

ILMAILU

NUMERO 1 1974 | 37. VUOSIKERTA



ILMAILU

NUMERO 1 1974 | 37. VUOSIKERTA

ILMAILU



TAMMIKUU 1974
PÄÄTOIMITTAJA: JYRI RAIVIO
ULKOASU:
KALERVO KATAJAVUORI &
LAURI TÖRHÖNEN
TOIMITUS JA KONTTORI:
MALMIN LENTOASEMA HELSINKI
70, PUH. 378 077
PANKIT: KOP, PYP
POSTISIIRTOTILI 6333-5
ILMESTYY KERRAN KUUKAUDESSA. AINEISTON SISÄÄNJÄTTÖAIKA SEURAAVAAN NUMERON PÄÄTTYÄ EDELLISEN KUUKAUDEN 15. PNÄ.
TILAUSHINNAT V. 1973
22 MK/VSK, POHJOISMAIDEN ULKOPUOLELLE (LENTOPOSTISSA)
33 MK/VSK,
ILMAILUKERHOJEN JÄSENIILTÄ 16:50 MK/VSK
IRTONUMEROT: 2-20 (OVH.)
ILMOITUSHINNASTO SAATAVISSA LEHDEN KONTTORISTA.
JULKAISIJA SUOMEN ILMAILULIITTO — FINLANDS FLYGFÖRBUND R.Y.
TOIMITUSNEUVOSTO:
J. JAHNUKAINEN (PUH. JOHT.)
H. AHOKAINEN
M. ELONHEIMO
P. O. HEIMOLAINEN
A. JUHOLA
M. KORJULA
J. KOSKIMIES
K. R. LEHTONEN
O. LINDFORS
V. LÖTJÖNEN
R. PYNNÖNEN
P. TARVONEN
M. TUOMI
OTSIKOT: SUOMEN TYPOGRAFI
PAINO:
TAMPEREEN KIRJAPAINO-OY
OFFSETPAINO

Sisällys

- 3 Ilmailun sisältö 1973
- 4 Ilmailu kuulee vitosena
- 4 Finnairin uusi perämieskurssi
ENERGIAKRIISIN KOURISSA
- 5 Energiavittuttelua
- 6 Siitä puhe mistä puute
- 8 Pannassa
- 12 Harrasteilmailu — mitä se on?
- 14 Kriisi maailmalla
- 17 Kuinka säästää polttoainetta
- 18 Kriisi ja suomalainen liikenneilmailu
- 20 Tauon jälkeen
- 22 Yleisilmailun turvallisuudesta
- 24 Vuoden 1973 ...
- 26 Ilmailun uutisia
- 28 Messuhalli
- 30 Messukurssilta
- 32 Kymi 73: Merjan ja Jyrkin kesä
- 34 Pienoista mallipuhetta
- 35 Avaruutta
- 36 Nyytiset
- 37 Lennokitoimintaa

KANSI: PIKKULINTUJEN PESIMÄPAIKAKSI SAATTAA ENERGIAKRIISIN UHRINA JOUTUA TAMMAN CESSNA 150:n LISÄKSI MONI MUUKIN SUOMALAINEN YLEISILMAILUKONE. KUVA ON KUJ-TENKIN OTETTU JO VIIME KESÄNÄ MALMILLA ELI HUOMATTAVASTI ENNEN KRIISIN PUHKEAMISTA. ENERGIAKRIISISTÄ MEILÄ JA MUUALLA KERROTAAN SIVUILLA 5-21. (KUVA: L. TÖRHÖNEN).



Energiavittuttelua

Melko tarkkaan kuukausi vierähti valtioneuvoston päätöksestä kieltää harrasteilmailu siihen, kun Kauppa- ja Teollisuusministeriö vihdoin viimein selvitti, mitä harrasteilmailulla oikein tarkoitetaan.

Melko tarkkaan kuukauden ajan suomalaiset ilmailun harrastajat ja ennen kaikkea siitä leipänsä ansaitsevat ihmettelivät, mikä ilmailutoiminnan muoto on sallittua vai onko sallittua yleensä mikään.

Melko tarkkaan kuukauden ajan maan ylin ilmailuviranomaisen ei ollutkaan Siltasaarenkadulla asustava Liikenneministeriön alainen Ilmailuhallitus vaan Aleksanterinkadulla asustava Kauppa- ja Teollisuusministeriö. Sen virkamiesten piti päättämän, millainen ilmailutoiminta Suomessa on hyväksyttävää ja millainen taas energiapoliittisista tai muuten vain poliittisista syistä kiellettyä.

Tätä kirjoitettaessa tuo päätös on KTM:n osalta tehty. Sallittua on ns. yleishyödyllinen lentotoiminta, lentokoulutus ja lentokoneen käyttäminen työmatkoilla. Lentokoulutukseksi katsotaan myös sellainen lentotoiminta, jonka yksinomaista tarkoituksena on lupakirjan tai siihen liittyvän kelpuutuksen uusiminen. Sallittuja ovat myös purjekoneiden hinaukset ja laskuvarjohyppylennot.

Harrasteilmailukiello ei ole kuitenkaan vielä tälläkään selvä, sillä karistettuaan sovellutus päätöksensä myötä harteiltaan ilmailuviranomaisen manttelin KTM jätti Ilmailuhallituksen tehtäväksi laatia sovellutuksen sovellutukset. Purjelentäjät ja laskuvarjohyppijät ovat saaneet hengähtää helpotuksesta, mutta moottorilentäjien osalta energiapäätöksen lopullinen sisältö selvinnee vasta puolitoista kuukautta päätöksen voimaantulon jälkeen.

Todennäköiseltä näyttää tällä hetkellä kuitenkin, että uusimispöytä antaisi mahdollisuuden yksityislentäjän lupakirjan uusimisen edellyttämän 10 tunnin lentämiseen lupakirjan jälkimmäisenä voimassaolovuonna. Ensimmäisenä vuonna uudistamisen jälkeen lentäminen yksinomaan lupakirjajavaatimusten edellyttämän vähimmäistaidon ylläpitämiseksi sitä vastoin olisi kokonaan kielletty.

KTM:n harrasteilmailukiellon soveltamis päätöstä on pidettävä verrattain onnistuneena. Jos kerran hallituksen mahtikäskyllä oli jotakin lopetettava, oli ilmeisesti joutilain uhri ns. hupilentäminen selvityksellä "puoli tuntia kaupungin päällä". Tällaisen lentämisen vapaaehtoinen rajoittaminen olisi ollut paikallaan ilman energiakriisiäkin, sillä monille varsinkin helsinkinimisen etelärannikon satamakaupungin asukkaille tuntuu pelkkä lentokoneen näkeminenkin jo olevan kuin punainen vaate härälle. KTM:n päätös ohjaa yksityislentäjiä käyttämään pienkoneita vielä entistäkin enemmän liikennevälineinä, johon ne toki ensi kädessä on tehtykin.

Aika näyttää, kuinka suomalainen yleisilmailuala selviää lamasta, joka pelättyä vähän lievemmän sovellutus päätöksen jälkeenkin tulee varmasti olemaan paha. Aika toivottavasti antaa vastauksen myös yhteen vakavimmista harrasteilmailukiellon herättämistä kysymyksistä. Miksi ilmailu on ainoa öljypohjaisia polttoaineita tarvitseva harrastemuoto, joka on kokonaan kielletty?

Ilmailu keskittyy tässä numerossaan energiakriisiin, sen synnyttämään tilanteeseen ja seurausvaikutuksiin niin meillä kuin muuallakin. Koska lehden valmistusprosessi on melko pitkä, on jutut tehty vuoden vaihteessa vallitsevien tietojen ja tunnelmien mukaan, eikä niissä siis ole voitu ottaa huomioon esim. KTM:n sovellutus päätöstä. Aiheeseen palataan varmasti jatkossakin, joskin jo seuraavassa Ilmailussa noudattelee normaaliakuvia.



SIITÄ PUHE MISTÄ PUUTE

Lentopetrooli valuu Ilmavoimien Fouga Magisterin säiliöihin Helsingin lentoasemalla. Ilmavoimissa ei esikuntapäällikön ev. Martti Uotisen mukaan ole varsinaista polttoainepulaa joskin säästö otetaan huomioon lentotehtävien suunnittelussa. Uotinenkin sitä vastoin oli huolissaan hintojen kohoamisesta, joka saattaa keikauttaa pahanlaisesti Ilmavoimien käyttöbudjetta.

