

Lennot vuodet 1957-2007





Kansikuva:

Vuonna 1982 IAU täytti 25 vuotta ja SAK 75 vuotta.
IAU:n aktiivit SAK:n juhlarassilla ylittämässä Pitkääsiltaa.
IAU:n lippua kantoi liiton silloinen 2. sihteeri Matti Jähi.

Esipuhe

Kun Ilmailualan Unioni saavutti 50 vuoden iän 16.1.2007, oli tarkoitus, niin kuin kaikkien itseään kunnioittavien järjestöjen, tehdä historiikki. Tehtävään oli valittuna jo henkilö. Hänellä oli pitkälle ajateltu suunnitelma kuljettaa IAU:n, lentoliikenteen ja yhteiskunnan muutoksia rinnakkain läpi vuosikymmenten. Kävi kuitenkin niin, että hän hieman yllättäin joutui uuteen työhön eikä hänellä ollut luonnollisesti mahdollisuutta jatkaa historiamme kirjoittamista. Alkuperäinen ajatus siitä, että historiikki valmistuisi 50-vuotis juhliin, oli unohdettava, koska aika kävi liian niukaksi perusteellisemmän historian kirjoittamiselle.

Tämä katsauksen omainen kirjoitus Ilmailualan Unioniin historiasta on rakennettu alkuperäisen idean pohjalta niin, että Ilmailualan Unionin, lentoliikenteen ja yleistä historiaa on kuljetettu rinnan.

Nyt kun arkistosta on pahimmat pölyt pyyhitty pois, olisi suotavaa, että Ilmailualan Unionin vaiheista tehtäisi kunnollinen selvitys ja historiikki.

Helsingissä 9.5.2007 Alpo Pehkonen

1950-luku – lentoliikenne kasvuun

Maa- ja metsätalous olivat suurimpia yksityisiä työllistäjiä maassamme aina 60-luvulle saakka. Tieverkon rakentaminen toteutettiin pääosin 1950-1960-luvulla, mutta ulkomaankaupan kuljetuksista suurin osa tapahtui tuolloinkin vesitse. Autosta alkoi tulla merkittävä kuljetusvaihtoehto, mutta rautatieliikenne säilytti valta-asemansa 1950-luvun alkupuolelle saakka. Dieselin käytön aloittaminen 50-luvulla johti höyryveturien vähittäiseen häviämiseen ja rataverkon sähköistäminen alkoi 1960-luvulla. Traktorit alkoivat vyöryä Suomen pelloille. Seutulan lentoaseman rakentaminen alkoi ja ensimmäiset liikennevalot tulivat Helsinkiin.

1956 Neuvostoliitto luovutti Porkkalan takaisin, Urho Kekkonen valittiin presidentiksi, Tarvontien rakennustyöt alkoivat. Yleislakko oli maaliskuussa. Siihen osallistui 450 000 työntekijää, vaikka SAK:n tuolloinen jäsenmäärä oli vain 270 000. Tulopolitiikka alkoi ja valtakunnansovittelijan virka perustettiin. Eduskunta juhli 50-vuotistaivaltaan. Syksyllä oli Unkarin kansannousu, joka kukistettiin, sekä Suezin kriisi, kun Israel hyökkäsi Siinain niemimaalle ja työnsi egyptiläisjoukot Suezille asti. Sputnik-tekokuu lähetettiin kiertämään maata. Toisen tekokuun mukana Neuvostoliitto lähetti avaruuteen Laika-koiran. EEC, Euroopan talousyhteisö, syntyi.

1958 presidentti Urho Kekkonen piti ensimmäisen televisioidun uuden vuodenpuheen. Saatiin 45-tuntinen työviikko.

Ensimmäinen ilmailualan ammattiliitto Suomen Ilmakuljetus-Unioni perustettiin Helsingissä 16. tammikuuta 1957. Ennen kuin liittoa voitiin muodostaa, oli oltava SAK:n silloisten sääntöjen mukaisesti vähintään kolme ammattiosastoa sitä perustamassa. Kyseiset ammattiosastot olivat Lentokone Levyseppien Ammattiosasto ry, Helsingin Lentokentän Kuormaajien Ammattiosasto ry ja Lentokonekorjaamoväen Ammattiosasto ry.

Syynä oman ammattiliiton perustamiseen oli se, että vuosikymmenen alussa Malmilta Seutulaan muuttaneen AERO:n henkilökunta lisääntyi, ja järjestäytyminen oli varsin sekalaista. Oli Metallityöväen Liiton jäseniä sekä järjestäytymättömiä. Myöskään Metallin sopimukset eivät sopineet ilmailualalle sovellettaviksi parhaalla mahdollisella tavalla. Metallityöväen Liitto vastusti uuden liiton perustamista todeten, ettei sillä tule olemaan minkäänlaista elämisen mahdollisuutta, ja kehotti liittymään Metalliin. Mutta innostusta oli riittävästi ja SIU perustettiin, ja se kuului SAK:hon.

Vuosikymmen oli voimakasta kasvun ja kehityksen aikaa suomalaisessa lentoliikenteessä. Tämän kehityksen alkusysäyksenä oli Helsingin uuden lentoaseman valmistuminen Seutulaan Helsingin maalaiskunnassa 1952, samana vuonna pidettyjä Helsingin Olympialaisia varten, suurien ulkomaisten koneiden liikennöinnin alkaminen Suomeen sekä Aeron matkustajamäärän kasvaminen yli 100 000 tuona vuonna. Aero siirsi kaikki lentonsa Malmilta uudelle lentoasemalle samana vuonna. Uuden lentoaseman lähilennonjohdossa eli tornissa oli käytössä myös VHF-radiopuhelimet, joilla pidettiin yhteyttä lähestyviin lentokoneisiin. Ensimmäinen tutka saatiin uudelle lentoasemalle 1956.

Myös uusia lentokoneita saatiin, vuosikymmenen alussa Aero tilasi kolme kaksimoottorista amerikkalaisvalmisteista Convair 340 – liikennekoneetta, joissa oli nykyaikainen runkorakenne, moottorit ja järjestelmät sekä paineistettu matkustamo. Ensimmäinen Convair aloitti liikenteen 19. huhtikuuta 1953 Helsinki-Kööpenhamina-Düsseldorf reitillä. Sama-

Convair... first choice
all over the world!

Here's why

PILOTS HELPED DESIGN THEM WITH GET-UP-AND-GO!

WE HAVE HELIPAD FEEDERS - BOTH TRANSPORT AND FEEDING CLASSROOMS

EASY TO KEEP MECHANICALLY PERFECT!

