

Sanna Seiko Salo — Terhi Rautio

LENNON- JOHTAJA

Ilmatilan näkymätön vartija



Helsingissä Kustannusosakeyhtiö Otava

Tekstin- ja tiedonlouhinta kielletty.
Text and data mining prohibited.

Kirjan toteutumista ovat tukeneet Otavan Kirjasäätiö
ja Suomen Työsuojelurahasto.

Kuvaliitteen kuvat: Terhi Raution kotialbumi ellei toisin mainita.

© Sanna Seiko Salo, Terhi Rautio ja Kustannusosakeyhtiö Otava 2026

Kustannusosakeyhtiö Otava
Uudenmaankatu 10, 00120 Helsinki
tuoteturvallisuus@otava.fi

Tekstin- ja tiedonlouhinta kielletty.

ISBN 978-951-1-53820-2

OTAVA
KIRJAPAINO
Keuruu 2026



*”Ollessani Helsingin lentoasemalla töissä, käyn joskus tauolla
lähtöaulassa. Juon kahvia ja katselen reissuun lähteviä ihmisiä.
Siinä hetkessä on jotain ainutlaatuista – odotusta, iloa ja jännitystä.*

*Olen melko empaattinen ja ystävällinen tyyppi, ja minulla on
tapana laittaa muut edelle. Haluan, että kaikilla on kaikki hyvin,
ja teen asiat huolellisesti ja oikein. Perfektionismi kuuluu tähän
työhönkin – lennonjohtajan pitää olla vaativa, selkeä ja virheetön.”*

*Kun kaikki tuntuu olevan sinua vastaan,
muista, että lentokonekin nousee vastatuuleen.*

(vapaa suomennos Henry Fordin nimiin laitetusta ajatuksesta)

Sisällys

Prologi	11
Lennonjohtaja	12
Ilmailu verissä	14
Ensimmäinen ääni	18
Tarkkuuslentokilpailut	20
Lennonjohtajakurssilla	25
Suomi vs. Bosnia	35
Jantelagen	39
Lennonjohtajan anatomia	43
Riittää, että olet (lähes) täydellinen	49
Tutkanäkymä – se maisema, jossa minä työni teen	54
Lentopinta	59
12 koneen kerroskaku	62
Työ, jota seurataan tarkasti	66
Hotellilta taksilla viskille	72
Romanssin alku	78
Koelentäjä aviomiehenä	84
Lennonjohto koelentäjän näkökulmasta	88
Ennen työvuoroa	91
Lennonjohtajan lapsiperhe	95
Työvuoron kulku	100
14 ruutua hallussa superin työpisteellä	109
Kertauskoulutus, joka muuttui todeksi	122
Kaalialue Kaliningradiin	126
Maaailman kriisit taivaalla	129
Miehittämätön sotilaskone sektorilla	133
Työvuoroissa näkyy Ukrainan sotastrategia	137
Kun ilmatila suljettiin	140
Lennonjohtaja matkustajana	144
Maastricht – Euroopan suurin aluelennonjohto	147
Ilma-alusten säännöt	157
Kesätaivaan rallikansa	162

Lento myöhässä?	169
Ajattelun musta laatikko	175
Radioliikenne, etiketti ja datalinkki	178
Mitä tapahtuu, kun työstä katoaa ihminen?	181
Ilmailuperhe	184
Toimintakyky ja empaattisuus	191
Kun kaikilla on oma tunnuksensa	194
Kolmiulotteinen jono	196
Lentäjä vastaa koneesta, lennonjohtaja liikenteestä	200
Näkymätön virta	202
Työsuojeluvaramuutettu	206
Tappava väsymys	211
Ihminen ja teknologia kohtaavat	218
Vaihdevuodet ja ilmailu	220
Kukaan ei ole täydellinen	232
Muu maailma jää ulkopuolelle	235
Kaksi oikein, kaksi nurin, vai koko ajan oikein	237
Kenttä ei nuku koskaan	239
Kotialbumi ja Terhin 7 G:tä	246
Pakkolasku pitsalle	250
VIP-käynnit	253
Lennonjohto Yhdysvalloissa	255
Lennonjohtajien yhdistys	258
Suomen 99es	261
Johtava sukupuoli	263
Savolaisesta hevostytöstä lentoliikenteen vastuunkantajaksi	266
Lennonjohtajakin on vain ihminen	269
Kirjailijan jälkisanat	277
Terhin loppusanat	281
Ilmailun sanasto	285
Terhin aikajana	295

Prologi

Heinäkuun 1. päivänä vuonna 2002 Etelä-Saksan Überlingenin kylä nousi uutisiin tavalla, jota kukaan ei olisi toivonut. Venäläinen matkustajakone, Bashkirian Airlinesin Tupolev Tu-154M, oli matkalla Moskovasta Barcelonaan kyydissään 60 matkustajaa ja yhdeksän miehistön jäsentä. Heistä 46 oli koululaisia Ufan kaupungista, matkalla UNESCO:n järjestämälle retkelle.

Samaan aikaan DHL:n rahtikone, Boeing 757, lensi kohti Brysseliä. Molemmat koneet lähestyivät samaa ilmatilaa, jota valvoi Zürichin lennonjohto. Yöllä siellä oli töissä vain yksi lennonjohtaja, Peter Nielsen. Hän valvoi yksin kahta työpistettä, vaikka määräysten mukaan niin ei olisi saanut tehdä. Käytäntö oli silti vakiintunut ja johdon hyväksymä.

