

HANNELE  
PALUKKA

# Johtotähdet

Lennonjohtajien ammatti-identiteetin  
rakentuminen ryhmähaastatteluissa

AKATEEMINEN VÄITÖSKIRJA

Esitetään Tampereen yliopiston  
yhteiskuntatieteellisen tiedekunnan suostumuksella  
julkisesti tarkastettavaksi Tampereen yliopiston  
Pinnin auditoriossa B 1097, Kanslerinrinne 1,  
lauantaina 15. päivänä marraskuuta 2003 klo 12.



HANNELE  
PALUKKA

# Johtotähdet

Lennonjohtajien ammatti-identiteetin  
rakentuminen ryhmähaastatteluissa

AKATEEMINEN  
VÄITÖSKIRJA

English Summary

## AKATEEMINEN VÄITÖSKIRJA

Tampereen yliopisto, sosiologian ja sosiaalipsykologian laitos

### *MYYNTI*

Tiedekirjakauppa Taju

PL 617

33014 Tampereen yliopisto

puh. (03) 215 6055

fax (03) 215 7685

email taju@uta.fi

<http://www.uta.fi/taju>

<http://granum.uta.fi>

### *Sähköinen väitöskirja*

Acta Electronica Universitatis Tampensis 286

ISBN 951-44-5783-8

ISSN 1456-954X

<http://acta.uta.f>

### *Kannen kuva*

Tuulia Palukka

### *Kannen typografia*

Maaret Young

### *Graafinen suunnittelu ja taitto*

Marita Alanko

ISBN 951-44-5760-9

Tampereen yliopistopaino Oy – Juvenes Print

Tampere 2003

# SISÄLLYSLUETTELO

Kiitokset	7
1. Johdanto	9
1.1 Työmarkkinoiden häiriköt?	9
1.2 Tutkimustehtävä ja tutkimuksen tavoitteet	14
1.3 Lennonjohtotoiminta tutkimuksen kohteena	17
1.4 Professiitutkimus ja lennonjohtajan ammatti professiona	20
1.5 Kulttuurintutkimus	28
1.6 Metodi	32
1.7 Aineisto ja analyysi	39
1.8 Kirjan rakenne	45
2. Onko lennonjohtaja palkkansa arvoinen? Legitimointistrategiat palkkanoikeutuspuheessa	47
2.1 Johdanto	47
2.2 Jatkuvan kouluttautumisen puhetapa	51
2.3 Täydellisyyden vaatimuspuhe	54
2.4 Ominaisuuspuhe	58
2.5 Kutsumuspuhe	60
2.6 Luonnollistamispuhe	63
2.7 Legitimointistrategioiden näkökulmat	66

3.	Monet ovat kutsuttuja, mutta harvat valittuja	69
3.1	Johdanto	69
3.2	Ominaisuuspuhe	74
3.3	Luonnepuhe	80
3.4	Kutsumuspuhe	84
3.5	Puhetavat ammatti-identiteetin rakentajina	90
4.	Täytymisen ja tahtomisen velvollisuus	93
4.1	Johdanto	93
4.2	Ajan ja paikan kahlehtimat	96
4.3	Täytymisen velvoittamat	99
4.4	Tahtomisen velvoittamat	112
4.5	Velvoitetun toimijan representaation tehtävät	125
5.	Mikä turvallisuus, kenen turvallisuus	129
5.1	Johdanto	129
5.2	Turvallisuus systeeminä	132
5.3	Turvallisuus kulissina	138
5.4	Turvallisuus asiantuntijuutena	144
5.5	Turvallisuuspuheen tehtävät	147
6.	Yhteenveto ja johtopäätökset	150
	Lähdeluettelo	166
	Liitteet	177
	Summary	204

## KIITOKSET

Muistan, kuinka eräässä jatkokoulutusseminaarissa meitä tutkijakoululaisia pyydettiin merkityksellistämään omia tutkimushankkeitamme kielikuvien avulla. Oman tutkimushankkeeni purin ja tiivistin ”lahjaksi”. Rakentamani metafora tarjosi itselleni perspektiivin, joka määritteli tapaani kokea ja ymmärtää mitä olin tekemässä loppusyksyllä 1998. Olin valmistellut tätä tutkimusta kaksi ja puoli vuotta, ja minusta tuntui siltä kuin tämä hanke olisi suurin mahdollinen onnettomus, minkä ihminen voi elämänsä aikana kohdata.

Käytännön työelämästä tullessa tunsin itseni ulkopuoliseksi suhteessa tiedeyhteisön jäseniin sekä ”kulttuuriseen paikkaan” – niihin uskomuksiin, käytänteisiin ja merkityksiin, jotka ovat tunnusomaisia tiedeyhteisölle. Ennen asettumistani Pertti Alasuutarin johtaman kulttuurin ja vuorovaikutuksen tutkimuksen tutkijakouluryhmään olin työskennellyt lähes kuusi vuotta Tampere-Pirkkalan lentoasemalla lennonvarmistusvirkailevana. Se julkilausumaton taustaymmärrys, johon käytännön työtehtävien toteuttaminen lennonjohdossa nojaa näytti eroavan hyvin paljon siitä ymmärryksestä, jonka avulla akateemisen työyhteisön jäsenet tutkimustyötä harjoittavat.

Paitsi asemiani tiedeyhteisön jäsenyyttä tavoittelevana noviisina myös asemiani Ilmailulaitoksen palkkaamana tutkijana oli ongelmallinen. Kysyin, kuka minä olen, mikä minun tehtäväni on? Ajattelin sekä Ilmailulaitoksen johdon että lennonjohtajien ammattikunnankin odottavan minun tuottavan tutkimuksellani moraalisia päätelmiä. Ajattelin heidän toivovan minun tekevän kantaa ottavia päätelmiä määrittelemällä mitkä todellisuutta heijastavat selonteot ovat oikeita ja mitkä taas vääriä. Ajattelin, että minun tehtävänäni olisi oikean todellisuuden paljastaminen ja tätä kautta tien raivaaminen paremmalle organisaatiokulttuurille. Vaikka luovuinkin tutkimuksessani ”oikean todellisuuden” ja merkityksellistetyin todellisuuden erottamisesta, olen tullut lunastaneeksi lahjan, joka minulle annettiin. On tullut aika kiittää.

Kiitän ohjaajaani Pertti Alasuutaria paitsi opastuksesta kielellisen maailman saloihin myös siitä, että hän on jaksanut uskoa kykyyni lunastaa tiedeyhteisön jäsenyys. Työni esitarkastajia, Matti Kortteista ja Ilkka Pirttilää kiitän viisaasta ja ymmärtävästä kommentoinnista. Esitarkastajien kannustava ja kriittinen palaute on ollut suurena apuna pyrkimyksissäni asettaa työ kontekstiinsa, suomalaiseen työelämään, joskin lopputuloksesta puutteineen vastaan minä yksin. Suurimmat kiitokset osoitan tutkittavilleni, niille haastateltaville, jotka avoimesti kertoivat millaista on olla suomalainen lennonjohtaja ja mitä he ovat työssään kokeneet. Erityisesti haluan kiittää Sakari Jämsää, Antero Utusta ja Ilkka Öhbergiä luottamuksesta, jota olette työtäni kohtaan osoittaneet.

Akateemisen yhteisöni jäseniä haluan kiittää paitsi tekstieni kommentoinnista myös oven avaamisesta akateemiseen tutkijayhteisöön sekä yhteisöllisyyden kokemuksen tarjoamisesta yksinäiselle tutkijanalulle. Kiitokseni kuuluvat Tarja Aaltoselle, Marja Alastalolle, Tiina Hautamäelle, Laura Huttuselle, Tuula Juvoselle, Ari Jääskeläiselle, Arja Kuulalle, Anna Rastalle, Petri Ruuskalle, Harri Sarpavaaralle ja Jarno Valkoselle. Tekstejäni ovat ansiokkaasti kommentoineet myös Jari Aro, Matti Hyvärinen, Eeva Jokinen ja Päivi Korvajärvi. Kiitokset teille avartavista näkemyksistä, innostavista keskusteluista ja rakentavasta kritiikistä.

Haluan kiittää myös työtovereitani Ilmailulaitoksessa. Ilman Jaana Luorasen ja Ilkka Jarnolan tukea ja myötäelämistä olisi tutkijan vuoteni Ilmailulaitoksessa olleet paljon yksinäisemmät. Silja Jeskasta haluan kiittää tutkimuksen käytännön asioiden hoitamisesta ja aidosta myötäelämisestä. Juhani Hulkkoa haluan kiittää tutkijan kulkeman, joskus kivikkoisenkin tien raivaamisesta. Antero Meroa kiitän erilaisten, kriittisten ajatusten herättämisestä.

Kiitän Ilmailulaitosta – erityisesti pääjohtaja Mikko Talvitietä – mahdollisuudesta päästä tekemään tieteellistä tutkimusta. Kiitän myös Sosiaalitieteiden valtakunnallista tutkijakoulua, Työsuojelurahastoa ja Tampereen kaupungin tiederahastoa apurahoista, joiden turvin työni loppuun saattaminen tuli taloudellisesti mahdolliseksi.

Kiitän perhettäni, puolisoani Perttiä, tyttäriäni Heliä ja Tuuliaa sekä Pikku-Laraa tuesta ja jaksamisesta.

Tampereella 22.9.2003

*Hannele Palukka*



# 1. Johdanto

## 1.1 Työmarkkinoiden häiriköt?

Tämän tutkimuksen aihe, lennonjohtajien suhtautuminen työhönsä ja asemaansa, on ollut pitkään vilkkaan julkisen keskustelun kohteena. Aivan erityistä julkista mielenkiintoa herätti kevättalvella 1999 käyty työtaistelu Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry:n ja Liikenne ja Erityisalojen Työnantajat ry:n välillä. Työtaisteluun päädyttiin, koska Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ja lennonjohtajien työnantaja, Ilmailulaitos eivät olleet päässeet yksimielisyyteen uuden virkaehtosopimuksen sisällöstä. Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen jättämä esitys uuden virkaehtosopimuksen pohjasta ei tyydyttänyt työnantajaa, joka katsoi sen sisältävän sellaisia tulopoliittisesta yleislinjasta merkittävästi poikkeavia palkkausta ja työaikaa koskevia vaatimuksia, joita se ei voinut hyväksyä. Neuvottelut päättyivät tuloksettomina, ja Suomen Lennonjohtajien Yhdistys jätti 4.1.1999 lakkovaroituksen 18.1.1999 alkavasta lakosta. Lakon alkua siirrettiin valtakunnansovittelijan aloitteesta työministeriön päätöksellä kaksi viikkoa helmikuun alkuun 1.2.1999. Työtaistelu päättyi viiden viikon kuluttua 8.3.1999 osapuolten väliseen sopimukseen uudesta virkaehtosopimuksesta.

Työtaistelusta tuli pitkä ja kallis. Paitsi, että se aiheutti taloudellisia tappioita Ilmailulaitokselle, lentoyhtiöille sekä matkailualan yrittäjille, se sai aikaan myös paljon vahinkoa sekä ylimääräistä vaivaa lentomatikustajille. Työtaistelun siemenet oli kylvetty jo 1970-luvun alussa, kun lennonjohtajat heräsivät tiedostamaan oman asemansa yhteiskunnan ja työmarkkinoiden avainryhmänä. Suomen Lennonjohtajien Yhdistys onnistuikin edunvalvonnassaan saavuttamaan jäsenilleen vankan erityisaseman pienenä, mutta ilmaliikenteen turvallisen ja joustavan kulun kannalta välttämättömänä ammattikuntana. Epäsovun ja epäluottamuksen hedelmät kypsyivät lennonjohtajien ja

työnantajan väliseksi vastakkainasetteluksi Ilmailuhallituksen muututtua keskusvirastosta valtion uusimuotoiseksi liikelaitokseksi vuoden 1991 alussa.

Muutos budjettisidonnaisesta organisaatiosta tulosvastuulliseksi on vaatinut Ilmailulaitoksen työ- ja toimintatapojen sekä suorituskäytäntöjen uudelleen arviointia. Liikelaitoksen toiminta-ajatuksena on tuottaa ja kehittää asiakkailleen turvallisia, kansainvälisesti korkealaatuisia ja kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluita. Visio liikelaitoksesta palvelulaitoksena tuottaa näkemyksen asiakaslähtöisyydestä toiminnan ensisijaisena päämääränä. Ilmailulaitoksen toiminta-ajatus ja visio ovat asettaneet siten lennonvarmistukselle tiettyjä vaatimuksia turvallisuuden ja palvelun laadun suhteen, jonka tulisi olla täsmällistä, edullista ja joustavaa. Tehokkuuteen ja tuloksen tekemiseen suuntautunut työn organisointi on edellyttänyt Ilmailulaitoksen eri yksiköiltä ja työntekijöiltä uudenlaista toimintatapaa joustaa työajoissa, työtehtävissä ja toimenkuissa. Tämä joustavuutta tavoitteleva työn uudelleen organisointipyrkimys on rakentanut vahvoja ristiriitoja Ilmailulaitoksen sisällä, joista vakavin lienee laitoksen avainryhmän, lennonjohtajien, ja johdon välinen taistelu oikeudesta lennonvarmistuksen hallintaan. Lennonjohtajat ovat asettuneet vastustamaan Ilmailulaitoksen johtamistyötä säätelevää näkemystä lennonjohtotyön rationalisoimisesta ja tehostamisesta. He arvostelevat tehokkuusajattelun aktivoimaa käsitystä lennonjohtotoiminnan säätelystä paitsi lentoturvallisuutta, myös ammattikunnan itsellisyttä uhkaavana tekijänä.

Lennonjohtajat ja laitoksen johto ovat taistelleet koko liikelaitostamisen ajan milloin rahasta ja lennonjohtajien määrästä, milloin lennonjohtajien työajoista ja työvälineistä sekä hallinnosta ja henkilösuhteista. Ilmailulaitos onkin toistuvasti ylittänyt uutiskynnyksen sisäisten ristiriitojensa vuoksi, "läheltä piti" -tapausten johdosta sekä laitoksen tilan arviointien vuoksi. Julkisuudessa on käyty useita keskusteluja siitä, miten laitoksen johdon ja lennonjohtajien jatkuva kiistely ja tulehtuneet välit vaikuttavat laitoksen kykyyn hoitaa tärkeintä tehtäväänsä, ilmaliikenteen turvallisuuden ylläpitämistä.

Laitoksen lennonvarmistustoiminnan tilaa arvioineet ulkopuoliset tahot (esim. UKCAA, 1998; TTKK, 1998; IBM, 1994) ovatkin kiinnittäneet huomiota laitoksen puutteelliseen toimintapolitiikkaan. Esimerkiksi Ilmailulaitoksen lennonvarmistustoimintaa arvioinut Iso-Britannian ilmailuviranomaisen (UKCAA) asiantuntijaryhmä suositteli heinäkuussa 1998 laitokselle muun muassa turvallisuuden hallintajärjestelmän kehittämistä, jota edellinen arviointiryhmä oli suosittelut laitoksen johdolle jo neljä vuotta aiemmin.

Kun tätä tutkimusta varten haastattelin lennonjohtajia, niin he esittivät, ettei Ilmailulaitoksen johdolla – lukuisista laitoksen lennonvarmistustoimintaa arvioineiden tahojen tekemistä suosituksista huolimatta – ole ollut todellista tahtoa kehittää Ilmailulaitosta organisaatioksi, jossa arvostettaisiin henkilöstön ja johdon välistä vuorovaikutusta ja yhteistyötä. Lennonjohtajat näkevät, että kyse ei ole niinkään tahdon puutteesta kuin Ilmailulaitoksen johdon taistelusta työnjohto-oikeutensa puolesta “isäntävallan” saavuttamiseksi. Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen silloinen puheenjohtaja Sakari Jämsä totesi Helsingin Sanomien haastattelussa 7.3.1999, että koska liikelaitostyönantaja oli alusta asti valmistautunut lopulliseen taisteluun oikeudestaan lennonvarmistuksen hallintaan, se oli koko 1990-luvun ajan keskittänyt toimintansa pikemminkin mahdollisen lakon murtamiseen kuin työolojen korjaamiseen ja työilmapiirin parantamiseen.

Ilmailulaitoksen johto myöntää, että yhteistyö Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen kanssa on ollut aina vaikeaa (Liikenneministeriö B 30/99, 34). Laitoksen johto kuitenkin kiistää lennonjohtajien esittämät väitteet haluttomuudestaan kehittää Ilmailulaitosta. Ilmailulaitoksen johto on päinvastoin ilmoittanut tahtonsa edistää osapuolten välisen luottamuksen rakentamista, toisten työn kunnioittamista ja arvostamista, rakentavaa suhtautumista työhön, avoimuutta sekä yhteistoimintaa (ml., 26). Johdon näkemys on, että Ilmailulaitoksen yhteistyöongelmat ovat olleet henkilöstöryhmäsidonnaisia. Se että yhteistoiminta on ollut vaikeaa lennonjohtajien kanssa, ei johdon mielestä oikeuta näkemykseen Ilmailulaitoksesta erityisenä ongelmapesäkkeenä. Jos ongelmia esiintyykin, ne eivät aiheudu niinkään laitoksen organisaatio-rakenteesta kuin erilaisten ammattiryhmien muodostamista, keskenään erilaisista toimintakulttuureista. Tämä jännite, mistä toimintakulttuurien erossa on kyse, tulee tässä tutkimuksessa esille esimerkiksi haastateltavien lennonjohtajien näkemyksissä ammattikunnan asemasta ja paikasta yhteiskunnassa.

Ammattikunnan toiminta on herättänyt julkisuudessa paljon negatiivista huomiota. Esimerkiksi talven 1999 työtaistelu synnytti laajaa julkista keskustelua ja kannanottoja tiettyjen, etuoikeutettujen ja hyväosaisten työntekijäryhmien oikeudesta käyttää lakkoasetta edunvalvonnan välineenä. Sanomalehdet heräsivät pääkirjoituksissaan kovistelemaan lennonjohtajien yhdistystä kysymällä, onko hyväosaisella, yli 25 000 markkaa kuukaudessa ansaitsevalla avainryhmällä moraalista oikeutta ajaa etujaan ulkopuolisten kustannuksella: “Avainryhmän voimankäyttö ylittää sietokyvyn rajan” (Helsingin Sanomat 2.2.1999), “Lennonjohtajat kiristävät lakollaan rahaa” (Aamulehti 2.2.1999), “Liikaa vaadittu” (Kaleva 2.2.1999). Lennonjohtajien lakko rohkaisi lehtiä yleisemmin-

kin ottamaan kantaa avainryhmien lakko-oikeuden rajoittamisen puolesta: "Lennonjohtajien lakko päätettävä vaikka väkisin" (Helsingin Sanomat 12.2.1999), "Avainalojen lakko-oikeus polttaa hyppysissä" (Aamulehti 2.3.1999), "Miksi Lipponen ja Ihalainen paapovat lakkoilevia lennonjohtajia?" (Ilkka 2.3.1999).

Työtaistelu on aina kamppailua paitsi etujen ja oikeuksien puolesta, myös kamppailua yleisestä mielipiteestä. Yleinen mielipide, jos sillä ymmärretään esimerkiksi sanomalehtien pääkirjoituksissa esitettyjä kannanottoja ja mielipiteitä, ei ollut tällä kertaa ainakaan lennonjohtajien puolella esittäessään työtaistelun laittomana kiristykseenä ja ammattikunnan työmarkkinoiden häirikönä. Pääkirjoitukset rakentavat kuvaa todellisuudesta ja vaikuttavat todellisuuteen. Ne samanaikaisesti sekä muokkaavat yleistä mielipidettä että tulkitsevat sitä.

Työtaistelusta esittämillään arvioinneilla ja kannanotoilla yleinen mielipide stigmatizoi ammattikunnan työmarkkinoiden häiriköksi, maalaili voimakkain vedoin kuvaa kiristäjistä ja uhkailijoista. Esimerkiksi Helsingin Sanomat kirjoittaa pääkirjoituksessaan 2.2.1999: "Keskusjärjestöihin kuulumaton pieni lennonjohtajien yhdistys on noussut 1990-luvulla tämän tästä otsikoihin uhkaamalla työtaistelulla tai järjestämällä erilaisia häiriöitä lentoliikenteeseen. Syy on yksinkertainen: noin 250:tä lennonjohtajaa edustava yhdistys tietää olevansa tärkeä strateginen avainryhmä, jota ilman lentoliikenne ei suju kunnolla. Lakolla uhkaamisesta ja rettelöinnistä on tullut sille normaali tapa hoitaa edunvalvontaa." Lehti luo kuvaa ammattikunnasta eräänlaisena edunvalvonta-automaattina, jonka toiminnan pääasiallisena motiivina näyttäisi olevan taloudellisten etujen hankkiminen erityisasemaansa hyväksi käyttäen.

Kuva kiristämällä ja uhkailemalla itselleen etuja ajavasta häiriköstä piirtyy aina vasten jotain toista, sen toiminnan suhteen vastakkaista toimijaa. Samalla kun ammattikuntaa puhutellaan voimakkaana ja röyhkeänä omaneduntavoittelijana, esitetään työnantaja röyhkeän edunvalvonnan avuttomana uhrina. Ilkka vaatii pääkirjoituksessaan 2.3.1999 hallitusta antamaan työnantajalle tukensa lakon lopettamiseksi: "Eduskunnalla on milloin tahansa mahdollisuus lopettaa lakko lailla. Vastuu lakon jatkumisesta siirtyy päivä päivältä enemmän maan hallitukselle. Ei Ilmailulaitoksella ole mitään mahdollisuuksia tarjota lennonjohtajille sellaisia etuja, joita nämä vaativat." Tekstissä korostuu vastakohta voimakas työntekijäryhmä versus avuton työnantaja. Työnantajan kannalta häirikö-konstruktio saattaa olla enemmän hyödyllinen kuin haitallinen asia ennen kaikkea siksi, että se tarjoaa työnjohto-oikeuttaan puolustavalle toimijalle position, josta käsin on mahdollista aloittaa ammattikunnan asettaminen omalle paikalleen.