Hiljaista on ollut, totesi kaikkien Malmilla operoivien tuntema "bensaministeri" Eikka Rajala tankkaillessaan pikku-Cessnaa koululennolle Malmilla tammikuun alkupäivinä.



Pohjimmiltaan kysymys on yksinkertaisesta aerodynamiikan peruslaista.

Vaakalentoa lentävässä lentokoneessa vaikuttaa neljä voimaa. Nostovoima, joka vaikuttaa suoraan ylöspäin, koneen paino, joka vaikuttaa suoraan alaspäin, vastus, joka vaikuttaa suoraan taaksepäin ja työntövoima, joka vaikuttaa suoraan eteenpäin.

Viimeksi mainitun synnyttämiseen tarvitaan jonkinlainen voimainlähde, ja oli voimainlähde sitten potkuri- tai suihkuperiaatteella toimiva, tarvitaan sen käyttämiseen polttoainetta. Öljypohjaista polttoainetta, jonka puute tänä energiakriisin aikana on noussut päivän puheenaiheeksi. Ja niin valittavaa kuin se ilmailun kannalta juuri tässä tilanteessa onkin, ovat öljypohjaiset polttoaineet, lentopetrooli ja lentobensiini todella ainoat ilma-aluksissa kysymykseen tulevat polttoaineet. Junan saa kulkemaan sähköllä, laivan atomienenergialla ja auton häikäpöntöllä, mutta lentokoneessa korvaavan polttoaineen löytäminen on vielä vuosien tutkimus- ja kehittäelytyön takana. Ainakin nykyäänä nuu vuodet tulevat olemaan ilmailijoille koettelemus-

ten aikaa öljypohjaisten polttoaineiden saatavuuden jatkuvasti heikentyessä ja niiden hinnan jatkuvasti noustessa.

BENSIINIÄ JA PETROOLIA

Sekä siviili- että sotilasilmailu käyttävät periaatteessa kahta erilaista polttoainetta. Suihkumootoreissa poltetaan lentopetroolia ja mäntämootoreissa lentobensiiniä.

Raakaöljyn jalostustuotteet jaetaan yleensä kolmeen ryhmään, jotka ovat raskaat, keskiraskaat ja kevyet tisleet. Lentopetrooli kuuluu näistä keskiraskaisiin tisleisiin eli samaan ryhmään, johon luetaan myös esim. asuntojen lämmitykseen käytettävä polttoöljy. Lentobensiini taas on autobensiinin tavoin kevyttä tislettä.

Lentopetrooli on siviilissä ylivoimaisesti eniten käytetty suihkupolttoaine, jota polttavat maailman lähes kaikki lentoyhtiöt ja muut siviililentokoneoperaattorit. Sotilasilmailu

sitä vastoin käyttää yleisemmin petroolin ja lentobensiinin sekoitusta, joka tunnetaan nimellä JP-4. Siviilissä tästä polttoaineesta on sen hieman halvemmasta hinnasta huolimatta luovuttu lähinnä turvallisuussyistä. JP-4 on näet paljon herkemmin syttyvää kuin tavallinen lentopetrooli.

Mäntämootorikoneissa käytettävää lentobensiiniä valmistetaan useampiakin laatuja, joiden näkyvin ero on erilaiset oktaanilukemat. Autobensiinistä lentokoneissa käytettävä bensa eroaa mm. eri oktaaniarvojen ja erilaisten lyijypitoisuuksien puolesta. Auto- ja lentobensiinien oktaanimäärittäminen on erillinen, joten saatoktaaninen autobensiini ei suinkaan vastaa sataoktaanista lentobensiiniä. Eikä autobensiiniä siis missään tapauksessa saa käyttää lentokoneen polttoaineena.

Vaikka ilmailussa (avaruuslentoja lukuun ottamatta) käytetään yksinomaan öljypohjaisia polttoaineita, ei ilmailun osuus maailman polttoainevärojen hupenemisessa ole kovinkaan suuri. Esim. USA:ssa polttaa lentoliikenne maan koko öljynkulutuksesta n. 3 % ja yleisilmailu n. 0.007 %.

KULUTUS SUOMESSA

Suomessa ilmailun polttoainejakelu on kolmen suuren kansainvälisen polttoaineyhtiön hoidossa. Shell ja Esso myyvät sekä lentopetroolia että -bensiiniä BP:n myydessä yksinomaan petroolia ja sitäkin vain Helsingin lentoasemalla. Shell on suurempi kahdesta sekä potkuri- että suihkuilmailijoita palvelevasta yhtiöstä. Sillä on 15 varsinaista jakelupistettä eri Suomen kentillä ja lisäksi ilmailukerhojen hoitamia säiliöitä useilla ns. korpikentillä. Esso myy lentobensiiniä Helsingissä, Malmilla, Vaasassa, Porissa ja Joensuussa sekä niin ikään eräillä korpikentillä.

Ylivoimaisesti suurin osa Suomessa tankattavasta lentopetroolista on suomalaista tuotantoa eli Neste Oy:n osaksi Neuvostoliitosta, osaksi Lähdän arabimaista tulleesta raakaöljystä jalostamaa. Shell ja BP ottavat kaiken myymänsä lentopetroolin Nesteeltä, lähinnä Sköldvikin jalostamolta, Esso tuodessa vain hyvin pienen määrän vuosittain ulkomailta.

Lentobensiiniä sitä vastoin on kaikki tuontitavaraa. Sen kysyntä on Suomessa niin vähäinen, ettei Nesteen ole ollut

Siitä puhe mistä puute, sanoo vanha suomalainen sananlasku. Ja polttoaineistahan nyt sanotaan olevan puute, myös lentokoneiden käyttämistä lentopetroolista ja -bensiinistä. Tai ainakin sanotaan olevan puute siitä rahasta, jolla noiden elämännesteiden kohoavat hinnat maksetaan.

Bensaa kyllä olisi ollut Eikan edustaman yhtiön varastoissa normaalikulutuksella ainakin kevääseen saakka.

Liikenneilmailu on meilläkin yleisilmailuun verrattuna ylivoimainen polttoaineen kuluttaja ja jos toki ovat matkustajakilometrisuoritteetkin toista luokkaa. Kuvassa tankataan suomalaisista petroolia amerikkalaisen TIA:n DC-10-30:n säiliöihin Helsingin lentoasemalla viime kesänä. Ja sitähan menee, kaikkiaan n. 135.000 litraa eli yli 100 tonnia.



mielekäästä ryhtyä sen jalostamisen vaatimiin investointeihin. Shell tuo kaiken lentobensiininsä Hollannissa sijaitsevalta jalostamoltaan, joka on yksi maailman suurimpia öljynjalostamoja ja josta on peräisin kaikki näkinkenkäyhtiön Euroopassa myymä lentobensiini. Esson bensiini tulee osittain Englannista ja osittain Italiasta, yleensä yhteisenä säiliölaivakuljetuksena Ruotsiin menevän lentobensiinin kanssa.

Suomessa käytetään nykyisin kahdenlaista lentobensiiniä, mikä on melkoista edistystä verrattuna takavuosien laatu- ja kirjavuuteen. Koko yleisilmailu-laivasto ja Ilmavoimien potkuri-koneet käyttävät 100/130-oktaanista vähälyijyistä lentobensiiniä potkurivetoisen liikennekonekaluston (Finnairin Con- vair Metropolitaniit ja Kar-Airin DC-6:t) pyöriessä 108-oktaanisella bensiinillä.

Suomen tämänhetkinen vuotuinen lentopetroolin myynti on n. 150 milj. litraa. Lentobensiiniä käytettiin v. 1972 n. 9.250 tonnia, johon sisältyvät kaikki kuluttajat eli yleisilmailu, liikenneilmailu ja Ilmavoimat. Suurin käyttäjä lienee liikenneilmailu Yleisilmailun ollessa kakkose- na ja Ilmavoimien pronssilla.

Yleisilmailutoiminnassa käytettiin v. 1973 n. 3.500 tonnia bensiiniä, jonka ostamiseen kului hieman yli 1 milj. markkaa. Kaikkiaan rasittivat Suomeen tuodut öljytuotteet maan maksutasetta 1.600 miljoonalla markalla tasavallan presidentin uuden vuoden puheen mukaan.

