voimassa Suomesta ulkomaille tehtävillä vapaa-ajan matkoilla. Vakuutus on voimassa myös vapaa-aikana tehtävillä kotimaan matkoilla, jotka ulottuvat vähintään 50 kilometrin etäisyydelle normaalin elinympäristön ulkopuolelle vakuutetun asunnosta, työpaikasta, opiskelupaikasta tai vapaa-ajan asunnosta. Vakuutus ei kuitenkaan 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 kestäville matkoilla.

Ylimeneville matkapäiville kannattaa ottaa määräaikainen matkustajavakuutus. Sellaisen saat Turvasta.

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.

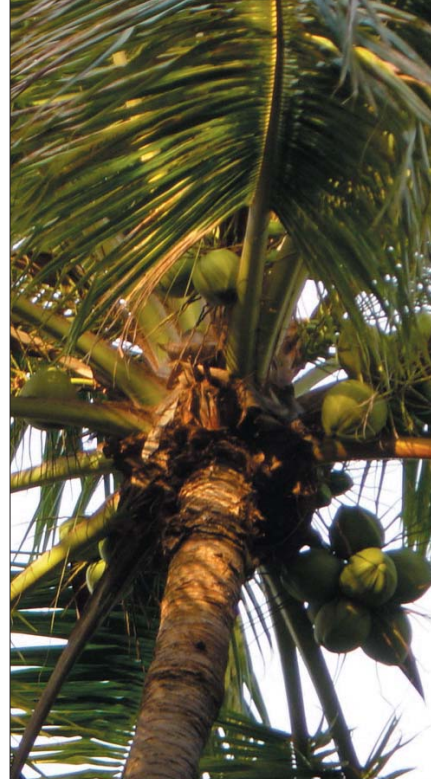
Vakuutuksesta korvataan myös matkan peruuntumis- ja keskeytymiskuluja vakuutusehdoissa tarkemmin määritellyn perustein.

Matkatavarat on vakuutettava erikseen

Jäsenvakuutukseen ei sisälly matkatavaravakuutusta, joten matkatavarat on vakuutettava erikseen, elleivät ne jo sisälly normaaliin kotivakuutukseen.

Miten toimin, jos sairastun matkalla tai sattuu tapaturma?

Muista ottaa matkalle mukaan liittosi jäsenkortti, joka on myös matkavakuutuskortti. Näin hoitava laitos voi todeta, että asiakkaalla on voimassa oleva matkavakuutus ja että hoidoille löytyy maksaja. Hoitolaitos perii normaalisti syntyneet kustannukset suoraan Turvasta, mutta jos kuitenkin joudut itse maksamaan hoitokulut, säilytä kuitit ja lähetä ne vahinkoilmoituksen mukana Turvaan.



Mikäli hoitolaitoksen kanssa syntyy ongelmia, kannattaa ottaa yhteyttä kortin takana mainittuun SOS:iin, joka on pohjoismaisten vakuutusyhtiöiden omistama kansainvälinen "hälytyskeskus". Toimistossa 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 Internet-sivuilta (www.iau.fi) kohdasta: Jäsenedut/Vakuutukset matkoille ja vapaa-aikaan tai etusivun logobannerista. Lisätietoja vakuutuksesta saat Turvan palvelutoimistoista, palvelupisteistä, asiamiehiltä tai palvelunumerosta 01019 5110. Palvelupisteiden yhteystiedot ja lisätietoja Turvasta löydät osoitteesta www.turva.fi. Asiakaspalvelun sähköpostiosoite on asiakaspalvelu@turva.fi.

TURVA/KATI IHARANTA

Faabelikaanin Kublai puhkeaa

Siellä missä kuukin on kuumempi kuleksi päivänä muutamana pyhä lehmä. Jäljessään pölyinen tie muuttui, no sellaiseksi kuin muuttuu tie myös vähemmän pyhain lehmi-en takana. Tämä, kuten asiain tila on, hokutteli paikalle suuren määrän erilaisia siivekkäitä sekä siivettämiä: sit-tisontiaisia, karpäsiä, luteita, matoja ja neljäkymmentäseitsemän (47) eri-laista lantakuoriaislajia. Aliarvostetun faunan hetytymättömän toimeliaisuuden seurausta oli tienpiennarten muut-tuminen kukkakedoiksi perhosten lep-pattaa. Hyönteiselo hokutteli paikalle myös pikkulintujen lentueet. Itse tie-maa säilyi kovana ja pölyisenä, mutta sen vierellä kuului viserrys ja pengert-en kukkain tuoksu hetkellisesti saat-toi unohdukseen siivottomuuden, joka vielä vähän aikaa sitten vallitsi.