Esittämillään arvioinneilla ja kannanotoilla lehdet asettavat vastakkain paitsi lennonjohtajat ja heidän työnantajansa, myös lennonjohtajat ja muut ammattiryhmät. Pääkirjoituksissa aktivoituvat vastakohtaparit hyvätuloiset versus pienituloiset, avainryhmä versus mikä tahansa työntekijäryhmä. Ilkka välittää pääkirjoituksessaan 2.3.1999 ensiksi mainittua vastakohtamerkitystä vaatimalla maan hallitukselta toimia lakon lopettamiseksi: "Puuttumattomuusjulistuksillaan hallitus ja ammattiyhdistysliike tukevat lakkolaisten vaatimuksia ja pitkittävät lakkoa. Köyhiltä leikkaaminen ei ole tälle hallitukselle tehnyt yhtään kipeää. Mutta kun kysymys on hyvätuloisten oikeudesta ulosmitata hinnalla millä tahansa mitä tahansa, ei Lipposen–Niinistön hallitus salli siihen sormellakaan puuttuttavan."

Kohtalaisen harvassa työtaistelua käsittelevässä pääkirjoituksessa merkitysvastakohta rikkaat versus köyhät tulee yhtä selvästi representoiduksi kuin edellä lainatussa Ilkan pääkirjoituksessa, jossa hallituksen arvioidaan suosivan hyvätuloisia köyhien kustannuksella. Tällaisen eksplisiittisen vastakohtaparin esittämisen taustalla on ajatus yhteiskunnasta, jossa työtaistelun tulisi olla erittäin rajattu ja vain harvojen, kaikkein huonommassa työmarkkina-asemassa olevien työntekijäryhmien oikeus.

Paitsi työmarkkinoiden häiriökköä, julkisuus rakentaa ammattikunnasta syntipukkia, jonka oman edun tavoittelu sekä rahanahneus ei uhkaa pelkästään tulopolitiikkaa, vaan lopulta koko yhteiskuntaa ja sen toimintaa. Eteläpohjalainen Ilkka asettaa lennonjohtajien edunvalvonnan ja yhteiskunnan kokonaisedun toistensa kanssa vastakkain kyseenalaistaessaan avainryhmän oikeuden valvoa etujaan työtaistelutoimin: "Onko todellakin niin, että 250-henkisellä joukolla on millään tavalla rajoittamaton oikeus tuottaa maalle satoihin miljooniin markkoihin nousevia taloudellisia vahinkoja, saattaa lukuisat yritykset suuriin taloudellisiin vaikeuksiin, vaarantaa ihmisten työpaikat ja vahingoittaa Suomen maine ulkomailla?" (Ilkka 2.3.1999). Pääkirjoituksessa esille tuotu kanta lennonjohtajista yhteiskunnan toiminnan vaarantajina rakentaa ammattikunnasta syntipukkia, joka on hankkinut hyväosaisuutensa muiden kustannuksella.

Julkisuudessa rakentunut kuva ammattikunnasta yhteiskunnan asettamista normeista piittaamattomana saalistajana osoittautuu hyvin erilaiseksi kuin se kuva, millaisena ammattikunta tässä tutkimuksessa itse itsensä näkee ja itseään esittää. Lennonjohtajat ovat sitä mieltä, että ammattikunnan kielteistä julkista kuvaa ruokkii yhtäältä tietämättömyys ja toisaalta kateus. He näkevät ettei lennonvarmistuksen, ilmailukenteen elintärkeän tukiorganisaation, toimintaa ja siihen liittyvien tehtävien vaativuutta, vastuullisuutta ja kuormittavuutta tunneta tai haluta tunnustaa. Tästä seuraa väistämättä se, että omien oikeuksien puolustaminen tulkitaan julkisuudessa

helposti pelkästään palkkaetujen ajamiseksi. Ammattikunnan omakuva kiteytyy lennonjohtaja Tapani Simolan esittämään kannanottoon Savon Sanomissa 24.2.1996: "Mitä ammattikuntamme maineeseen tulee, sitä ei käsitykseni mukaan mitata median suosiolla eikä palkankorotusprosentteilla. Sen mittarina toimii parhaiten ilmaliikenteen turvallisuus ja tehokkuus. Tämän alan suurimmat otsikothan kirjoitetaan vasta tilanteissa, joissa ihmishenget ovat olleet uhattuina tai ne on menetetty."

Simola rakentaa puheenvuorossaan ammattikuntaa, jonka merkitys ja samalla myös itsearvostus nojaa sen tehtävän varaan, joka ammattikunnalle on osoitettu ja johon se on kelpuutettu lentoliikenteen tehokkaan ja turvallisen kulun varmistamiseksi. Puheenvuoro implikoi lennonjohtajan työn mielekkyyden syntyvän enemminkin sen edellyttämistä taidoista ja kyvyistä kuin siitä, miten sitä yleisesti arvostetaan. Simolan puheenvuorossa aktivoituu siten merkitysvastakohta puheet versus teot. Tässä tutkimuksessa lennonjohtajien haastattelupuhetta tarkastellaan oman aseman puolustamisena julkisessa keskustelussa syntyvää negatiivista kuvaa vastaan.

## 1.2 Tutkimustehtävä ja tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksessani tarkastelen lennonjohtajien ammatti-identiteetin rakentumista ryhmähaastatteluissa. Käsite identiteetti on tavallisesti kytketty kysymykseen yksilön subjektiviteetista: mikä tai kuka minä olen? (Kaunismaa 1997, 220). Tutkimukseni kohteena ei ole kuitenkaan ammattikunnan jäsenten työstään ja asemastaan esittämät selonteot ja kertomukset yksilön kokemusmaailman kuvaajina tai yksilön subjektiviteetin tuottajina. Väitöskirjassani tutkin lennonjohtajien ammatti-identiteettiä yliksiöllisenä, kollektiivisena itseymmärrysprosessina. Pyrin vastaamaan kysymykseen: miten lennonjohtajat ryhmänä jäsentävät ja tulkitsevat ammatillista toimintaansa ja asemaansa?

Kollektiivisesta identiteetistä puhuttaessa esitetään usein käsitys, että ryhmän jäsenet ovat toistensa kaltaisia, että ryhmän jäsenten yhdenmukaisuus muodostaa heistä ryhmän. Toinen yleisesti esitetty käsitys on se, että ryhmä muodostaa ajallisen jatkuvuuden tai tilallisen kokonaisuuden. Tällöin käsite identiteetti taipuu sanoiksi kaltaisuus tai samuus.<sup>1</sup> Itse en käsitä identiteettiä samuutena tai kaltaisuutena

---

<sup>1</sup> Identiteetin tematiikasta kirjoittanut Paul Ricoeur (1987; 1991; 1992) on pohtinut käsitteeseen liittyviä merkityksiä. Ricoeurin pohtimista käsitteen filosofisista merkityksistä esim. erottelu esineen tai olion identiteetin ja henkilön tai ryhmän identiteetin välillä.

sellaisenaan, vaan tulkintoina itseystensä. En näin ollen tutkimuksessani lähesty lennonjohtajien ammatillista identiteettiä ryhmän sosiaalisena tai kulttuurisena samankaltaisuutena, joka leimaa ammattikuntaa. Käsitykseni mukaan lennonjohtajien ammatti-identiteetti ei heijasta ryhmän jäsenten yhteisiä ominaisuuksia, vaikka ryhmän jäsenet viittaisivatkin ryhmähaastattelussa joihinkin havaitsemiinsa ammattikunnan yhdenmukaisesti piirteisiin tai toivottuihin ominaisuuksiin. En myöskään ajattele, että lennonjohtajien yhteiset ominaisuudet tuottaisivat ryhmän ammatti-identiteetin. He eivät siten tulkintani mukaan jaa ammatti-identiteettiään syystä, että olisivat toistensa kaltaisia. Ajattelen, että ammatti-identiteetissä, kuten identiteetissä ylipäänsä on kysymys jostakin, joka muotoutuu käsityksissä ja tulkinnoissa siitä, keitä me ammattikuntana olemme, millaista meidän toimintamme on sekä millainen meidän asemamme on.<sup>2</sup>

Tarkastelen tutkimuksessani lennonjohtajien ammatti-identiteettiä paitsi kulttuurisena merkityskonstruktiona myös tilannekohtaisena merkityksenäntona. Tulkitsen lennonjohtajien haastattelupuhetta työstään ja asemastaan tietyssä historiallisessa tilanteessa ja tietyissä olosuhteissa tuotetuksi tulkinnaksi ryhmän itseystensä. En tulkitse siten lennonjohtajien ammatti-identiteettiä ammattikunnan itsestään muodostamana kokonaiskuvana, vaan *ad hoc* -tyyppisesti esitettyinä kontekstisidonnaisina väitteinä ryhmän itseystensä. Väitöskirjani tutkimuskysymys muotoutuu täten seuraavanlaiseksi: miten lennonjohtajat ryhmänä jäsentävät ja tulkitsevat ammatillista toimintaansa ja asemaansa tietyssä historiallisessa tilanteessa?

Tutkimukseni tehtävänä on ymmärtää, miten lennonjohtajien ammattikunta tekee mielekkääksi oman asemansa ja toimintansa; mistä merkityksistä ja millä logiikalla lennonjohtajien ammatti-identiteetti ryhmähaastattelussa tuotetaan. Etsin sellaisia merkityksiä, joiden avulla lennonjohtajat jäsentävät sosiaalista todellisuuttaan, keskinäisiä suhteitaan ja omaa identiteettiään 1990-luvun suomalaisessa yhteiskunnassa.

Tutkimukseni tavoitteena on paitsi ymmärtää, miten lennonjohtajien ammattikunta tekee mielekkääksi oman toimintansa, mistä merkityksistä ja millä logiikalla lennonjohtajien ammatti-identiteetti on tuotettu, myös luoda empiirisen analyysin avulla kuvaa 1990-luvun suomalaisesta yhteiskunnasta, jota on luonnehdittu ”suunnitelmatalouden” jälkeiseksi ”kilpailutalouden” vaiheeksi (Alasuutari 1996) tai jälkiekspan-

---

<sup>2</sup> Kansallista identiteettiä teoksessa *Imagined Communities* (1983) käsitellyt Benedict Anderson painottaa kollektiivisten identiteettien kuvitteellista tai sepitteellistä luonnetta. Anderson esittää teoksessaan, miten kansakunnan integraatio on suuressa määrin riippuvainen kuvitelmasta, että suurilukuinen ja heterogeeninen ihmispopulaatio muodostaa yhden kokonaisvaltaisen yhteisön.

siivisen politiikan hallinnan aikakaudeksi (Julkunen 2001). Pertti Alasuutarin mukaan talouden vaihdokset ovat osittaisia siirtymiä kokonaisvaltaisessa kulttuurisessa järjestelmässä, joka osallistuu toimijoiden asemien ja identiteettien rakentamiseen (Alasuutari 1996, 105).

Tutkimuksen tavoitteena on sekä ymmärtää lennonjohtajien ammatti-identiteetin muotoutumista tiettyä historiallista taustaa vasten, jota luonnehtii yksilöllisyyden ja kilpailun korostamisen politiikka että rakentaa kuvaa tästä historiallisesta taustasta, 1990-luvun suomalaisesta yhteiskunnasta, joka omalta osaltaan on ollut rakentamassa lennonjohtajien ammatti-identiteettiä ja suhtautumista omaan asemaansa. En siten pyri pelkästään tekemään tulkintoja lennonjohtajien ammatti-identiteetistä ja sen tuottamisesta, vaan myös siitä aikakaudesta, jota vasten lennonjohtajien puhe heidän suhtautumisestaan omaan asemaansa ja toimintaansa on tuotettu.

Tutkimuksella on myös pragmaattinen tavoite tarjota itsereflektion välineitä Ilmailulaitoksen henkilöstölle. Uskoakseni Ilmailulaitoksella on ollut pyrkimys muuttaa organisaatiokulttuuriaan kehittämällä uusia arvokokonaisuuksia ja johdon filosofiaa, jotka on tarkoitus viedä läpi organisaation. Tämä ei ole ollut välttämättä helppoa, koska Ilmailulaitoksen johdon mukaan Ilmailulaitoksella ei ole vain yhtä kulttuuria, vaan koalitio eri voimaryhmittymistä muodostuneita alakulttuureja. Nämä eri voimaryhmittymät eivät helposti hylkää entisiä uskomuksiaan, jotka ylläpitävät niiden valtasemia. Ilmailulaitoksen kulttuuri on siten monitasoinen ilmiö, joka on kytkeytynyt paitsi laitoksen noudattamiin poliitikkoihin, myös sen rakenteisiin ja prioriteetteihin. Lennonjohtajien työyhteisö edustanee yhtä laitoksen vaikeammin hallittavista ammattikunnista, eikä laitoksen johdolla ei ole ollut riittävästi poliittista valtaa suunnata ammattikunnan käyttäytymistä haluttuun suuntaan. Toivon, että tutkimukseni tuo esille sellaisia toiminnallisia, kulttuurisia ja valtarakenteisiin liittyviä tekijöitä, jotka ovat saattaneet olla muutoksen esteenä.

Vaikka tutkimuksellani on pragmaattinen tavoite tarjota itsereflektion välineitä kiistan osapuolille, sitä ei kuitenkaan ohjaa intressi saavuttaa lennonjohtajien toiminnasta tietoa, jonka avulla olisi mahdollista ohjata ammattikunnan käytäntöjä, käsityksiä ja suhtautumista. Tarkoitukseni ei ole neuvoa Ilmailulaitoksen johtoa, miten laitoksen toimintatapoja tulisi kehittää, eikä myöskään lennonjohtajia, miten heidän tulisi muuttaa omia toimintatapojaan ja suhtautumistaan. Uskon, että tutkimukseni tarjoaa kuitenkin mahdollisuuden muutokselle synnyttämällä ammattikunnan toiminnan mielen siinä kuvauksessa, jonka heidän toiminnastaan kulttuurintutkijana teen. Muodostamani kokonaistarina toimii kulttuurin välittäjänä kohti lisääntyvää yhteisöllisyyttä tekemällä lennonjohtajien ammatillisen kulttuurin ymmärrettäväksi muillekin kuin ammatti-



kunnan jäsenille. Tutkimukseni tarjoaa siten Ilmailulaitoksen henkilöstölle välineen itsereflektioon, omien uskomustensa perusteiden arviointiin ja tätä kautta tien omien uskomustensa ja oikeutustensa kriittiseen selvittelyyn.

### 1.3 Lennonjohtotoiminta tutkimuksen kohteena

Lennonjohtotoiminnan tutkimus on perinteisesti kuulunut psykologiatieteen tutkimusalaan. Tutkimusta ovat hallinneet erityisesti piirreteoreettiset sekä kognitiivisen psykologian selitysmallit, jolloin lennonjohtotoiminnan selityspohjaa on haettu lähinnä yksilötoimijan sisäisestä automatiikasta. Empiirinen lennonjohtotoiminnan tutkimus on keskittynyt tarkastelemaan lennonjohtotyön suorittajan, lennonjohtajan ominaisuuksia, jolloin tutkimusintressinä on ollut selvittää ja luetteloida lennonjohtotyössä vaadittavia yksilöllisiä tietoja, taitoja ja kognitiivisia ominaisuuksia (esim. Hopkin 1995). Tämä selittyy sillä, että ilmailuun yleensä ja erityisesti ilmailun parissa työskenteleviin ammattiryhmiin, kuten esimerkiksi lentäjiin ja lennonjohtajiin on liitetty lähes ylinhimillisiä piirteitä, vaikkakin lennonjohtaminen on luokiteltu inhimilliseksi – ihmisten välineiden, järjestelmien ja menetelmien avulla suoritettavaksi – toiminnaksi. Piirreteoreettisesta näkökulmasta käsin tarkasteltuna lennonjohtaminen näyttää vastuullisena, valvottuna, monimutkaisena sekä erityisen dynaamisena toimintana, joka edellyttää tekijältään paitsi täydellistä suorituskäkyä myös luovaa ongelman ratkaisutaitoa. (Esim. Lenorovitz & Phillips 1987, 1776; Ryder & Redding 1993, 75.)

Kognitiivisen psykologian edustajat ovat mallintaneet lennonjohtotoimintaa tietokoneanalogioiden avulla. Sen erityisenä kiinnostuksen kohteena on ollut lennonjohtajan työprosessi osana lennonjohtojärjestelmää, jolloin tutkimuksen yhtenä tavoitteena on ollut työprosessin analysoimisen ja mallintamisen kautta kehittää lennonjohtajien työvälineitä, työnkulkua ja työmenetelmiä (Stammers et al. 1991). Tutkimusintressinä on ollut myös tuottaa tietoa, jota tarvitaan sekä lennonjohtajan ja lennonjohtojärjestelmän välisten vuorovaikutustilanteiden suunnittelussa (Human Computer Interaction) että olemassa olevan lennonjohtojärjestelmän arvioinnissa. Tätä tietoa on kerätty luokittelemalla lennonjohtotyön ominaisuuksia (esim. Lenorovitz & Phillips 1987), analysoimalla lennonjohtajan työtä (esim. Ryder & Redding 1993) sekä analysoimalla järjestelmällisesti lennonjohtotyön yksilölle asettamia vaatimuksia, kuten tilannetietoisuutta, informaation käsittelykykyä, reaktio- ja havaintokykyä, muistia, päätöksentekokykyä, koordinaatiokykyä ja autoritaarisuutta (esim. Endsley & Rodgers 1994, 1996; Seamster et al. 1995; Isaac 1995).

Sekä toimijaan suuntautuvaa, piirreteoreettisesti painottunutta tutkimusta että toimijan ja järjestelmän väliseen vuorovaikutukseen suuntautuvaa, kognitiotieteellistä tutkimusta näyttää motivoivan pragmaattinen intressi edistää lennonjohtotoiminnan tehokkuutta ja tuottavuutta. Lennonjohtotoiminnan tutkimusta ei ole kuitenkaan harjoitettu pelkästään edistämään lennonjohtotyön rationalisointia. Sitä on motivoinut myös tarve kehittää lennonjohtotyön sisältöjä, edistää toimijoiden välistä vuorovaikutusta sekä parantaa työmotivaatiota, työtyytyväisyyttä sekä työturvallisuutta. Kun tutkimuksen avulla on yhtäältä tavoiteltu lennonvarmistuksen tehokkuutta ja tuottavuutta, niin toisaalta on tavoiteltu sen turvallisuutta.

Tutkimuksen avulla on pyritty myös sovittamaan yhteen psykologia ja teknologia: lennonjohtaja ja hänen työympäristönsä sekä lennonvarmistusjärjestelmä. Ergonomian tai Human Factors -psykologian tavoitteena on ollut ihmisen työoloihin sopeuttamisen sijasta työolojen ja työvälineiden sopeuttaminen ihmiselle sopiviksi (ks. Vartiainen 1994, 26–27). On tutkittu ”inhimillisen tekijän” (Human Factor) merkitystä ihmisen ja järjestelmän välisessä vuorovaikutuksessa (esim. Danaher 1980; Lepat 1988; Reason 1990). Tutkimuksen avulla on pyritty selvittämään ensinnäkin sitä, miten lennonjohtotyössä vaaditut tiedot, taidot ja taipumukset vaikuttavat työmenetelmien, työvälineiden ja koko lennonvarmistusjärjestelmän suunnitteluun ja toiseksi sitä, miten oikean suunnittelun avulla kyetään edelleen parantamaan sekä lennonvarmistuksen tehokkuutta että turvallisuutta ja lennonjohtajien hyvinvointia (esim. Kirwan & Ainsworth 1992; Kirwan 1997).

Edellä esitelty psykologisesti painottunut tutkimus pelkistää usein lennonjohtotoiminnan toimijoiden yksilöllisiksi ominaisuuksiksi, yksilöiden mielen sisäisiksi tapahtumisiksi, jolloin se jättää kokonaan tarkastelun ulkopuolelle lennonjohtajan sosiaalisen toimintaympäristön. Pyrkimykset luokitella ja arvioida toimijoita heidän tietojensa, taitojensa tai kognitiivisten ominaisuuksiensa perusteella erottaa toimijan toimintayhteydestään ja saattaa esimerkiksi johtaa kuvittelemaan, että työprosessin ongelmat johtuvat heikoista yksilöistä (ks. Engeström 1995). Luokitellessaan lennonjohtotyön mekaaniseksi, ulkoisten tai biologisten ehtojen ohjelmoimaksi toiminnaksi sekä piirreteoreettinen että kognitiotieteellinen tutkimus eivät ota huomioon subjektiivisia arvosuuntauksia, jotka tekevät myös lennonjohtotyöstä tahdonvaraista sosiaalista toimintaa.

Käsillä olevan tutkimuksen lähtökohtana on tuoda lennonjohtotoiminnasta esiin tietoa, joka ei ole saavutettavissa aikaisemmasta tutkimuksesta. Tässä työssä lennonjohtotoimintaa ei tarkastella yksityisenä ja mielen sisäisenä, vaan yhteisenä ja julkisena, sosiaalisesti ja kielellisesti rakentuneena todellisuutena. Tutkimuksessa nojaututaan

teoreettiseen näkökulmaan, jonka mukaan sosiaalista merkitystä ei voida nähdä pelkästään joidenkin olioiden ominaisuutena, vaan todellisuus on aina sosiaalisesti muodostunut.<sup>3</sup> Se on rakentunut merkitystulkintoista ja tulkintasäännöistä, joiden nojalla ihmiset orientoituvat arkielämässään.