I FEEL SAFE AND COMFORTABLE IN A CONVAIR

IN MY COUNTRY, TOO, WE LIKE ITS SPEED, GETUP, AND CONFIDENCE

MORE AIRLINES HAVE CHOSEN THE CONVAIR THAN ANY OTHER MODERN PASSENGER PLANE:
How Many: Aerolineas Argentinas • Aero OY (Finland) • Alitalia (Italy) • American • Braniff • Canadian Pacific • Chingco • Southern • Continental • Delta • Ethiopian • Hawaiian • K. L. M. • Royal Dutch • Linee Aeree Italiane (Italy) • Northeast • Orient • PAL Philippine • Pan American • Republic of Indonesia • SABENA (Belgium) • Swissair (Switzerland) • Trans-Australia • United • Western — *Soon to Fly:* Aeromex De Mexico • AVENSA (Venezuela) • C. M. A. (Mexico) • Cruzeiro do Sul (Brazil) • J. A. T. (Jugoslavia) • Nacional • Real S.A. (Brazil). Ask your favorite airline or travel agent to make your next flight a Convair — the world's most popular passenger plane.

CONVAIR

FOR THE U.S. AIR FORCE, THE CONVAIR IS A TOP GUN MODEL FOR
 FOR SAFETY AND PROVEN RELIABILITY
 FOR SPEED AND EFFICIENT TRAVEL
 FOR COMFORT AND PERFORMANCE... THE ONLY AIRLINE OF CONVAIR, ENGINEERING TO THE MAXIMUM POWER

Convair-lentokoneet olivat tärkeässä osassa suomalaisessa lentoliikenteessä 1950-luvun alkupuolelta aina vuoteen 1980 asti. Kuvassa valmistajan lehtimainos 1950-luvulta.

na vuonna alkoi Aero käyttää markkinoinnissaan nimeä Finnair, vaikka ensimmäisten Convairien rungossa lukikin vielä FINNISH AIR LINES ja ovenpielessä FINNLINER (sekä sivuvakaajassa AERO). 1956 sai yhtiö ensimmäisen tilaamansa Convair 440 Metropolitan – koneen. Samana vuonna yhtiön tekniikassa modifioitiin kaikki kolme Convair 340:tä 440:ksi. Convairien tultua myös reittikohteet lisääntyivät, 1953 avattiin reitti Pariisiin, 1954 Lontooseen ja 1956 Finnair aloitti ensimmäisenä länsimaisena lentoyhtiönä sodan jälkeisen liikennöinnin Moskovaan.

Karhumäki Airways (Veljekset Karhumäki OY) organisoiittiin uudelleen vuonna 1956 ja siitä tuli Kar-Air osakeyhtiö. Yhtiöllä oli laivastossaan Lockheed 18 Lodestar ja DC-3 koneita. Yhtiö oli aloittanut charter -liikenteen jo edellisen vuosikymmenen puolella. Kotimaan reittiliikenteen yhtiö aloitti 1950 heinäkuussa reitillä Helsinki (Malmi) – Joensuu. Sillä oli reittejä myös Kuopioon, Jyväskylään, Vaasaan ja Tampereelle sekä reittilennot Tampereelta Tukholmaan ja Vaasasta Sundsvalliin.

1957 Finnairin Convair-laivasto kasvoi kahdella koneella. Kajaanin lentoasemarakennus valmistui. Kotimaan reittiverkosto, jota liikennöitiin pääasiassa DC-3:illa, oli Euroopan tiheimpiä. Kar-Air sai ensimmäisen tilaamistaan kahdesta 52-paikkaisesta Convair 440 Metropolitan koneista käyttöönsä.

1958 Oulun lentoasemarakennus valmistui.

1959 Säännöllinen suihkuliikenne alkoi Helsingin lentoasemalla.

1960-luku – eheytyksen aika

Lentoliikenteen kehitystä vauhditti vapaa-aikaan 60-luvulta lähtien kuulunut joukkomatkatkailu. Miljoonan lentomatkatustajan raja ylitettiin 1967 ja 2 miljoonaa ylittyi vuonna 1973.

1962 Nikita Hruštšov suostui poistamaan ohjukset Kuubasta ja ydinso-
dan uhka väistyi. Työntekijäin eläkelaki tuli voimaan, vuotta myöhem-
min sairausvakuutuslaki ja myöhemmin saatiin parannuksia työaika- ja
vuosilomalakeihin. Vapaa-aika ja tasa-arvo lisääntyivät. Ammattiliittojen
jäsenmaksut saatiin työnantajaperintään.

1965 oli ensimmäinen avaruuskävely ja Helsingissä jumalanpilkkaoukeu-
denkäynti Hannu Salamaa vastaan. Vietnamin sota alkoi.

1967 Ruotsi vaihtoi oikeanpuoleiseen liikenteeseen ja Sibeliuksen muis-
tomerkki paljastettiin.

1968 Tšhekkoslovakia miehitetiin ja Espoossa tehtiin Bodominjärven
murhat. Vanha ylioppilastalo vallattiin. Idänkauppa laajeni, Saimaan
kanava vihittiin uudelleen käyttöön. Sähköjunaliikenne alkoi välillä Hel-
sinki-Kirkkonummi ja keskiolut vapautui. Koko maailma seurasi suorassa
lähetyksessä, kuinka astronautti Neil Armstrong laskeutui kuun pinnalle
ensimmäisenä ihmisenä. Uudessakaupungissa valmistui ensimmäinen
henkilöauto, Saab-96. Rautalanka, twist ja Beatles tulvivat 60-luvulla
etteriin, mutta tangoa ei niin vain jyrätty.

Kuusikymmenluvun alussa hajaannus leimasi ammattiyhdistyskenttää.
Niinpä ilmailualallekin perustettiin toinen liitto IKA, eli Ilmakuljetusalan
Ammattiliitto 17.7.1962, joka oli SAJ:n jäsen. Liiton perustivat Lento-
konemekaanikot ry, Siviililentoliikenteen työntekijät ry sekä Helsingin
lentoaseman huoltomiehet ry. Lentokonemekaanikot olivat vuonna 1961
työtaistelussa ja tällöin ay-liikkeen hajaannus näkyi siinä, että osa SAK:n
kuuluvista työntekijöistä oli rikkureina töissä lakon aikana. Lakon jälkeen
erotettiin 13 mekaanikkoa. Syyksi ilmoitettiin Koivulahden lento-onnet-
tomuus, esiintyneet työselkkaukset sekä lentoliikenteen epäedullinen
kehitys. Vuoden 1962 alussa tuli kuitenkin ammattityövoiman lisääminen
tarpeelliseksi AERO:ssa, mutta erotettuja mekaanikkoja ei haluttu ottaa
takaisin työhön. Perusteluina todettiin, etteivät kyseiset henkilöt olleet
päteviä ja kehityskykyisiä. Kuitenkin kaksi erotetuista suoritti vuoden
1961 aikana USA:ssa mekaanikontutkinnon englanninkielellä ja tästä
ilmailuviranomaiset Suomessa antoivat kiittävän arvostelun. Lentoko-



International Transport Workers' Federation ITF piti kokouksen vuonna 1962 Helsingin Työväenyhdistyksen tiloissa Helsingissä. Kokouksessa ilmailualaa edusti Lentokonemekaanikot ry.

nemekaanikot ry oli liittynyt Kuljetusalan Ammattiliittojen Federaation jäseneksi vuonna 1961. KAF:n tuella lähes kaikkien erotettujen mekaniikkojen työpaikat saatiin palautetuksi. Voimakkaina taustahenkilöinä IKA:n perustamisessa toimivat puheenjohtaja Niilo Wälläri Suomen Merimies-Unionista sekä pääsihteeri E.A. Suhonen Suomen Satamatyönjohtajien Liitosta.