KEVÄÄSEEN RIITTÄÄ

— Shell on arvioinut tarvitse- vansa alkaneena vuonna n. 2.300 tonnia 100-oktaanista ja n. 2.500 tonnia 108-oktaanista lentobensiiniä. Viimeisin 1.000 tonnin säiliölaivaerä tuli maa- han jouluna ja sen turvin selvi- tään yli talven ja kevään, mutta mikäli hollantilaisen jalosta- momme raakaöljyn saanti edel- leen on rajoitettua, on epävar- maa, saammeko ensi kesäksi riittävästi, laskeskelee ins. Robert Hutton Shell Oy:n kansainvälisen myynnin osastolta. Kaikki yhtiön Suo- meen tuoma lentobensiini tulee Hollannista, joka potee eriko- sen pahaa raakaöljypulaa, jota jalostamo itsekin ei Hut- tonin mukaan pysty sanomaan juuri mitään mahdollisuuksista saada polttoainetta myöhem- min keväällä.

Hutton sanoo, että uhkaava

bensiinipula on aiheuttanut jossakin määrin hamstraus- mentaliteettia myös ilmailupuolel- la. Ainakin hänen edusta- mansa yhtiö suhtautuu kuiten- kin kielteisesti ylimääräisiin hankintoihin, koska bensiiniä myydään erikoisissa sisältä la- katuissa astioissa. Jos näitä myydään hamstraajille, saatta- vat astiatavaraa todella tarvitse- vat kuten esim. Rajavartiosto ja pölytyslentäjät jäädä ilman.

Lentopolttoaineiden viimeiset hinnat ovat esim. Helsingissä 61 penniä litralta 100-oktaanis- ta lentobensiiniä ja 51 penniä litralta lentopetroolia. Nämä hinnat tulivat voimaan joulu- kuun alkupuolella, ja ne merkitsi- vät kolmatta korotusta viime vuoden aikana.

Vuoden alussa satanen mak- soi Malmilla 47.4 penniä. Hel- mikuun alussa hinta nousi 2 p, lokakuun alussa 4.6 p ja joulu- kuun alussa 7 p. Nousupro- sentti lähentelee siis kolmea- kymmentä eikä siinä kuiten- kaan ole mukana vuoden lo- pussa tapahtuneita raakaöljyn hintojen korotuksia, joista vii- meisin oli yli 100 %.

Hinnat siis tulevat edelleen nousemaan, mutta kuinka pal- jon, sitä ei Hutton ole halukas arvailemaan. — Aikaisempien

hinnannousujen perusteella voi arvioida, että hinta tulee nou- semaan pahimmassa tapauk- sessa useita kymmeniä pro- sentteja.

VAIKEUKSIA SAATTAA TULLA

Esson ilmailuhollosta vastaa- va ins. Kaj Sohn kertoi, et- tä yhtiön lentobensiinin varas- tot ovat suhteellisen pienet. Luvassa on lisälähetys, mutta Sohnin mukaan ei näinä aikoi- na juuri mitään luvassa olevaa voi pitää kirkossa kuulutettuna. Sataoktaanista yhtiöllä tammi- kuun alkupäivinä oli vain noin kuukauden kysyntää vastaava määrä, tilanteen liikenneilmai- lun käyttämän 108-oktaanisen kohdalla ollessa vähän parem- pi.

Harrasteilmailukiello ei sinäl- lään paljon Esson myyntiin vai- kuta, sillä Sohn arvioi sen osuudeksi vain n. 5 % koko myynnistä.

— Kristallipallo on kyllä var- sin hämärä, mikäli siitä yritet- tään katsoa lentopolttoaineiden hintojen korotuksia alkaneena vuonna, sanoi Sohn. Nousuja on kuitenkin varmasti tulossa, ehkä 50 prosenttiin saakka. ●



JYRI RAIVIO

PANNASSA

• "Pyrkimyksenä on, että säästämistavoite jakautuisi mahdollisimman tasapuolisesti siten, ettei minkään kansalaisryhmän tai yhteisön toiminta olennaisesti vaikeutuisi".

Tämän periaatteen elähdyttämänä valtioneuvosto antoi 18. 12. 1973 kansalaisten tietoon toimenpiteensä hupenevan energiavarastomme säästämiseksi. Viimeisimpänä tuon energiasäästöpaketin kohtana määrättiin, että harrasteilmailu on kielletty alkaen 20. 12. 1973. Päätös on voimassa toukokuun loppuun saakka.

Harrasteilmailua ei päätöksessä ollut tarkemmin määriteltä eikä sitä ollut määritelty vielä tätä kirjoitettaessa. Näin ollen ei päätöksen seurauksia ollut helppoa ennakoida, ei sen paremmin lähinnä harrasteilmailuun keskittyneiden ilmailukerhojen kuin ilmailuharrastajia palvelevien kaupallisten ilmailuyrittäjienkään kannalta.

Vaikka tarkkoja ennusteita ei voitukaan antaa oli yleislinja selvä. Kielto aiheuttaa erittäin suuria vaikeuksia sekä kaupallisille moottorilentoyrittäjille että kerhoille. Näin lähinnä siksi, että vaikka koulutusta ei sinänsä kiellettäisikään, eivät monettakaan yrittäjät tule kestävästi

sitä taloudellista iskuja, jota vuokraustoiminnan ehtyminen merkitsee.

Myös purjelento- ja laskuvarjoharrasteiden piirissä vallitsi suuri epätietoisuus. Mikäli lentokonehinaukset kielletään, on purjelento toki jotenkin mahdollista vintturihinauksellakin, joskin käytännön hankaluuksia on tiedossa runsaastikin. N. 2/3 maan purjelentostarteista on lennetty lekohinauksella, joka lisäksi on monellakin kentällä ainoa kysymykseen tuleva hinnausmuoto joko kentän lyhyden tai vilkkaan muun lentotoiminnan vuoksi.

Laskuvarjourheilulla sitä vastoin ei ole vaihtoehtoja. Jos hyppylennot kielletään, toiminta tyssää kokonaan siihen paikkaan.

Harrasteilmailu oli valtioneuvoston energiapäätöksessä siinä mielessä erikoisasemassa, että se oli ainoa suoranaisesti öljypolttoaineita tarvitseva harrastemuoto, joka kiellettiin kokonaan. Suoranaisesti öljyä tarvitsevat ilmailun lisäksi moottoriurheilun eri muodot, mutta niistä on kielletty yksinomaan kilpailutoiminta, ja epäsuorastihan öljyä kuluu ilmailuun verrattuna aivan toista kertaluokkaa olevia määriä esim. jäähalleissa harrastetta-

vissa urheilumuodoissa.

Näin ollen kieltopäätöksen herättämiin ensimmäisiin kysymyksiin kuului se, mitä on kielletty, myös se, miksi näin kategorinen kieltopäätös on annettu nimen omaan ilmailuharrasteelle.

Ilmailu tiedusteli tunnelmia ja alan tulevaisuuden näkymiä muutamilta eri instansseilta eivätkä vastaukset olleet ymmärrettävästikään rohkaisevia. Tuntuu siltä, että sen kansalaisryhmän ja yhteisön toiminta, joka saa leipänsä ilmailusta tai harrastaa sitä, on todella olennaisesti vaikeutunut.

560 000 LITRAN TÄHDEN

Suomen Ilmailuliiton lentotoiminnan ohjaaja J a a k k o K a s k i a laskee purjelentohinauksissa ja laskuvarjohyppylennoilla kertyneen vuoden 1972 aikana kaikkiaan n. 5 000 lentotuntia. Jos keskimääräisenä tuntikulutusena näissä töissä pidetään 40 litraan tunnissa, paloi varsinaisen moottorilenton ulkopuolisessa ns. harrasteilmailussa arviolta 200.000 l polttoainetta. Samana vuonna lennettiin kerhoissa n. 17.000 moottorilentotuntia. Jos koko tämä määrä oletetaan

harrasteilmailuksi (mitä se tosin ei ole, mukana on huomattava osa ansiolentoa ja esim. yli 2.000 t kulonvalvontalentoja) ja vähennetään siitä hinous- ja hyppytoimintoihin kuluneet tunnit, jäisi kerhoissa suoritettujen moottorilentotoiminnan tuntimääräksi 12.000 tuntia. Jos keskkulutukseksi tavanomaisessa moottorilentotoiminnassa arvioidaan 30 litraa tunnissa, olisi SIL:n jäsenkerhojen lentotoiminta kuluttanut polttoainetta kaikkiaan n. 560.000 litraa.