Pyrkieksäni ymmärtämään, miten ammattikunta tekee mielekkääksi toimintansa, mistä merkityksistä ja millä logiikalla lennonjohtajien ammatti-identiteetti on rakentunut tukeudun tutkimuksessani käsitykseen ymmärrettävyyden ja merkityksenannon ja niiden tulkinnan välttämättömyydestä yhteisöllisyyden edellytyksinä (Sulkunen 1997, 13). Näen myös toisinpäin: todellisuuden ymmärrettävyys edellyttää yhteisöä ja kulttuuria. Kun lähdän siitä ajatuksesta, että lennonjohtotoiminta on kulttuurisen viitekehyksen ohjaamaa, pyrin hahmottamaan sitä toimijoiden yhteisesti omaksumaksi merkitysjärjestelmien, symbolien, toimintatapojen ja tottumusten järjestelmäksi, jonka kautta toimijat tulkitsevat kokemuksiaan ja ohjaavat toimintaansa. Tulkitseen ammatti-identiteetin ammattikunnan jäsenten yhteisesti omaksumien merkitysjärjestelmien ja ymmärtämiseen liittyvien tulkintatapojen erityiseksi koosteeksi.

---

<sup>3</sup> Väitöskirjani on empiirinen sosiologinen tutkimus, jossa teoreettisena viitekehyksenä käytetään konstruktionistista tutkimusotetta. Sosiaalisen konstruktionismin käsitteellä viitataan siihen, että todellisuus on sosiaalisesti ja kielellisesti rakentunut ja kaikki käsitteet ovat ehdotuksia ja sopimuksia siitä tavasta, jolla ihmiset jäsentävät maailmaa. Tämä korostus yhdistää sellaisia yhteiskuntatieteissä vallitsevia traditioita kuten fenomenologista sosiologiaa, symbolista interaktionismia, kognitiivista antropologiaa, Foucaultin diskurssien tutkimusta ja Bourdieun kulttuurin sosiologiaa. (Alasuutari 1994, 33.) Sosiaalisen konstruktionismin käsitettä on käytetty varsin kirjavasti kirjallisuudessa, ja käsitteellä on viitattu moniin eri suuntauksiin, joilla ei kuitenkaan välttämättä ole kovinkaan paljon yhteyttä toisiinsa (ks. Heiskala 1994). Konstruktionistisen tutkimusotteen kehittämiseen sosiaali- ja yhteiskuntatieteissä lienee vaikuttanut eniten fenomenologisesti suuntautuneen tiedonsosiologian tärkeimpinä edustajina pidettyjen Peter L. Bergerin (synt. 1929) ja Thomas Luckmanin (synt. 1929) vuonna 1966 julkaisema teos *The Social Construction of Reality. A Treatise in the Sociology of Knowledge*. Bergerin ja Luckmanin teosta voidaan tietyn varauksin pitää vastareaktionä yhteiskuntatieteissä hegemonisen aseman saavuttaneelle rakennefunktionalistiselle tarkastelutavalle, jossa yhteiskunnan rekenteellisiä tekijöitä pidetään ensisijaisina yksilötoimijain nähdessä. Bergerin ja Luckmanin käyttämä tutkimusote korostaa yksilöiden kykyä muokata ja muuttaa yhteiskunnallisia instituutioita ja toimintakäytäntöjä. Tällaisessa käsitteistämistavassa yksilöä ei nähdä pelkkänä sosiaalisten rakenteiden tuotteena, vaan yksilön ja yhteiskunnan suhde ymmärretään dialektiseksi: yksilö sekä tuottaa sosiaalisen maailman että on tämän maailman tuote. (Aittola & Raiskila 1994, 213; 220.)

## 1.4 Profiessiotutkimus ja lennonjohtajan ammatti professiona

Professiitutkimus on ollut kiinnostunut suurista, loistokkaista, historiallisista kertomuksista, joissa keskeiset onnistuneen professionalisoitumisen tekijät ovat suljettu koulutus ja suojattu tieto. Lisäksi onnistuneen professionalisoinnin tekijä on aina jokin kansalaisten tai organisaatioiden tarve, ymmärretään se sitten faktuaaliseksi tai kulttuurisesti tuotetuksi, aidoksi tai profiessioiden itsensä synnyttämäksi. Kiinnostavaa on ollut myös tieto professionaalisten projektien epäonnistumisista tai professionaalilaisesta arjesta, miten tietyn ammattikunnan jäsenet itse profession synty- ja vakiinnuttamiskamppailua jäsentävät.

Käsillä oleva tutkimus kiinnittyy sosiologiseen profiessiotutkimukseen siltä osin, että se kertoo yhden ammattikunnan tarinan, sen kamppailun asemansa vakiinnuttamiseksi tietyssä historiallisessa tilanteessa, 1990-luvun Suomessa. Tämä tutkimus ei täytä kuitenkaan perinteisen sosiologisen profiessiotutkimuksen kriteereitä siltä osin, ettei sen kohteena olevaa ammattikuntaa ole tunnustettu profiessioksi, eikä sen todellisuutta tässä tutkimuksessa jäsennetä profiessioiteorian avulla suureksi, loistokkaaksi, historialliseksi kertomukseksi onnistuneesta professionalisoitumisesta.

Lennonjohtajien ammatti ei täytä kaikilta osin profession kriteereitä, eikä ammattikunta ole näin ollen saavuttanut professionaalista asemaa. Ammattikunnan edustaman asiantuntijuuden auktoriteettina ei toimi tiede, vaan säännöt ja menettelytavat. Ammattikunnan auktoriteettia ei myöskään takaa instituutio, vaan jatkuvan arvioinnin kohteena oleva asiantuntijuuden kolmijalka: pätevyys, kokemus ja taito. Vaikka lennonjohtajan ammatti ei ole kyennyt saavuttamaan professionaalista statusta ammattien hierarkiassa, itse ammattikunta edustaa ammatillista ryhmää, joka on onnistunut hankkimaan itselleen vahvan työmarkkina-aseman.

Lennonjohtajien ammattikunnan synty Suomessa ajoittuu 1940-luvun loppuun, jolloin maassamme alettiin kiinnittää huomiota kasvavan lentoliikenteen tarpeisiin. Varsinaisen lennonjohtotoiminnan voidaan katsoa alkaneen Suomessa kuitenkin vasta 1950-luvulla, kun lentoliikenteen kasvu ja Helsingin Olympialaiset kesällä 1952 siirsivät ilmavoimien viestiyhteyksiä hoitaneet radiosähköttäjät ja muut viestittäjät lentokentille ilmaliikenteen kulkua ohjaaviksi lennonjohtajiksi. Syntyi lennonvarmistuspalvelua antava ammattikunta johtamaan ja koordinoimaan ilmailijoiden toimintaa.

Lentotoiminta oli 1950-luvun alussa hiljaista, eikä varsinaisesta koko maan kattavasta lennonjohtotoiminnasta voitu vielä puhua. Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen perustamisen aikoihin, vuonna 1953, Suomessa oli vain 17 lennonjohtajaa. Vähitellen kotimaan lentoliikenteen kasvu ja erityisesti ulkomaalaisten lentoyhtiöiden

Suomeen suuntautuneet lennot vilkastuttivat kenttien lennonjohtotoimintaa. 1990-luvun lopussa Suomessa oli noin 270 lennonjohtajaa, joista suurin osa, noin 250 lennonjohtajaa, työskenteli lentoturvallisuudesta vastaavan ilmailuviranomaisen, Ilmailulaitoksen palveluksessa. Ilmavoimien palveluksessa työskenteli noin 20 lennonjohtajaa sotilaslennonjohtajina. (Suomen lennonvarmistusjärjestelmästä ks. liite 1.)

Tämä tutkimus jatkaa omalta osaltaan Emile Durkheimin ja Max Weberin viitoittamaa tutkimusorientaatiota, professioiden sosiologiaa. Sosiologisen professio- tutkimuksen merkittävimpinä keskuksina historiallisesti voidaan pitää Yhdysvaltoja ja Britanniaa. Näissä molemmissa maissa erityisesti lääkäriin-, lakimiehen-, arkkitehdin-, opettajan- ja insinöörimatit ovat viime vuosisadan alkupuolelta lähtien olleet yhteiskuntatieteellisen kiinnostuksen kohteina. Angloamerikkalaiset tutkijat ovat kytkeneet professionaalisen toimijan keskiluokkaisuun aseisiin, korkea-asteiseen koulutukseen, erikoistietoon sekä markkinamerkitykseen (ks. Järvelä 1994, 177–178).

Professiotutkimuksen merkittävä asema sekä Yhdysvalloissa että Britanniassa juontuu ammattikuntien voimakkuudesta ja näkyvyydestä kummassakin yhteiskunnassa. Profiitot ovat olleet sekä Yhdysvalloissa että Britanniassa niin erityislaatuissa ja poikkeuksellisissa asemassa, että jotkut professiotutkijat, kuten esimerkiksi Eliot Freidson (1986), ovat esittäneet, että koko profession käsite on syytä rajoittaa koskemaan vain angloamerikkalaisten yhteiskuntien ammattikuntia. Professiotutkimuksen asema sosiologiatieteessä ei ole ollut yhtä merkittävä muualla. Muissa professiotutkimusta harjoitetuissa maissa, esimerkiksi Ranskassa, Saksassa, Pohjois- maissa, Kanadassa ja Australiassa alan tutkimus on vilkastunut vasta 1970-luvulta lähtien. Myös näissä maissa ammattikuntien asema ja toiminta on ollut kiinnostava tutkimuskohde yhteiskunnasta ja sen toimintamekanismeista kiinnostuneille sosiologeille.

Professiotutkimusta leimaa ja on leimannut paitsi sen tapa lähestyä tutkimuskohdettaan laajasta yhteiskunnallisesta perspektiivistä käsin, myös tutkimusperinteen sisällä vallitsevien käsitysten moninaisuus, jopa vastakkaisuus (ks. Kontinen 1989). Suuri osa niin angloamerikkalaisesta kuin osin myös muuallakin harjoitetusta professio- tutkimuksesta on lähestynyt tutkimuskohdettaan kahden keskenään varsin erilaisen näkökulman kautta. Ensimmäistä näkökulmaa on kutsuttu funktionalistiseksi ja toista uusweberiläiseksi perinteeksi.

Funktionalistinen ja uusweberiläinen näkökulma eivät lähesty tutkimuskohdettaan pelkästään eri puolilta, vaan täysin vastakkaisilta suunnilta. Kumpikin suuntaus käsittää ja jäsentää tutkimuskohdettaan oman tulkintakehyksensä puitteissa omalla

tavallaan. Kun funktionalistisesta näkökulmasta tarkasteltuna professiot ja professionaaliset ammattikunnat edustavat yhteiskunnallista harmoniaa toimiessaan sen takuumiehinä, niin uusweberiläisestä näkökulmasta tarkasteltuna professiot edustavat yhteiskunnallista hajaannusta toimiessaan saavutettujen etuoikeuksien monopolisoijina.

Funktionalistinen näkökulma nautti ehdotonta valta-asemaa angloamerikkalaisessa sosiologisessa professiotutkimuksessa viime vuosisadan ensi vuosikymmeniltä aina 1960-luvun loppupuolelle saakka, jolloin perusasettamuksiltaan täysin vastakkainen uusweberiläinen näkökulma syrjäytti sen valta-aseman. Funktionalistisen tutkimussuunnan muotoilijoina pidetään A.M. Carr-Saundersia, P.A. Wilsonia, T.H. Marshallia ja Talcot Parsonsia. Sen ensimmäisenä ja ehkä myös tärkeimpänä perustanrakentajana pidetään Emile Durkheimiä (Konttinen 1989, 7). Durkheim näki ammattikuntalaitoksen yhtenä sosiaalisen organisaation perustana, jonka olennainen osa on diplomitalous ja siihen liittyvä työn osittaminen, hierarkisointi ja byrokratia (Sulkunen 1993, 222). Funktionalistisen näkökulman yleisenä pyrkimyksenä oli professioiden tunnuspirsteiden luokitteleva etsiminen. Etsittiin ja pyrittiin määrittämään professioammattien erityislaatua, *differentia specifica*, joka erottaa ne muista ammateista.

Varhaisen uusweberiläisen professiotutkimuksen yksi tunnetuin edustaja, Terence Johnson hahmottaa vuonna 1972 julkaisemansa *Professions and power* teoksen johdannossa angloamerikkalaisen professiotutkimuksen valtasuuntausta edustavan funktionalistisen näkökulman olemusta kutsumalla sitä "taksonomiseksi professiotutkimukseksi". Johnson jakaa taksonomisen professiotutkimuksen kahteen perusvarianttiin: funktionalistiseen ja piirremalliin. Edellinen on teoreettinen suuntaus, jonka edustajat pyrkivät teoreettisesti eksplikoimaan paitsi professioiden yksittäisten piirteiden keskinäisen funktionaalisen yhteyden myös professioiden ja koko sosiaalisen järjestelmän funktionaalisen yhteyden. Piirremallilla Johnson viittaa 1950- ja 60-luvuilla yleistyneisiin professioiden määrittämisyrityksiin, jotka hänen mukaansa tyytyivät professioiden tunnusmerkkien hahmottamiseen vailla erityistä julkituotua teoriaa.

Funktionalistisen professiotutkimuksen keskeinen piirre oli näkemys professioista yhteiskuntaa stabiloivana ja siihen intergaatiota ja moraalista asennetta luovana voimana. Professio ja professionaalinen toiminta käsitettiin yhteisöintressiä edustavana itseintressin vastavoimana. Tästä perusteesta käsin asetettiin muut profession määreet, kuten esimerkiksi korkea koulutustaso, itsenäisyys, kollegiaaliset järjestöt, palveluorientaatio, eettisyys ja altruistinen asennoituminen. Professiot käsitettiin myös tieteen ihanteita toteuttaviksi, tieteellisen tiedon altruistisiksi soveltajiksi, jotka toimivat

harmonisoivina yhdyssiteinä tieteen maailman ja arjen maailman välillä. Myös professioiden pyrkimykset koulutuksen ja ammatinharjoituksen monopolisointiin kilpailevia ryhmiä vastaan käsitettiin professionalismin myönteisen kehityksen tunnusmerkeiksi. Funktionalistisen professiotutkimuksen syrjäyttänyt uusweberiläinen näkökulma suuntasi kritiikkinsä kärjen sen toteuttamaan profession ideaalittypin rakentamiseen, sen professio-optimismiin ja profession määreiden epäproblemaattiseen käsittämistapaan. Paradigman vaihtumista funktionalistisesta uusweberiläiseen ovat kuvanneet esimerkiksi Thomas Brante (1988) ja Esa Konttinen (1989).

Uusweberiläistä näkökulmaa, varsinkin sen alkuvaihetta pidetään paljon taksonomisen professio-optimismin kritiikkinä. Uusweberiläiset professiotutkijat asettivat kyseenalaiseksi pappien, lääkäreiden, lakimiesten, opettajien ja muiden perinteisesti korkeassa arvossa pidettyjen ammattikuntien altruistiseksi väitetyn omistautumisen yhteiskunnan heikko-osaisten auttamiseksi. Ivan Illich esimerkiksi ehdotti teoksessa *Disabling Professions* (Illich et al. 1977, 11) viime vuosisadan puoliväliä nimettäväksi ”kyvyttömäksi tekevien professioiden” aikakaudeksi. Aikakausi, jota määritti ihmisten ongelmat ja eksperttien ratkaisut oli Illichin mukaan lopuillaan; paretolainen loogisen toiminnan käsite, johon Parsons tukeutui professionaalisen toiminnan rakentamisessa kääntyi vastakohdakseen.

Professionaalien keskeisiä määreitä Illichille eivät olleet niinkään korkeat tulot, pitkä koulutus, arvostetut tehtävät tai sosiaalinen asema, kuin hänen valtansa määritellä ammatinharjoittajan toiminnan kohde asiakkaaksi, määritellä hänen tarpeensa sekä antaa hänelle määräyksiä ja ohjeita. Funktionalistisen näkökulman määrittelemästä, uutta sosiaalista rakennetta luovasta (Parsons), palveluhenkisestä (Marshall) yleisen edun tavoittelijasta oli tullut omien etuoikeuksiensa varmistaja. Funktionalistisen suuntauksen haastanut uusweberiläinen paradigma tarkastelee professioita sulkeuman, eksklusion, monopolin ja itseintressin projektina, jossa toiset ammattikunnat ovat onnistuneet luomaan tehtävä- ja tietomonopoleja ja sulkemaan muut ulkopuolelle, osattomiksi vallasta, arvonannosta ja taloudellisista palkinnoista (Julkunen 1994, 201).

Uusiweberiläisen taksonomiakritiikin juuret olivat saaneet maaperää 1950-luvun lopun ja 1960-luvun alun symbolisen interaktionismin piirissä (esim. Hughes 1958; Bucher & Strauss 1961; Becker 1962). Interaktionistit suhtautuivat usein arkisesti, jopa kyynisesti ammattikuntiin. Heille ammattikunnat edustivat vain ammatteja (occupations) muiden ammattien joukossa. Yksi merkittävimmistä 1960-luvun taitteen symbolista interaktionismia edustavista professiotutkijoista, Everett Hughes esimerkiksi ei hyväksynyt ammattikuntien itse levittämää kuvaa professioista erityisinä harmonian

takuumiehinä. Hughesin mukaan professiotutkimuksessa huomio pitäisi kiinnittää professioiden olemuksesta niihin olosuhteisiin, joiden vallitessa jokin ammattikunta pyrkii muuttamaan ammatillista asemaansa profession suuntaan.

Kun interaktionistit tarkastelivat ammatillista kulttuuria, he kiinnittivät huomionsa esimerkiksi tilannesidonnaiseen oppimiseen tai erilaisten selviytymisstrategioiden luomiseen, joiden kautta ammattikunnan jäseneksi pyrkivä oppilas pragmaattisesti hankkii käytännön keinoja ja valmiuksia toimia tulevassa ammatissaan (vrt. Merton 1957). Interaktionistit kohdistivat huomionsa ammatin oppimisen piilo-opetusuunitelmaan ja sen sisältämään kouluttajien ja koulutettavien jokapäiväisiin käytänteisiin toisin kuin funktionalistit, jotka kiinnittivät huomionsa oppimisen yhteisöllisyyttä korostaviin sosialisatiomekanismeihin.

Symbolinen interaktionismi on antanut vaikutteita varhaista uusweberiläistä professiotutkimusta edustaneille tutkijoille, kuten yhdysvaltalaiselle Eliot Freidsonille ja englantilaiselle Terece Johnsonille sekä ranskalaisille H. Jamousille ja B. Pelloillelle. Vaikka näitä neljää tutkijaa yhdisti radikaali irrottautuminen taksonomisen koulukunnan professio-optimismista ja profession määrittelytavoista, he esittivät kuitenkin toisistaan suuresti poikkeavia professiokäsityksiä. Kun Freidson esitti teoksessaan *Professional Dominance* (1970) profession perusmääreeksi organisoituneen autonomian, Johnson määritteli klassisen aseman saavuttaneessa teoksessaan *Professions and power* (1972/1981) profession tietyksi ammatillisen kontrollin muodoksi. Jamous ja Pelloille puolestaan määrittelivät teoksessaan *Professions and Professionalization* (1970) profession löyhästi ammateiksi, joille yleensä on yhteistä korkea määrittelemättömyyden (indeterminacy) aste. Funktionalistisen piirremallin edustajien professiomäärittelyt ymmärrettiin uusweberiläisten professiotutkijoiden piirissä ideologiaksi, jonka avulla ammattikunnat pyrkivät hankkimaan itselleen etuoikeutetun aseman ja professionaalisen statuksen ammattien hierarkiassa.

Kriittinen uusweberiläinen professiotutkimus on 1970-luvun puolesta välistä lähtien siirtänyt huomionsa professioiden itseintressin näkökulmasta professioiden synnyn ja aseman vakiinnuttamisen kysymyksiin. Professiotutkimuksen mielenkiinto on kohdistunut siihen kysymykseen, miten professiot ovat onnistuneet saavuttamaan markkinamonopolin ja professionaalisen statuksen. Kriittistä uusweberiläistä tutkimussuuntaa edustavien tutkijoiden mielenkiinto ei koskettanut enää profession muista ammateista erottavien tunnusmerkkien, piirteiden, etsimistä ja luokittelamista. Kriittisen uusweberiläisen professiotutkimuksen piirissä on julkaistu lukuisia historiallisesta näkökulmasta suunnistavia tutkimuksia, jotka ovat tuottaneet tietoa profession synty- ja vakiinnuttamismekanismeista (esim. Berlant 1975; Parry, Jose ja



Noel 1976; Larson 1977; Ehrenreich & English 1979; Collins 1979; Starr 1982; Bourdieu & Passeron 1977; Bourdieu & Boltanski 1981).

Uusweberiläisen professiotutkimuksen kohteena on ollut usein erityisesti lääkärinammatti ja sen historiallinen kehitys Yhdysvalloissa ja Englannissa. Usein tutkimuksen perusongelmaksi muotoiltiin kysymys markkinoiden ja korkean statusaseman saavuttamisen problematiikasta; miten professioiksi kutsutut ammatit organisoituvat saavuttaakseen valta-aseman markkinoilla. Magali Sarfatti Larson esitti teoksessa *The Rise of Professionalism* (1977) professionalisaation pyrkimykseksi muuttaa tietyt niukat resurssit, tiedot ja taidot, sosiaalisiksi ja taloudellisiksi palkinnoiksi. Keskittäessään huomionsa ammatillisen monopolin pystyttämiseen ja vakiinnuttamiseen markkinoilla uusweberiläinen professiotutkimus ei ole pyrkinyt tavoittamaan profession kulttuurista olemusta. Profession kulttuurista olemuksen tavoittaminen lienee mahdoton tehtävä pelkästään uusweberiläisen erittelyn ja siihen yhdistyvän yhteiskunta-analyysin keinoin.