Tutkajärjestelmän pääyksikkö ja puhelinyhteydet olivat huollossa. Nielsenin piti tyytyä varajärjestelmään, eikä muihin yksiköihin saatu yhteyttä. Myös varoitusjärjestelmät, jotka hälyttävät vaaratilanteen uhatessa, olivat poissa käytöstä.

Molemmat koneet lensivät samalla korkeudella ja ne olivat kohtaamassa Überlingenin yllä. Koneiden omat törmäyksenestojärjestelmät antoivat käskyt – yksi koneista ohjattiin laskeutumaan alemmalle lentopinnalle, toinen nousemaan ylemmäs. Nielsen antoi kuitenkin toisenlaisen ohjeen: hän käski toisenkin laskeutua.

Koneiden kapteenit näkivät toisensa viime hetkellä, mutta sekunnit olivat loppuneet. Kaksi valtavaa konetta iskeytyi toisiinsa yön pimeydessä. Kaikki 71 ihmistä menehtyivät, suurin osa heistä lapsia.

Lennonjohtaja

Lentokoneiden välissä on oltava korkeussuunnassa vähintään tuhat jalkaa, eli noin kolmesataa metriä. Tämä sääntö on lennonjohtajille pyhä.

Sivuttaissuunnassa, kun koneet lentävät samalla korkeudella, väliä pitää olla vähintään viisi merimailia – vähän reilu yhdeksän kilometriä. Se kuulostaa pitkältä, mutta koneiden nopeuksilla tuo väli hupenee alle minuutissa. Siksi rajoista pidetään tiukasti kiinni.

Siviilikoneet lentävät enimmillään noin tuhat kilometriä tunnissa. Isojen Airbusien ja Boeingien matkanopeus on yli 500 solmua – noin 15 kilometriä minuutissa. Tuossa vauhdissa sekunnit ratkaisevat. Yksi väärä ohje, yksi väärinymmärrys, ja seuraukset voivat olla peruuttamattomat.

Überlingenin tapauksessa automaattisen järjestelmän ohje olisi pelastanut molemmat koneet. Mutta lentäjät noudattivat lennonjohtajan määräyksiä.

Optinen varoitusjärjestelmä, joka olisi hälyttänyt törmäyksestä kaksi minuuttia etukäteen, oli pois päältä huollon vuoksi – eikä Nielsen tiennyt siitä. Vain 32 sekuntia ennen törmäystä toinen järjestelmä antoi äänivaroituksen, mutta Nielsen oli toisella työpisteellä, eikä kukaan kuullut sitä. Eikä siinä vaiheessa olisi ollut enää mitään tehtävissä.

Saksan ilmailuonnettomuuksien tutkintaviranomainen totesi myöhemmin, että syynä onnettomuuteen olivat Sveitsin lennonvarmistuksen puutteet sekä epäselvyydet lentokoneisiin asennetun itsenäisen TCAS-turvajärjestelmän käyttöohjeissa.

Reilu vuosi myöhemmin, helmikuussa 2004, tragedia sai vielä synkemmän käänteän. Venäläinen arkkitehti Vitaly Kaloyev, joka menetti Überlingenin turmassa vaimonsa Svetlanan sekä kaksi lastaan, kymmenvuotiaan Konstantinin ja nelivuotiaan Dianan, meni lennonjohtaja Peter Nielsenin kotiovelle ja surmasi hänet.

Suomessa lennonjohtotaaajuudet hiljenivät minuutiksi maaliskuussa 2004 murhatun kollegan muistoksi. Se hetki kosketti jokaista. Me järkytyimme syvästi, ja samalla havahduimme siihen, miten vähän alalla oli silloin puhuttu kriisinhallinnasta ja henkisestä kuormituksesta. Saksassa tapahtuneen Überlingenin onnettomuuden jälkeen nämä kysymykset nousivat kansainvälisesti esiin aivan uudella tavalla.

Meillä Suomessa oli jo 1990-luvulla aloitettu posttraumaattinen tukihenkilöjärjestelmä, mutta Überlingenin jälkeen saksalainen psykiatri kehitti CISM-tukihenkilötoimintaa edelleen ja tuli myös Suomeen kouluttamaan sitä. Olin mukana ryhmässä, joka sai tukihenkilökoulutuksen ensimmäisenä Suomessa.

Olen Terhi Rautio, vuonna 1971 syntynyt tamperelainen karjalaisilla juurilla, perheenäiti ja vaimo. Olen myös lentopelastusjohtaja, työsuojelun 1. varavaltuutettu, aluelennonjohdon superi ja ennen kaikkea, lennonjohtaja.

Työskentelen Helsinki-Vantaan lentoasemalla Suomen Lennonjohtokeskuksessa, aluelennonjohdossa.

Ilmailu verissä

Rakastan kaikkea, mikä liittyy ilmailuun, varmaankin lennonjohtaja-isäni Riston myötävaikutuksesta. Muistan pienenä vieneeni hänelle eväsleipiä lennonjohtotorniin. Isäni kuoli syöpään 64-vuotiaana.

Äitini Marjatta ja isä ovat kotoisin Pohjois-Karjalasta, Outokummusta. Isäni työskenteli uransa alussa Tampereella, jossa minäkin olen syntynyt. Hänen työpisteensä sijaitsivat Härmälän lentoaseman tornissa sekä Aitovuorella, jossa hän työskenteli aluelennonjohtajana. Se oli sama paikka, jossa itsekin olin myöhemmin töissä. Tuohon aikaan Pirkkalassa ei vielä ollut lentoasamaa, vaan Tampereen lentoasema oli Härmälässä.