Kaskia ottaa vertailukohtaksi yksityisautoilun. Nykyisin ajetaan Suomessa yksityisellä henkilöautolla keskimäärin 20.000 km vuodessa. Keskkulutus on n. 10 litraa sadalle kilometrille, jonka mukaan jokainen yksityisauto keskimäärin kuluttaa n. 2.000 litraa bensiiniä vuodessa. Kerhomuotoisen pienkoneilmailun lopettaminen vastaisi siis 280 auton poistamista vuodeksi tai 560 auton poistamista puoleksi vuodeksi liikenteestä.

Ja kerhomuotoisen ilmailutoiminnan lopettamisesta on Kaskian mukaan todellakin kysymys, mikäli kieltopäätöstä tulkitaan ahtaasti, ja mikäli rajoitukset jatkuvat vielä nykyisen päättymispäivän toukokuun lopun jälkeen.

Pessimismistä vielä synkempään pessimismiin vaihtelivat suomalaisten yleisilmailupiirien reaktiot valtioneuvoston julistettua harrasteilmailun täysin pannaan. Yhteisenä huolen aiheena oli lisäksi määräyksen epäselvyys, joka vaikeutti sekä tilanteen arviointia että tulevaisuuden suunnittelua.

Kieltopäätös paitsi rajoittaa toimintaa, aiheuttaa Kaskian mukaan myös katastrofaalisia taloudellisia seuraamuksia ilmailukerhoille. Laskuvarjopuolella kerhot kattavat toiminnasta koituvat menot yksinomaan hyppymaksuilla. Jos kerholla on velaksi ostettu hyppykone, saattaa sen seisominen ja hyppymaksujen ehtyminen aiheuttaa ylikäyttömiä taloudellisia vaikeuksia. Vaikka hyppykone seisookin, velat eivät nimittäin sitä tee.

Purjelentopuolella on mahdollinen hätäapukeino vintturihinaus, joskin Kaskia sanoo senkin nykyisen tulkitsemattoman tilanteen vallitessa ilmeisesti olevan kiellettyä. Vintturi on kuitenkin vaikeasti käytettävissä monilla lyhyillä kentillä ja sellaisilla kentillä, joilla on vilkasta sotilas- tai kaupallista lentotoimintaa. Viikkaimmista keskuksistamme eniten kärsivät Nummela, Jämi ja Vesivehmaa, joista ensinmainitussa vintturin teräslanka lisäksi muodostaa melkoisen lentoturvallisuusriskin kentällä usein vierailuville moottorikoneille.

Liiton omassa keskuksessa Jämällä tulee ilmeisesti olemaan ensi kesänä vintturi jonka kentän toinen käyttäjä Pohjois-Satakunnan Ilmailukerho

on ajatellut hankkia. Jämällä saa lankaa ulos kuitenkin vain kilometrin verran, joten kaksipaikkaisella saavutettava korkeus jää Kaskian arvelun mukaan heikoilla tuulilla 250—300 metriin, mikä ei riitä tehokkaan koulutukseen.

Kaskia on huolissaan myös puolen vuoden katkoksen vaikutuksesta lentoturvallisuuteen. Purjelennossa pitkä tauko kuuluu lajin olemukseen ja sen haittavaikutukset on eliminoitu keväisellä tarkastuslentoreuleilla, mutta moottorilentopuolella ongelma on vaikeampi. Kaskian mukaan jonkinlaisen ylimääräisen tarkastuslentomenettelyn kehittäminen "lentoikiellon" päätyttyä saattaisi hyvinkin olla aiheellista, mutta se on lähinnä ilmailuviranomaisen asia.

Kaskia on huolissaan polttoaineen vaikutuksista harrasteilmailutoimintaan myös pitkäikäisillä tähtäimellä. Näissä olosuhteissa tuskin monikaan kerho uskaltaa lähteä aktiivisesti kehittämään toimintaansa esim. hankkimalla uutta kalustoa, koska ei ole mitään takeita siitä, saako kalliilla laitteilla yleensä ollenkaan lentää.

Ilmailuharrastuksen tyrehtyminen vaikuttaa negatiivisesti myös kaupalliseen ilmailutoi-



Huolestunut SIL:n lentotoiminnan ohjaaja Jaakko Kaskia: — Taloudelliset seuraukset saattavat kerhoille olla katastrofaaliset (kuva: J. R.)

mintaan, jonka hyvinvointi edellyttää asiastaan innostunutta työvoimaa.

Ja liiton lähivuosien toiminnan suurprojekti, purjelennon maailmanmestaruuskilpailut kesällä 1976, saattaa sekin joutua vaaravyöhykkeeseen. Näin suureen yritykseen ei Kaskian mukaan voida lähteä, jollei lähiaikoina saada edes jonkinlaisia takeita siitä, että purjelentoharrastus yleensä pääsee Suomessa jatkumaan.

Energiakriisi vaikuttaa joka tapauksessa pitkällä tähtäimellä harrasteilmailuun polttoaineen hintojen huomattavien korotusten kautta. Kaskian mukaan harraste kuitenkin pystyy tukehtumatta kantamaan pelkästään bensiinin hinnasta aiheutuvan nousun, mutta vaikeuksia saattaa tulla, mikäli myös muut tekijät aiheuttavat voimakasta kustannusten nousua. Tässä suhteessa ovat uhkana lähinnä eritaiset verot ja maksut, jotka oleellisesti saattavat vaikeuttaa toimintaa.

Kaskia sanoo kaikkien ilmailuharrastajien ymmärtävän nykyisen energiatilanteen ja sen, että myös yleisilmailutoiminnassa on polttoainetta säästettävä. Hänen mukaansa kategorinen kielto on kuitenkin mahdollisimman huono säästömuoto. Parempiin tuloksiin päästäisiin sopivalla polttoaineen säännöstelyllä esim. niin että jokaiseen koneeseen tankattaisiin tietty määrä vähemmän kuin aikaisemmin. Tankkaukset merkitään ilma-aluskirjoihin, joten systeemi olisi käytännössä helppo toteuttaa. Samoin olisi helppo toteuttaa henkilökohtaiset lentotuntiintiot, koska lentopäiväkirjat ovat virallisia asiakirjoja, joiden perusteella valvonta voitaisiin suorittaa. Kiintiöt voisivat vastata määrää, joka tarvitaan lentotaidon edes jonkinlaiseen ylläpitämiseen, eli yksityislentäjällä esim. 10 tuntia vuodessa.

MOOTTORILENTOKERHO:

HUONOLTA NÄYTTÄÄ

— Mitään varmoja arvioita kiellon vaikutuksista ei oikein voi esittää ennen kuin on saatu varmoja tietoja kiellon soveltamisesta, sanoo Akateemisen Lentokerhon puheenjohtaja Markku Hakala. ALK on Suomen suurin moottorilentokerho, jonka kolmella Piperillä lennettiin viime vuonna yhteensä n. 2.100 tuntia yli sadan aktiivisen lentävän jäsenen toimesta.

Henkilökohtaisesti Hakala piti kieltoa tyypillisinä esimerkkinä siitä, kuinka päätöksiä tehdään ottamatta etukäteen yhteyttä kyseisen alan asiantuntemukseen. Tässä tapauksessa asiantuntemusta olisi löytynyt julkisen hallinnon omastakin piiristä eli Ilmailuhallituksesta, ja asiantuntemusta käyttäen olisi Hakalan mielestä päästy huomattavasti nyt aikaansaatuun kieltoon mielekkäämpiin tapoihin säästää polttoainetta. Yhtenä tällaisena hän näkee jakelun säännöstelemisen, joka antaisi eri käyttäjille mahdollisuuden ohjata käytettävissä olevaa kapasiteettia tarkoituksenmukaisimmaksi katsomiinsa kohteisiin. Näin päästäisiin tarkalleen haluttuun säästöön mahdollisimman pienin haittavaikutuksin.

Mikäli harrasteilmailukielloa tulkitaan kovin ahtaasti, on Hakalan mukaan pitkällä tähtäimellä edessä toiminnan lopettaminen ainakin nykyisessä muodossaan. "Ilmailuaan sitten kuumailmapallolla, jos ilman lämmittäminen on sallittua".