Tien risteykseen tultaessa ammui lehmä täyslaidallisen: Olen kyllästynyt. Ihmisten almujen varassa kulkeminen on saanut kylkiluuni paistamaan, eikä pyhäkorvauksetkaan paljon nautata. Olen päättänyt luopua pyhydestäni ja muuttaa maajussin talonpojan kar-tanolle. Naudanlihan maailmanmark-kinahinnan spekulatiivinen kehitys on siinä määrin myönteinen, että olen ai-keissa ryhtyä seläkkeestä osakkeeksi.

Ikääkin jo minulla on, eikä pakastevir-ka olisi pahasta.

Niin lähti kaunis päivän sade jättä-en jälkeensä sekavan ja riitaisen surina-työn. Voi sitä voivotusten määrää kun rukoilijasirkat oikein pääsivät vauhtiin. Toisaalta pillerinpyörittäjien afäärit luistivat ennennäkemättömällä taval-la. Kaikilla mittareilla laskettuna oli-vat alemmat madot tyytymättömmimpiä olosuhteisiin. Koko tilanne kävi jo ras-kaasti tikapuuhermoille.

Lopulta Kärpästen Herra lausui: Tä-mä on meille mahdollisuus. Olinkin jo kyllästynyt tuijottamaan aina samaa lehmän (sana sensuroitu). Menkääm-me eläintarhaan, siellä olkoot naa-mamme aina norsun (sana sensuroitu). Ja mikä parasta ei tarvitse hengittää rai-dista ilmaa.

Saiko tämä sinällään perusteltu eh-dotus kannatusta? Osalta toki sai. Vaan niin riitaisaa on aina hyönteisheimo, että jotkut tuomitsivat sen pelkäksi ini-näksi ja lähtivät taputusten saattamana lätkimään, vetäen mukaansa lauman opportunistisia siipeilijöitä.

Hyvät kuulijat, tämä tarina ei ole to-si, ei sisällä opetusta, eikä ole saanut tu-kea Kehittyvien Maakuntien Liitolta.

LEO BARDY



”

*Siipiveikko kärehti
Raidista. Tanakat
pohjat DDT:stä ja
SDP:stä.*

”

Miss' sie tarvit oikeen hyvää miestä, tässä siul on sellanen

■ Kuten otsikkokin viittaa, on lehtemme alati syytä tuoda esille henkilöitä, jotka Ilmailualan Unionia työpaikoilla edustavat. On nimittäin tunnettua, että ketjun päät ovat pahimmat.

Tämänkertainen vieraamme Henry 'Henkka' Appleton on esitelty myös

Unionissa 1/2005, tämän jälkeen on hänen työpaikallaan Finnair Cateringissa Oy:ssä kuitenkin tapahtunut kosolti muutoksia. Yksi niistä on Henkan valinta maahanmuuttajien yhdyshenkilötoimensa lisäksi työsuojeluasiamieheksi.

Kuka?

Henkka muutti Suomeen Jamaikalta 1983, joten hyvä tovi on täällä jo vierähtänyt. Ennen työtään lentoasemalla hän ehti tutustua muidenkin alojen saloihin. Näitä ovat esimerkiksi työt ravintolakokkina ja varastomiehenä. Henkalla on myös hitsaajan ammatti ja alan kokemusta hanskassaan. Ilmailun alati ihmeelliseen maailmaan hän aloitti tutustumisen kesällä 1990, sen ankarista perusteista, ramp-töistä käsin. Syksyn tullen hän hakeutui sateensuojaan Finnair Cateringiin, jossa on eri tehtävissä sen koommin työskennellyt. Vuodesta 1998 asti hän on ollut nykyisessä toimensa laadunvarmistajana.

Mitä?

Finnair Cateringin työsuojelun ja työympäristöstä huolehtimisen tilaan Henkka on varsin tyytyväinen. Ymmärrettävästi uudet toimitilat edustavat aina suurta haastetta myös tässä mielessä. Työturvallisuus on nykyisissä tiloissa ehkäpä nopeammin tavoitettamassa entisen tason, mutta työympäristön tilasuunnittelu nousee entistäkin tärkeämmäksi osaksi työviihtyvyyttä.

Häh?

Keskustelussa työviihtyvyydestä, joka on merkittävä osa työsuojelua, Henkka nostaa esille maahanmuuttajien ajatuksia. Yhdessä tai erikseen työnantajan kanssa IAU:n tulisi pystyä antamaan entistä selkeämpää perustietoa suomalaisten työmarkkinoiden säännöistä ja käytännöistä. On syytä muistaa ay-liikkeen aseman, arvostuksen ja toimintatapojen olevan eri maissa hyvin erilaisia.