Vanhempani halusivat kuitenkin palata Itä-Suomeen ja muuttivat Joensuuhun vuonna 1973. Minä olin silloin kaksivuotias. Isä toimi Joensuussakin lennonjohtajana, mutta se oli pieni ja hiljainen kenttä, ja hän kaipasi lisää haasteita. Niinpä hän päätti hakea Kuopioon töihin – ja sai sieltä lennonjohtajan pestin ja myöhemmin lennonjohdon päällikön tehtävän.

Olin seitsemänvuotias, kun muutimme Kuopioon. Asuimme Kuopion lentoaseman henkilökunnan asunnoissa paritalossa, eli käytännössä melkein kentällä. Kodistamme avautui järvinäköala, ja koko kenttäalue oli lapselle tosi kiehtova ympäristö. Koneita lähti ja tuli, kunnossapidon autot liikkuiivat kentällä, ja kouluunkin mentiin niin, että odotettiin koulubussia lentoaseman matkustajaterminaalissa. Terminaalin edessä oli suuri parkkipaikka, joka bussin piti kiertää. Me katsoimme terminaalin ikkunasta, kun bussi saapui mutkasta.

Talvellakaan ei tarvinnut seistä pakkasessa, vaan odotimme sisällä matkustajien seassa. Kun bussi näkyi, juoksimme pihalle. Joka aamu pääsi lähdön tunnelmaan.

Se oli kiehtova paikka kasvaa. Ala-asteikäisenä en kuitenkaan ajattellut, että ilmailusta tulisi ammattini. Ei minulle muutenkaan ollut varhain selvää, mitä minusta tulisi. Eläimet olivat pitkään tärkeämpiä, ja yläasteella haaveilinkin eläinlääkärin ammatista. Mutta valitettavasti minulle puhkesi allergioita. Kouluterveydenhoitaja sanoi suoraan, ettei eläinlääkärin työ sovi, koska olin allerginen kissoille ja heinälle. Sen jälkeen mietin luokanopettajan ammattia.

Kirjoitin ylioppilaaksi ja pääsin isäni avulla kesätöihin Kuopion lentokentälle lennonneuvontaan.

Lennonneuvonnassa tehtiin avustavia töitä lennonjohdolle, muun muassa vastattiin ilmailusähkeiden viestiliikenteestä, päivittäisten ilmailutietojen keräämisestä ja välittämisestä ilmailijoille ja lennonjohdolle ja muille toimijoille lentoasemalla. Siihen aikaan lentäjät tulivat lennonneuvontaan käsin täytetyn lentosuunnitelma-kaavakkeen kanssa, johon he olivat merkinneet vaadittavat tiedot lennosta: esimerkiksi Finnairin tietty kone, joka halusi lentää Kuopiosta Helsinkiin tiettyä reittiä ja korkeutta. Lomakkeelta suunnitelma syötettiin sitten AFTN-viestijärjestelmään, jolla ne välitettiin lennonjohtoihin Suomessa ja ulkomailla. Sen kautta tieto lennosta lähti niille tahoille, joille se kuului. Se oli juuri lukion päättäneelle opiskelijalle todella mielenkiintoinen kesätyöpaikka. Silloin iski kipinä. Kaikki oli niin älyttömän jännittävää ja erilaista – ihan oma maailmansa.

Samassa rakennuksessa, seuraavassa kerroksessa, oli Ilmatieteen laitos. Sieltä saimme ajankohtaista tietoa säästä. Keräsimme tietoomme myös mahdolliset rajoitukset, laiteviat tai muut olennaiset asiat. Niistä koottiin paperinen tietopaketti, joka annettiin lentäjälle mukaan. Sen paperinipun lentäjät hakivat meiltä, lukivat ennen lentoa ja valmistautuivat sen mukaisesti. Nykyään samat tiedot tulevat suoraan tableteille ohjaamoon.

Lennonneuvonnassa kuunneltiin myös lennonjohdon radiojaksoa, ja oli kiinnostava seurata, mitä he juttelivat. Välillä tuli sotilaskoneita, ja niiden toiminta oli erityisen jännää.

Vaikka innostuin ilmailusta, olen aina ollut jalat maassa -tyyppi. Opettajan työ olisi järkevä, tolkun ihmisen valinta. Olin ehkä ajatellut, että lentolupakirja olisi joskus kiva, mutta en oikein uskonut itseeni – eikä minulla ollut sellaiseen varaa. Vuosi oli 1990, lama riepoi Suomea ja korot olivat pilvissä. Olin jo ajatuksissani menossa opiskelemaan luokanopettajaksi.

Sitten yhtenä kesäiltana olin iltavuorossa lennonneuvonnassa. Siellä oli totuttu siihen, että ovet kävivät koko ajan, kun lentäjiä tuli ja meni. Mutta yhtäkkiä ovesta astui sisään Päivi, silloin Timonen, nykyisin Kaija, joka oli juuri valmistunut lennonjohtajakurssilta. Hän oli päässyt Kuopioon lennonjohtajaksi ja tuli esittäytymään.