Kuusikymmentä luvulle osuu liittomme historian toistaiseksi viimeinen työehtosopimuksen saamiseksi käyty työtaistelu. Tämä lakko vuonna 1966 oli yhdentymistä enteilevä tapahtuma, koska SIU ja IKA kävivät neuvottelut ja lakon rinta rinnan. 6.9.1969 sitten perustettiin Ilmailualan Unioni. Eheytynyt IAU olikin ensimmäinen ammattiliitto, joka liittyi jäseneksi eheytyneeseen SAK:hon vuonna 1969.

1960 Reittiliikenne Kruunupyystä (Kokkola/Pietarsaari) Helsinkiin alkoi. Finnair siirtyi suihkuliikennekauteen, ensimmäiset Caravellet aloittavat liikennöinnin 1. huhtikuuta reiteillä Helsinki-Kööpenhamina-Köln-Frankfurt ja Helsinki-Tukholma. Caravelle oli ensimmäinen lyhyille ja keskipitkille matkoille suunniteltu suihkuliikennekone. Uutta Caravelle-koneissa olivat suihkuturbiinimoottoreiden lisäksi myös autopilotti-laitteistot.

1961 Joensuun lentoaseman pääkiitotie päällystettiin. Finlantic (-1964) aloitti charter- ja rahtiliikenteen kahdella DC-6:lla. Kar-Air aloitti Euroopan pisimmän reitin (Göteborg-Luxemburg-Barcelona-Malaga) liikennöinnin DC-6:lla. Finnair perusti Polar-Air Oy:n tilauslentojen hoitamiseksi. Ensimmäinen kotimaan reittilento suihkukoneella 15. joulukuuta reitillä Helsinki-Oulu Finnairin Caravelle III:lla.

1962 Finnair aloitti charter-lennot Caravelle-koneilla. Finnair osti huomattavan määrän Kar-Airin osakkeita saaden äänenemmistön yhtiöstä.

1963 Finnair ja Kar-Air solmivat yhteistyösopimuksen.

1964 Finnairin Ilmailuopisto aloitti toimintansa. Finnair vaihtoi Caravelle III:t Super Caravelleihin.

1965 Finnair aloitti reittilennot Ateenaan, Brysseliin ja Dubrovnikiin, sekä ensimmäisen rahtireittinsä: Helsinki-Kööpenhamina-Amsterdam, joka lennettiin DC-3:lla.

1966 Helsingin lentoaseman uutta terminaalia ryhdyttiin rakentamaan.

1967 Viimeinen matkustajalento Finnairin DC-3:lla.

1968 Aero muuttaa nimensä virallisesti Finnairiksi. Kar-Airin kääntyväpyrstöiseksi rahtikoneeksi muunnettu DC-6- aloittaa liikennöinnin.

1969 Helsingin lentoaseman uusi terminaali otettiin käyttöön. Lennot Helsingistä Kööpenhaminan ja Amsterdamin kautta New Yorkiin alkavat Finnairin DC-8:lla. Finnairin ramp-toiminta perustettiin.

1970-luku ja radikalismi

Televisio oli jo varsin yleinen 70-luvun alussa, mutta väritelevisio alkoi tuolloin voittokulkunsa. Kerrostaloja alettiin rakentaa lähiöihin vauhdilla. Öljyn hinnan nousu aiheutti kansainvälisen taloustaantumaa ja ensimmäinen sodanjälkeinen joukkotyöttömyyskausi sattui 70-luvun loppuun, jolloin työttömien määrä ylitti hetkellisesti 200 000 rajan. 1970-luvun työmarkkinasopimuksiin liittyi kirkollisten juhlapyhien siirtäminen viikonlopuiksi.

Münchenin olympialaisissa 1972 Lasse Viren voitti 10 000 m:n ja 5 000 m:n juoksun ja Pekka Vasala 1500 m:n juoksun. Lasse Virén uusi olympia-voitot neljä vuotta myöhemmin Montrealissa. (Münchenin verilöylyssä kuoli 11 israelilaista urheilijaa.) Ensimmäinen Uno Turhapuro-elokuva valmistui 1973. Vuonna 1974 ABBA voitti Euroviisut kappaleella Waterloo. Eduskunnan vahtimestarit kantoivat Veikko Vennamon ulos 28.5.74. Öljyn hinta nousi samana vuonna pilviin ja aiheutti kriisin.

Vietnamin sota päättyi 1975 kommunistien vallattua Saigonin ja Etelä-Vietnamin antauduttua. ETYK huippukokous järjestettiin Helsingissä. 1976 oli Lapuan patruunatehtaan räjähdys ja IBM esitteli ensimmäisen lasertulostimen.

Vuonna 1979 tuli käyttöön ensimmäinen henkilökohtainen tietokone, Loviisan atomivoimala aloitti sähköntuotannon ja Olkiluodon ensimmäinen reaktori otettiin käyttöön. Iranin radikaalit valtasivat USA:n lähetystön Teheranissa ja ottivat 90 panttivankia.



Kansainvälistä yhteistyötä harjoitettiin itään sekä länteen. Liiton edustajat vastaanottamassa Neuvostovieraita. Taustalla JAK-40 lentokone. Kyseistä konetyyppiä Neuvostoliitto yritti kaupata myös Suomeen siinä onnistumatta.

IAU:sta irtautuneet lentokonemekaanikot vaativat itselleen sopimusoi-
keutta sekä sen kautta huomattavia palkankorotuksia. Lentotekniset ry:n
jäsenet, noin 150 ”lentävää mekaanikkoa”, vaativat noin 50 % palkankoro-
tuksia. Lokakuun loppupuolella 1972 villit mekaanikot kävivät sovitteluja
valtakunnansovittelijan johdolla.

Ilmailualan Unioni katsoi, että sillä oli lentokoneiden huolto- ja kor-
jaustehtäviä suorittavien työntekijöiden palkka- ja työehtojen sopimus-
oikeus ja voimassa oleva työehtosopimus, jonka IAU ja Suomen Työn-
antajain Yleinen Ryhmä olivat sopineet. Lisäksi lentokonemekaanikoista
valtaosa, noin 550 henkilöä, kuului edelleen IAU:hun.