Erkki Luoto

JM KOSKINEN

Kansalaiset peräävät inhimillisyyttä valtionyhtiö- politiikkaan

■ Valtaosa suomalaisista katsoo, että maan hallituksen pitää puuttua valtionyhtiöiden ratkaisuihin. Kun maan hallitus toteuttaa omistajapolitiikkaa, sen on vaikutettava siihen, että yritysten ratkaisuihin otetaan ensisijaisesti huomioon inhimilliset tekijät ja vasta niiden jälkeen hyvä tulos ja kannattavuus. Tätä mieltä on 77 prosenttia suomalaisista.

Vastaavasti selvä enemmistö eli 65 prosenttia suomalaisista torjuu sen, että maan hallituksen pitäisi jättää valtionyhtiöiden ratkaisut yritysten johdon vastuulle eikä puuttua niiden toimintaan.

Tiedot käyvät ilmi Akavan, SAK:n ja STTK:n teettämästä Suomen työmarkkinapoliittista mielipideilmas-
toa kartoittavasta tutkimuksesta, jonka on tehnyt TNS Gallup Oy. Tutkimuksella selvitettiin suomalaisten suhtautumista työmarkkinajärjestöihin, viime tulo ratkaisuihin sekä ammattiliittoihin järjestäytymisen syitä ja tarpeellisuutta.

Järjestäytyminen on kansalaisten mielestä vieläkin tärkeämpää kuin ennen. Valtaosa suomalaisista kokee, että nykyaikana on tarpeellista järjestäytyä ammatillisesti. 25–34-vuotiaiden keskuudessa, usko järjestäytymiseen on lisääntynyt.

– Merkillä pantavaa tuloksissa on se, että järjestäytymistä kannattavat kaikki väestöryhmät yhteiskunnassa, olipa sitten kysymys työntekijästä tai yrittäjästä, Pehkonen toteaa.

Palkka- ja työsuhteturva on tärkein syy kuulua ammattiliittoon. Se on säilyttänyt asemansa tärkeimpänä syynä.



ITA ry:n syysretki Tallinnaan 24.–25.10.2008

Ilmailutekniikan ammattiyhdistys ITA ry järjestää 24.10–25.10.2008 risteilyn Tallinnaan. Risteilyn hinta on jäsenille 50€ ja seuralaiselle 80€. Hintaan sisältyy B2-luokan hyttipaikka ja 2 x Buffet ruokailu ja meriaamiainen. Paluumatkalla järjestetään yhteinen tilaisuus ammattiosaston jäsenille.

M/S Baltic Princess kutsuu viihtymään. Monipuolinen viihdetarjonta, upeat tanssiravintolat erityyppisine baareineen tarjoavat ikimuistoisia kokemuksia Itämeren aalloilla.

RISTEILYOHJELMA

24.10.	
17.00	Kokoontuminen länsisatamassa
18.15	Buffet illallinen sis. ruokajuomat
18.30	M/S Baltic Princess lähtee
25.10.	
7.00	Meriaamiainen
8.30	Maihinnousu Tallinnassa halukkaille
12.40	Laivaannousu Tallinnassa
13.00	M/S Baltic Princess lähtee
13.30–15.00	Yhteinen tilaisuus ammattiosaston jäsenille
14.45	Buffet lounas sis. ruokajuomat
16.30	M/S Baltic Princess saapuu Helsinkiin

Sitovat ilmoittautumiset 15.9. mennessä Esa Suokkaalle 050 392 6169.

Paikkoja rajoitetusti. Maksu viimeistään 30.9 ITA ry:n tilille Sampo 800016-70341388 tai Finnairin huoltokonttoriin ITA ry:n tilille 215283-1-0.

Tervetuloa!

Kapulanvaihto kassassa

Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan työttömyyskassa piti kassan valtuuskunnan kokouksen 24.4.2008.



Arto Kujala

■ Tilinpäätöksen hyväksymisen lisäksi kokouksessa valittiin kassalle uusi hallitus. Hallituksen puheenjohtajana vuodesta 1993 alkaen toiminut **Rainer Hakala** jäi pois tehtävästään. Uudeksi hallituksen puheenjohtajaksi valittiin **Minna Palkia** ja varapuheenjohtajaksi **Hannu Siltala**, molemmat Rautatieläisten liitosta.