Emme olleet koskaan aiemmin tavanneet, mutta siinä me sitten istuimme ja juttelimme pari tuntia, töitteni lomassa. Välillä hoidin hommia, välillä jatkettiin keskustelua. Päivi tunsu muitakin lennonjohtajia ja työkavereitani, joten juttu luisti luontevasti. Hän rohkaisi minua, että mene nyt ihmeessä suorittamaan se lentolupakirja – kyllä sä sen hoidat. Ja sitten haet lennonjohtajaksi.

Siihen aikaan lennonjohtajakursseille ei ollut hakua joka vuosi, vaan niitä järjestettiin vain tarpeen mukaan. Kuulostaa näin jälkikäteen aika järkevältä – nykyäänhän koulutetaan joka vuosi, oli töitä tai ei. Silloin katsottiin ensin, kuinka paljon ympäri Suomea oli lennonjohtajia jäämässä eläkkeelle, ja sen mukaan päätettiin, milloin uusi kurssi avataan. Kurssille oli tuohon aikaan 20 vuoden alaikäraja, ja minä olin vasta täyttänyt 19.

Päivi sai valettua minuun uskoa. Voisin suorittaa lentolupakirjan ensin alta pois, niin se olisi sitten valmiina kurssin alkaessa. Jo seuraavana päivänä marssin pankkiin. Olin juuri päässyt lukiosta, opiskelija ilman vakitöitä, ja sanoin, että tarvitsisin 25 000 markkaa. Se oli siihen aikaan lentolupakirjan hinta. Äiti ja isä takasivat lainan – ilman heitä en olisi sitä saanutkaan. Korko oli huimat kaksi-

kymmentä prosenttia. Mutta siinä vaiheessa olin jo päätökseni tehnyt ja kun niin käy, silloin mennään.

Jo seuraavalla viikolla aloitin lentolupakirjakoulutuksen. Kaikki tapahtui hurjan nopeasti. Kyllä minua jännittikin – enhän ollut koskaan lentänyt itse. Mietin, että mitä olen oikein mennyt tekemään, uskallanko edes nousta koneeseen. Koulutuskoneet olivat vanhoja Cessnoja, vuosimallia 1968–1969, vaikka elettiin jo 90-lukua. Mutta ei se lopulta ollutkaan niin pelottavaa kuin olin kuvitellut.

Ensimmäinen nousu tuntui mahanpohjassa asti jännityksenä ja samalla vahvistui kova halu oppia lentämään. Se tunne, kun sai itse ohjata koneen ilmaan ja katsella kotiseutuja yläilmoista, oli sykkähdyttävä. Lento-ölkö ja lasku ovat aina ne vaikeimmat, niihin keskittyä eniten.

Siitä tämä kaikki alkoi.

Ensimmäinen ääni

Päivi seurusteli tuohon aikaan Ilmavoimien lentäjän kanssa, joka oli samalla innokas harrastelentäjä ja oli kilpaillut jopa ulkomailla Ilmavoimien kalustolla. Poikaystävä houkutteli Päivin mukaan Tarkkuuslennon SM-kilpailuihin. Lajissa oli ammattilaisille oma sarjansa ja harrastelijoille omansa, niin sanottu poutahaukkojen sarja – niille, joilla oli lupa lentää vain hyvällä säällä ja joiden täytyy pysyä poissa pilvistä ja nähdä koko ajan, mihin ovat menossa. Päivi innostui, ja sai pian houkuteltua minutkin mukaan.

Olin saanut lentolupakirjan helmikuussa 1991, ja seuraavana kesänä olimme jo kilpailuissa. Yhdelle kilpailumatkalle lensimme Ilmavoimien Vinkalla. Taustalla oli ihan käytännön syy: olimme opiskelijoita ja lentäminen oli kallista. Jokainen lentotunti maksoi. Lentäjäkaveri, joka oli Ilmavoimien edustajana menossa samoihin kisoihin, tarjoutui ottamaan meidät kyytiin. Vuokrasimme oman kisakoneen vasta perillä.

Noihin kilpailuihin liittyy minulle erityisen tärkeä muisto. Isäni oli silloin vielä lennonjohtajana, ennen kuin hän sairastui ja joutui myöhemmin sairauseläkkeelle. Tuona varhaisena kesäaamuna, lähtiessämme Kuopiosta kisamatkalle, asema oli tyhjä, aurinko nousi, ilma oli tyyni ja hiljainen. Rullasimme Ilmavoimien hallinnoimalta puolelta kiitotielle, ja isäni oli yövuorossa tornissa.

Isä antoi meille selvityksen valvottuun ilmatilaan ja sitten lähtöluvan. Kun nousimme ja poistuimme valvotusta ilmatilasta Kuopion lähialueelta, siitä piti ilmoittaa lennonjohdolle. Yleensä lennonjohto vastaa lyhyesti, mutta isä toivotti meille: ”Oikein hyvää

matkaa ja kisamatkaa tytöille.” Se tuntui aivan erityiseltä – että juuri hän sai sanoa sen meille.

Siihen aikaan Suomessa ei naisen ääntä kuulunut Puolustusvoimien lentokoneen ohjaamosta. Naiset hyväksyttiin varusmiespalvelukseen Suomessa vasta viisi vuotta myöhemmin. Lentäjä antoi luvan, ja sain puhua isäni kanssa radiojaksolla. Kaikki meni täysin sääntöjen mukaan, mutta se tuntui silti ainutlaatuiselta. Saimme myös lentää konetta pienen matkaa, mikä oli tietysti valtava elämys.