Sekä Randall Collins että Paul Starr kytkevät tutkimuksissaan profession uusweberiläisestä traditiosta poiketen kulttuurin käsitteeseen. Historiallisesti orientoituneessa tutkimuksessaan lääkärin-, lakimiehen- ja insinöörinammateista Collins (1979) määrittelee vahvat professiot ammateiksi, joilla on erityisen selkeä oma kulttuurinsa ja itsestään tietoinen organisaatio. Collinsin mukaan ammatillinen kulttuuri, joka luodaan käytännön työsuorituksissa, on yhtä kuin ammattikunnan tietoisuus asemastaan ja itsestään. Collins esittää, että jokapäiväisten työtoimintojen ympärille muodostunut vahva kulttuuriperinne selittää esimerkiksi lääkärin- ja lakimiehenammattien menestystä professionaalisen statuksen pystyttämisessä.

Starr (1982) tarkastelee omassa tutkimuksessaan lääkärinammattin kehitystä Yhdysvalloissa yhteiskunnallisten ja kulttuuristen muutosten konteksteissa. Lääkärinammattin synty oli Starrin mukaan seurausta onnistuneesta taistelusta kulttuurisen auktoriteetin saavuttamiseksi, eikä sen kehitystä voida ymmärtää pelkästään lääkärinammattin tieteellisyydestä tai itseintressin toteuttamisen näkökulmasta käsin. Sekä Collins että Starr näyttävät lähestyvän ammatillista kulttuuria lähinnä vallankäytön ja merkitysisäältöjen luomisen ja ylläpitämisen välineenä.<sup>4</sup> Molempien tutkijoiden perusajatus on, että synnyttääkseen ammatistaan profession ammattikunnalla pitää olla

---

<sup>4</sup> Uusweberiläiseen paradigmaan on kiinnittynyt myös foucaultilainen katse hallintomenettelyyn, siihen kurinpitoon ja tarkkailuun, mitä professio saa aikaan asiakkaan ruumiissa ja sielussa ja sitä kautta koko yhteiskunnassa (esim. Rose 1993, Fox 1994).

vahva ja yhtenäinen kulttuuri, jonka ammatinharjoittajat luovat ja jota he kehittävät ja ylläpitävät.

Professioiden tutkimus liittyy kiinteästi modernisoitumisen tutkimukseen. Vaikka professioiden tutkimus ei voi täysin selvittää modernin maailman olemusta, perehtyminen professioihin ja professionalismiin on yksi tärkeä näkökulma moderniin. Syvällisen professiotutkimuksen näkökulma ammattikuntien syntyyn ja syntyyn liittyvään statuskamppailuun on aina historiallinen.

Myös suomalaista sosiologista professiotutkimusta leimaa historiallisuus ja empiirinen yksityiskohtaisuus: se kertoo jonkin tai joidenkin professioiden tarinaa, sen nousun ja vakiintumisen, mutta kenties myös sen syrjäytymisen ja marginalisoinnin (esim. Konttinen 1991; Vuolio 1991; Silius 1992; Tulkki 1996; Michelsen 1999). Tutkimusten kohteena on ollut ammatteja, joiden todellisuutta sosiologit ovat perinteisesti jäsentäneet professioteorian avulla ja jotka ovat tunnustettuja professioiksi; tietynlaisiksi ammateiksi, joiden edustajat pikemminkin tarjoavat palveluita kuin osallistuvat tavaroiden tuotantoon tai jakeluun, ja jotka edellyttävät tieteellisen harjaantumisen avulla saavutettuja tiedonmuotoja ja taitoja (ks. Elias 1964, 542).

Suomalaisen professiotutkimuksen "kultakausi" ajoittuu 1980-luvun lopulta 1990-luvun puoleen väliin ja sijoittuu pääasiallisesti Jyväskylän yliopiston sosiologian ja yhteiskuntapolitiikan laitoksille. Kuvaavaa "kultakauden" tutkimuksille on niiden vahva sitoutuminen professioteoriaan. Tunnetuin suomalaisen professiotutkimuksen "kultakauden" töistä lienee Esa Konttisen tutkimus *Perinteisesti moderniin. Professioiden yhteiskunnallinen synty Suomessa* (1991). Tutkimuksessaan Konttinen lähestyy lakimiesten, lääkärin, oppikoulunopettajien ja insinöörien ammattikuntien asemaa ja kehitystä sääty-yhteiskunnassa asettamalla tutkimusongelman ammattikuntien ja johtavien säätyjen suhdetta koskettavaksi kysymykseksi. Konttisen tutkimusintressinä on ollut selvittää, mitä professioiden modernisaatio on, ja miten moderni professio eroaa esimodernista.

Ammattikuntien tutkimus, jota sosiologit olivat harjoittaneet professioteorian käsitteistön varassa näyttää 1990-luvun puoliväliin tultaessa lähes kadonneen. Sitä etsiessä huomaa, että sitä toki edelleen harjoitetaan, mutta sen käyttämät ydinkäsitteet, teoreettinen viitekehys ja tutkimusmenetelmät ovat vaihtuneet. Käsitteet professio, professionaali, professionalisaatio ovat korvautuneet asiantuntijan, asiantuntemuksen ja asiantuntijuuden käsitteillä.

Asiantuntijakuntien eli professioiden hallussa olevaa asiantuntemusta on ryhdytty avaamaan mikrotasolla. Kysytään, mitä asiantuntijatyössä ja erityisesti asiantuntijan ja asiakkaan välisessä vuorovaikutustilanteessa tapahtuu. Konkreettisten asiantuntija-

kuntien harjoittamien tehtävien ja niiden välisten reviirikamppailujen analysoinnin tilalle on astunut asiantuntijapuheen analyysi. Esimerkiksi diskurssianalyttisesti suuntautuneet asiantuntijuustutkijat etsivät tutkimuskohteestaan erilaisia määrittäneitä puhetapoja ja kielellisiä rakenteita (esim. Suoninen 1997; Hautamäki 2002). Retoriikan tutkijat korostavat myös asiantuntijuuden kielellistä rakentumista, erityisesti legitimaatiokamppailuna toiminnan oikeutuksesta (esim. Aro 1999). Etnometodologisesti suuntautuneet asiantuntijuustutkijat kuvaavat asiantuntijuutta sosiaalisena suhteena, jolloin asiantuntijuutta ei lähestytä puheen tuottamisen näkökulmasta. He ovat kiinnostuneet erilaisista sosiaalisista tilanteista, joissa asiantuntijuus tuotetaan (esim. Peräkylä 1995). (Ks. Pirttilä 2002, 14.)

Tässä tutkimuksessa lennonjohtajien suhtautumista omaan asemaansa ja toimintaansa ei jäsennetä erilaisten asiantuntijuus- ja maallikkodiskurssien varaan rakentuneeksi asiantuntijuuskäytännöksi, vaikka ammattikunnan sosiaalisen todellisuuden jäsentämiseen varatut kielelliset rakenteet ja puheen tuottamisen tavat ovatkin etsimisen ja analyysin kohteina. Lennonjohtajien ammattikunnan suhtautumista omaan asemaansa ja toimintaansa ei myöskään tarkastella sosiologisen naistutkimuksen näkökulmasta sukupuolittuneena käytäntönä, jossa ammatissa toimivat miehet ja naiset jäsentävät ammatillista asemaansa sukupuolestaan käsin.

En kuitenkaan väitä, että lennonjohtajien ammatillisen kulttuurin rakentamiseen varatut jäsenystavat olisivat sukupuolineutraaleita. Sukupuolijärjestelmä on läsnä maskulinistisena ideologiana siinä tavassa, jolla lennonjohtajat, niin naiset kuin miehetkin, ammattikunnan asemaa ja toimintaa merkityksellistävät. Paitsi tavassa merkityksellistää ammattikunnan asemaa ja toimintaa, maskulinistinen ideologia on läsnä profession, professionaalistumisen, professionalismmin ja professionaalisen käsitteissä, jotka sulkevat sisälleen kamppailun vallasta ja hallinnasta (ks. esim. Keränen 1993; Silius 1995).<sup>5</sup> Tässä tutkimuksessa lennonjohtajien ammatti-identiteettiä lähestytään sosiologisen kulttuurintutkimuksen näkökulmasta ammattikunnan

---

<sup>5</sup> Sukupuoli käsitteenä otettiin esille eksplisiittisesti vain kahdessa ryhmähaastattelussa kolmestatoista. Ensimmäisessä tapauksessa haastateltava kertoi kokemastaan sukupuolisesta syrjinnästä; miten eräät miessukupuolta edustavat esimiehet olivat esittäneet seksistisiä kannanottoja naisen ammattitaidosta. Toisessa tapauksessa kaikki kolme haastateltavaa kertoivat omaa ammatinvalintaansa motivoineen erityisesti alan miesvaltaisuus ja sen mukanaan tuomat edut, kuten esimerkiksi korkea palkkataso. Vaikka he kertoivat ammatinvalintaansa ohjanneista seikoista naisina, ja tunsivat olevansa naisia miesvaltaisella alalla, heille työnteko lennonjohdossa ja heidän asemansa ammattikunnan jäsenenä edustivat sukupuolettomuutta. Ilmailu, lennonjohtaja ja lennonjohtaminen olivat heille sukupuolineutraaleja käsitteitä.

harjoittamana itseymmärrysprosessina omasta asemastaan ja toiminnastaan ilmailiikenteen hallinnan oikeuden omaavana ryhmänä.

## 1.5 Kulttuurintutkimus

Tässä työssä on vaikutteita myös kulttuurintutkimuksesta. Kulttuurintutkimuksen käsitteellä viitataan tiettyyn näkökulmaan tutkia yhteiskuntaelämän erilaisia muotoja kulttuurisina ilmiöinä, jolloin tarkastelun keskiöön nostetaan erityisesti merkityksen käsite ja yhteiskuntaelämän merkitysvälitteisyys. Alasuutarin mukaan kulttuurintutkimusta ei voida pitää pelkästään inhimillistä toimintaa tutkivien tieteenalojen erityisenä osa-alueena tai edes tietynä, kulttuurista toimintaa tutkivana alueena. Alasuutari kutsuukin kulttuurintutkimusta risteysasemaksi, jossa eri tieteenalat, kuten sosiologia, kirjallisuustiede ja tiedotustutkimus ovat kohdanneet toisensa matkattuuan sitä kohti eri suunnista. (Alasuutari 1994, 32–33.)

Kulttuuri on käsitteenä saanut alkunsa sanasta *cultura*, joka alun perin tarkoitti maanviljelystä ja muokkausta.<sup>6</sup> Kulttuurin käsite on vuosisatojen kuluessa kohdannut paitsi monenlaisia muutoksia, myös liittänyt sisältöönsä kaikkea inhimillistä, mitä voidaan pitää ihmisten saavutuksina, eräänlaisena jäljenjättämisenä ihmiskunnan historiaan. Vaikka sitä pidetäänkin sosiaalisuuden ja yhteisöllisyyden rakennusaineena, itse kulttuurin käsitteellä on voimakkaasti arvottava kaiku. Yleiskielessä kulttuurilla viitataan usein ihmisen henkisen toiminnan ja luovan kompetenssin synnyttämiin taiteisiin. Kulttuurin käsitteelle on olemuksellista kuitenkin sen monimerkityksellisyys. Se voidaan ymmärtää ja määrittellä monella eri tavalla.

Suomalaiseen sosiologiaan vakiintunut käsitys kulttuurista on olennaisesti laajempi kuin edellä mainittu hierarkkinen kulttuurikäsite. Sosiologian piirissä kulttuurilla ei tarkoiteta vain parasta ja kauneinta, mitä ihmiskunta on tullut tuottaneeksi, vaan enemmänkin kollektiivista subjektiviteettia: jonkin yhteisön tai ryhmän omaksumaa elämäntapaa sekä maailman hahmottamisen ja kokemisen tapaa (Alasuutari 1994, 33). Käsitettä kulttuuri määrittää siten kollektiivisuus, yhteisöllisyys. Erotukseksi luonnon tapahtumille se mielletään joksikin ihmiselle kuuluvaksi, ihmisen tuottamaksi, ilmaiseaksi tai ajattelemaksi.

---

<sup>6</sup> Kulttuurin käsite palautuu myös latinan sanaan *colere*, joka antiikin merkityksessä viittasi maanviljelykseen ja puutarhan hoitoon (Kupiainen & Sevänen 1994, 7).

Kulttuuri voidaan ymmärtää ja määritellä paitsi ihmisen henkisyden ja luovuuden inkarnoitumaksi, myös ihmisen jokapäiväisen elämän, arjen, ruumiillistumaksi. Samoin kuin korkea ja ylevä, myös matala ja arkipäiväinen ovat kulttuuria. Englantilainen kulttuurintutkija Paul Willis on nähnyt työn ihmisten arkeen olennaisesti kuuluvana toimintana jopa enemmän ja aidommin kulttuurina, kuin ihmisten henkisen ja luovan toiminnan synnyttämän taiteen. Willisin mukaan kaikkea inhimillistä toimintaa – kaikkein arkisimmista askareista kaikkein henkempään ja ylevämpään toimintaan – voidaan tarkastella kulttuurina.<sup>7</sup> Hän katsoo, että työllä toimintana on hyvin keskeinen asema ihmisten arjessa yksinkertaisesti siitä syystä, että ihmiset viettävät suurimman osan valveillaoloajastaan työtä tehden. Työ paitsi rakentaa tekijänsä identiteettiä, myös määrittää muita suhteessa itseen. Willisin kehäpäätelmä varaan rakentunut näkemys työn ja kulttuurin välisestä suhteesta toimii näin: koska ihmisen arki on kulttuuria, ja työ on olennainen osa arkea, on työ kulttuuria ja siten työtä ja työn tekemistä voidaan analysoida kulttuurisesta näkökulmasta käsin. (Willis 1979, 185–186.)

Kulttuurintutkimus on käsitteenä ja tutkimuksellisenä näkökulmana matkannut suomalaiseseen sosiologiaan englantilaisesta, alun perin taiteen ja kirjallisuuden tutkimuksesta juurtuneesta Birminghamin koulukunnasta, jossa tutkimusotetta alettiin soveltaa marxilaiseen työväenkulttuurin tutkimiseen jo 1950-luvun loppupuolella. Koulukunnan varhaisvuosien merkkiteoksena pidetään Richard Hoggartin vuonna 1958 julkaistua tutkimusta *The Uses of Literacy*, jossa Hoggart tarkastelee käyttöviihdettä, kuten viikkolehtiä ja kevyttä musiikkia, yhteiskuntaa ja arkielämää heijastelevina kulttuurituotteina. Hoggart laajensi tutkimuksessaan kulttuurin käsitettä erityisistä kulttuurituotteista ja niiden implisiittisistä arvoista koskemaan koko ihmisen elämää.

Kulttuurintutkimuksen ydin ei ole kuitenkaan tietystä tavassa määritellä tai ymmärtää kulttuurin käsitettä, vaan tavassa korostaa yhteiskuntaelämän merkitysvälitteisyyttä. Se merkitsee sitä, että todellisuus on ihmiselle olemassa merkitysvälitteisesti, jolloin maailma ei näyttäydy ihmiselle sellaisenaan, vaan aina vain sen suhteen kautta, joka hänellä tähän maailmaan on (ks. Alasuutari 1994, 36). Kulttuurintutkimuksen pyrkimykset ottaa etäisyyttä praksista ja funktioita korostavaan näkökulmaan tulevat

---

<sup>7</sup> Willis menee tulkinnassaan vieläkin pidemmälle teoksessa *Common Culture* (1990), jossa hän on esittänyt osin kiistanalaisenakin pidetyn teesinsä korkeakulttuurin häviöstä arjen kulttuurille taistelussa hegemoniasta.

erityisesti esille Birminghamin koulukunnan piirissä 1970-luvun lopulla toteutetuissa etnografisissa kenttätutkimuksissa nuorison ja työväestön alakulttuureista, joissa yhteiskunnallista toimintaa tarkastellaan merkitysten tuottamisena (Clarke, Critcher & Johnson 1979; Willis 1977 ja 1978). Näissä tutkimuksissa todetaan, että esimerkiksi tietyt ihmisyhteisön tai ryhmän tekevät muista ihmisyhteisöistä tai ryhmistä erottuvaksi kulttuuriseksi ryhmäksi tietyt objektit tai tietyt toiminnan muodot, joihin tällä ryhmällä on tietty suhde.

Vaikka vieraita kulttuureita tutkivaa antropologista tutkimusta ei angloamerikkalaisen sosiologian piirissä kutsuta kulttuurintutkimukseksi (cultural studies) on sosiologinen kulttuurintutkimus saanut vaikutteita antropologiasta, lähinnä symbolisesta interaktionismista<sup>8</sup> ja aivan erityisesti levistraussilaisesta strukturalistisesta koulukunnasta, jossa maailman katsotaan esittäytyvän ihmisille kosmologisen järjestelmän eli kulttuurin koko maailmanselitysmallin kautta eikä vain pelkästään ihmisen toimeentuloon vaikuttavien, käytännöllisten todellisuuden objektien kautta. Tukeutuessaan strukturalistiseen antropologiaan sosiologinen kulttuurintutkimus korostaa kulttuurin itsenäisyyttä suhteessa kollektiivisesta tajunnasta riippumattomaan ”objektiiviseen” todellisuuteen.

Suomessa 1970-luvun sosiologista tutkimusta leimasi ajatus taloudesta omalakisena kokonaisuutena. Kun tutkimuksen tavoitteena oli erilaisten sosiaalisen elämän ja tajunnan muotojen johtaminen taloudesta, unohdettiin usein käsitys kulttuurista itsenäisenä entiteettinä tai todellisuutena sinänsä. Tuloksena oli, ettei sosiologiatiede pystynyt tuottamaan empiirisesti kiinnostavaa analyysiä yhteiskunnallisista ilmiöistä ja sosiaalisen elämän erilaisista muodoista (ks. Kortteinen 1992, 10).

Yhtenä suomalaista sosiologista kulttuurintutkimusta edustavana tutkimuksena pidetään Matti Kortteisen teosta *Kunnian kenttä. Suomalainen palkkatyö kulttuurisena muotona* (1992). Tutkimuksessaan Kortteinen sanoutuu irti rakennefunktionalistisesta tavasta tarkastella palkkatyötä pelkästään talouden kehukseen kiinnittyneenä rakenteena. Sen sijaan hän lähestyy tutkimuskohdettaan olosuhteena eli siltä kannalta, miten palkansaajat sitä itse jäsentävät ja minkälaisia merkityksiä he sille antavat. Kortteinen nostaa esille palkkatyön kulttuurisina elementteinä erilaiset henkilökohtaiset

---

<sup>8</sup> Monet kulttuurintutkijat viittaavat suurella kunnioituksella symbolista interaktionismia edustaneen Clifford Geertzin teokseen *The Interpretation of Cultures* (1973), jossa Geertz määrittelee kulttuurin ”merkitysten verkostoksi, jonka kautta ihmiset tulkitsevat kokemuksiaan ja joka ohjaa heidän toimintaansa”.

selviytymisstrategiat, joiden avulla työntekijät yrittävät säädellä työnjohdon heihin kohdistamaa valvontaa ja suorituspainetta. Kortteisen mukaan palkkatyötä määrittää kunniaa koskeva kulttuurinen ”syvärakenne” – eetos – jossa yksilön moraalinen arvo liittyy hänen suhteelliseen autonomiaansa, itsellisyyteensä (mt., 315).

Kortteisen tutkimuksen lähtökohtana on saksalaisen sosiologin Ulrich Beckin esittämä teesi palkansaajakulttuurien massamittaisesta yksilöitymisestä toisen maailmansodan jälkeisessä Euroopassa. Beckin mukaan elintason nousu, vapaa-ajan lisääntyminen sekä sosiaalinen ja alueellinen liikkuvuus ovat kaikki osaltaan aiheuttaneet kollektiivisten siteiden löystymisen, josta seuraa puolestaan, että sosiaalinen elämä, kuten esimerkiksi palkkatyö, jäsentyy yhä selvemmin erilaisiksi yksilöllisiksi elämänprojekteiksi.

Kortteisen tutkimuksen tarkoituksena on löytää ja kuvata se kulttuurinen muoto, jonka sisällä yksilöityminen tapahtuu. Kortteinen esittää kysymyksen, onko esitetyn kulttuurisen yksilöitymisen ja samaan aikaan vallitsevan taloudellisen yhdentymisen yksilöille asettamien vaatimusten välillä ristiriitaa, ja jos on, niin näkyykö tämä vastakohtaisuuksien yltyminenä joustavan tuotantomallin pakottaessa palkansaajat tiivistämään työskentelyään (mt., 31–33).

Etsiessään vastausta asettamaansa kysymykseen Kortteisen intressinä on käyttää kokoavaa tutkimusotetta, ”joka tavalla tai toisella yhdistäisi talouden rakenteita ja kulttuurista merkityksenantoa koskevat propositiot sellaiseksi teoreettiseksi kehikseksi, joka olisi myös empiirisesti toimiva” (mt., 12). Hän rakentaa sosiologian klassikoiden – Emile Durkheimin, Max Weberin ja Karl Marxin – teorioiden perustalle kehikon mahdollistamaan yhteiskunnassa ilmenevien rakenteellisten taitekohtien kulttuurisen merkityksen empiirisen tutkimuksen. Kortteisen tutkimuksen anti sosiologialle onkin hänen konkreettisen tutkimuksen määrittämisillä, merkityksillä ja sisällöillä käymänsä latautunut metateoreettinen keskustelu sosiologian klassikkojen kanssa.