Kun lakko alkoi 1.11.1972, niin IAU kuin SAK:kin tuomitsivat lakon
koska Lentotekniset ry. pyrki vaatimuksillaan hajottamaan ammattiyh-
distysliikettä sekä oman edun tavoittelussaan eivät hyväksyneet SAK:n
ajamaa solidaarista palkkapolitiikkaa. Samalla sekä SAK että IAU katsoi-
vat lakkoilevien työpaikat avoimiksi ja IAU:n jäsenet pyrkivät mahdolli-
suuksien mukaan täyttämään avoimet paikat.

Sanasota lakon osalta kiihtyi. Syytettiin juristeja, jotka keräsivät rahat
työmarkkina-asioissa kokemattomilta lentokonemekaanikoilta. Toisaalta
SAK:n puheenjohtaja Niilo Hämäläinen närkästyi lentoteknisten kirjees-
tä, jossa väitettiin mm. että SAK on valmis tekemään yleislakon estääk-
seen heidän sopimuksensa. Hämäläinen piti kirjettä järkyttävänä ja sanoi,
että sadan miehen takia ei tätä yhteiskuntaa heilutella. Pienten ryhmien
irtaantuminen johtaisi niin sekasortoisiin työmarkkinoihin, ettei niitä
kukaan hallitsisi.

Kaksi viikkoa lakkoiltuaan lentotekniset lopettivat lakon ja palasivat
töihin vanhoina työntekijöinä ja samalla palkalla. Lentoteknisten jär-
jestösuhteita ryhtyi tutkimaan toimikunta johon kuului Lentotekniset
ry, SAK, KAF sekä IAU. Joulukuussa Lentotekniset ry. hylkäsi IAU:
n ja asetettu toimikunta suositteli liittymistä SAK:laiseen Teknisten ja
erikoisammattien liittoon. Näin kävikin, mutta ajan kuluessa mekaanikot
huomasivat, että heidän etuja voidaan ajaa paremmin muuallakin, joten
Lentotekniset ry erosi Teknisten ja erikoisammattien liitosta ja liittyi
takaisin IAU:hun 1.4.1975.

Ilmailualan haltuunotto on tänä päivänä liittomme suurimpia haas-
teita. 34 vuotta sitten käytiin tämän osalta ensimmäinen taistelu. Keihäs-
matkojen lentoyhtiö Spear-Air kieltäytyi noudattamasta Työnantajain
yleisenryhmän ja Ilmailualan Unionin välille solmittua ilmailualan valta-
kunnallista työehtosopimusta. Pohjoismaiden ilmailualan ammattijärjes-
töt päättivät pyytää boikottitoimia kansainväliseltä kuljetustyöntekijäin
liitolta ITF:ltä. Asia kuitenkin ratkesi Spear-Airin ajautuessa konkurssiin.

Liittomme suurin työnantaja on aina ollut Finnair(Aero). Tästä joh-
tuen yhtiön pääjohtajan tekemisiä ja sanomisia on seurattu jatkuvasti ja

tarkasti. Yksi Finnairin vahvoista ja tunnetuista pääjohtajista oli Gunnar Korhonen. Elettiin aikoja, jolloin valtionyhtiön johtaminen oli erilaista kuin nykyisen valtiojohtoisen pörssiyhtiön.

Tarinat kertovat, että kun tuli tilanne, että yhtiön rahat alkoivat huolestuttavassa määrin vähetä, niin pääjohtaja hyppäsi mustaan autoon tyhjän salkun kanssa ja kävi omistajan juttusilla palaten salkku täynnä rahaa. Ja jälleen hommat kulkivat.

Vuonna 1975 oli Demarissa iso otsikko: ”Kummallinen kirje kiertää Finnairissa.” Pääjohtaja Gunnar Korhosen allekirjoittama kiertokirje oli herättänyt ihmetystä ja levottomuutta henkilökunnan keskuudessa. Kirjeessä mainittiin mm., että onneksi meidän ei tarvitse – ainakaan vielä – suunnitella henkilökunnan vähentämistä tai työviikon lyhentämistä. Myös lääkkeeksi esitettiin rehellistä ja yritteliästä työntekoa. Ilmailualan Unioni otti voimakkaasti kantaa kirjeeseen ja sen sävyyn. Kirje koettiin hyökkäyksenä työntekijöitä kohtaan sekä vihjailevana uhkauksena.

Korhosen vastaus muutaman päivän päästä samassa lehdessä oli kekkosmaisena ivallinen ja isällinen. Vastineessaan hän mm. mainitsee: ”Olisi riemastuttavan yksinkertaista, jos ongelmat voisi ratkaista vain painostamalla jotakuta esim. Ilmailualan Unionia. Jos niin olisi, voisin tuskin välttää kiusausta. Tosiasiat ovat tosiasioita ja lääkkeet on löydettävä muualta ja hyvissä ajoin. On myöhäistä ryöstää kun vahinko on tapahtunut. Ei ole helppoa paimenenkaan.”

Nykyisin televisiosta tulevien reality-sarjojen ja mitä kummallisimpien kilpailujen aikakautena tulee joskus miettineeksi, miten pitkälle ollaan valmiita menemään. Voitaisiko rakentaa esim. ohjelma nimeltä ”Tessin runnaajat”? Työehtosopimusneuvottelijat suljettaisiin kuukaudeksi taloon, jossa he ilta toisensa perään neuvottelisivat suorassa lähetyksessä aina yhdestä erimielisestä sopimuksen kohdasta kerrallaan. Katsojat saisivat aina neuvottelujen jälkeen äänestää, kumpi osapuoli veti illan neuvotteluissa pidemmän korren, ja näin pikkuhiljaa muodostuisi työehtosopimus valmiiksi.

Jokainen joka on osallistunut työehtosopimusneuvotteluihin, voinee varmasti yhtyä näkemykseeni, ettei kyseisellä tavalla neuvottelun tessin lopputulos olisi ainakaan paras mahdollinen. On myös hyvin todennäköistä, ettei neuvottelujen viihdearvo ole kovin korkea. Tällaiseen johtopäätökseen voi tulla kun lukee Ilta-Sanomien reportaasin ”Näin hiotaan työehtosopimusta” 22.1.1979. Ilta-Sanomien pääsi seuraamaan IAU:n ja Työnantajain yleisen ryhmän välistä neuvottelua Finnairin lentokenttähenkilökunnan tessin uudistamisesta.