Jälkeenpäin lentäjäkaveri kertoi, että hän oli saanut esihenkilöltään kritiikkiä tästä, koska joku radioamatööri oli kuunnellut lauantaiaamuista taajuutta ja kuullut ”naisen äänen Ilmavoimien koneessa”. Se oli siihen aikaan niin poikkeuksellista, että siitä jaksettiin huomauttaa. Hän oli harmissaan, koska ei ollut osannut odottaa sellaista. Maailma oli monella tavalla vielä erilainen silloin.

En tiedä, olinko ensimmäinen nainen, joka puhui Ilmavoimien koneessa radiojaksolla, mutta sillä hetkellä se tuntui siltä. Ajatus on suuri vieläkin.

Tarkkuuslentokilpailut

Meillä oli Päivin kanssa alusta asti ajatus kisatiimistä. Otimme molempien sukunimistä ensimmäiset kirjaimet, ja niin syntyi Team TiPu – minä olin siihen aikaan vielä Puumalainen. Ilmailu alana ja tarkkuuslento lajina oli miehinen, ja oli aistittavissa hienoista epäilyä siitä, miten nuo tyttöset täällä pärjäävät. Sen huomasi katseista ja kommenteista. TiPu-nimi oli meille tapa tuoda mukaan naisellisuutta ja pientä sarkasmia: täältä tulevat tiput osaavat lentää. Olimme selvästi naisjoukkue, ja halusimme olla sitä yhdessä – olimmehan harjoitelleetkin yhdessä, tämä oli yhteinen juttu.

Päivi oli aiemmalta ammatiltaan ompelija, ja hänen osaamisensa mahdollisti idean: teimme tiimille yhtenäiset lentohaalarit, minulle vihreät ja hänelle violetit. Teimme omannäköiset, naisellisemmat versiot: selkeämmät leikkaukset, vyötäröä korostava malli ja lisäsimme tietysti myös olkatoppaukset, jotka olivat siihen aikaan muodissa.

Kesällä 1991 Tarkkuuslennon SM-kilpailut järjestettiin Vesivehmaalla, Lahden lähellä olevalla pienkentällä. Vesivehmaa on vanha, perinteikäs harrasteilmelukenttä – sellainen ”korpikenttä”, jossa ei ole lennonjohtoa, vaan lentäjät hoitavat keskenään radiolla ilmoitukset ja pitävät kaikki kentän läheisyydessä olevat tietoisina aikeistaan. Siellä oli koko ajan oltava hereillä, silmät ja korvat auki.

Lentolupakirja oli vielä uusi, ja ajatus tuntui kiehtovalta: tässä lajissa harjoiteltiin juuri sitä, mikä lentämisessä on kriittisintä – nousuja ja ennen kaikkea laskuja.

Tarkkuuslentäminen on lentämisen laji, jossa ei mitata nopeutta tai näytävyyttä, vaan täsmällisyyttä. Kilpailussa lennetään ennalta

määrätty reitti mahdollisimman tarkasti kartan ja ajan mukaan, tunnistetaan maastosta ennalta sovittuja kohteita ja tehdään lopuksi laskeutumisia, joissa ratkaisee se, kuinka tarkasti kone saadaan alas täsmälleen oikeaan kohtaan.

Tarkkuuslennossa opetellaan hallittuja ”valmisteltuja pakko-laskuja”: laskukierroksessa vedetään moottori tyhjäkäynnille ja tuodaan kone alas niin, ettei tehoja enää lisätä, ikään kuin moottori olisi oikeasti pettänyt. Se tuntui turvallisuustaitona järkevältä ja rehelliseltä: jos joskus joutuisi laskeutumaan pellolle tai maantielle, olisi parempi, ettei ensimmäinen kerta olisi tositilanne.

Kevään aikana harjoittelimme Kuopionseudulla Päivin poikaystävän opastuksella. Teimme suunnistusreittejä: suunniteltiin etukäteen reitti ja nopeus, laskettiin ajat, ja yritettiin pysyä sekä reittiviivalla että sekunnilleen aikataulussa. Lisäksi treenasimme laskuja – erilaisia kierroksia ja erilaisia tilanteita. Se oli yhtä aikaa leikkiä ja kurinalaista tekemistä: paperikartta, kello, laskut, kone ja taivas.

Torstai-iltana lensimme Kuopiosta Vesivehmaalle kaksin pienellä Cessna 150:llä, ”mopo-Cessnalla”, jolla minäkin olin lentänyt lupakirjani. Se oli meille tutuin ja rakkain kone – Oscar Hotel Charlie Charlie Uniform – ja sillä oli lennetty paljon. Vesivehmaalla oli aktiivinen yleisilmailun ympäristö, purjelentoa ja laskuvarjohyppytoimintaa, lentokerhon tilat ja majoitus, sellainen hostellitasonen huone, jossa yövyimme ennen kisapäiviä. Jo se, että olimme siellä, tuntui isolta: olimme opiskelijoita, nuoria, ja yhtäkkiä mukana Suomen mestaruuskisoissa.