Tutkimuksessaan Kortteinen esittää suomalaisen palkkatyön kunnian kenttänä, jossa pärjääminen ja palkkatyösuhte nousee itsellisyyden ongelmaksi. Myös oma aineistoni on johdatellut minua samaiseen itsellisyyden ongelmaan. Useat kymmenet aineiston lukukerrat ovat virittäneet minut ihmettelemään sitä logiikkaa, jolla lennonjohtajat rakentavat yhteisöllisen mielensä. Lennonjohtajien puheteoissa tulee esille ammattikunnan ja työnantajan välinen vaihto- ja valtasuhde ja yhtenä tätä koskevana kulttuurisena tulkintana itsellisyyden ongelma, oman työn hallinnan oikeus sekä ammatillisen aseman legitimoiminen.

Kortteisen pyrkimyksenä on klassikkoluennan avulla rakentaa kokoava kehikko, joka mahdollistaisi yhteiskunnan rakenteellisten taitekohtien kulttuurisen merkityksen

empiirisen tutkimisen. Kortteinen rakentaa tutkimuksessaan etnografisen metodin sovellusta pyrkimyksenään tavoittaa palkkatyön kulttuuriselle muodolle ominainen käyttäytymisen ja ajattelun kerrostuneisuus, jota Kortteinen kutsuu eetokseksi. Eetoksessa on Kortteisen mukaan kysymys “sellaisista tiedostamattomista minän kerroksista, jotka ovat kollektiivisia, yhteisiä ja kulttuurisesti pakollisia” (Kortteinen 1992, 358). Tulkittessaan suomalaisen palkkatyön kulttuurista muotoa hän analysoi suomalaista työelämää, koneistajien ja pankkitoimihenkilöiden sosiaalista todellisuutta, heidän näkökulmastaan, “sisältä päin”. Hänen tutkimusotettaan näyttäisi siten määrittävän intersubjektiviisen syvyyden, vastavuoroisen ymmärryksen tavoittelemisen.

Myös käsillä olevan tutkimuksen tavoitteena on tulkita suomalaisen palkkatyön kulttuurista muotoa analysoimalla suomalaista työelämää ja aikakautta tietyn ammattikunnan – lennonjohtajien – sosiaalisesta todellisuudesta käsin. Tämän tutkimuksen lähestymistapa suomalaisen palkkatyön kulttuuriseen muotoon on toinen kuin Kortteisen tutkimuksen. Tutkimuksessani ammattikunnan sosiaalista todellisuutta ei analysoida “sisältä päin”, eikä työn tutkimusotetta määritä intersubjektiviisen syvyyden, vastavuoroisen ymmärryksen tavoittelemisen siinä mielessä kuin Kortteisen tutkimusotetta näyttää määrittävän.

Koska työskentelin vuodesta 1990 aina tutkijaksi siirtymiseeni saakka, vuoteen 1996 lennonjohdossa Tampere-Pirkkalan lentoasemalla, on ymmärrettävää, että jaan saman kulttuurisen paikan tutkittavieni kanssa. Tästä syystä en katso, että erityisenä tutkimuksellisenä päämääränäni olisi tavoitella jotakin, joka minulla jo on. Tavoitteenani on enemmänkin pukea ymmärrykseni akateemiseen kaapuun; käyttää ymmärrystäni, tutkittavien ja tutkijan yhteistä kokemusmaailmaa, analyysin ja tulkinnan lähtökohtana.

## 1.6 Metodi

Etsin lennonjohtajien ammattikunnan tapaa jäsentää sosiaalista maailmaansa, keskinäisiä suhteitaan ja omaa identiteettiään analysoimalla sitä ryhmähaastatteluaineiston avulla. Kun Kortteinen perustaa yksilöhaastattelun avulla saavutettavan tiedon luonteen sekä analyysin pätevyuden haastattelun osapuolien väliseen “syvään” ymmärrykseen, itse tarkastelen ryhmähaastatteluita erityisinä puhetekoina, joiden näen olevan ammattikunnan jäsenten sosiaalisen todellisuuden tuotteita ja tuottajia, ja lähestyn aineistoni vaihtelevia, moniäänisiä ja ristiriitaisiakin puhetekoja työkaluina, joiden avulla ammattikunta tekee erilaisia asioita, tuottaa erilaisia funktioita. Haastattelu



ei edusta itselleni niinkään keinoa päästä sisälle ammattikunnan sosiaaliseen todellisuuteen kuin erityistä vuorovaikutuksen muotoa, joka kutsuu erilaisia puheen muotoja ja puolia esiin. Vaikka itselläni on runsaasti kenttäkokemusta lennonjohtajien työympäristöstä, en romantisoi sitä, vaan pyrin analysoimaan ryhmähaastatteluita aineistona. En pidä tuotettuja ryhmähaastatteluita sosiaalisina tapahtumina, joissa yhdessä haastateltavien kanssa pyritään saavuttamaan vastavuoroinen ymmärrys ammattikunnan sosiaalisesta todellisuudesta.

### *Työvälineet*

Käyttämällä erilaisia metodisia työvälineitä, kuten diskurssi-, argumentaatio- ja kertomusanalyysejä, teen havaintoja aineistosta kokonaisuudessaan. Diskurssianalyysi on mukana kaikessa aineiston analyysissä, usein argumentaatioanalyysin kanssa ja harvemmin kertomusanalyysin kanssa yhdessä käytettynä. Käytän diskurssi-, argumentaatio- ja kertomusanalyysejä analysoidessani sitä, miten haastattelemani lennonjohtajat käyttävät verbaalisia lausumia, argumentteja ja kertomuksia rakentaessaan ammatti-identiteettiään. Tällöin en kysy haastatteluaineistolta, miksi jokin asia on sellainen tai tällainen tai miten asia on koettu. Sen sijaan kysyn, miten osanottajat yhdessä rakentavat ja neuvottelevat roolinsa, tilanteenmäärittelynsä tai erilaiset puheen tarkoitukset. Mitkä puhetavat kutsutaan esiin ja mitä funktioita ne palvelevat?

Diskurssin käsite on kaikkea muuta kuin ongelmaton. Mikko Lehtosen mukaan diskurssin käsite sisältää ajatuksen siitä, että merkitykset eivät ole koskaan abstrakteja. Ne tuotetaan diskursseissa, jotka ovat sosiaalisia, historiallisia ja institutionaalisia. Lehtosen mukaan diskurssin käsite on viime vuosikymmeninä vallannut kielen paikan tutkimuskohteena. Toisin kuin kieli, joka viittaa johonkin staattiseen oloon tai asiantilaan, diskurssi sisältää etymologisestikin ajatuksen toiminnasta. Termi diskurssi on nimittäin peräisin ranskan kielen sanasta *discours*, puhe, esitelmä, juttelu, jaarittelu. Se puolestaan juontuu latinan kielen sanasta *discursus*, ympäriinsä juoksentelu. (Lehtonen 1996, 66–70.) Norman Fairclough erottaa diskurssin kaksi merkitystä: diskurssi sosiaalisena toimintana ja vuorovaikutuksena sekä diskurssi sosiaalisena konstruktiona. Ensin mainitussa merkityksessä diskurssi määritellään ihmisten kanssakäymiseksi todellisissa sosiaalisissa tilanteissa. Toisessa merkityksessä, jota suosivat erityisesti jälkistrukturalistiset yhteiskuntateoreetikot, kuten Foucault, diskurssi esitellään tiedon muotona. (Fairclough 1997, 31, 124–126.) Analyysissäni pyrin liittämään molemmat merkitykset yhteen siten, että tarkastelen haastateltavien

puhetta sekä sen interpersoonallisesta eli vuorovaikutuksellisesta funktiosta että sen ideonaalisesta eli todellisuutta kuvaavasta funktiosta käsin (ks. Sulkunen 1997, 43). Diskurssianalyysin avulla pyrin siten vastaamaan kahdentyyppisiin kysymyksiin: ensinnäkin, miten lennonjohtajat jäsentävät sosiaalista todellisuuttaan, ja toiseksi miten he esittävät itseään ja toisia.

Antiikista juontuva retoriikka, kielitieteeseen liittyvänä tutkimustraditiona selvittelee, miten kieltä tulisi käyttää, jotta päästäisiin haluttuihin päämääriin. Myös lennonjohtajien haastattelupuhe, kuten kaikki viestintä – olkoon se sitten puhetta, tekstiä, kuvaa tai musiikkia – on symbolisten muotojen avulla tapahtuvaa yhteisten merkitysten tuottamista ja siten tietyn varauksin aina jollekin yleisölle suunnattua, tiettyä yleisöä vakuuttamaan pyrkivää (viestinnästä ks. Fornäs 1998, 179). Kaikki diskurssit muodollista logiikkaa lukuun ottamatta kuuluvat retoriikan alueelle. Käytän analyysissäni retoriikkaa yhdessä diskurssianalyysin kanssa mieltäen sen enemmänkin argumentaatioanalyysiksi kuin yhtenäiseksi metodiksi nimeltä retoriikka (ks. esim. Summa 1989; Hyvärinen 1991; Tiililä 1996). Tulkiten argumentaatioanalyysin avulla haastattelupuhetta tunteiden herättäjänä, yleisön motivoijana, luottamuksen saavuttajana ja puhujien itsemäärittelyn tuottajana.

Kertomusanalyysiä käytän tulkitessani haastattelupuhetta tavalla tai toisella juonellisen kokonaisuuden muodostavina, yksittäisten episodien hahmottamina kertomuksina. Kertomusanalyysi on aineiston analyysissä huomattavasti vähemmän edustettuna kuin diskurssianalyysi ja argumentaatioanalyysi. Käytän sitä, kuten argumentaatioanalyysiä yhdessä diskurssianalyysin kanssa. En näin ollen erota kertomusanalyysiä, kuten en argumentaatioanalyysiäkään, itsenäiseksi analyysimenetelmäksi. Käsittelen haastateltavien esittämiä kertomuksia tai tarinoita yhtenä haastattelupuheen sisältämistä hahmoista, jotka haastateltavien esittämien selontekojen ja argumenttien kanssa muodostavat ryhmähaastatteluiden tekstuurin, niiden merkitysrakenteen.

### *Ryhmähaastattelu aineistotyyppinä*

Voisi helposti ajatella, että olen ryhmähaastattelujen avulla saanut vain pinnallista, epäautenttista tietoa ammattikunnan toiminnasta. Ajatellaanhan usein, että ryhmässä ihmiset eivät uskalla puhua niin vapaasti ja omaa tahtoaan toteuttaen kuin kahdenkeskisessä keskustelussa. Asioiden autenttisuuden voisi tämän kannan mukaan saavuttaa vain tutkijan ja tutkittavan tai jopa vain kahden tutkittavan välisessä keskustelussa, johon tutkijalla ei ole asiaa. Niin kutsuttu kielellinen käänne on

kuitenkin kyseenalaistanut ajatuksen haastattelujen avulla saavutettavasta autenttisesta todellisuudesta. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että haastatteluaineistosta tehdyt enemmän tai vähemmän oikeiksi osoittautuneet päätelmät olisivat yhdentekeviä, tai että kaikki tulkinnot olisivat yhtäläisesti päteviä tai subjektiivisia (Alasuutari 1998, 146). David Silverman (1988) onkin korostanut ilmiön ”pakenemista” sosiologisessa analyysissä. Hänen mukaansa ei ole autenttista todellisuutta, joka voidaan saavuttaa poistamalla esteet ja hankkiutumalla ihmisten intiimeihin tiloihin. Sosiaaliset tosiasiat konstruoidaan diskursiivisten käytäntöjen kautta. Tällöin haastattelua tarkastellaan erityisenä kielellisen vuorovaikutuksen muotona, vuorovaikutuksen tuottamistilanteena, joka kutsuu erilaisia puheen muotoja ja puolia esiin (Alasuutari 1998, 146).

Esitän oman aineistoni valossa, miten ryhmähaastattelun avoimuus ja neuvottelunomaisuus, sen pelinomainen luonne, vuorosanojen antamisena ja ottamisena, sallii erilaisten käsitysten ja mielipiteiden esille tulon. En siten pidä ryhmähaastattelua tilanteena, joka motivoisi osanottajia välttämään omien näkemystensä ilmaisemista. Kun tarkoituksenani on tutkia kulttuurisia jäsenyyksiä, etsin sellaisia merkitysrakenteita, joiden avulla lennonjohtajat jäsentävät sosiaalista todellisuuttaan, keskinäisiä suhteitaan ja omaa identiteettiään. Tällöin tulen samalla tarkastelleeksi kulttuuristen merkitysten tuottamista intentionaalisenä toimintana, jolloin keskityn myös siihen päättelyprosessiin, jonka varassa lennonjohtajat tulkitsevat toisiaan ja esittämiäni kysymyksiä (ks. Sulkunen 1990, 268).

Sosiaalitieteet erottaa luonnontieteistä niiden erilainen tutkimuskohde. Kun luonnontieteilijä tutkii fyysistä todellisuutta, hän ei voi kysyä siltä, millainen se on ja mitä siinä tapahtuu. Luonnontieteen tutkimuskohde on siinä mielessä mykkä, ettei sillä ole kieltä, jonka avulla se voisi ilmaista tutkijalle todellisuutensa, itsessään vallitsevat lainalaisuudet ja omat ilmiönsä. Luonnontieteilijän on otettava itse selvää tutkimistaan ilmiöistä. Sosiaalitieteilijä taas tutkiessaan sosiaalista todellisuutta, muotoutuu se sitten tosiasioista, ihmisten kokemuksista ja tunteista, kulttuurisista rakenteista ja erotteluista tai vuorovaikutusprosesseista, voi kysyä ihmisiltä, mistä kaikessa on kysymys.

Koska ihmiset ilmaisevat käsityksiään, tunteitaan, kokemuksiaan, käytäntöjään ja suhteitaan toisiin ihmisiin erityisesti kielen avulla, on ymmärrettävää, että jos halutaan selvittää mistä kaikessa ihmisten toiminnassa on kyse, mitä mieltä ihmiset ovat todellisuudestaan, mennään kysymään sitä heiltä. Yksinkertaisesti siitä syystä, että ihmiset tekevät kielen avulla ymmärrettäväksi todellisuutensa, sosiaalitieteissä kysyminen, haastattelu, on ollut yksi tärkeimmistä tiedon hankinnan menetelmistä

(Alasuutari 1998, 131). Ne, jotka haluavat päästä perille toisten ihmisten ajatuksista, tunteista tai kokemuksista, uskovat että päästäkseen sisään tutkimaansa todellisuuteen on vain osattava kysyä oikeat kysymykset (vrt. Holstein & Gubrium 1995, 1–2).

Konventionaalinen lähestymistapa haastatteluun informaation keräämisenä rakentaa kuvaa siitä, mitä ihminen ”oikeasti” ajattelee. Haastateltavalla katsotaan olevan tutkijaa kiinnostavaa tietoa ulkoisesta todellisuudesta, jolloin haastateltavan puheen oletetaan heijastavan hänen ajattelutapaansa tai persoonallisuuttaan. Alasuutari (1995, 47–62; 1998, 132–145) kutsuu tapaa tarkastella puhetta todellisuutta heijastavana valkokankaana faktanäkökulmaksi. Silloin kun puhetta pidetään todellisuutena itsessään, kulttuurisia käytänteitä tai universaaleja kielenkäytön tapoja todentavana, lähestytään sitä Alasuutarin (1998, 145–151) mukaan näytenäkökulmasta käsin.

Kun tutkijaa kiinnostaa millaisia tulkintoja ihmiset todellisuudesta tekevät, kielenkäyttöä tarkastellaan omavaraisena tutkimuskohteena. Kun sosiaalitieteilijä on kiinnostunut kielestä omavaraisena tutkimuskohteena, suhtautuu hän tutkittavaan todellisuuteen samalla tavalla kuin luonnontieteilijä omaan tutkimuskohteeseensa. Näin kielelliset aineistot edustavat sosiaalitieteilijälle samaa kuin näytenäkökulmasta käsin, jolloin haastattelut, puhe sekä erilaiset tekstit ovat näytteitä sosiaalisesta todellisuudesta.

Faktanäkökulmasta käsin kieltä tarkastellaan tietoa välittävänä kanavana. Keskustelun kontekstiin tai kielenkäytön muotoihin ei kiinnitetä huomiota, paitsi jos ne katsotaan mahdollisiksi todisteiksi hankitun informaation epäluotettavuudesta tai informantin epärehellisyydestä. (Alasuutari 1998.) Varsinkin keskustelutilanteen katsotaan vaikuttavan paljon annetun tiedon laatuun. Ajatellaan, että ryhmän sosiaaliset normit estävät monesti rehellisten ja avoimien tosiasioiden esittämisen. Ihmiset eivät uskalla ryhmässä tuoda esille käsityksiään ja todellisia tuntejaan, jos he olettavat niiden eroavan ryhmän muiden jäsenten jakamista käsityksistä ja tuntemuksista. Usein kuuleekin väitettävän, että ryhmähaastatteluiden avulla ei voi saavuttaa yhtä autenttista tietoa kuin yksilöitä haastatteleamalla.

Käsitys yksilöhaastatteluiden autenttisuudesta suhteessa ryhmähaastatteluihin pohjaa konventionaaliseen näkökulmaan ihmisistä tahdottomina tosiasioiden ja kokemusten säiliöinä, joista tutkija voi tarpeen mukaan ammentaa erilaisia vastauksia erilaisiin kysymyksiin. Tällöin ajatellaan, että kaikki mitä ihmiset haastattelussa kertovat, on suhteellisen pätevää tutkijan ymmärryksen kannalta. Jotta tutkija saisi vastaajan avaamaan ”sanaisen arkkunsa” ja luovuttamaan tietonsa tosiasioistaan ja kokemuksistaan, on hänen tehtävänään nähdä vaivaa avoimen ja luottamuksellisen haastatteluilmapiirin luomiseksi. Tutkimuksen validiteetti saavutetaan tämän näkökulman mukaan ensisijassa oikein muotoilluilla kysymyksillä ja luottamuksellisella

ilmapiirillä. Tiedon tarveltyminen saa alkunsa haastattelutilanteesta, ei haastateltavasta, joka ihanneolosuhteissa jakaa autenttista tietoa sitä pyydettyä. (Holstein & Gubrium 1995, 7–8.)

Kun haastateltavaa pidetään eräänlaisena vastaussäiliönä, johon tieto maailmasta on varastoituneena, häntä ei nähdä aktiivisena osallistujana tiedon tuottamisprosessissa. Carolyn Baker (1982, 109) on kyseenalaistanut näkökulman tarkastella haastatteluita passiivisina totuuden suodattimina. Hänelle haastattelu on toimintaa, jossa sekä haastattelija että haastateltava aktiivisesti rakentavat kulloisenkin tilanteen kannalta tarkoituksenmukaisia totuuden versioita. Hammersley ja Atkinson (1983, 107) esittävät, että “selonteot eivät ole yksinkertaisia todellisuuden representaatiota; ne sisältävät kuvaamaansa todellisuuteen”.

Haastatteluihin voidaan myös suhtautua siten, ettei sillä ole merkitystä, mitä ihmiset sanovat tai voiko heidän puheisiinsa luottaa. Oleellisempaa on pohtia, miksi ihmiset vastaavat tietyllä tavalla tutkijan tai muiden esittämiin kysymyksiin, väitteisiin tai vihjeisiin. Tutkijan tehtävänä ei ole positivismin ihanteen mukaisesti pysytellä niinkään neutraalina “objektiivisten” tosiasioiden esiin kaivajana, kuin aktiivisena osallistujana. Alasuutari (1995, 85–100; 1998, 133–135) kutsuu tällaista lähestymistapaa vuorovaikutusnäkökulmaksi. Vuorovaikutusnäkökulmasta käsin haastattelijaa ei nähdä neutraalina, tosiasioita keräävänä tiedustelijana, vaan tutkimustilanteeseen aktiivisesti puuttuvana toimijana, jonka tarkoituksena on paitsi saada tietoa tutkimastaan kulttuurista ja sosiaalisesta todellisuudesta, myös sysätä tutkittavat toimintaan.

Jos positivistille haastattelu edustaa pääasiallisesti mahdollisuutta saada selville maailmassa vallitsevat tosiasiat tai uskomukset, niin interaktionistille haastattelu edustaa pääasiassa symbolista vuorovaikutusta. Aiheestaan riippumatta haastattelu on sosiaalinen tapahtuma, joka perustuu vastavuoroiseen osallistuvaan havainnointiin (ks. Silverman 1994, 94). Hammersley ja Atkinson (1983, 126) ilmaisevat asian näin: “Haastattelut tulee nähdä siten sosiaalisina tapahtumina, joissa haastattelija (ja myös haastateltava) on osallistuva havainnoija (...) Haastattelua, kuten mitä tahansa aineistoa, pitää tulkita vasten sitä tilannetta, jossa se on tuotettu”. Interaktionistille haastattelun sosiaalisen kontekstin huomioiminen on oleellista tutkimusaineiston ymmärtämiseksi. Sosiaalinen konteksti on sisäänrakennettuna jokaiseen haastatteluun ja sen tulkintaprosessiin (Silverman 1994, 94).