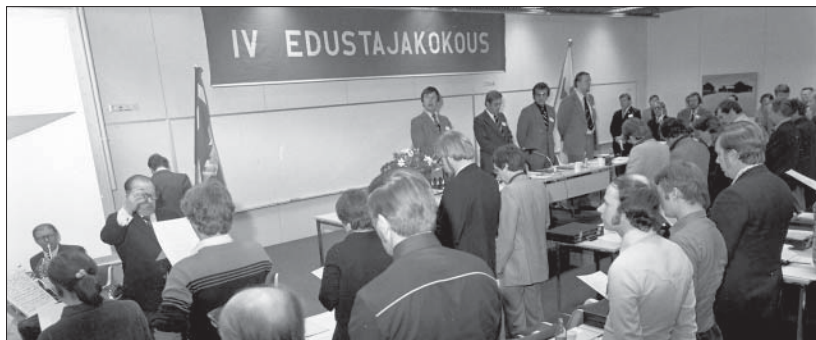
Lehtijutussa mainitaan: ”Jos täysin asioihin vihkiytymätön olisi päässyt keskustelua kuuntelemaan, tuskinpa hän olisi päässyt perille siitäkään, mistä ylipäätään on kysymys. Yhdeksän aikuista, hyvin koulutettua ja palkattua, vieläpä enimmäkseen varsin isoa miestä, pöydän vastakkaisilla

puolilla jaarittelemassa vähäpätöisiltä tuntuvista lauseista. Usein pelkäs-
tään niiden sanamuodoista.” Ei kuulosta kovinkaan mediaseksikkäältä.

Syksyllä 1979 irtisanottiin Helsinki-Vantaan lentoasemalta 16 vaki-
naista ja 9 tilapäistä turvatarkastajaa. Turvatarkastuksia oli hoitanut yksi-
tyinen reppufirma, jonka toimet olivat joutuneet Ilmailulaitoksen taholta
tarkkailuun. Sopimus oli irtisanottu ja sovittu päättyväksi 25.10.1979. Il-
mailualan Unioni, jonka jäseniä kyseiset turvatarkastajat olivat, vaati, että
tarkastukset olisi hoidettava ilmailuhallituksen voimin eikä yksityisten
firmojen avulla. IAU:n mukaan lentoasemalla oli liian vähän tarkastajia
ja hekin olivat puutteellisesti koulutettuja. Tällaisen toiminnan katsottiin
vaarantavan matkustajien lentoturvallisuutta.

Ilmailuhallitus ja lentoaseman päällikkö pitivät IAU:n lausuntoja
outoina, ihmeellisinä ja tuulesta temmattuina. Ainoa ongelma oli ollut
se, että teknistä kalustoa oli liian vähän ja siksi matkustajat olivat joutu-
neet jonottamaan. Nyt kuitenkin kalusto oli maailman uudenaikaisinta ja
ongelma oli poistunut.

Muutaman päivän päästä Ilta-Sanomat iski. Lööpissä oli kuva lento-
asemalta DC-10:stä, jonka vieressä on ympyröity henkilöauto, ja teksti
kertoi: ”IS ajoi autolla kiitoradalle. Lentoasema tehostaa turvatoimia.”
Jutun mukaan toimittaja oli ajanut aivan rauhassa koneen viereen
kenenkään mitään kyselemättä. Autosta olisi ollut lyhyt matka syöksyä
laskusiltaa pitkin koneeseen, jonka moottorit oli jo käynnistetty ja johon
matkustajat olivat jo nousseet. Jutun seurauksena lentoaseman turvataso
nostettiin ja IAU:n ja Ilmailuhallituksen välisissä neuvotteluissa päästiin
sopimukseen irtisanottujen turvatarkastajien asiassa. He saivat jatkaa työ-
tään, mutta toisen työantajan palveluksessa. Julkisuuden käyttö täsmäis-
kuna tuotti IAU:lle sen haluaman tuloksen.



Liiton neljäs liittokokous aloitettiin Työväenmarssilla. Puheenjohtajiston pöydän taka-
na Hemmo Hänninen, Raimo Nurmi, Juhani Sinisalo ja Matti Jähi.



Yrityskohtaisista työehtosopimuksista siirryttiin 2000-luvun vaihteessa yleisittovaan työehtosopimukseen.

1970 Sir Air aloitti reittiliikenteen Varkaudessa (Varkaus-Mikkeli-Helsinki). Finnair ottaa tietokonepohjaisen FINNLOAD-lähtösevitysjärjestelmän käyttöön Helsingissä.

1971 Ensimmäiset Finnairin DC-9:t kotimaan liikenteeseen. Suihkulentoliikenne Kemiin alkoi.

1972 Ilmailuhallitus aloitti toimintansa. Spearair (- 1974) aloitti charterliikenteen Härmän Jätkällä ja Härmän Mimmillä (DC-8:a)

1973 Suihkulentoliikenne Ivaloon alkoi.

1974 Savonlinnan lentoasema vihittiin käyttöön. Ympärivuotinen reittiliikenne Kuusamoon alkoi.

1975 Finnairille ensimmäinen DC-10 laajarunkokone. Kittilän lentoasema valmistui.

1976 Finnair aloitti reittilennot Bankokiin.

1977 Ilmailuhallituksen toimitalo valmistui Vantaalle. Helsingin lentoaseman viralliseksi nimeksi tuli Helsinki-Vantaa.

1978 Helsingistä Ouluun matkalla ollut Finnairin Super Caravelle kaapattiin, moninaisten vaiheiden jälkeen (kone kävi mm. tankkaamassa Amsterdamissa, kaappaus päättyi ilman uhreja ja kaappaja pidätettiin.

1979 Kittilän kentän kiitotie valmistui. Tampereen nykyinen lentoasema, Pirkkala, valmistui. Finnaviation perustettiin ja Finnair osti yhtiön osake-enemmistön. Finnaviation harjoitti säännöllistä reittiliikennettä kolmella 17-paikkaisella Embraer Bandeirantella.

1980-luku – talouskasvun vuosikymmen

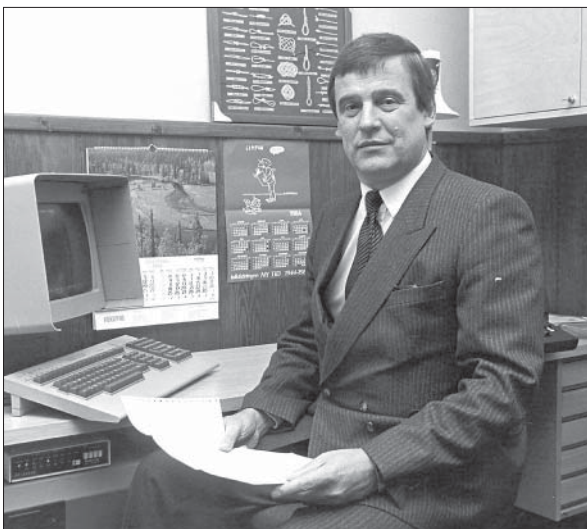
Teollisuuden varsinainen läpimurto tapahtui Suomessa 80- ja 90-luvuilla. Juhlapyhät tulivat takaisin paikoilleen 80-luvulla.

1982 Mauno Koivisto valittiin presidentiksi, Helsingin metro avattiin ja liikennelaitos HKL aloitti metrolinjojen liikenteen. Keke Rosberg voitti ensimmäisenä suomalaisena Formula 1-kilpailun ja hänestä tuli lajin ensimmäinen pohjoismaalainen maailmanmestari. Ensimmäinen keinotekoinen sydän asennettiin ja potilas eli laitteen kanssa 112 päivää.