Kilpailu jakautui kolmeen osaan. Ensin tehtiin lentosuunnitelma, ja se myös arvosteltiin. Istuttiin luokkatilassa, saatiin kilpailureitti ja vallitseva tuuli, ja laskettiin jokainen väli: etäisyydet, lentosuunnat, tuulikorjaukset, lentoajat minuuttien ja sekuntien tarkkuudella – milloin pitäisi olla kunkin käännepisteen kohdalla. Käytössä oli muovinen ilmailulaskin, ”kakkara”, jolla pystyi manuaalisesti laskemaan tuulen vaikutuksen lentonopeuteen ja ohjaussuuntaan. Toki kokemuksen myötä tuli tuntuma siihen, kauanko mikäkin matka

suunnilleen kestää, mutta kakkaralla se tarkistettiin. Sekä lennonjohtajat että lentäjät käyttivät sitä – se oli arkipäiväinen työkalu ennen kuin kaikki siirtyi digitaaliseksi. Nykyisin lentoaikoja pystytään arvioimaan hyvin tarkasti jo etukäteen. Digitaaliset järjestelmät huomioivat tuulet, reitit ja koneen suorituskyvyn, ja kapteeni näkee jo ennen lähtöä melkein minuutilleen, miten lento tulee etenemään.

Kun lentosuunnitelma oli luovutettu, oli vielä hetki aikaa piirtää reitti omaan karttaan ja valmistella se niin, että lennolla pystyi seuraamaan kaikkea nopeasti.

Toisena osana tuli itse lento: kilpailujärjestäjän suunnittelema reitti piti lentää mahdollisimman tarkasti – sekä reittiviivaa pitkin että aikataulussa. Se ei ollut vain ”lennetään tuonne päin”, vaan jatkuvaa hienosäätöä: missä olen, mitä kello näyttää, pitääkö passata nopeutta, miten tuuli vie, olenko reittiviivalla. Ja siihen päälle tuli vielä havaintotehtäviä.

Saimme nipun valokuvia, jotka teipattiin koneen hytin seinille ja reitin varrelta piti tunnistaa maastosta valokuviissa näkyviä paikkoja ja paikantaa ne kartalle. Lisäksi maastoon oli tehty lakanoista isoja kirjaimia, jotka piti myös bongata ja merkitä. Kahdeksan kuvaa, kahdeksan lakanaa – ja kaiken keskellä piti samalla huolehtia liikenteestä, koska kenttä oli valvoton: radiolla ilmoitettiin omat aikeet ja katsottiin ulos, missä muut koneet menevät.

Ensimmäinen kisapäivä jännitti. Olin vasta aloittanut, ympärillä oli kokeneempia, ja vaikka olimme harrastelijasarjassa, tuntui silti siltä, että nyt mitataan, osaanko minä oikeasti. Muistan kuitenkin myös sen hetken, kun löysin lähtölinjan, ylitin sen oikeaan aikaan ja sain nokan kohti ensimmäistä käännepistettä. Silloin tuli fiilis, että perkules, kyllä tämä on hallussa.

Sitten alkoi se jatkuva skannaus, joka on samalla myös lennonjohtajan ydin: koko ajan mielessä monta asiaa yhtä aikaa, priorisointi, tarkkaavaisuus. Reitti, aika, tuuli, muut koneet, valokuvat, lakanat, kartta, kello ja tärkeimpänä tietysti koneen lentäminen. Kaikki yhtä aikaa. Se vaati kaiken keskittymisen, mutta tunnelma oli

silti hyvä. Oli aurinkoinen Suomen kesä ja nuoruuden into ja ennen kaikkea lentämisen ydin: se vapauden tunne, kun olet irti maasta ja näet maailman lintuperspektiivistä.

Illalla käytiin muiden kanssa läpi, miten kenelläkin oli mennyt: löysikö joku kuvia, näkyikö lakanoita, missä kohtaa oli vaikeinta. Se oli sellaista yhteistä purkua, jota ilman kilpailu olisi ollut vain suoritus. Väsytti, mutta hyvällä tavalla.

Seuraavana päivänä oli maaliinlaskukilpailu. Siinä tehtiin neljä eri-laista laskua, ja kiitotiellä oli maalattu valkoinen nollaviiva, johon laskutelineiden piti osua mahdollisimman tarkasti. Kaksi ensimmäistä olivat ”pakkolaskuja”: moottori tyhjäkäynnille laskukierroksen myötä-tuuliosalla, ja siitä laskuun ilman tehon lisäämistä – ensin laskusiivek-keillä, sitten ilman siivekkeitä. Sen jälkeen tehtiin tavallinen moot-torilasku, ja lopuksi moottorilasku esteen yli: kiitotielle oli tuotu ennen nollaviivaa lippusiima, jonka yli piti tulla, ja silti osua maaliin. Este pakotti laskeutumaan tarkasti ja jyrkemmin maaliin. Arvoste-lussa vajaa lasku oli pahempi kuin pitkä, koska tositilanteessa este voisi olla pellon reunan metsä tai oja, eikä ole hyvä jäädä ”lyhyeksi”.

Kun suoritus oli ohi, minulla ei ollut mitään käsitystä, miten olimme pärjänneet. Palkintojenjakohetki on jäänyt mieleen kirk-kaana: voitin sen harrastelijasarjan! Päivi sai pronssia. Team TiPu oli palkintokorokkeella – pienet puitteet, vähän yli neljäkymmentä kil-pailijaa, mutta meille se oli iso juttu. Paluumatkalla Kuopioon tun-nelma oli hilpeä ja ylpeä, ja kentällä meitä odotti lentokerhon väkeä. Meille sanottiin, että menkääpä käymään lentoravintolassa. Kun astuimme sisään, vanhempani olivat siellä ensimmäisten joukossa onnittelemassa Suomen mestaria. Reissun kruunasi tietysti juhlat Kuopion yössä.