Interaktionistit eroavat positivistista arvioidessaan haastatteluvastausten pätevyyttä. Jos haastateltavat nähdään käsity maailmaansa aktiivisesti rakentavina subjekteina, on haastattelun tehtävänä interaktionistien mukaan saavuttaa intersubjektiivinen syvyys, siten että osanottajien “syvä” vastavuoroinen ymmärrys voidaan

saavuttaa. Silverman rakentaa kritiikkinsä interaktionistiseen lähestymistapaan kutsumalla sitä "humanistiseksi" versioksi. Hän kyseenalaistaa interaktionistien tavan perustaa haastattelun avulla saavutettavan tiedon luonteen sekä analyysin pätevyden haastattelun osapuolien väliseen "syvään" ymmärrykseen. Silverman kysyy, tekeekö haastatteluista pätevemmän ja eettisemmän siinä kiteytyvä yritys ymmärtää paremmin toinen toisiamme. Silvermanin mukaan humanistinen näkökanta on kiehtova, koska siinä sulautuu mielikuva vastavuoroiseen ymmärrykseen perustuvasta humanisuudesta ja ihmisten välisestä vuoropuhelusta. (Silverman 1994, 95.) On kuitenkin naivia olettaa, kuten Hammersley ja Atkinson (1983, 110–111) osoittavat, että haastatteluiden avoimuus vapauttaisi ne sosiaalisesta kontrollista.

Uskoisin, että väite yksilöhaastatteluiden autenttisuudesta perustuu pitkälle käsitykseen haastattelun luonteesta ainutlaatuisena inhimillisten kokemusten vaihdon varaan nojautuvana tilanteena. Tätä itsestään selvää "totuutta" voisi pitää mieluummin yleisenä kulttuurisena olettamuksena kuin sosiologiseen näkemykseen perustuvana. Ehkä ihmisten tunnetaan olevan aidoimmillaan heidän uusintaessaan yhä uudelleen ja uudelleen kulttuurista käsikirjoitusta. Jos kritiikittömästi hyväksytään näkemys yksilöhaastatteluiden autenttisuudesta verrattuna esimerkiksi ryhmähaastatteluihin, on suuri vaara, että samalla tullaan omaksuneeksi arkiajatellun mukainen oletamus inhimillisen kokemuksen välittömyydestä ja pätevydestä ihmisten tekemissä selonteissa. (Ks. Silverman 1994, 96.)

Asiaa voisi ajatella myös toisin päin. Eikö juuri ryhmähaastatteluissa syntyvä tietty julkisuuden kokemus saa ihmiset käyttäytymään kulttuurisesti hyväksyttäviksi kokemillaan tavoilla eli uusintamaan kulttuurista käsikirjoitusta? Ihmisten uusintaessa kulttuurista käsikirjoitusta tarjoutuu tutkijan tarkasteltavaksi toiminnan kulttuurisia itsestäänselvyksiä, preferenssirakenteita ja hegemonisia diskursseja (ks. Jokinen & Juhila 1993). Erityyppisissä haastattelutilanteissa tuotetaan Peter Dahlgrenin sanoin "molemmipuolisten tilanteenmäärittelyiden diskurssia". Tietty julkinen tilanne, kuten esimerkiksi ryhmähaastattelu aktivoi näin "kansalaisminän", kulttuurisesti hyväksyttävän toimijan. (Dahlgren 1985, 8.) Näin ryhmähaastattelut ikään kuin saavat haastateltavat keskustelemaan asioista, jotka itsestäänselvyksinä voivat helposti jäädä kahdenkeskisissä keskusteluissa keskustelun ulkopuolelle (Alasutari 1993, 123).

Vaikka ryhmähaastattelulla näyttää olevan joitain etuja yksilöhaastatteluun verrattuna, on hyvä pitää mielessä, että tutkimuksen näkökulma ohjaa ainakin jossain määrin käsityksiä siitä, millaisia asioita voidaan pitää virhelähteinä aineistoa tulkittaessa. Mikään aineistotyyppi ei ole riippumaton, mutta ei kokonaan riippuvainenkaan siitä tutkimusongelmasta tai näkökulmasta, johon sitä sovelletaan (Sulkunen

1990, 264). Erilaiset näkökulmat määrittelevät kukin oman problematiikkansa kielellisiin aineistoihin ja sen mitä ilmiöitä niiden avulla on mahdollista tutkia.

Kielellisten aineistojen välityksellä hankitun faktuaalisen informaation avulla voidaan tutkia esimerkiksi tosiasioita. Kielelliset aineistot ovat käyttökelpoisia tutkittaessa paitsi tosiasioita, myös normeja ja ihanteita, tunteita ja kokemuksia. Ryhmän sisäinen vuorovaikutus ja ryhmässä vallitsevat sosiaaliset suhteet tulevat ymmärretyiksi kielellisiä aineistoja tutkimalla. Kielellisten aineistojen avulla voidaan eritellä niitä erilaisia keinoja, joita ihmiset keskusteluissa käyttävät tullakseen ymmärretyiksi. Kielellisten aineistojen tuottamaa materiaalia voidaan tutkia myös kulttuurituotteina, erilaisina rakenteina ja erotteluina.

## 1.7 Aineisto ja analyysi

### *Aineiston tuottaminen*

Tutkimukseni aineistona on 13 ryhmähaastattelua. Ryhmähaastattelut tuotettiin keväällä 1996 kahdeksalla Ilmailulaitoksen toimipaikalla: Helsinki-Vantaan, Turun, Tampere-Pirkkalan, Jyväskylän, Kuopion ja Oulun lentoasemilla sekä Etelä-Suomen lennonvarmistuskeskuksessa Tampereella ja Pohjois-Suomen lennonvarmistuskeskuksessa Rovaniemellä. Kaikki haastateltavat toimivat tuolloin operatiivisina lennonjohtajina. Kukin haastatteluryhmä muodostui kolmesta haastateltavasta, lukuun ottamatta yhtä, jossa haastateltavia oli neljä.

Ryhmät jakaantuivat haasteltavien sukupuolen mukaan vastaamaan lennonjohtajien sen hetkistä sukupuolijakautumaa, jolloin 13 haastattelusta seitsemän koostui pelkästään miehistä, neljä sekä miehistä että naisista ja kaksi pelkästään naisista. Ilmailulaitoksen palveluksessa toimi keväällä 1996 yhteensä 239 operatiivista lennonjohtajaa, joista 208 oli miehiä ja 31 naisia.

Ryhmät muodostettiin myös haastateltavien iän ja työkokemuksen perusteella mahdollisimman heterogeenisiksi. Kussakin ryhmässä oli nuoria, vähän työkokemusta omaavia, keski-ikäisiä, työuransa keskivaiheilla olevia sekä vanhempia, muutaman vuoden sisällä eläkkeelle siirtyviä lennonjohtajia. Haastattelut vaihtelivat pituudeltaan vajaasta tunnista lähes kahteen tuntiin. Kaikki haastattelut nauhoitettiin ja litteroitiin sanatarkasti, jolloin aineiston määräksi tuli lähes 500 sivua tekstiä.

Haastattelut etenivät kymmenen strukturoidun kysymyksen varassa. Kysymykset koskivat haastateltavien käsityksiä työnsä luonteesta ja sen merkityksestä, työyhteisös-

tään, suhteestaan työnantajaan, muihin Ilmailulaitoksen työntekijöihin ja työmarkkinoihin sekä ammattitaidostaan (ks. liite 2). Neljä kysymyksistä oli muotoiltu hypoteettiseksi keskustelunavauksiksi, ja kuusi noudattivat suoran kysymyslauseen muotoa. Kaikki kysymykset oli laadittu sitä silmälläpitäen, että ne toimisivat mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti keskustelua rohkaisevina ja ylläpitävinä.

Asettamani tavoite luoda haastatteluista keskustelunomaisia tuokiota toteutui varsin hyvin valtaosassa haastatteluista. Keskustelunomaisiksi muodostuneissa haastatteluissa usein jo alussa asemoiduin enemmänkin yhdeksi toimijaksi vertaisteni joukossa kuin tutkijaksi, joka haluaa saada tutkimuksensa käyttöön tietoja. Tulin kiinnittyneeksi haastateltavien kanssa yhteiseen kulttuuriseen paikkaan. Joissakin haastatteluissa asemoiduin lähinnä keskustelua tarkkailevaksi ja sitä koossa pitäväksi juontajaksi, jollaiseksi minut yhdessä haastattelussa nimettiin. Vain harvoin haastateltavat tulkitsivat ryhmähaastattelun tiedon keräämiseksi. Yhdessä tällaisessa tilaisuudessa haastattelutilanne muodostui lähinnä ikäväksi interventioksi, josta yritin selviytyä mahdollisimman hyvin nolaamatta itseäni.

Aineiston tuottamisen ajankohtaa voidaan tulkinnan kannalta pitää sikäli merkityksellisenä, että muutamaa kuukautta aikaisemmin, helmikuussa 1996, olivat lennonjohtajien ammattijärjestön, Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen, ja työnantajan, Ilmailulaitoksen, väliset erimielisyydet purkautuneet työtaistelu-uhkaksi. Aineisto on tuotettu, kuten aineistot ylipäättään, tietyn tilanteen, historiallisen ja sosiaalisen kehityksen puitteissa. Haastattelupuheen ulkoinen kontekstiotieto näkyy jo tutkimuksen lähtökohdissa, miksi ylipäättään motivoitui tutkimaan lennonjohtajien ammatillista kulttuuria.

Ulkoinen kontekstiotieto tietystä työmarkkinapoliittisesta tilanteesta sekä yhteiskunnassa vallitsevista implisiittisistä ja eksplisiittisistä arvoista, normeista ja säännöistä näkyy paitsi tutkimuksen lähtökohdissa myös kysymyksenasettelussa ja aineistonvalinnassa. Siten se väistämättä ohjaa taustalla myös aineiston analyysiä ja tulkintaa. Puheen ulkopuolinen, laaja konteksti tai kulttuurinen konteksti on läsnä “kätkeytyinä olosuhteina” kaikkialla tulkintaan vaikuttavana tekijänä, kuten puheen sisäinen kontekstikin, kieleen kirjoittuvana kontekstina (kontekstin käsitteestä ks. esim. Heikkinen 1999, 65–71; Jokinen & Juhila & Suoninen 1993, 29–37; Mey 1993, 42).

Tutkimuksen aineistoa, kuten tekstejä ylipäänsä luonnehtii intertekstuaalisuus. Myös se on syntynyt suhteessa kontekstiin eli toisiin puheisiin ja teksteihin, myös puhumattomiin ja kirjoittamattomiin, toisin sanoen maailmaa jäsentäviin odotuksiin ja uskomuksiin. Vaikka ulkoisen kontekstin olemassa olon tunnistaminen onkin relevanttia tulkinnan kannalta, ryhmähaastatteluiden tehtävänä ei ole toimia histo-



riallisena todistusaineistona tai menneiden tapahtumien historiallisen totuuden paljastajana.

### *Aineiston analyysi*

Aloitin tutkimusaineiston analyysin kirjaamalla haastateltavien esittämiä faktoja omasta toiminnastaan ja asemastaan. Vaikka tavoitteenani on ollut tunnistaa aineistosta ammattikunnan kulttuurisesti jakamia merkityksiä, keskityin alussa tarkastelemaan lennonjohtajien esittämiä kannanottoja välineenä saada tietoa olemassa olevista tosiasioista. Sen sijaan että olisin yrittänyt käydä tutkimusaineiston kanssa perusteellista vuoropuhelua, tyydyin analyysityön alussa lähinnä kirjaamaan haastatteluissa esiintulleita seikkoja, kuten tutkimuspäiväkirjaotteesta ilmenee:

“Ilmailulaitoksen liikelaitostuminen oli se pääteema, jonka avulla kolmannen ryhmähaastattelun (18.4.1996) osanottajat rakensivat ja jäsenivät omaa työtään. Liikelaitostumista pidettiin uhkana, joka vaarantaa mahdollisuuksia tehdä työ hyvin. Haastateltavat kertoivat, että liikelaitostyönantaja voi kuormittaa lennonjohtajia vaatimuksillaan, josta seuraa, etteivät he voi pitää kiinni niistä arvoista, mitkä ammattikunta on toiminnalleen asettanut ja joiden mukaan heidän tulisi toimia. Tässä liikelaitostumisen aiheuttamassa pelossa tulee ilmi lennonjohtajien kokemukset työn pakkotahtisuudesta ja ahdistavuudesta. Työ on pakottavaa, virheitä ei saa tehdä. Työn pakkotahtisuus on se, joka oikeuttaa heidät siihen palkkaan, jota he saavat. Lennonjohtajien ammatti-identiteetti rakentuu pakottavalle työlle, jota he kaikki yhdessä joutuvat tekemään.

Ammattikunnan yhteishenki on ehkä se, joka saa lennonjohtajat tekemään tätä työtä. Tavallaan ammattikunta saa oikeutuksensa vahvasta yhteenkuuluvuuden tunteestaan, jota lennonjohtajien yhdistys pitää yllä. Ammattiylpeys ei koostu kuitenkaan työstä, sen arvostuksesta, vaan ehkä siitä rahallisesta korvauksesta, jonka he työstään saavat. He ikään kuin itsekin epäilevät oikeutusta omalle palkalleen, kun heillä ei ole mitään varsinaista tutkintoa. Jos tämän ryhmähaastattelun perusteella voisi asettaa joitain yleistyksiä, niin eivät lennonjohtajat kovin vahva ryhmä kuitenkaan ole. Heillä on heikko itsetunto kouluttamattomuudestaan, joka näkyy siinä, etteivät he itse arvosta omaa työtään. Työ koetaan pakottavaksi ja pakkotahtiseksi, eikä sen jatkuvuutta pidetä itsensänselvyytenä. Aina voi sattua jotain sellaista, ettei pysty enää lennonjohtotyötä tekemään. Kun ei ole koulutusta muuhun työhön, ei voi myöskään olla varma tulevaisuudesta.” (Tutkimuspäiväkirja 25.5.1996)

Koko haastatteluaineisto tuntui koostuvan itsestäänselvyyksistä, jotka sivuutin kiinnostamattomana arkipuheena. Ongelmani oli, että minun oli vaikea havaita puheen konstruktivisuutta, koska lennonvarmistustyötä tehneenä olin itsekin osa

tutkimaani toimintakulttuuria; jaoin siten yhteisen kulttuurisen paikan lennonjohtajien kanssa. Olin kuullut lukemattomia kertoja esitettävän omassa työpisteessäni, Tampere-Pirkkalan lentoaseman lennonneuvonnassa, haastattelemieni lennonjohtajien julkituomia kannanottoja Ilmailulaitoksen liikelaitostumisesta ja liikelaitostyönantajan toiminnasta.

Toinen ongelmani oli, etten uskaltanut antautua haastattelupuheelle ja hypätä sen vietäväksi, vaan kurkotin sen ulkopuolelle. Varsinkin lennonjohtajien ristiriitaiset puheet aiheuttivat hämmennystä, kunnes aloin oivaltaa, mistä kaikessa oikein oli kysymys. Ymmärryksen heräsi, kun aloin kiinnittää huomiota, miten haastateltavat toistivat samoja teemoja yhä uudelleen ja miten tietyt teemat esiintyivät yhdessä toisten teemojen kanssa. Yritin löytää aineistosta yhtäläisyyksiä ja aloin tunnistaa niitä vasta sen jälkeen, kun havaitsin niiden kontekstisidonnaisuuden.

Seurusteltuani kuukausien ajan aineistoni kanssa havaitsin sen koostuvan merkityssysteemien kirjosta. Tunnistin lennonjohtajien sosiaalisen todellisuuden hahmottuvan moninaiseksi, useiden rinnakkaisten tai keskenään kilpailevien systeemien kentäksi. Tulkitsin tutkimusaineiston vaihtelevat, moniääniset ja ristiriitaisetkin puheet työkaluiksi, joiden avulla haastatteleman lennonjohtajat tekevät erilaisia asioita, tuottavat erilaisia funktioita; miten ristiriitaisten kannanottojen avulla haastateltavat pyrkivät tekemään sosiaalisen todellisuutensa ymmärrettäväksi.

Etenin analyysissäni osista kokonaisuuksiin, merkityksistä merkityssysteemeihin. Tulkitsin aineistosta esiin nostamani ristiriitaiset puheet ilmauksiksi erilaisten merkityssysteemien olemassaolosta. Näitä merkityssysteemejä kutsutaan puhetavoiksi, diskursseiksi tai tulkintarepertuaareiksi (Jokinen ym. 1993, 26).<sup>9</sup> Kiinnostukseni lennonjohtajien puhetekojen keskinäisestä hierarkkisuudesta ohjasi minua kiinnittämään huomiota aineistoa dominoiviin, lennonjohtajien työyhteisöä määrittäviin jäsennostapoihin. Kohdistin huomioni kulttuurisiin itsestäänselvyyksiin, sellaisiin luonnollisiin ja kyseenalaistamattomiksi totuuksiksi muodostuneisiin puhetapoihin, jotka tuntuivat vievän tilaa muilta puhetavoilta. Identifioin aineistostani kahdeksan lennonjohtajien kielen käytössä hegemonisen aseman saavuttanutta puhetapaa. Rakensin näistä kahdeksasta puhetavasta edelleen neljä dikotomista puhetapaa, siten että ristiriitaiset, toisilleen vastakkaiset merkityssysteemit muodostivat parin.

---

<sup>9</sup> Koska oman tutkimukseni painopiste on työelämän sosiaalisten käytänteiden ja niissä vallitsevien valtasuhteiden analyysissä, käytän puhettavan käsitettä kuvaamaan aineistostani esiin nousseita merkityssysteemejä.

Nimesin aineistosta rakentamani dikotomiset puhetavat yksilöllisyys- ja yhteisöllisyyspuheeksi, vastuu- ja vapauspuheeksi, asiantuntijuus- ja edunvalvontapuheeksi sekä turvallisuus- ja tuottavuuspuheeksi. Kaikki neljä dikotomista puhetapaa olivat kietoutuneet toisiinsa niissä käydyn artikulaatiokamppailun suhteen vallasta ja vastarinnasta. Minua kiinnosti erityisesti se, miten haastateltavat esittämiensä puhetapojen avulla tuottavat asioita sekä vallankäyttäjänä että vallankäyttyjinä. Miten haastateltavat tekevät näiden puhetekojen avulla oikeutetuksi oman asemansa sekä vallan käyttäjinä että vallan kohteina.

Tarkastellessani yksilöllisyys- ja yhteisöllisyyspuhetta kiinnitin huomioni siihen, miten lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään toisaalta yksilöllisesti, yksilötoimijan positiossa sekä toisaalta yhteisöllisesti, lennonjohtajien ammattikunnan jäsenen positiossa. Tälle puhetavalle on ominaista ambivalentti pohdinta minästä toisaalta erillisenä, toisaalta kiinnittyneenä muihin toimijoihin. Haastateltavat lennonjohtajat rakensivat ammatti-identiteettiään yksilöllisyys- ja yhteisöllisyyspuheen avulla yhtäältä yksityisen ja toisaalta julkisen kautta; miten yksilön oikeus itsehallintaan lunastetaan yhteisön jäsenyyden kautta.

Analyysiäni on ohjannut tulkinta, jonka mukaan lennonjohtajien ammatti-identiteetti rakentuu yksilöllisten kykyjen varaan, jota yhteisö omilla vaatimuksillaan kasvattaa. Haastateltavat puhuivat yksilöllisestä kyvystä luonnonlain kaltaisena lahjana, joka kasvaa sosiaalisissa käytännöissä yhteisölliseksi taidoksi. Yksilöllisyys- ja yhteisöllisyyspuheessa tuli voimakkaasti esille myös lennonjohtajien ammattikunta-ajattelu, se miten ammattikunta valitsee ja kouluttaa jäsenistönsä sekä valvoo sen työtä.

Vastuu- ja vapauspuheessa kiinnitin huomioni siihen, miten haastateltavat esittivät lennonjohtotyön yhtäältä yksilöllisen vastuun ja toisaalta vapauden kenttänä. Haastateltavat puhuivat siitä, miten työ yhtäältä vaatii vastuunkantamista, mutta toisaalta siitä suoriutumisen edellyttää myös vapautta. He puhuivat työn mielekkyydestä, joka syntyy työn hallinnan oikeudesta, siitä että työssä saa käyttää vapaasti omaa harkintaa. Haastateltavat esittivät oman harkinnan käytön, yksilön vapauden toimia oman ymmärryksen mukaan, luovuudeksi. Luovuus ei ole kuitenkaan pelkästään sallittua, vaan jopa välttämätöntä tietyissä rajoissa. Itsehallintaa rajoittaa toisaalta vaatimus turvallisuudesta, joka asettaa rajat luovuudelle ja toisaalta vaatimus luovuudesta, joka pakottaa yksilön toimimaan vapaasti. Haastateltavat määrittelivät vapauden yhteisölliseksi pakoksi, joka aiheuttaa ahdistusta. Toisaalta vapaus toimia oman ymmärryksen mukaan on haaste, toisaalta ahdistuksen lähde. Vastuu on yhtäältä sosiaalisesti arvokasta, mutta toisaalta pakottavaa. Analyysiäni on ohjannut tulkinta, jonka mukaan

vastuu- ja vapauspuheessa lennonjohtajat määrittivät sekä vallan käyttäjiksi (julkisesti, suhteessa muihin), että vallan kohteiksi (yksityisesti, suhteessa toisiinsa).

Kiinnitin huomioni siihen, miten asiantuntijuus- ja edunvalvontapuheen avulla haastateltavat määrittelivät ammattikuntansa yhtäältä ehdottomaksi ilmaliikenteen hallinnan auktoriteetiksi (sankaripositio), mutta myös muiden ymmärtämättömyyden uhriksi (uhripositio). Haastateltavat esittivät ammattikuntansa ilmaliikenteen hallinnan asiantuntijaksi työntämällä samalla muut toimijat ilmaliikenteen hallinnan suhteen perifeeriseen asemaan. Haastateltavat oikeuttivat ammattikunnan asiantuntijuuden luonnollistamalla sen ammattikuntaa määrittäväksi ominaisuudeksi. Analyysiäni on ohjannut tulkinta, jonka mukaan asiantuntijuus- ja edunvalvontapuheessa valta ja vastarinta kamppailevat keskenään siten, että edunvalvonta luonnollistetaan ja legitimoidaan asemoimalla ammattikunta ilmaliikenteen hallinnan ehdottomaksi auktoriteetiksi.