1983 suoritettiin ensimmäisen avaruuskävelyn ja Neuvostoliiton hävittäjäkone ampui alas korealaisen, lennolla KAL-007 olleen Boeing 747-matkustajakoneen sen tunkeuduttua Neuvostoliiton ilmatilaan.

1986 Suomi tuli EFTA:n täysjäseneksi, jolloin tapahtunut Tshernobylin ydinvoimalaonnettomuus oli sarjassaan historian pahin. Ruotsin pääministeri Olof Palme ammuttiin. Internet sai alkunsa. IBM esitteli ensimmäisen kannettavan tietokoneen

1988 Osama bin Laden perusti ”Al-Qaida”-järjestön Afganistanissa. 1989 kylmä sota päättyi Berliinin muurin murruttua. Wärtsilä Meriteollisuus teki Suomen suurimman konkurssin. Raunioille perustettiin telakkayhtiö Masa-Yards Oy.



Tietotekniikka tuli toimistoihin 1980-luvulla. Kuvassa liiton puheenjohtaja Hemmo Hänninen tietokonepäättelyn vieressä Liisankadun toimistossa.



Meri-Tenholan lomamökkien peruskiveä muuraamassa Juhani Sinisalo.

Liiton kesä- ja talvipäivät olivat räväköitä tapahtumia, ja usein tuliaisina oli porttikieltoja ja siivousmaksuja. Vuoden 1980 talvipäivien jälkeen liiton tiedotteessa otettiin asiaan voimakkaasti kantaa ja toivottiin jäsenten kantavan vastuuta käyttäytymisestään. IAU:n urheilu- ja virkistysjaosto laati ohjeen alkoholin käytöstä kesäpäiville miellyttävän ilmapiirin säilyttämiseksi. Kesäpäivien jälkeen liittotoimikunnassa kysyttiin, että tuliko kesäpäiviltä yllättäviä laskuja. Vastaus kuului, että yllättäviä laskuja ei ole tullut, kaksi oksennusta á 100mk, sovittujen ohella. Ratkaisu tähän ongelmaan löydettiin myöhemmin, kun päätettiin, että virkistyspäiville voi jäsenten lisäksi osallistua perheenjäsenet. Tällöin päivien luonne muuttui ja rauhoittui huomattavasti.

Jäsenten lomailuun ja virkistäytymiseen kiinnitettiin laajemminkin huomiota, ja vuonna 1980 hankittiin liitolle mökkipaikat silloisesta Tenholan kunnasta. Alueelle oli Finnair rakentanut joitakin mökkejä henkilökunnalleen. IAU rakennutti paikalle kolme Honkarakenteen hirsimökkiä sekä rantasaunan. Peruskivet muurattiin 2.12.1980. Lieriöihin tallennettiin rakennusten piirustukset, Palkkatyöläinen no.40, kahden liittotoimikunnan kokouksien pöytäkirjakopiot, niissä on tehty Oy Prediumiin liittyviä päätöksiä, kaksi asiaan liittyvää IAU-tiedottaa-lehdistä, 30.10.1980 päivän Demari ja Kansan Uutiset sekä liiton säännöt. Lisäksi mukaan laitettiin kolikoita ja seteli. Aineisto oli pantu PVC-putkiin, jotka oli suljettu hitsaamalla. Muurareina toimivat Olli Kaivanto ja Juhani Sinisalo. Oliko valitulla aineistolla jokin suurempi merkitys? Sen tietävät vain asianomaiset.

Vuonna 1987 puolustusministeriön alueella Karjalan lennostossa Kuopiossa oli komennettu jäseniämme yhden päivän varoitusajalla kertausharjoituksiin. Liitossamme heräsi epäily, että toimenpiteellä yritettiin kiertää ylityömääräyksiä sekä paikata työvoimavajausta puolustusvoimissa. Asian selvittämistä vaikeutti joukko-osaston halu pitää kaikki kertausharjoituksiin liittyvät asiat salaisina. Ilmailualan Unionin jäseniä, joita oli komennettu kertausharjoituksiin, pyydettiin kirjaamaan tarkkaan harjoitusajan tehtävien luonne sen selvittämiseksi, onko kyseessä tehtyjen sopimusten kiertäminen. Selvisi, että kertausharjoituksissa oli sekä harjoituksiin liittyviä tehtäviä että töihin liittyviä tehtäviä. Joukko osastossa käytiin tämän jälkeen paikalliset neuvottelut ja asiaan saatiin osapuolia tyydyttävä ratkaisu.

Suurten liittokokonaisuuksien rakentaminen ja suunnitteleminen on nykypäivän ammattiyhdistysliikkeessä ajan haasteiden aiheuttama tarve. Yhteinen kuljetusalan ammattiliitto on yksi keskusteluissa mukana oleva mahdollisuus. Ensimmäisen kerran asian otti virallisesti esille AKT:n puheenjohtaja Risto Kuisma Suomen Merimies-Unionin edustajakouksessa 28.5.1988. Asiaa hän oli hahmotellut jo varsin pitkälle, koska kesäkuussa oli AKT:n lehdessä jo kuljetusliiton organisaatiohahmotelma. Siinä olisi eri ammattiryhmillä ollut suhteellisen suuri itsenäisyys liiton sisällä. Eri kuljetusalojen sektoreille olisi varattu itsenäinen päätäntävalta erityisesti sopimustoiminnassa. Yleisjohdon alla olisi toiminut merenkulkusektori, maantieliikennesektori, rautatiesektori jne. Varovaisen myönteisen ja yllättyneen alkukeskustelun jälkeen idea ammuttiin nopeasti alas, ja esim. IAU:n puheenjohtaja totesi, että yhteistyö on aina paikallaan ja sitä voidaan hyvin toteuttaa KAF:n puitteissa, eikä ainakaan IAU:lla ole tässä vaiheessa innostusta kiinteämpään yhteistyöhön.



Liiton kesä- ja talvipäivät vietettiin aikaisemmin voimakkaasti urheilun merkeissä. Lentopallo oli yksi suosituimmista lajeista.

1980 Enontekiön lentokenttä valmistui. Finnair lopetti liikennöinnin Convair Metropolitanneilla. Tilalle hankittiin kaksi Fokker F27 Friendship- konetta. Korvaavan koneen tyyppinumero oli oikeaan osunut, sillä Convairit olivat käytössä 27 vuotta. Toisena Finnairille tullut Convair, rekisteritunnukseltaan OH-LRB, joka lensi konetyypin jäähyväislennon, on nykyisin nähtävänä Suomen Ilmailumuseossa Vantaalla.

1981 Rovaniemen lentoaseman kiitotie pidennettiin 3000 metriin.

1982 Finnair tilasi viisi ATR 42 –potkuriturbiinikonetta.

1983 Helsinki-Vantaan lentoaseman ulkomaan siiven laajennus valmistui. Wasawings (-1989) aloitti reittilennot Helsingistä Ilmajoele.