Myöhemmin laji hiipui Suomessa. Tarkkuuslento oli aikanaan osa Ilmavoimien Ritarimaljaa, mutta harrastajamäärät vähenivät, järjestäjäkerhot harvenivat, Ilmavoimat vetäytyi kilpailuista ja Vin-koista loppuivat lentotunnit. Tilalle tuli uudenlaisia kilpailumuo-toja, kuten ANR (*Air Navigation Race*) -kisat. Minulle tuo SM-reissu

jäi silti tärkeäksi ja vielä vuosien jälkeenkin se on yksi niistä hetkistä, joka on säilynyt mielessäni aurinkoisena ja lämpimänä. Se myös vahvasti päätökseni hakea lennonjohtajakoulutukseen.

Lasten saamisen jälkeen en ole enää lentänyt. Ei siksi, että äitinä olisin arastellut, vaan siksi, että lupakirja vaatii ylläpitoa. Pitää lentää aktiivisesti ja kerätä riittävästi tunteja vuodessa. Lentolupakirja pitää uusia vuosittain. Se on vähän kuin insisiajo. Siihen kuuluu teoriakokeet ja lääkärintarkastus – koko paketti. Se on sekä kallista että vie paljon aikaa.

Jos tauko venyy liian pitkäksi, pitää suorittaa isompi kertaus. Minun kohdallani – kun olen ollut maassa jo kolmekymmentä vuotta – pitäisi käytännössä käydä koko kurssi uudelleen. En silti sano, ettenkö palaisi taivaalle, jos saisin aikaa ja rahaa. Se olisi edelleen kiehtovaa.

Meistä tuli Päivin kanssa hyviä ystäviä ja harrastimme lentämistä ja suunnittelimme yhteisiä lentomatkoja. Koska olimme pärjänneet kisoissa, päätimme Päivin kanssa kokeilla, voisimmeko ehkä saada sponsorin. Lentäminen oli opiskelijoille tosi kallista, ja ajattelimme, että jos joku auttaisi edes pienellä summalla, se helpottaisi lentotuntien rahoittamista. Otimme sitä varten mainoskuvia lentokentällä, ja ne ovat nykyään aivan hulvattomia ja ihania katsoa – nuorta intoa ja vähän huvittavaa poseeraamista.

Lähdimme Helsinkiin tapaamaan muutamia yrityksiä. Kerroimme innostuneina ilmailuharrastuksestamme ja toiveesta saada tukea. Yritimme kaikkemme, mutta yksikään yritys ei lähtenyt mukaan. Yksi lentoyhtiö sanoi jopa, että he eivät voi tukea näin riskialtista lajia. Se tuntui erikoiselta, koska kyseessä oli lentoyhtiö, ja tarkkuuslentäminen oli heidän mielestään liian riskialtista. Siinä oli aika paljon riskiä ilmassa.

En tiedä, vaikuttiko päätöksiin se, että olimme naisia, mutta eihän sitä tietenkään sanottu missään vaiheessa ääneen. Palasimme kotiin tyhjin käsin, mutta meille jäivät ne mainoskuvat ja koko yrityselämä ajatus.

Lennonjohtajakurssilla

Löysin äskettäin sanomalehdestä leikatun ilmoituksen, jonka olen säilyttänyt yli 30 vuotta. Siinä kehoitettiin hakemaan Ilmailulaitoksen järjestämälle lennonjohtajakurssille, joka alkaisi 14. syyskuuta 1992 Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja kestäisi noin 16 kuukautta.

Ilmoitus on kuin aikakapseli ajalta, jolloin Suomi oli vielä selvästi analoginen ja viranomaiskieli jämääkkää. Kurssi järjestettäisiin Ilmailulaitoksen koulutuskeskuksessa, ja opintojaksoja olisi myös muilla lentoasemilla. Hakijoilta edellytettiin Suomen kansalaisuutta, 20–30 vuoden ikää, lukion oppimäärää tai vastaavia tietoja sekä vahvaa kieli-taitoa: suomen tai ruotsin täydellistä hallintaa ja toisen kotimaisen sekä englannin kielen tyydyttävää osaamista. Tuolloin lennonjohtotyötä tehtiin vielä enimmäkseen suomeksi. Lisäksi kurssin alkaessa tuli olla vähintään yksityislentäjän lupakirja tai vastaavaa ilmailu-kokemusta. Miesten osalta vaadittiin suoritettu asevelvollisuus.

Hakemukset piti toimittaa kirjepostina Ilmailulaitokselle. Kuo-reen tuli kirjoittaa merkintä ”*Lennonjohtajakurssi*”. Hakemukseen liitettiin virkatodistus, jäljennökset koulu- ja opiskelutodistuksista, selvitys lentokokemuksesta sekä lääkärintodistus Ilmailulaitoksen ilmailulääkäriltä.

Osa hakijoista kutsuttaisiin valintakokeisiin huhtikuussa 1992. Kurssille hyväksymisestä ilmoitettaisiin kesäkuussa. Koulutus itses-sään olisi maksuton, mutta opiskelijoilla olisi mahdollisuus asua Ilmailulaitoksen maksullisessa asuntolassa kurssin ajan. Lisätietoja sai soittamalla nimetyille vastuuhenkilöille lankapuhelimeen virka-aikana.