Edunvalvontapuhetta oli vaikea hahmottaa aineistosta. Luokittelinkin sen usein joksikin muuksi kuin edunvalvontapuheeksi. Edunvalvontapuhe tuntui niin itsestään selvältä ja tutulta, että se tuli usein sivuutettua. Ammattikunnan harjoittamaa edunvalvontaa ei useinkaan esitetty suoraan, vaan enemmänkin implisiittisesti värväämällä muut puhetavat sen apupojiksi palvelemaan edunvalvonnan oikeutusta. Analyysiäni on ohjannut tulkinta, jonka mukaan lennonjohtajien edunvalvontapuhe on yritystä voittaa epävirallinen ja salainen kontrolli lennonjohtotyöhön (asiantuntijuus) sekä käyttää tätä kontrollia muuttamaan lennonjohtajien ja työnantajan välistä vaihtosuhdetta ammattikunnalle edullisemmaksi.

Myös turvallisuus- ja tuottavuuspuhetta käyttämällä haastateltavat määrittelivät ammattikuntansa sekä vallan käyttäjiksi että vallan kohteiksi. Tulkintani mukaan tämän puhetavan avulla ammatti-identiteettiä tuotetaan ensisijaisesti ilmaliikenteen turvallisuuden takaajan ominaisuudessa. Haastateltavat esittivät, miten heidän ammattikuntansa on sitoutunut ilmaliikenteen turvalliseen johtamiseen, mutta eivät millään tavalla Ilmailulaitokseen. He ovat sitoutuneet ensisijassa turvallisuuden ylläpitämiseen ja toissijaisesti tuottavuuden kasvattamiseen. Oikean toimintatavan valintaongelmaa ei ole kuitenkaan faktisesti olemassa lennonjohtotyössä, koska lennonjohtajan on toimittava sekä tuottavasti että turvallisesti. Työetiikka määrittelee rajat työsuoritukselle. Vaikka työn kunnolla tekeminen edellyttää tinkimätöntä asennetta turvallisuutta kohtaan, turvallisuuden ylläpitäminen ei ole kuitenkaan työn ainoa päämäärä. Lennonjohtajan on pyrittävä ohjaamaan ilmaliikennettä myös joustavasti ja sujuvasti.

Aineistosta identifioimani kahdeksan haastateltavien lennonjohtajien kielenkäytössä hegemonisen aseman saavuttanutta puhetapaa ja niistä edelleen rakentamani

neljä dikotomista puhetapaa – yksilöllisyys- ja yhteisöllisyyspuhe, vastuu- ja vapauspuhe, asiantuntijuus- ja edunvalvontapuhe sekä turvallisuus- ja tuottavuuspuhe – ovat toimineet tulkintaa ohjaavina analyttisinä apuvälineinä, joiden avulla olen ryhtynyt ratkaisemaan asettamaani tutkimusongelmaa. Rakentamistani neljästä dikotomisesta puhetavasta olen johtanut edelleen muita puhetapoja, joilla jokaisella on oma paikkansa ja tarkoituksensa tutkimusongelman ratkaisemisessa.

## 1.8 Kirjan rakenne

Kirja rakentuu itsenäisistä kokonaisuuksista, joista jokaisella on oma kysymyksenasettelunsa, käsittelyosansa ja johtopäätösosansa. Luku 2 on kirjan avainluku, jossa esittelen lennonjohtajien ammatti-identiteetin rakentamiseen varatut puhuvat. Analysoin puhetapoja palkanoikeutuspuheena, jonka avulla ammattikunta paitsi rakentaa ammatillista identiteettiään myös pyrkii oikeuttamaan palkkatasonsa. Palkan- oikeutuspuheen kohde on julkisuus ja sen tehtävä on haastaa julkisuuden ammattikunnalle rakentama negatiivinen identiteetti palkansaajaryhmänä, joka ei ole ansainnut asemaansa.

Luvussa 3 jatkan saman teeman tarkastelua. Analysoin miten lennonjohtajat legitimoivat asemansa tukeutumalla lennonjohtotyön edellyttämiin synnynnäisiin ja yksilöllisiin ominaisuuksiin. Osoitan analyysissäni miten ja miksi lennonjohtajat perustelevat asemaansa ilmaliikenteen hallinnan oikeuden omaavana ryhmänä lennonjohto-oppilaiden valintakriteereihin nojautumalla.

Luvussa 4 tarkastelen lennonjohtotyön kulttuurisia ulottuvuuksia, lennonjohtotyötä täytymisen ja tahtomisen velvollisuutena. Analysoin lennonjohtajien puheeseen sisältyvää ristiriitaa lennonjohtotyöstä yhtäältä vapaana ongelmanratkaisua edellyttävänä ilmaliikenteen hallintana, toisaalta rutiininomaisena ja pakkotahtisena liikennevirtojen ohjaamisena. Osoitan analyysissäni, että ristiriitaisilla tavoilla jäsentää lennonjohtotyötä on ammattikunnan puheessa erityinen tehtävä kontrolloida ja vahvistaa lennonjohtotyötä koskevia valtuuksia ja ammattikunnan statusta.

Luvussa 5 keskityn erittelemään lennonjohtajien ja Ilmailulaitoksen johdon välistä hegemoniakamppailua ilmaliikenteen hallinnan oikeudesta lennonjohtajien jäsentämänä. Analysoin miten lennonjohtajat turvallisuuspuheeseen tukeutumalla legitimoivat oman asemansa ilmaliikenteen turvallisuuden viimekätisinä tuottajina ja perustelevat oikeutensa ilmaliikenteen hallintaan.

Lennonjohtajat jäsentävät myös ilmaliikenteen turvallisuutta ristiriitaisten teemojen kautta. Yhtäältä ilmaliikenteen turvallisuudesta puhutaan kyseenalaistamattomana tosiasiana, toisaalta siitä puhutaan ei olemassa olevana näennäisyytenä. Osoitan analyysissäni, ettei näissä ristiriitaisissa tavoissa esittää ilmaliikenteen turvallisuutta ole kyse näkemyseroista tai epäjohtonmukaisuudesta. Myös puheella ilmaliikenteen turvallisuudesta, kuten muillakin erittelemilläni ja analysoimillani puhetavoilla, on erityinen tehtävänsä toimia ammattikunnan aseman oikeuttajana ja lennonjohtajien ammatti-identiteetin rakentajana.

Luvussa 6 kokoon ryhmähaastatteluaineiston analyysin tulokset ja esitän tutkimuksen johtopäätöksen. Arvioin esittämäni johtopäätöksen pätevyyttä tukeutumalla ensinnäkin suomalaissa yhteiskunnassa vallitsevaan asiantuntija-ammattikuntajärjestelmään, sen varhaiseen muotoutumiseen ja nykytilaan. Toiseksi tukeudun 1990-luvun poliittiseen ja taloudelliseen tilanteeseen, erityisesti työmarkkinatilanteeseen. Suhteutan analyysini tulokset siten sekä siihen historialliseen taustaan, mitä vasten ammattikunnan legitimaatiokamppailua professionaalisen aseman puolesta on harjoitettu että niihin työmarkkinapoliittisiin oloihin, joiden vallitessa tutkimusaineisto on tuotettu. Luvun tehtävänä on vastata kysymykseen, miksi lennonjohtajien ammatti-identiteetti on muotoutunut tulkinnaksi ryhmästä ilmaliikenteen johtotähtinä.

## 2. Onko lennonjohtaja palkkansa arvoinen?

Legitimointistrategiat palkanoikeutuspuheessa

### 2.1 Johdanto

Vaikka suomalaiset tietävästi arvostavat enemmän rehellisellä työnteolla kuin esimerkiksi optiojärjestelmien avulla hankittua toimeentuloa, he eivät kuitenkaan näytä hyväksyvän sitä, että rehellisestä työn tekemisestä maksetaan johtajatasen palkkaa. Tämä on tullut varsin näkyvästi esille esimerkiksi siinä tavassa, millä maallikot kahvipöytäkeskusteluissa ja työmarkkinapolitiikan asiantuntijat julkisuudessa ovat esittäneet kannanottoja lennonjohtajien ammattikunnan oikeudesta ajaa palkkaetujaan työtaistelutoimin. Näissä kannanotoissa lennonjohtajien palkankorotusvaatimuksia ei yleiseen oikeudenmukaisuusperiaatteeeseen nojautuen ole pidetty oikeutettuina. Kannanotot viestivät, ettei ole solidaarista muita palkansaajaryhmiä kohtaan, jos joku ryhmä saa palkkaa 25 000 markkaa kuukaudessa ja vaatii siihen vielä kymmenien prosenttien palkankorotukset. Suomalaisten suhtautumista tulopolitiikkaan näyttäisi siten määrittävän tietynlainen solidaarisuuden vaatimus.

Sekä lennonjohtajien vuoden 1996 työtaistelu-uhkaa että vuoden 1999 varsinaista työtaistelua kommentoivissa päivälehtien pääkirjoituksissa ja kolumneissa esitettiin solidaarisen tulopolitiikan vaatimusta erityisesti koulutusargumenttiin tukeutumalla. Yhtenä esimerkkinä tällaisista kirjoituksista nostan esiin katkelman Juhani Heimosen Turun sanomissa 22.2.1996 julkaistusta kolumnista "Lennonjohtajien palkkakuoppa". Heimonen ei kolumnissaan kyseenalaista pelkästään lennonjohtajien palkankorotusvaateita, vaan ammattikunnan koko palkkatason:

Ilmailulaitoksen tilastojen mukaan lennonjohtajien palkka on keskimäärin 22 000 markkaa ja kaikin ikälisin 27 000 markkaa kuukaudessa eli hyvinkin professorin tienestitasoa. (...) Kun lennonjohtajat puhuvat palkoistaan ja korotustarpeista, he kernaasti painottavat työnsä vaativuutta ja vastuullisuutta. Koneiden saattaminen taivaalta kiitoradalle ja kiitoradalta taivaalle on epäilemättä taitoa, tekniikkaa ja osaamista edellyttävää puuhaa.

Sitä osoittaa myös alan koulutus, joka kestää peräti puolitoista vuotta. Niille, jotka ehdittivät jo pöyristyä professorien puolesta kerrottakoon, mitkä ovat lennonjohtajan pääsyvaatimukset: yo-tutkinto ja lentolupakirja. Vain väitöskirjan väsäneet älkööt siis vaivautuko.

Kolumnissaan Heimonen välittää lukijoille ironisoiden lennonjohtajan työn todellisen luonteen: vaikka ammattikunta itse pönkittää omaa asemaansa korostamalla työnsä vaativuutta ja vastuullisuutta, sen suorittama työ ei ole mitään muuta kuin ilmailukenteen kulun rutiininomaista valvontaa. Pyrkinessään osoittamaan lennonjohtajan työn todellisen luonteen Heimonen tukeutuu koulutusargumenttiin, jolloin työn suorittavan luonteen puolesta puhuu parhaiten sen edellyttämän koulutuksen vaatimattomuus. Työssä vaaditut tiedot ja taidot omaksutaan kirjoittajan esittämänä puolessatoista vuodessa. Heimosen ironisoidessa lennonjohtajien työn luonnetta, hän samalla esittää implisiittisesti solidaarisen tulopolitiikan vaatimusta: ei ole oikein, että vain vähän koulutetut, suorittavaa työtä tekevät lennonjohtajat nauttivat samaa palkkaa kuin korkeasti koulutetut, vaativaa tutkimus- ja opetustyötä tekevät professorit. Kyseenalaistaessaan lennonjohtajien palkkatason ja samalla ammattikunnan oikeuden palkankorotuksiin Heimonen asemoi lennonjohtajat näin erityiseen ”duunari”-kategoriaan.

Kyseenalaistaessaan lennonjohtajien oikeuden siihen asemaan ja palkkatasoon, jonka ammattikunta on saavuttanut, julkisuus rakentaa ammattikunnalle toistuvasti leimaavaa identiteettiä itsekkäänä ryhmänä. Lennonjohtajien saavuttama asema yhteiskunnan hyväosaisina näyttäisi niin Heimosen kuin monen muunkin argumentoina syntyneen puhtaasti siitä syystä, että ammattikunta edustaa yhtä työmarkkinoiden avainryhmää, jonka kieltäytyminen tehtäviensä hoitamisesta pystyisi haavoittamaan vakavasti koko yhteiskuntaa. Sekä vuoden 1996 työtaistelu-uhan että vuoden 1999 varsinaisen työtaistelun aikaisia päivälehtien yleisönosastokirjoitteluja ja pääkirjoitustekstejä lukiessa syntyy kuva marginaaliin työnnettystä ammattikunnasta, jonka legitimeettiä ei ole taattu ylhäältä päin.<sup>1</sup> Näyttäisi siltä, että ammattikunta on

---

<sup>1</sup> Esimerkiksi Aamulehti (17.2.;24.2. ), Helsingin Sanomat (15.2.; 17.2.) ja Turun Sanomat (3.2.) ottivat pääkirjoituksissaan kantaa Suomen Lennonjohtajien Yhdistyksen esittämään työtaistelu-uhaan helmikuussa 1996 tuomien mahdollisen työtaistelun epäoikeutettuna yrityksenä ulosmitata osa lentoliikenteen tuloksesta. Lehdet loivat lennonjohtajien ammattikunnasta kuvaa ahneena, hyväosaisena avainryhmänä, jonka oikeutta työtaistelutoimin valvoa etujaan ja siten vahingoittaa yhteiskunnan toimintaa ja yleistä etua tulisi rajoittaa. Varsinkin Helsingin Sanomat vaati pääkirjoituksessaan 17.2. eduskunnalta toimia asettaa erityslaki, jonka avulla avainryhmien lakko-oikeutta voitaisiin rajoittaa.



onnistunut pystyttämään professionaalisen monopolin pyrkimyksensä taata niukasti jaossa olevia etuoikeuksia jäsenilleen, mutta ei ole onnistunut saavuttamaan korkeaa professionaalista statusta.

Ryhmäkeskusteluiden kuluessa lennonjohtajat ottavat usein kantaa asemaansa marginaaliin työnnettynä ammattikuntana. He kommentoivat julkisuuden rakentamaa kuvaa ammattikunnasta itsekkäänä oman edun tavoittelijana ja haastavat sen rakentaman negatiivisen identiteetin pyrkien irtaantumaan siitä:

A: Mut en mä tiedä, se on kyllä, se on niinkun vähän omituiselta tuntuu väittää, että syntyy tällainen kuva, että tässä on niinkun tämmöstä hylkiöporukkaa, joka suunnilleen katteetomin perustein tälläsen levyseppä-hitsaajakoulutuksen läpäistyään ... (Rh. 3:41)<sup>2</sup>

Lennonjohtajat haastavat julkisuuden ammattikunnalle rakentaman yksipuolisen ja leimaavan identiteetin "hylkiöporukkana", joka ei ole ansainnut asemaansa. He kyseenalaistavat ammattikunnalle langenneen aseman matalan statuksen omaavana ryhmänä. Edellinen puheenvuoro luo kuvaa siitä, että hylkiöasemaan kutsutuilla on kuitenkin kokemuksia vaihtoehtoisista identiteeteistä. Ammattikunta ei siten välttämättä samastu heille osoitettuun ammatilliseen asemaan, vaan pyrkii osoittamaan sen vääräksi.

Käsillä olevassa luvussa erittelen ja esittelen, miten ammattikunta organisoii irtaantumisensa sille rakennetusta työmarkkinoiden "hylkiöporukan" identiteetistä. Kun erittelen ja esittelen, miten ammattikunta kutsuu yleisöä takaamaan legitimitettiin, tulen rakentamaan tutkimustehtäväni kahden kysymyksen varaan. Ensinnäkin, minkälaisia erilaisia kielellisiä vaikuttamiskeinoja, strategioita, ammattikunta käyttää perustellessaan asemansa ja palkkansa oikeutusta? Ja toiseksi, miten se näitä strategioita käyttää pyrkiessään korkean professionaalisen statuksen omaavaksi ryhmäksi?

En tarkastele strategisuutta pelkästään kielen käytön ominaisuutena, kuten monet diskurssianalyttisesti suuntautuneet sosiaalityeilijät tekevät (vrt. esim. Wetherell & Potter 1992; Jokinen, Juhila & Suoninen 1993). Näkemykseni mukaan kielellisessä vuorovaikutuksessa käytetyt taktiikat ja strategiat ovat luonteeltaan tietoista

---

<sup>2</sup> Aineisto-otteissa esiintyvät lennonjohtajat on anonymisoitu siten, että kulloinenkin puheenvuoron esittäjä on nimetty kirjaimilla A, B tai C. Puheenkohteina olevista lennonjohtajista käytetään peitenimiä. Kunkin aineisto-otteen lopussa on merkintä, josta käy ilmi, mistä ryhmähaastattelusta ote on peräisin sekä haastattelusta kirjoitetun tekstitiedoston sivunumero(t). Esimerkiksi merkintä Rh. 3:41 tarkoittaa, että ote on ryhmähaastattelusta 3, ja se löytyy haastattelusta kirjoitetun tekstitiedoston sivulta 41.

valintaa ja hallittavissa olevia suunnitelmia sisällään pitäviä. Puhe on aina jonkun puhumaa, ja puhujalla on tarkoituksensa. Esimerkiksi Teun A. van Dijk (1997, 31) lähtee siitä, että kielen sääntöjen lisäksi kielenkäyttäjät myös tietävät ja ottavat käyttöönsä sekä mentaalisia että kanssakäymisen strategioita voidakseen osallistua tehokkaasti diskurssiin ja toteuttaa päämääriään. Mielestäni valitsemani lähestymistapa puolustaa tässä luvussa paikkaansa, koska suhteutan ryhmähaastatteluihin tuotettuja merkityksiä luvun alussa esiin tuomiini tietoihin puheenkäytön kontekstista, niistä työmarkkinapoliittisista oloista, joissa haastattelupuhe on tuotettu.

Aineistosta löytyy yhteensä 30 kohtaa, joissa haastattemieni lennonjohtajien puhe organisoiu ammattikunnan palkkatason oikeuttamisen varaan. Näitä tekstikohtia voidaan pitää erilaisten kielellisten vaikuttamisstrategioiden todentumina, joihin tukeutumalla lennonjohtajat kutsuvat yleisöä takaamaan legitimitteettiään palkansaajaryhmänä, joka on oikeutettu saavuttamaansa palkkatason ja asemaan. Aineistosta löytyy yhteensä viisi erilaista taktiikkaa, joita lennonjohtajat käyttävät perustellessaan palkkatasonsa oikeutusta. Yksikään nimeämästäni strategiasta ei ole ainutlaatuinen siinä mielessä, että se palautuisi vain yhteen tekstikohtaan tai yhden haastateltavan puheeseen. Samalla tavoin yksikään illustroimani haastattelujakso ei ole ainutlaatuinen siinä mielessä, että se pitäisi sisällään ainoastaan yhden legitimoitistategian. Sama jakso voi pitää sisällään useita erilaisia strategioita. Tekstikohtia käsitellessäni keskityn pelkästään kulloinkin käsitellyn kohteena olevaan legitimoitistategiaan. Suluissa on mainittu strategioiden esiintymismäärät.

1. Jatkuvan kouluttautumisen puhetapa (8)
2. Täydellisyden vaatimuspuhe (15)
3. Ominaisuuspuhe (4)
4. Kutsumuspuhe (10)
5. Luonnollistamispuhe (8)

Luku jäsentyy viiden erilaisen legitimoitistategian, ammattikunnan aseman ja palkan oikeutusta perustelevan puhetavan yksityiskohtaisen analysoinnin varaan. Etenen luvussa siten, että tarkastelen ensin kutakin viidestä puhetavasta erikseen. Esitän aineisto-esimerkkien kautta, miten eri puhetavat nostetaan palvelemaan ammattikunnan palkan oikeutusta sekä pyrkimystä kohota korkean professionaalisen statuksen omaavaksi ryhmäksi. Luvun lopussa siirrän tarkastelun painopisteen yksittäisten puhetapojen organisoinnista kohti puhetapojen keskinäistä suhdetta, miten eri puhetavat sijoittuvat aineistossa suhteessa toisiinsa. Kiinnostuksen kohteena on myös

se, miten samaa päämäärää palvelevat puhetavat pyrkivät tuottamaan ammattikunnan legitimizeettiä hyvinkin erilaisista näkökulmista käsin.

## 2.2 Jatkuvan kouluttautumisen puhetapa

Työn tai tehtävän vaativuuden indikaattorina pidetään usein tehtävän tai työn vaatimaa koulutusta: sitä vaativampi työ tai tehtävä, mitä korkeampaa koulutusta se edellyttää. Hieman yksinkertaistaen voidaan ajatella, että solidaarisen tulopolitiikan mukaista ei ole maksaa korkeaa palkkaa työstä tai tehtävästä, joka ei edellytä korkeaa koulutusta. Koulutusta ja tutkintoa pidetään perinteisesti korkean palkkatason ja professionaalisen statuksen kriteereinä, joihin vedoten kilpailijat voidaan sysätä etuoikeuksista osattomiksi (Konttinen 1993, 9). Julkisuudessa onkin kritisoitu juuri lennonjohtajien korkeaa palkkatasoa perusteettomana sen vaatimaan lyhyeen koulutusaikaan nähden. Ammattikunta ei siten näytä ansainneen legitimizeettiään työmarkkinoilla.