Toiminnan tyrehtymisellä taas on varsin kohtalokkaat taloudelliset seuraukset. Ei niinkään ALK:lle, jonka "oman pääoman suhde vieraaseen pääomaan on niin terve, että vastuut pystytään hoitamaan pakkorealisoinninkin uhatesa", mutta Hakala povaa suuria huolia monille muille kerhoille, jotka ovat investoineet runsaasti moottorilentokalustoon.

"SEKAKERHO": ODOTETAAN JA KATSO- TAAN

Täsmällisten määräysten puuttuminen huolestutti myös Kuopion Ilmailuyhdistyksen sihteeriä Olavi Hytöstä. Kuopiossa tarkennuksia kaivattiin erikoisen kipeästi, koska kerho harrastaa kaikkia kiellon piiriin mahdollisesti tulevia toimintamuotoja eli moottorilentoa, laskuvarjoureilua ja purjelentoa.

PANNASSA



Tulossa olosuhteiden pakosta uudelleen muotiin mm. Nummelassa, purjekoneiden hinausvintturi.

Huolestunut lentokoneiden myyjä Kari Tuomi: — Moni pienyritystä tulee menemään nurin (kuva: J. R.)

●●● Moottorilento oli kiellon alkuvuokkoina kuopiolaisten suurin huoli. Kerholla on vasta peruskorjattu Cessna 172, jota käytetään varsinaisen moottorilentotoiminnan lisäksi laskuvarjohyppääjien pudottamiseen ja jossakin määrin myös purjekonehinauksiin. Hytönen arvioi, että 20 % 172:n tunneista menee hinauskäytössä, saman verran hyppääjien pudotuksissa ja n. 10 % ansiolennoilla. Mikäli harrasteilmailukieltoa tulkitaan ahtaasti, jää siis 90 % koneen käytöstä pois eikä konetta Hytösen mukaan kannata pitää jäljelle jäävää vähäistä käyttöä varten. Avainasemassa on tosin paitsi kieltopäätöksen tulkinta, myös se, pääseeö kerho ensi kesänä mukaan kulolentotoimintaan. Jos pääsee, voi koneen pitäminen sittenkin olla mahdollista.

Joka tapauksessa Kuopion ly on valmistautunut odottamaan nykyisen kiellon loppuun saakka mutta jos rajoituksia vielä kesällä jatketaan eivät rahkeet kestä millään moottorikoneen pitämistä. Kone maksaa Hytösen mukaan hallissa seisoesaan kerholle nyt n. 50 mk päivässä pääomakuluina, hallimaksuina ja vakuutusmaksuina.

Purjelennossa Hytönen arveli kerhon selviävän joten kuten, koska varsinaisella purjelentokentällä Rautavaarassa käytetään enimmäkseen vintturihinausta. Lekosta on lennetty pääasiassa keväisin Rissalassa ennen varsinaisen kauden alkua. Jos leko kielletään, jää

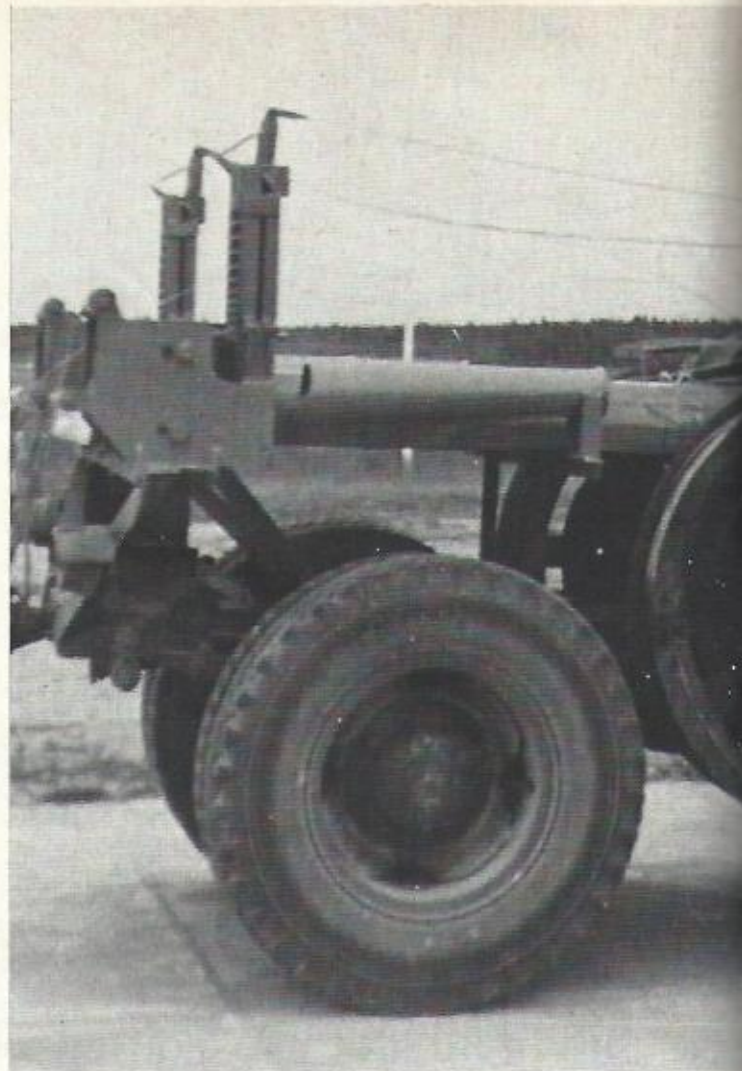
kevättöiminta pois, koska Rissalassa ei voi ajatellaakaan vetää vintturilla.

Hytönen arvelee harrastusmuotoisen moottorilentotoiminnan aiheuttavan huomattavasti lisää kysyntää purjelenon puolella. Kerho on yrittänyt varautua tähän mm. kalustohankinnoilla. Utupäreitä on ostettu ja tilauksessa on PIK-20.

Ilmeisesti osaksi vuoden ehkä hiljaisimmasta kaudesta, osaksi savolaisesta luonteenlaadusta johtuen Kuopiossa on Hytösen mukaan suhtauduttu energiakriisiin mukanaan tuomiin rajoituksiin ainakin toistaiseksi vähän naureskellenkin. Jotkut kerhotoiminnan raskautamat ovat jopa puolileikkilään toivoneet väliavuotta, jonka aikana voisi vähän vetää henkeä ja askarrella kalustoa entistä ehompaan kuntoon.

NUMMELA: OSTETTIIN VINTTURI

Maan starttimäärien perusteella viikkain purjelentokeskus viime vuonna oli Nummela. Lohjanharjun kentältä vedettiin yli 4.000 starttia, kaikki leko-



nauksessa käyttäen kentän isännän Helsingin Ilmailuyhdistyksen (Hily) omaa puu-Hinua ja PIK:in Muhinua.

Ensi kesään on Hily varautunut hankkimalla käytetyn vintturin.

Hilyn toiminnanjohtaja Timo Mäkinen ihmetteli, millainen energiasäästö Nummelassa koituisi lekohinausten kieltämisestä. Viime kesänä hinaus koneet polttivat 12.000 litraa ja Mäkinen aprikoi, kuinka paljon polttoainetta vintturi ja sen operoimiseen kuuluva langanvetoausta vastaavan keikkamäärän aikaansaamiseksi kulltaisivat.

Mäkinen uskoo, että Nummelassa pystytään vintturilla suunnilleen yhtä suuriin starttimääriin kuin lekollakin. Yksi suurimmista huolen aiheista "vintturi-Nummelassa" on kuitenkin lentoturvallisuus. Kentällä ei vintturia ole nähtykään vuosiin, ja satojen purjelentäjien kouluttaminen uuteen starttitapaan on erittäin työläs tehtävä. Lisäksi vintturi purjelenon ohella vilkkaaseen moottorilentotoimintaan käytetyssä Nummelassa on vaarallinen myös vierailijoille koska se muodostaa jopa 600 m korkean, lähes näkymättömän lentoesteen kiitoradan yläpuolelle.

Vaikka vintturilla joten kuten pystyttäisiinkin toimimaan, aiheuttaisi lekohinauskielto Hilylle melkoisen taloudellisen suoneniskun koska yhdistys on uhrannut paljon rahaa hinauskalustoonsa. Sama pätee myös Hilyn piirissä laskuvarjotoimin-

taa harrastavaan Suomen Laskuvarjokerhoon, jolla on uusi, kallis ja velaksi hankittu hyppykone.