IAU:n edustajina kassan hallituksessa ovat **Juha Grundström** ja **Timo Nyman**, varamiehinään **Kari Winter** ja **Ari Miettinen**.

◀ Rautatieläisten liiton puheenjohtaja **Mauri Lunden** kiittää **Rainer Hakalaa** pitkäaikaisesta toiminnasta kassan hyväksi.

UNIONIN ILMESTYMINEN 2008

Numero 4 ilmestyy 12.9,
aineisto toimitukseen 25.8.

Numero 5 ilmestyy 31.10,
aineisto toimitukseen 13.10.

Numero 6 ilmestyy 5.12,
aineisto toimitukseen 17.11.

ILMOITUSKOOT JA HINNAT (alv 0%)

Koko sivu, 180 x 230 mm, 240 €
½ sivua, 180 x 115 mm, 120 €
2/6 sivua, 118 x 115 mm, 80 €
1/6 sivua, 57 x 115 mm, 40 €

KUVAKULMA



Pasi Poutiainen

Alas lyökää koko vanha maailma. Finnair Catering Oy:n rakennus purettiin Helsinki-Vantaan lentoaseman laajennusten tieltä.

Eräänä päivänä vapaus vihdoinkin koitti.



Parasta loman alkamisessa on tunne...



... että joku jää kaipaamaan.



© Sanna Kallio

Ilmailualan Unioni IAU ry

John Stenbergin ranta 6
PL 337
00531 HELSINKI



Puhelin: (09) 4785 71 (vaihde)

faksi: (09) 4785 7250

sähköposti: etunimi.sukunimi@iau.fi

kotisivut: www.iau.fi

Puheenjohtaja	Juhani Haapasaari	(09) 47857 220
Varapuheenjohtaja	Reijo Hautamäki	(09) 47857 221
Liittosihteeri	Juha-Matti Koskinen	(09) 47857 225
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
Kassanhoitaja	Mirva Virtanen	(09) 4785 7203
Kassanhoitaja	Janne Becker	(09) 4785 7201



Ilmailualan Unionin kesäpäivät

Tampereen Kylpylässä 23.–24.8.2008

OHJELMA

LAUANTAI 23.8

- 11.30–12.00 Saapuminen kesäpäiville
- Huoneet saadaan kello 14.00
- 12.00–13.00 Ruokailu, Aularavintolassa
- 13.00–13.15 Kesäpäivien avajaiset, Auditoriossa
- 13.15–14.00 Hallituksen kyselytilaisuus Auditoriossa

Kuljetukset Särkänniemeen

- 1. kuljetus 14.30
- 2. kuljetus 15.00

Paluukuljetukset Särkänniemestä

- 1. kuljetus 18.00
- 2. kuljetus 18.30

- 14.00–21.00 Kylpyläosasto käytettävissä
- 19.00–21.00 Päivällinen, Aularavintolassa
- 20.30–22.00 Karaoke mestaruuskilpailu, Ida baari/kahvila
- 17.00–02.00 Kesäterassi, Pub Vinyyli, bändi Cool Company

SUNNUNTAI 24.8.

- 08.00–11.00 Aamiainen, Aularavintolassa
- 07.30–12.00 Kylpyläosasto käytettävissä
- Huoneiden luovutus 11.00–12.00
- 12.00–13.00 Ruokailu, Aularavintolassa
- 13.15 Yhteiskuljetukset lähtevät

BUSSIKULJETUKSET

PYSÄKIT BUSSI 1.

- 8.00 Helsinki, Rautatieasema Elielin aukion puolelta.
- 8.20 Aerola, SIMU:n pysäkki
- 8.35 Riihikallio, Tuusulantien pysäkki
- 8.40 Hyrylä, Linja-autoasema
- 9.00 Järvenpää, Rautatieasema Rivolin parkkipaikka

PYSÄKIT BUSSI 2

- 8.10 Tikkurila, Rautatieasema
- 8.20 Koivukylä, S-Market, Niinikuja 2, liikennevalojen pysäkki
- 8.30 Korso, Rautatieasema
- 8.40 Kerava, Rautatieasema
- 9.00 Järvenpää, Rautatieasema Rivolin parkkipaikka

Bussien kuormat tasataan Järvenpäässä. Tarvittaessa pidetään tauko Janakkalan Linnatuudessa. Perillä Tampereella ollaan noin 11.30.

Ilmoittautuminen kesäpäiville on päättynyt edellisessä lehdessä ilmoitetun aikataulun mukaisesti. Lisätietoja kesäpäiviin liittyvistä asioista saa liiton toimistosta puh. (09) 4785 71.