1984 Suomen vanhimman lentoaseman (perustettu 1918), Lappeenrannan, asemarakennuksen laajennus valmistui.

1985 Ensimmäinen DC-10:n raskashuolto Finnairin lentokonekorjaamolla.

1986 Helsinki-Vantaan liikenne pysähtyi huhtikuussa TVK:n Virkamiesliiton lakon takia. Liikennettä operoitiin Turusta, Tampereelta ja Helsinki-Malmilta puolentoista kuukauden ajan. Ensimmäinen Airbus (A300B4-203) tuli Suomeen, kone oli Finnairin omistama, mutta lensi Kar-Airin väreissä.

1987 Finnair aloitti ensimmäisenä maailmassa liikennöinnin MD-87-koneilla.

1988 Air Botnia aloitti liikennöinnin pääasiassa kotimaan reittiliikenteessä Embraer Bandeirante koneilla. Jyväskylän lentoaseman uusi terminaali otettiin käyttöön.

1989 Finnairin maakalustokeskus (MAKE) Helsinki-Vantaalla otettiin käyttöön.

1990-luku – lama koettelee

Vuosikymmenen alussa Suomi oli läntisen Euroopan velkaantunein kansantalous ja työttömyys oli ennätyslukuissa. Suomalainen tango koki uuden tulemisensa 90-luvulla. Maailman ensimmäinen GSM-puhelu soitettiin Suomessa. Neuvostoliitto lakkasi lopullisesti olemasta. Pankkikriisi ja lama alkoivat.

1993 Euroopan yhteismarkkinat ja Euroopan unioni syntyivät. Suomi liittyi Euroopan talousalueeseen (ETA). Lama oli syvimmillään Suomessa.

1994 Martti Ahtisaari valittiin presidentiksi ensimmäisillä suorilla vaaleilla. Matkustajalautta Estonia upposi Suomenlahdella. Riitta Uosukainen valittiin eduskunnan ensimmäiseksi naispuhemiesieheksi.

1994 neuvotantavan EU-kansanäänestyksen jälkeen Suomesta tuli EU:n jäsen 1995. Samana vuonna Suomi voitti Ruotsin jääkiekon maailmanmestaruusfinaalissa.

1999 Euroopan rahaliitto tuli käytännössä voimaan vuoden alusta ja euro rahayksiköksi Suomessa. (Käteis-valuutaksi kuitenkin vasta 2002.) Maailman väkiluku ylitti kuusi miljardia.



Vuonna 1993 siirryttiin liitossamme edustajisto- ja hallitusjärjestelmään. Viimeisen liittotoimikunnan jäseniä ja kokouksiin osallistuneita yhteiskuvassa. Vasemmalta Juha Hyytiä, Kalevi Savela, Aimo Pirttimäki, Rainer Hakala, Tuomo Oksanen, Tapani Kautto, Pekka Kainulainen, Esko Kulusjärvi, Osmo Palvanen, Into Lilja, Nilgun Josipov, Veikko Laine, Olli Kaivanto, Klaus Järvelä, Juhani Sinisalo ja Tapani Rautava.

Vuonna 1991 solmittiin Finnairissa kaikkia henkilöstöryhmiä koskeva vakautussopimus. Lentokonemekaanikot ry:n 35-vuotishistoriikissa kerrotaan: ” Osasto teki oman esityksensä jäsenkokouksessa 13.9.1991. Esitys oli palkkapainotteinen, sopimuskausi 1 vuotta, yleiskorotus 15 mk/tunti sekä vuorolisäkorotus. Sosiaalisia parannuksia työehtoihin ei esitetty. Syntynyt sopimus jäädettiin palkat 13 kuukaudeksi, takuuna irtisanomissuoja jäsenille kyseiseksi ajaksi. Rivijäsenen toiveen ja todellisuuden väliin jäi niin suuri ero, ettei siitä selvitty yhden yön nukkumisella.”

Tämä Suomessa ennenkuulumaton ratkaisu sai osakseen vuolasta kiitosta tai suunnatonta epäluuloa, riippuen arvioijan taustasta. Eniten pelättiin kyseisen ratkaisun aiheuttavan ketjureaktionomaista palkkojen jäädyttämistä. Ei myöskään hyväksytty sitä, että ammattiyhdistysliike lähtee palkkojen alentamisen tielle. Tosin ymmärrettiin, että joillakin erityistoimintojen alueilla, kuten tässä tapauksessa Finnairissa, oli viisasta pohtia yhdessä työntekijäkunnan kanssa, miten päästä kriisistä ulos.

No Finnair pelastui, olisi varmaan pelastunut ilman vakautussopimustakin, mutta mitään sellaista siitä ei jäänyt IAU:n käteen, että olisi myöhemmin suostuttu vastaavanlaisiin pelastusoperaatioihin. Myöskään sopimuksen aikana virinnyt yhteistyö muiden henkilöstöryhmien kanssa ei jatkunut seuraavaa riitaa pitemmälle.

Vuonna 1993 siirryttiin liitossamme edustajistojärjestelmään. Koettiin, että neljän vuoden välein kokoontuva liittokokous oli turhan raskas ja hidas. Siksi siirryttiin sääntömääräisesti kaksi kertaa vuodessa kokoontuvaan edustajistoon. Kun uutta päätöksentekojärjestelmää suunniteltiin, oli aivan kalkkiviivoille asti mukana malli henkilöjäsenten suorasta jäsenyydestä liittoon. On mielenkiintoista havaita, että uuteen mahdolliseen Teknologialiittoon on suunniteltu myös suoraa jäsenyyttä.

Kuvaavaa ammattiyhdistystoiminnalle on toisaalta hektisyys, hetkessä mukana oleminen ja toisaalta pitkäjänteinen, hieman junnaavakin asioiden eteenpäin vieminen. Yksi tällainen pitkä kaari liittomme toiminnassa oli työn vaatavuuteen perustuvan työnarvioinnin luominen ilmailualalle. Ensimmäinen maininta tällaisen järjestelmän luomisesta on vuoden 1994 työehtosopimuksessa ja lopullisesti se hyväksyttiin käyttöön vuoden 2002 työehtosopimuksessa. Tähän vajaan kahdeksan vuoden ajanjaksoon on varmasti mahtunut paljon kokouksia, vääntämistä suuntaan jos toiseenkin, epätoivon ja riemun tunteita sekä litrakaupalla kahvia.

Liittomme työehtosopimuksen yleissitovuutta vuonna 1999 voitaneen pitää yhtenä 90-luvun tärkeimmistä saavutuksista.

1990 Ensimmäinen Finnairin MD-11 aloitti liikennöinnin. Helsinki-Vantaan lentoasemalle valmistui Leko-7 huoltohalli, joka oli Suomen suurin rakennus. Lentomatkustajia Suomessa oli yli 11 miljoonaa.