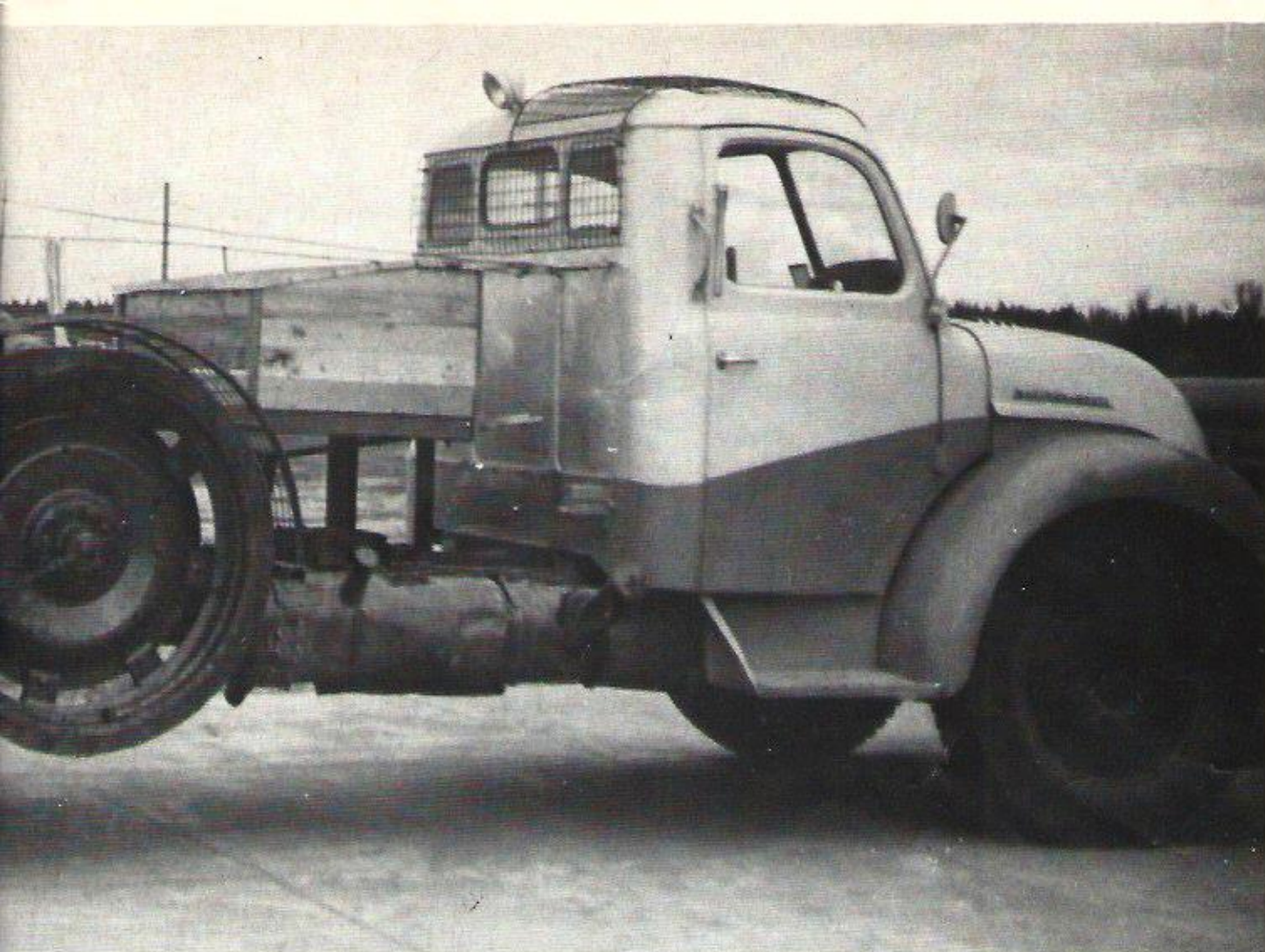
Mäkinen kiinnitti huomiota myös harrasteilmailukiellon vaikutuksiin kaupallisessa ilmailutoiminnassa. Hänen mukaansa on pelättävissä lentoturvallisuuden heikkenemistä, mikäli kaupalliset yhtiöt menettävät harrasteilmailun tarjoaman valmiiksi peruskoulutetun aineksen. Hyvänä esimerkkinä on Nummelan hinaajat, jotka viime vuosina muutamaa harvaa poikkeusta lukuun ottamatta ovat siirtyneet liikenneletäjiksi.

Mäkinenkin yhtyi niihin, joiden mielestä polttoaineen säännöstely jakelu olisi ollut paljon harrasteilmailukieltoa parempi tapa säästää energiaa. Hän näki kriisillä kuitenkin yhden positiivisenkin seurauksikutuksen: ihmiset kiinnostuvat yhä enemmän purjelentoon, jota myös valtiovalta ryhtyy tukemaan nykyistä voimakkaammin.

LENTOKONEKAUPPIAAT: YRITTÄJIÄ KAATUU

— Ensimmäinen reaktio energiasäästöpakatin tultua julki-suuteen asiakaskuntamme taholta oli yksinkertainen: laulu seis, kertoi ekonomi Kari Tuomi Wihuri-Yhtymä Oy Lentohuollon myyntiosastolta.

Jyrkkä reaktio johtui jyrkästä kiellosta, joka Suomen mukaan ensinäkymillä ei antanut juuri minkäänlaisia mahdollisuuksia



jatkoa ajatellen. Sitä mukaa kun kävi ilmeiseksi, että KTM:n sovellutusohjeet saattavat antaa lievennyksiä kategoriseen kieltoon, alkoi tosin varovainen optimismi hiipiä alkupäivien synkkyyden tilalle.

Tuomi arveli, että pahimmin joutuvat kieltopäätöksestä kärsimään nimen omaan kerhot, koska yrittäjillä on sentään mahdollisuus ansiolentojen avulla ainakin yrittää pitää toimintaansa käynnissä. Tämä kerhojen kannalta murheellinen tilanne ei kuitenkaan lentokoneiden myyjän kannalta ole niinkään synkkä, sillä Tuomi arvioi vain noin viidesosan myydyistä koneista nykyisin menevän kerhoille.

Varovaisesta optimismista huolimatta Tuomi oli varma siitä, että kielto tulee aiheuttamaan monen alan pienyrittäjien kuoleman. Näin lähinnä siksi, että suomalainen maaseudulla toimiva ilmailualan pienyritys on tähän asti tukeutunut lähinnä koulutukseen ja vuokraukseen, jonka avulla lupakirjan omistajat voivat pitää taitoaan yllä. Tyypillinen yrittäjä kampailee kuitenkin jo nyt "toimeentulon rajoilla" ja huomattavan osan toiminnasta jäädessä pois, saatetaan tuo raja ylittää monessakin tapauksessa. Paljon kuitenkin Tuomen mukaan riippuu kiellon täsmällisistä määrittelyistä.

Vaikka yrittäjät kestäisivätkin varsinaisen kieltoajan ajan, povasi Tuomi vaikeuksia myös pitkällä tähtäimellä roimasti nousevan kustannustason

vuoksi. Bensan hinta ei suinkaan ole ainoa nousussa oleva kustannustekijä.

Tuomi sanoi, ettei Cessna ainakaan toistaiseksi ollut ilmoittanut eri maissa toimiville maahantuojille tuotannon supistuksista huolimatta siitä, että yhtiö energiakriisiin iskiessä heti uhkasi joutuvansa radikaalisesti supistamaan työvoimaansa. Supistuksista ei myöskään ollut ilmoitettu suurimman osan Lentohuollon myymistä koneista valmistavalta Cessnan ranskalaiselta lisenssivalmistajalta Reims Aviationilta.

Energiakriisillä on lentokonekauppiaan kannalta myös positiiviset puolensa. Autoliikenteen hidastuminen parantaa lentokoneen kilpailuasemaa liikekäytössä, mikä Tuomen mukaan on johtanut nimen omaan liikemaailman taholta tulevien kyselyjen huomattavaan lisääntymiseen nopeusrajoitusten tultua voimaan. Kriisi aiheuttaa näin ollen myyntiponnistusten yhä selvempää siirtämistä nimen omaan liike-elämän suuntaan.