Ilmoitus ei myynyt unelmia eikä puhunut kutsumuksesta. Se lueteli ehdot, aikataulut ja vaatimukset. Silti rivien välistä välittyä loppaus: jos täytät nämä kriteerit ja kestät seulan, sinulle avautuu tie yhteen vaativimmista ja vastuullisimmista ammateista. Se oli 1990-luvun alun Suomi – järjestelmällinen ja kurinalainen. Luotettiin siihen, että oikeat ihmiset löytyvät annetuilla kriteereillä.

Pääsykoe oli kaksipäiväinen, ja se on kyllä jäänyt tosi vahvasti mieleen. Se oli oikeasti haastava. Muistan, että halusin niin kovasti päästä sisään, että päätin jo etukäteen, että nyt annan ihan kaiken mitä minusta lähtee.

Muistelen, että painoni putosi varmaan pari kiloa niiden kahden päivän aikana. Keskityin niin täysillä kuin pystyin. Kokeessa oli paljon testejä, joissa piti tehdä montaa asiaa yhtä aikaa. Esimerkiksi että jossain syttyy lamppu, jossain kuuluu ääni, ja sitten jos näkyy vaikka punainen valo, pitää toimia tietyllä tavalla, mutta jos näkyykin keltainen, niin ei saa tehdä mitään. Eli koko ajan piti seurata useita asioita yhtä aikaa ja toimia sääntöjen mukaan. Testattiin siis simultaanikapasiteettia.

Päivät olivat pitkiä. Kävimme läpi erilaisia testejä, haastatteluja, ryhmätehtäviä sekä englannin- ja ruotsinkieliset haastattelut. Kokeeseen kuului myös samantyyppisiä testejä kuin sotilaslentäjiksi hakeutuvilla, kuten persoonallisuustestejä, joissa kysytään loputtomasti kaikkea, erikoisiakin kysymyksiä, esimerkiksi ”haluaisitko kukka-kauppiaaksi” ja niin edelleen. Kysymyksiä oli ihan hirveä määrä. Lisäksi oli matemaattisia testejä, erilaisia kykytestejä ja muistiamme testattiin paljon, erityisesti lyhytmuistia.

Panostin testeihin ihan täysillä. Ja kun ne olivat ohi, ajattelin, että jos en nyt pääse sisään, en kyllä pysty tämän parempaan. Tässä oli oikeasti kaikki, mitä minusta lähti irti.

Asuin tuolloin vielä vanhempien luona, vaikka opiskelin Joensuussa – olin siellä viikot, mutta viikonloput ja kesät kotona. Hyväksymiskirje tuli kesäkuussa vanhempien kotiin. Muistan sen hetken tosi hyvin. Se oli ihan huippufiilis, ja ajattelin, että ei ole totta, minä oikeasti pääsin sisään.

Hakijoita oli tosi paljon, varmaan jopa kahdeksansadan ja tuhan-
nen välillä. Tiesin, että oli kova juttu päästä läpi, sillä olin yksi kah-
destakymmenestä valintakokeen perusteella kurssille hyväksytystä.
Isä oli tietenkin minusta ylpeä, kun pääsin koulutukseen, vaikka hän
ei ollut koskaan painostanut minua alalle. Hän ajatteli, että jokainen
kyllä löytää oman tiensä. Mutta minä tiesin, että onnistumiseni tun-
tui hänestä hyvältä.

Lentäjäkaverini Päivi oli myös seurannut hakuprosessiani, ja se
oli meille yhteisesti iso juttu.

Samaan aikaan tiesin heti, että sisäänpääsy tarkoittaa sitä, että
luokanopettajaopintoni Joensuun yliopistossa jäävät siihen. Olin
saanut sieltä ystäviä, ja asuin soluasuunnossa kahden opiskelukaverin
kanssa. Tiesin, että kyseinen elämänvaihe ei jatku enää samanlai-
sena. Ilmassa oli siis paljon erilaisia tunteita yhtä aikaa. Mutta ennen
kaikkea onnistumisen tunne oli ihan mieletön.

Kyllähän me sitä vähän juhlittiinkin. Päivi asui silloin Kuopion
lentoasemalla Ilmailulaitoksen vuokra-asunnoissa. Vanhempani
asuivat ihan lähellä, puolentoista kilometrin päässä, joten hyppäsin
pyörän selkään, poljin Päivin luo, ja poksautimme skumppapullon
auki!

Se oli kyllä hieno fiilis.

Opettajaopintojen opiskelijajoukko oli ollut hyvin naisvaltainen:
meidän vuosikurssillamme oli noin 80 opiskelijaa, joista miehiä alle
kymmenen. Olin siis tottunut opiskelemaan ympäristössä, jossa nai-
set olivat selvä enemmistö.

Kun pääsin lennonjohtajakoulutukseen vuonna 1992, siellä ase-
telma kääntyi täysin pääläelleen. Lennonjohtajakurssilla oli 20 suo-
malaista opiskelijaa, joista 19 oli miehiä – ja minä olin ainoa nainen.
Alkuun se vaati totuttelua, etenkin kun kontrasti Joensuuhun oli
niin suuri.

Suomalaisten lisäksi kurssilla oli neljä virolaista opiskelijaa.
Kyseessä oli Suomen ja Viron välinen yhteistyö, ja he kävivät täs-
mälleen saman koulutuksen kuin me muutkin. Opetus oli suomeksi.