1991 Turun lentoasemalle rakennettiin uusi rahtiterminaali. Ab Skärdgårdflygsin lentokonehalli Maarianhaminaan valmistui.

1992 Finnair aloitti reittilennot Miamiin.

1993 SAS aloitti reittiliikenteen Porista Tukholmaan. Vaasan matkustajaterminaalin kolmas laajennus valmistui. Finnish Commuter (Finncom) Airlines perustettiin. Finnairin MD-11-koneen satelliittipuhelimesta soitettiin ensimmäinen puhelu.

1994 Finnairin pääkonttori muutti Helsingistä Vantaalle. Finnairin ja Ilmailulaitoksen yhteinen toimintakeskus (TOKE) valmistui Helsinki-Vantaan –lentoasemalle.

1995 Savonlinnan lentoaseman uudistettu terminaali otettiin käyttöön.

1996 Finnairin tytäryhtiöt Finnaviation Oy ja Karair Oy sulautettiin emoyhtiöön.

1997 Kuopion lentoaseman uusi terminaali valmistui. Helsinki-Vantaalla aloitettiin kolmannen kiitotien rakentaminen. Finnairin rahtilentoterminaalin laajennus valmistui, rahtiterminaali oli kooltaan Pohjoismaiden suurin.

1998 Ruotsalaiset lentoyhtiöt Golden Air ja Flying Enterprise aloittivat lennot muutamilla Finnairin kotimaan reiteillä. Scandinavian Airlines Systems osti Air Botnian.

1999 Finnairin Airbus 320 -laivaston ensimmäinen kone aloitti liikennöinnin reittilennolla Helsingistä Ouluun.

2000-luku – muutosvauhti kiihtyy

Tarja Halonen astui virkaansa ja uusi Suomen perustuslaki tuli voimaan.

2001 Syyskuun 11. päivän iskuissa Amerikassa kuoli 3 000 ihmistä World Trade Centerin iskussa. Afganistanin sota alkoi. Pommiräjähitys Myyrmannin ostoskeskuksessa johti seitsemän ihmisen kuolemaan.

2003 Avaruussukkula Columbia tuhoutui palatessaan lennoltaan. George W. Bush hyökkäsi Irakiin. WHO varoitti SARSista. Huhtikuussa Suomen pääministeriksi valittu Anneli Jäätteenmäki erosi kesäkuussa.

2004 oli tuhoisa tsunami Aasiassa. Väkevien alkoholijuomien vero laski 40 prosenttia Suomessa ja Konginkankaalla tapahtui linja-autoturma. Euroopan unioni laajeni 25 maan liitoksi.

2006 Tarja Halonen valittiin toiselle kaudelle ja Suomi voitti ensimmäisen kerran Eurovision laulukilpailut. Kuljetusalan lakko pysäytti suuren osan linja-auto- ja kuorma-autoliikenteestä sekä jätekuljetuksista. Suomesta tuli Euroopan unionin puheenjohtajamaa elokuussa. Christer Fuglesangista tuli ensimmäinen ruotsalainen astronautti. Irakin entinen presidentti Saddam Hussein teloitettiin.

Ilmavoimien siviilimekaanikot liittyivät 60-luvulla Ilmailualan Unioniin. Ilmavoimille oli hankittu MIG-hävittäjiä, ja jotta koneet pystyttiin pitämään ilmassa, tarvittiin enemmän ammattilaisia töihin. Pariisin rauhansopimus rajasi sotilaiden määrää, joten siviilimekaanikojen käyttäminen ratkaisi asian. Aluksi puhuttiin heidän siirtymisestään pikku hiljaa sotilashenkilöiksi, mutta ajan kuluessa tilanne vakiintui ja asiasta mainittiin vain sivulauseissa. Maailma muuttui ja yhä syvenevä sotiallinen yhteistoiminta kansainvälisellä tasolla nosti pintaan ajatuksen siitä, että voisivatko siviilihenkilöt enää kovin kauan korjata sotilaskoneita. Tämä sekä jo 60-luvulla annettu ”lupaus” aiheuttivat sen, että aloitettiin määrätietoiset neuvottelut ja työryhmätyöskentely puolustusministeriön kanssa. Vihdoin 1.3.2005 sovittiin mekaanikojen siirtymisestä virkamiehiksi. Tämä tarkoitti, että IAU:n sopimusoikeus puolustusministeriön alueella loppui. Vuodenvaihteessa 2006–2007 siirtyivät ilmavoimissa työskennelleet henkilöt Sotilasammattiliittoon.

Nyt eletävän 2000-luvun suurin haaste on ollut lentoliikenteen kilpailun vapautumisen myötä syntynyt tilanne, joka on aiheuttanut sen, että toimintakenttämme on pirstoutunut niin, että työnantajien määrä on kolminkertaistunut. Tämä on luonut aivan uudenlaiset haasteet niin edunvalvonnalle kuin sopimustoiminnalle.

2000 Air Botnia ja SAS yhdistivät organisaationsa Suomessa.

2001 Air Botnia hankki Avro RJ85 –suihkukoneita. Syyskuun 11. päivän terrori-iskut New Yorkissa vaikeuttivat lentoyhtiöiden taloudellista asemaa. Finnair siirsi kapasiteettiaan Atlantin liikenteestä charter- ja Aasian liikenteeseen.

2002 Aero Airlines aloitti lennot Helsingin ja Tallinnan välillä. Kolmas kiitotie Helsinki-Vantaalla otettiin käyttöön.

2003 Edellisenä vuonna perustettu Ai Finland aloitti lomalennot Boeing 757 –koneilla, kuljettaen toimintavuoden aikana n. 89 000 matkustajaa. Yhtiön kohteita olivat mm. Barcelona, Faro, Funcal, Las Palmas, Malaga, Nizza ja Teneriffa. Suomalainen halpalentoyhtiö Flying Finn (-2004) aloitti lentotoiminnan. Air Botnia muutti nimensä Blue 1:ksi.

2004 Finnair muodosti Finnair Ground Handling yksiköstä oman maapalveluyhtiön Northport Oy:n. Finnair ylitti vuoden aikana kahdeksan miljoonan matkustajan rajan.

2005 Ensimmäinen Finnairin Embraer 170 -kone on saapui Suomeen.

2006 Blue 1 luopui potkuriturbiinikoneistaan ja hankki uusia MD-90 -koneita kolme kappaletta, yhtiö aloitti myös uuden lentokonehallin rakentamisen Helsinki-Vantaalle.



Lentokonemekaanikko Ismo Matikainen ja lentokone-
asentaja Outi Kuusinen vaihtamassa MD-83 koneen
nokkapyörää vuonna 2004.

Koonnut:

- Tuomo Oksanen
- Alpo Pehkonen
- Tapani Kautto

Kuvat: IAU:n kuva-arkisto



Layout:
Sign Design, Sanna Kallio

Paino:
Sälekarin Kirjapaino Oy, Somero 2007