Tappiomieliala oli ensimmäinen kiellon jälkeinen reaktio myös toisen suuren yleisilmailukoneiden maahantuojan, Hankkijan leirissä. Myyntipäällikkö J a r m o K a m m o n e n yhtiö Tuomen käsitykseen siitä, että monet pikkuyrittäjät joutuvat vuokrauksen ja suuren osan koulutustoimintaa tyrehtyessä todella suuriin vaikeuksiin. "Puolen vuoden tauko riittää viemään monet nurin."

Kammonenkin piti kiellon alkuvaiheiden pahimpana vaikeutena sitä, ettei kukaan tiennyt, mitä kiellolla itse asiassa tarkoitetaan. Jo alkuvaiheessa asia kuitenkin sai niin paljon julkisuutta, että monet kurssia harkinneet varmasti luopuivat aikeistaan.

Sekä Hankkijalle että Lentohuollolle energiakriisi tuli kesken lupaavaa kehitystä. Kammonen sanoi hänkin keskittyvänsä tästä lähtien nykyistä enemmän mahdollisiin kaksimoottorikalustoa hankkiviin liikekoneasiakkaisiin. Auton käytön rajoitukset aiheuttavat kysyntää, mutta toisaalta polttoaineen saannin rajoitukset ulkomailla taas vaikeuttavat liikekoneiden käyttöä.

Myöskään Piper ei ollut ilmoittanut tuotannon mahdollisista supistuksista. Viestit tehtaalta ovat olleet pikemminkin optimistisia, mutta uusien koneiden toimitusaikojen lyheneminen viittaa tilausten peruuttamiseen.

Kammonen ei uskonut, että pelkkä polttoaineen hinnan tuntuvaan korotus riittäisi tukahduttamaan suomalaista yleisilmailutoimintaa. Sitä vastoin hän sanoi enemmänkin pelkäävänsä suojalakien yhteydessä ilmeisesti voimaan tulevaa hinnantasausmaksua, jonka suuruus on hallituksen päätettävissä. Mikäli maksu menee maksimiinsa eli 25 prosenttiin koneen hinnasta tai edes lähelle sitä, ei Kammonen uskaltanut elätellä suuriakaan toiveita alansa tulevaisuudesta.

YLEISILMAILUYRITTÄJÄ: KOULUTUSKIN TYREHTYY

Vaikka lentokoulutus harrasteilmailukiellosta huolimatta sallittaisiinkin, tulee meillä ilman muuta paha oppilaskato. Monikaan ei näet pidä mielekkäänä lähteä kurssille, mikäli sen jälkeinen lentotoiminta ei ole mahdollista.

Näin sanoi Utissa toimivan Star-Avian lentotoiminnan johtaja Pertti Halinen, joka kuitenkin piti vuokraustoiminnan ehtymistä yritykselleen vielä koulutustappioitakin pahempana. Star-Avialla on käytössään 9 konetta, joista viisi on omia. Tällä laivastolla lennettiin viime vuonna pitkälti yli 2.000 tuntia vuokrauslentojen osuuden oltua n. 60 %.

Halinen sanoo, ettei kiellon lopullista vaikutusta vielä ollut voitu arvioida, toisaalta siksi, ettei kiellon sisältöä tunnettu ja toisaalta siksi, että vuoden vaihe muutenkin on hiljaista aikaa. Joka tapauksessa koko toiminta tullaan yhtiössä arvioimaan uudelleen, mistä ehkä seurauksena saattaa olla myös kaluston vähennystä, joskin pienkoneen realisointi nykyisenä aikana lieneekin vaikeata.

Taloudellisemmat lentomenetelmät on Halisen mielestä paras lääke yleisilmailutoiminnan polttoaineen säästämiseksi. Vähentelemällä tehoja, laihentelemalla ja muilla vastaavilla tavoilla voidaan päästä 10—25 % säästöön pikkukoneen kulutuksessa.

HARRASTEILMAILU

— MITÄ SE ON?



● Jos oli polttoainekriisi yllätys
● kaikissa läntisissä teollisuusmaissa, putosi se keskelle öljypohjaisten polttoaineiden yltäkylläisyyteen totutettua Suomen kansaa kuin palopommi. Pitkin syksyä ns. yleinen mielipide oli johdateltu uskomaan, ettei meillä ole hätäpäivää, koska selvästi suurin osa öljytämme tulee Neuvostoliitosta. Hinnan nousuja toki oli osattu odottaa, koska myös itänaapuristamme tuotava öljy on sidottu kansainvälisiin hintoihin, mutta varsinaisesta pulasta ei kovinkaan paljoa puhuttu.

Tiistaina 18.12. pommi sitten pudotettiin. Valtioneuvoston juhlahuoneistoon kerääntyneelle julkiselle sanalle kerrottiin hallituksen edellisenä päivänä päättämistä välttämättömistä toimenpiteistä nestemäisten ja kiinteiden polttoaineiden, puuta lukuun ottamatta, sekä sähkön ja kaukolämmön säästämiseksi.

Lista säästötoimenpiteistä sisältää 14 kohtaa ja muodostaa kauppa- ja teollisuusministeri J a n - M a g n u s J a n s s o n i n mukaan säästöohjelman, joka "on lievimpiä, mitä on voimassa missään Länsi-Euroopan maassa".

Säästöpaketin varsinaisen isän, kauppa- ja teollisuusministeriön teollisuusneuvos L e o N e u v o n mukaan listassa on vain muutamia sellaisia kohtia, jotka merkitsevät todellista energian säästöä. Nämä kohdat ovat asuntojen ja työtilojen lämpötilan alentaminen, ilmastoinnin käytön rajoitukset



Valtioneuvoston energiasäästö päätöksessä ilmoitettiin yksikantaan, että harrasteilmailu on kielletty. Vaan siitä se sählinki vasta syntyikin, kun ryhdyttiin selvittämään, mitä tuon kiellon piiriin itse asiassa piti sisällyttämän.

ja määräys polttoaineiden käytöjärjestyksestä kaukolämpökattiloissa. Muut päätöksessä mainitut säästökohteet ovat Neuvon mukaan "tärkeitä yleisen mielipiteen kannalta, sillä tarpeeton energian käyttö on poistettava riippumatta sen suuruudesta".

Energiapaketin julkistamistilaisuuden yhteydessä jaettiin myös valtioneuvoston tiedonanto. Siinä todettiin mm., että pyrkimyksenä on säästämistavoitteen jakaminen mahdollisimman tasapuolisesti siten, ettei minkään kansalaisryhmän tai yhteisön toiminta olennaisesti vaikeutuisi. Lisäksi tiedotteessa todettiin hallituksen kiinnittävän huomiota energiankäytön supistamismahdollisuuksiin myös charterlentojen osalta. Lisäksi uhattiin, että elleivät esitetyt säästötoimet riitä, on vaihtoehtona siirtyminen tiukkaan pakolliseen säännötelyyn, joka samalla merkitsee paljon pitemmälle meneviä rajoituksia niin yksityiselle kulukselle kuin tuotantoelämällekin.

Ministeri Jansson selvensi vielä päätöksen syntytapaa todetessaan, että mukaan on otettu vain niin selväpiirteisiä määräyksiä, että niiden noudattaminen on mahdollista. Lisäksi hän sanoi energiasäästöpakettia tehneen työryhmän pyrkineen työskentelemään yhteistyössä niiden järjestöjen kanssa, joita päätökset koskevat.

Valtioneuvoston päätöksen viimeisessä kohdassa, eräänlaisena hännänhuippuna on mainittu, että auto-, moottoripyörä- ja moottorikelkkakäyttö sekä harrasteilmailu on kielletty. Päätös astui voimaan ennätysmäisen lyhyellä valmisteluajalla eli kaksi päivää sen julkistamisen jälkeen, joka viimeistään oli kansalle selvä viite siitä, että todella viimeiset öljytivat saattavat olla kysymyksessä. Sen voimassaoloaika ulottuu kuluvan vuoden toukokuun loppuun.

Harrasteilmailun kategorinen kieltäminen synnytti melkoista hämmennystä jo energiapaketin julkistamistilaisuudessa. Harrasteilmailuhan ei missään ole määriteltä, joten siihen voidaan laskea kaikki mikä vähänkin viittaa aktiiviseen mielenkiintoon ilmailua kohtaan alkaen lennokkien rakentelusta ja päättyen sukulaisten lennättämiseen kauniina sunnuntai-päivänä. Täältä osin siis ministeri Janssonin kommentti määräysten selväpiirteisyydestä joutui vähintäänkin omituiseen valoon.

Harrasteilmailun määritelmä

tiukattiin julkistamistilaisuudessa paikalla olleelta liikenne- ministeri Pekka Tarjanteelta, joka sanoi määritelmän tekemisen tulevan erikoisen työryhmän huoleksi. Työryhmään oli Tarjanteen mukaan tarkoitus nimittää mukaan edustajia "ainakin liikenneministeriöstä, Ilmailuhallituksesta, Kauppa- ja teollisuusministeriöstä, lisenssivirastosta sekä mahdollisesti joistakin muistakin instansseista". Työryhmän oli määrä aloittaa työnsä välittömästi ja sen piti myös valvoa muita ilmailutoimintaan liittyviä energiansäästötoimia, millä lähinnä kait tarkoitettiin charterlentojen rajoittamista, koska muuta ilmailuun liittyvää ei päätöksessä tai sen perusteissa mainittu.

Henkilökohtaisena käsityksenään ministeri Tarjanne kuitenkin arveli, ettei harrasteilmailun kielto koske lentokoulutusta vaan varsinaista harrasteilmailua. Purjelennon osalta Tarjanne ennakoiki lentokonehinausten ehkä joutuvan kiellon piiriin.

Ministeri Janssonin toinenkaan yleiskommentti, ennakkoyhteistyö viranomaisien ja niiden järjestöjen kesken, joita päätökset koskevat, ei harrasteilmailukiellon osalta osoittanut todellisuutta vastaavaksi. Kielto tuli nimittäin kuin salama kirkaalta taivaalta sekä harrasteilmailun valtakunnalliselle keskusjärjestölle Suomen Ilmailuliitolle että jopa valtiovallan ilmailuasiantuntemusta edustavalle Ilmailuhallitukselle. Kumpaankaan instanssiin ei ennen energiapaketin julkistamista otettu yhteyttä ja molemmissa kuultiin koko asiasta tietyvästi ensimmäisen kerran radion välityksellä.

Energiapaketin julkistamisen jälkeen viranomaisilla oli siis päivä aikaa selvittää sekä itselleen että sekavin tuntein lopullista iskua odottavalle ilmailukansalle, mitä energiansäästömielessä tarkoitetaan sanalla harrasteilmailu. Se on maassa ollut kielletty alkaen 20.12.1973, mutta tätä kirjoitettaessa melko pitkällä vuoden 1974 puolella ei tuota kiperää kysymystä ole vielä kukaan selvittänyt.

Ministeri Tarjanteen lupaa selvitystyöryhmää ei myöskään ainakaan tähän mennessä ole tietyvästi nimetty.

Ilmailuhallitus sitä vastoin kiirehti asialle jo päivää ennen kuin kielto astui voimaan ja teki energiansäästöohjelmaa valvovalle Kauppa- ja teollisuusministeriölle (KTM) oman esityksensä harrasteilmailun mää-

rittelemäksi. Ilmailuviranomaisen paperin mukaan kiellettyjä olisivat laskuvarjohypylennot, purjekoneiden hinauslennot ja paikallisennot yksityislentotoiminnassa lukuun ottamatta koulutusohjelman mukaisia koululentoja, tarkastuslentoja ilmailulupakirjaa tai kelpuutuksia varten, huoltokorjaus- ja katsastustoimintaan liittyviä koelentoja, etsintä- ja pelastuspalvelulentoja ja muita yleishyödyllisiä talouselämää tai julkista hallintoa palvelevia lentoja. Matkalennot yksityislentotoiminnassa olisivat panna lukuun ottamatta liikelentoja, koulutusohjelman mukaisia koululentoja, ilma-alusten huoltokorjaus- ja katsastustoimintaan liittyviä siirtolentoja ja muita yleishyödyllisiä talouselämää tai julkista hallintoa palvelevia lentoja. Kaikkiaan arveltiin näillä lennoilla säästettävän n. 20 % yleisilmailun kuluttamasta polttoaineesta.

Tällainen paperi pantiin kaikesa kiireessä kasaan 19. päivänä joulukuuta ja toimitettiin KTM:lle. Sen koommin siitä ei ole kuultu.

Tätä kirjoitettaessa harrasteilmailu on Suomessa ollut kielletty jo yli kahden viikon ajan. Vieläkään kukaan ei tiedä, mitä se on, josta voidaan ole säädetty ankarampaa rangaistusta, sakolla tai enintään kahden vuoden vankeudella.

Uutta vuotta edeltävänä lauantaina tuntui jo valkenevan. KTM:stä kerrottiin, että sovellutusohjeet oli samana aamuna pidetyssä kokouksessa saatu valmiiksi. Niiden mukaan oli kiellettyjen listalta poistettu sekä purjekoneiden hinaukset että laskuvarjohypylennot. Lisäksi ilmeisesti lentoturvallisuuden nimissä piti sallia myös taidon ylläpitämiseksi tarvittavat lennot.

Uuden määritelmän piti tulla käyttäjien tietoon heti uuden vuoden pyhien jälkeen, mutta jostakin syystä näin ei kuitenkaan tapahtunut. Ilmailun mennessä energiakriisiin synnyttämän tilanteen pahoin myöhästyttämänä painoon ei määritelmästä vielä kukaan ollut tietoa. Teollisuusneuvos Neuvon mukaan sen tekeminen oli tosin jo "loppusuoralla".

Harrasteilmailun kielto merkitsee siis paitsi pahaa iskua koko suomalaiselle yleisilmailutoiminnalle myös omalaatuisia sähköisiä määräyksissä, joiden oli määrä olla "niin selväpiirteisiä, että niiden noudattaminen on mahdollista" kuten

ministeri Jansson sanoi. Miksi siis moinen sanonta ja miksi juuri ilmailu on ainoa asia, jonka harrastaminen kokonaan on energiapaketissa kielletty? Autoilla, moottoripyörillä ja moottorikelkoillaan saa ajella huvikseen kunhan ei kilpaile, ja veneillä saa sekä ajaa että kilpailla huvikseen.

Teollisuusneuvos Neuvo totesi, ettei kysymyksessä suinkaan ole halu sortaa nimen omaan ilmailijoita. Hänen mukaansa polttoaineen kulutusta on pyritty vähentämään sieltä päästä, missä kulutus on vähiten tarpeellista ja tässä on todettu tasapuolisen määrittelyn olevan vaikeata. Valtioneuvoston kieltopäätöksen sanamuotojen on oltava lyhyitä, minkä vuoksi harrasteilmailuna on otettu siihen mukaan estämään tarpeetonta lentotoimintaa. Neuvo totesi, että tuo epäselvä sanonta on tullut ilmailupuolelta eli liikenneministeriöstä eikä KTM:stä ja ilmailupuoli eli liikenneministeriö on hänen mukaansa se instanssi,

joka tuon sanonnan saa myös selvittää. KTM on valtioneuvoston päätöksen mukaan kuitenkin koko säästöohjelmaa valvova viranomais, joten lopullinen ratkaisu tulee sieltä.

Koko Suomen talouselämää järjestyttävässä energiakriisissä saattaa pieni maininta harrasteilmailun kieltämisestä ja sen synnyttämä omalaatuinen tilanne vaikuttaa hyttysten suuinnalta. Se on kuitenkin osoitus siitä, kuinka suuristakin asioista päättävien pitäisi varata päätöksenteolle sen verran aikaa, että päätöksistä ja niiden seurauksista ehditään hankkia edes pikaisia selvityksiä. Tässä tapauksessa selvitystä ei olisi joutunut hakemaan kauempaa kuin Siltasaa- ren kadulta, valtion omalta keskusvirastolta Ilmailuhallitukselta, joka varmasti muutaman tunnin toimitusajalla olisi keksinyt joka suhteessa harrasteilmailukiellon mielekkäämmän tavan säästää energiaa myöskin yleisilmailutoiminnassa.

Autoilijalle ja veneilijälle P.M.I. PURJE JA MOOTTORI

PM on asiantuntija.
Joka numero täynnä
tietoa, joka säästää
Sinulta rahaa.