Lennonjohtajat ottavat toistuvasti esille julkisuudessa esitetyn näkemyksen ammattikunnasta pikakoulutettuna ryhmänä, jonka palkkataso sotii oikeudenmukaisuusperiaatetta vastaan. Pyrkinessään osoittamaan tämän käsityksen vääräksi he käyttävät taktiikkaa, jonka olen nimennyt jatkuvan kouluttautumisen puhetavaksi. Kuten seuraavasta katkelmasta ilmenee, tämän strategian mukaista on esittää lennonvarmistustyö elinikäisen oppimisen projektina, joka edellyttää läpi koko työhistorian kestäväää, työssä tapahtuvaa harjaantumista ja oppimista.

1. A: Mutta sekin on jännä juttu, kun ihmiset just puhuu siitä koulutuksen lyhydestä. Mutta
2. mitä ei ymmärretä on se, että me saadaan se koulutus työpaikalla. Eli että mä olen
3. koulutettu kahdeksan vuotta jo, enkä ole vielääkään valmis.
4. B: Ja just niinkun tosiaan oppii edes jonkun näköistä rutiinia. Kyllä siihen useampi vuosi
5. menee. Että ei se ole pelkästään, kun sä tulet kurssilta niin sitten sä olet guru ja sulle
6. läpsitään kolkyt tonnia kuussa käteen. (Rh. 10:12–13)

Samalla kun puhe lennonjohtajan työstä elinikäisen oppimisen projektina kiistää julkisuudessa esitetyn näkemyksen ammattikunnasta pikakoulutettuna ryhmänä, se moittii näkemyksen esittäjiä ymmärtämättömydestä: julkisuudessa esitettyyn tulotasoon yltyä vain harva, alallaan päteväitynyt lennonjohtaja. Tämän puheen alataktiikkana voidaankin pitää eräänlaista keppistrategiaa. Se ei niinkään pyri maanittelemaan yleisöä puolelleen kuin moittimaan sitä asioiden yksinkertaistamisesta.

Jatkuvan kouluttautumisen puhetavalla on monia erilaisia variaatioita. Sen avulla haastateltavat eivät pelkästään pyri osoittamaan suuren yleisön esittämää näkemystä lennonjohtotyön edellyttämän koulutuksen lyhydestä paikkansapitämättömäksi. Jatkuvan kouluttautumisen puhetavan tehtävänä on osoittaa lennonjohtokoulutus myös riittävän kattavaksi takaamaan ammattikunnan palkkataso ja asema. Tällöin lennonjohtokoulutuksen kattavuutta perustellaan tukeutumalla erityiseen laatu korvaa määrän -argumenttiin:

1. A: Ja sitten jos ajattelee, koulutuksen pituutta kun vertaa, lennonjohtajan peruskurssiakin,
2. niin sanotaan että se on puolitoista vuotta, mutta se on todella intensiivinen. Ja siihen
3. kaikki, se on pelkkä koulutus, siihen kaikki harjoittelut. Sitten tulee jatkokurssit, sen
4. harjoittelut. Siitä tulee hyvin nopeasti kolme ja puoli, neljä vuotta. Hyvin helposti vertaisin
5. sitä yliopisto-opiskeluunkin. Se on kuitenkin eri intensiivistä kuin mitä tommonen
6. opiskelu jossain muualla. Se väännetään äijään tai henkilöön se tieto päähän niin, ettei sitä
7. oo missään.
8. B: Niin ja siinä on tarkoituksella haettu semmosta, ei kiireellä, mutta paineella
9. ja stressillä se koulutusaika. (Rh. 9:14)

Kantavana teemana haastateltavien argumentaatioissa on erilaisten koulutusmuotojen suhteuttaminen toisiinsa. Esittämällä lennonjohtokoulutuksen luonteen erityisen intensiivisenä ja sitä kautta vaativana, rakennetaan lennonjohtajan tutkinnosta yhdenvertaista vertailukohteeksi nostetun, suomalaisten perinteisesti arvostaman, pitkää koulutusaikaa vaativan korkeakoulututkinnon kanssa.

Puheen lennonjohtokoulutuksesta erityisen vaativana ja tiiviinä voi yhtäältä nähdä luovan kuvaa sen yhdenvertaisuudesta akateemiseen koulutukseen nähden. Toisaalta sen voi nähdä luovan kuvaa myös sen erityisyydestä suhteessa akateemiseen koulutukseen. Kun puhe lennonjohtokoulutuksesta organisoidaan erityisyyden varaan, sen kautta osoitetaan käytännön taitojen hallitseminen yhtä päteväksi vaativan työn ja sitä kautta korkean palkkatason indikaattoriksi kuin teoreettisen tiedon hallitseminen:

1. A: Nyt tarttee muistaa, että sehän on vaan peruskoulutus. Se on suhtkoht lyhyt jakso ja sen
2. jälkeen ruvetaan vasta opiskelamaan tähän ammattiin.
3. B: Meidän koulutus on erittäin intensiivinen ja suppea-alainen. Elikä mehän ei lueta sen
4. ulkopuolelta mitään tarpeettomia aineita niin kuin jossakin yliopistossa kun sä opiskelet,
5. niin siellä joudutaan lukea kaiken maailman aineita, että saadaan se kokonaisuus.
6. Mutta meillähän on täällä tommonen putki vaan, mikä me kahlataan läpi siinä puolessa
7. toissa vuodessa ja opitaan se tärkein, mitä me tarvitaan työssä, eikä mitään muuta.  
(Rh. 13:17)

Näin esitetynä lennonjohtotyö pitää sisällään paitsi vuosia kestävää harjaantumista, myös vaativaa itseopiskelua. Työn erityisen luonteen kautta perusteltuna lennonjohtokoulutus ei näyttäydy perinteisenä koulutuksena, jossa vastuu oppilaan koulutuksesta on sitä varten perustetun koulutusorganisaation harteilla.<sup>3</sup>

Kuten seuraavasta esimerkistä ilmenee, jatkuvan kouluttautumisen puhetapa organisoidaan usein myös yksinoppimisen liturgian varaan, jolloin ammattikunnan suorittaman työn merkitys rakennetaan jatkuvan harjaantumisen, sääntöjen ja määräysten kertaamisen ja uusien asioiden yksin oppimisen varaan.

1. A: Ja toisaalta sitten se työn luonne on se, ettei pelkästään voi katsoa sitä, että on istunut
2. jossakin yliopistossa, tehnyt siellä monta vuotta töitä aktiivisesti tai sitten, että sulla on
3. lyhyt koulutus ja sen jälkeen sä niinkun tavallaan oot tilanteessa, että joudut itse itseäs
4. kouluttamaan. Jos sua ei kukaan kertauskouluta tai pidä ajan tasalla, niin sun on ittelläs
5. pakko sen lupakirjan haltijana tehdä sitä omalla ajallas. Mun mielestä sekin niinkun on
6. asia. Siitä työstä pitää maksaa vastuullisuuden lisäksi niin, että sä ite vastaat siitä oman
7. tietotaitos kehittämisestä hyvin pitkälle. (Rh. 12:17)

Yksinoppimisen liturgian varaan organisoitunut palkanoikeutuspuhe kyseenalaistaa teoreettisen tiedon hallinnan ainoana vaativan työn indikaattorina sekä korkean ammatillisen statuksen kriteerinä. Perusteltaessa ammattikunnan palkkatason oikeutusta työn luonteeseen vetoamalla luodaan kuvaa lennonjohtajan toimintaympäristöstä alati muuttavana, uusia taitoja ja toimintatapoja edellyttävänä, jatkuvan kouluttautumisen vaihtoehdottomana maailmana. Tätä dynaamista ympäristöä vasten piirtyy kuva toisesta, staattisesta, paikallaan pysyttävyydestä maailmasta, jossa toimijan ei tarvitse itse kehittää ja ylläpitää ammatitaitoaan, koska hänen legitimitteettinsä takaa korkeakoulututkinto.

Jatkuvan kouluttautumisen puhetapaan tukeudutaan erityisesti silloin, kun pyritään kyseenalaistamaan käsitys ammattikunnasta pikakoulutettuna ryhmänä, joka ei solidaarisen tulopolitiikan ihanteen mukaisesti olisi oikeutettu saavuttamaansa palkkatasoon. Strategian tehtävänä on osoittaa lennonjohtokoulutus riittävän laajaksi ja

---

<sup>3</sup> Käytännössä valta ja vastuu lennonjohtajien ammatillisesta koulutuksesta on ollut tähän päivään saakka lähes yksinomaan ammattikunnalla. Vaikka resurssit koulutukseen on saatu yhteiskunnalta, lennonjohtajat eivät ole kuuluneet julkisen sektorin toteuttaman ja säätelemän ammatillisen koulutuksen järjestelmän piiriin.

kattavaksi vaativan työn kriteeriksi ja sitä kautta korkean palkkatason indikaattoriksi. Jatkuvan kouluttautumisen puhettavan näkökulma aseman ja palkan oikeuttamiseen on siten solidaarisen tulopolitiikan puolustaminen. Ammattikunnan legitimizeettii ja professionaalista statusta rakennetaan tunnustamalla solidaarisen tulopolitiikan ihannetta, jonka tavoitteena on oikeudenmukaisuuden toteutuminen tulonjaossa: jokaiselle asemansa ja ansioidensa mukaisesti.

## 2.3 Täydellisyuden vaatimuspuhe

Suuri yleisö on usein kyseenalaistanut lennonjohtajien palkkatason ja aseman vetoamalla paitsi lennonjohtotyön edellyttämän koulutusajan lyhyteen, myös työn rutiinimaiseen luonteeseen. Ammattikunta itse korostaa työnsä luonnetta enemmänkin vaativana ongelmanratkaisuna kuin rutiinimaisena ilmaliikenteen kulun valvontana. Pyrkinessään kiistämään suuren yleisön esille tuoman näkemyksen lennonjohtotyöstä rutiinimaisena valvontatyönä, jota kuka hyvänsä pystyisi tekemään, lennonjohtajat käyttävät kielellisenä resurssinaan strategiaa, jonka olen nimennyt täydellisyuden vaatimuspuheeksi. Tässä strategiassa legitimointi perustuu lennonjohtotyön esittämiseen täydellistä suoriutumista vaativana toimintana.

Lennonjohtajat puhuvat työstään paitsi ilmaliikenteen joustavan, myös turvallisen kulun johtamisena, jolloin lennonjohtotyö saa erityisen luonteensa lentomatkestajien alati uhattuna olevan turvallisuuden takaamisena. Lennonjohtotyöstä rakennetaan vaativaa, vastuullista ja kuormittavana tehtävää, josta selviytyminen edellyttää paitsi sääntöjen ja määräysten tietämistä, myös erilaisten taktiikoiden täydellistä hallitsemista:

1. A: Mullekin kerran, just kun oltiin Kuusamossa hiihtämässä, niin nää Kemin, Kemingraadin
2. kaverit niinkun molli sitä, että kun teille maksetaan, kun oli just tää lakkouhka päällä
3. sillon, ja se oli vähän semmosta tiukkaa. Niin se sano, että ettehän te muuta sano, kun
4. selvä laskuun, että sen minäkin osaan sanoa. Mä sanoin, että siinä se onkin .. se on vaan
5. semmonen, sitä ennen on porrastettu ja katottu, ettei ne aja yhteen. Ja sitten se selvä
6. laskuun, se on vaan helpotus, se on pois se kone. Kun se oliskin vaan sitä, niin se oiskin
7. hirveen helppoo. (Rh. 7:12–13)

Puheenvuorossa kyseenalaistetaan suuren yleisön esittämä näkökanta lennonjohtotyön helppoudesta argumentoimalla sen vaativan luonteen puolesta. Lennonjohtotyö rakentuu paitsi sääntöjen ja määräysten, myös erilaisten taktiikoiden varaan,

joiden avulla taataan ilmailukenteen turvallinen kulku. Lennonjohtajan valvoma ilmatila esitetään erityisen uhanalaisena ympäristönä, jossa operoivat ilma-alukset ovat ilman lennonjohtajan ohjausta alati törmäysvaarassa keskenään. Täydellisyysvaatimuspuhe perustelee ammattikunnan palkan oikeutusta rakentamalla lennonjohtajasta turvallisuuden viimekätistä pelastajaa.

Kun lennonjohtajat yhtäältä korostavat ilmailukenteen turvallisen kulun varmistamista määräysten ja erilaisten taktiikoiden varaan rakentuneena säännönmukaisena toimintana, he toisaalta puhuvat siitä myös sattumanvaraisena uhkapelinä, jossa on mahdollista paitsi voittaa myös hävitä, onnistua tai epäonnistua:

1. A: Mutta tähän täytyy nähdä tää palkkaus tänä päivänä korvaukseksi siitä, että sä tienaat
2. jotain, huomenna sä teet jotain väärin, ja sä et enää tienaakaan sitä. Se on sillä out. Jos tää
3. tuntuu niinkun, että tää on ylidramatisointia, niin en tiedä, voi olla tota että, voi olla että se
4. tuntuu siltä, mutta kun kuuntelee näitä juttuja siitä kuinka moni meistä näkee silloin
5. tällöin aina niitä unia, missä koneet törmää keskenään, ja sä et voi tehdä mitään muuta
6. kuin katoo päältä.
7. B: Tämmösiä työ- tai tämmösiä tilanteita ei tarte olla niinkun uran aikana monta, mutta kun
8. tietää mitä saattaa tulla tai saattaa mennä edes lähelle, niin ne on semmosia, minkä takia
9. minä niinkun katon, että mä oon oikeutettu täsmälleen siihen palkkaan, mitä mä saan. (...)
10. Kaikki ne kiiretilanteet, kaikki ne ahdistavat tilanteet ja vaikeet tilanteet mitä jokaiselle
11. sattuu uran aikana, niin siitä palkkatasosta en yhtään luovu. (Rh. 3:5–6)

Täydellisyysvaatimusta korostamalla motivoidaan yleisöä takaamaan ammattikunnan legitimitettiin. Tällöin lennonjohtajan valvomasta ilmatilasta luodaan kuvaa sattumanvaraisena toimintaympäristönä, jonka tapahtumiin toimija ei aina voi vaikuttaa. Esimerkissä ammattikunnan palkkatason oikeutusta perustellaan lennonjohtotyön kohtalonomaisuudella. Mahdollisia uhkakuvia maalailtaessa rakennetaan lennonjohtotyöstä henkisesti äärimmäisen kuormittavaa, täydellistä onnistumista edellyttävää toimintaa.

Legitimitettiin rakennetaan myös vetoamalla työn vastuullisuuteen. Vastuullisen, täydellisen suoriutumisen velvoittaman toimijan asemaan sijoittuminen rakentaa vasta-argumenttia julkisuudessa esitetylle näkemykselle ammattikunnasta ryhmänä, joka ei ole oikeutettu nauttimaansa palkkatasoon. Tässä puheessa nousee esille yksin tekemisen pakko. Seuraavassa katkelmassa yksin tekemisen pakosta rakennetaan paitsi lennonjohtajan tehtävää määrittävää tosiasiaa, myös ammattikunnan aseman ja palkkatason kyseenalaistamatonta kriteeriä.

1. A: Ei se suostunut vastaanottamaan mitään argumentteja meidän palkasta, justiin tästä, että
2. miten niinkun vastuun painaa kapeita hartioita ja näistä ihmishengistä niinkun suoraan.
3. B: Tässä on tota joku viisas kollega sano tässä taannoin, että minkä takia meidän alkupalkka
4. on niin hyvä. (...) Kun me istutaan tohon pulpettiin, alusta asti ei ole kenenkään selkää,
5. minkä taakse me voidaan mennä. Me joudutaan yksin vastaan siitä mitä me ollaan tehty.
6. Sää et pysty meneen kenenkään selän taakse. Sää oot ihan yksin. (Rh. 11:9)

Vaikka lennonjohtajat usein kyseenalaistavat suuren yleisön esiin tuoman näkemyksen lennonjohtotyön helppoudesta ja vaatimattomuudesta siitä maksettuun rahalliseen korvaukseen suhteutettuna, he saattavat myös pitää esitettyjä näkemyksiä lennonjohtotyön suorittavasta luonteesta oikeutettuina. He eivät kuitenkaan näytä hyväksyvän sitä, että ammattikunnan palkkataso sotiisi yleistä oikeudenmukaisuusperiaatetta vastaan. Esittäessään perusteluja palkkatasonsa oikeudenmukaisuudesta he vetoavat kansalaisten yhteisesti jakamiin normeihin palkanmääräytymisen perusteista. Yksi täydellisyyden vaatimuspuheen käyttötapa onkin maanitella yleisöä ammattikunnan palkkatason takaajaksi sosiaalisiin normeihin vetoamalla.

Seuraavassa katkelmassa asetutaan solidaarisen tulopolitiikan puolustajan asemasta käsin perustelemaan ammattikunnan palkkatason oikeutusta. Ammattikunnan palkanmääräytymisperusteita tarkastellaan ikään kuin ulkoapäin myöntämällä lennonjohtotyön suorittava luonne verrattuna joidenkin muiden, saman verran ansaitsevien, mutta korkeamman ammatillisen statuksen saavuttaneiden palkansaajaryhmien työhön.

1. A: Mä koin tässä tänä vuonna semmosen henkilökohtaisen oivalluksen tästä meidän työstä ja
  2. palkasta, että jos nyt vertaa niinkun tommosiin normaaleihin ylempään
  3. korkeakoulututkinnon suorittaneisiin, niin me hakataan aika monet. Ja niitten tarvitsemat,
  4. ne lukee ensinnäkin paljon kauemmin, sanotaan lääkäri, juristi, arkkitehti, insinöörit. Ja
  5. niitten tietomäärä, mitä ne tarvitsee on paljon suurempi kuin meidän. Meille riittää yksi
  6. Lennonjohtajan käsikirja. Hyvin yksinkertaisia asioita, ja jos niitä niinkun käy tossa läpi,
  7. että mitä meidän pitää osata. Ja jos niitten mukaan maksettais, siis suhteutettuna
  8. opiskeluaikaan ja siihen asiamäärään mitä pitää hallita, meille maksettais liikaa. Mä
  9. myönnän sen suoraan. Mutta nyt onkin se juttu, että ne ei voi olla vaikeita ne asiat,
  10. koska niitä tehdään paineen alaisena. Jos olis valtava tietomäärä, sun pitäis tehdä nopeesti,
  11. hirveessä paineessa, pelossa että sä teet virheen, niin se pitää hyvin nopeesti karsiutua
  12. hyvin yksinkertaisiin asioihin. Sää et voi tehdä monimutkaisia asioita suuren paineen
  13. alaisena. (...) Tätä mulle hyvin olennainen siitä, että minkälaisen tilin mä kuittaatan.
- (Rh. 7:9–10)



Täydellisyysvaatimuksen varaan organisoitu puhe tuottaa jäsenyyksiä lennonjohtotyöstä ja ammattikunnan asemasta rakentamalla peilaussuhteita lennonjohtajien ja korkean professionaalisen statuksen saavuttaneiden ammattikuntien välille. Tällöin ammattikunnalle rakennetaan paikkaa yksinkertaisen valvontatyön suorittajana, jota vasten lääkäriin, juristiin, arkkitehtiin ja insinööriin tehtävät näyttävät erityistä luovuutta ja oppineisuutta edellyttävinä toimina. Esitetyt luokittelut eivät toimi niinkään yksilöllisenä projektina kuin resurssina, jonka ammattikunnan jäsenet ovat sisäistäneet ja jonka varassa he tekevät meidän ja muiden välistä erontekoa ymmärrettäväksi.

Rakennetussa peilaussuhteessa ylempään korkeakoulututkinnon suorittaneet, akateemiset palkansaajaryhmät ovat yhtäältä, taloudellisen aseman suhteen, samastumisen kohde ja toisaalta, koulutusasteen suhteen, eronteon kohde. Täydellisyysvaatimuspuhe konstruoi mielikuvia yhtäältä akateemisista, korkean professionaalisen statuksen saavuttaneista ammattikunnista ja toisaalta omasta ammattikunnasta ohjaten kuulijoita mieltämään kuvattua toimintaa erityisellä tavalla. Puheessa luodaan arvoja ja normeja näyttämällä millaisia resursseja (taitoa/tietoa) sosiaalisesti arvostettu toiminta edellyttää. Esitettyjen arviointien avulla konkretisoidaan näin ammatillisesti yhtä arvokkaiksi kompetensseiksi sekä taito että tieto.

Arvion esittäminen lennonjohtajan työn ja siitä maksetun korvauksen välisestä suhteesta on esitetyn puheenvuoron tärkein osa, koska siinä konkretisoituu taito suoriutua äärimmäisen kuormittavasta tilanteesta yhtä arvokkaiksi ammatillisiksi kompetensseiksi kuin laajaa tietopohjaa edellyttävä luova suunnittelu- ja tutkimustyö. Arvioon kiteytyy koko puheenvuoro; miksi se oli esittämisen arvoisin. Vaikka lennonjohtotyöstä suoriutuminen ei edellytä niinkään laajaa tietopohjaa kuin taitoa ja kykyä toimia virheettömästi, se näyttää työn vaativuuden ja siitä maksetun korvauksen riittävänä perusteena sekä yhtenä korkean professionaalisen statuksen kriteerinä.

Palkanoikeutus organisoidaan täydellisyysvaatimuspuheen varaan erityisesti silloin, kun ammattikunta pyrkii kyseenalaistamaan suuren yleisen esittämän näkemyksen lennonjohtotyöstä yksinkertaisena ja rutiininomaisena ilmaliikenteen kulun valvontana. Strategian tehtävänä on osoittaa lennonjohtaminen vastuullisena, vaativana ja kuormittavana, täydellistä suoriutumista edellyttävänä tehtävänä. Täydellisyysvaatimuspuheen näkökulma on paitsi solidaarisen tulopolitiikan puolustajan, myös turvallisuuden pelastajan näkökulma. Legitimiteettiä rakennetaan hahmottamalla kuvaa lennonjohtajan toimintaympäristöstä erityisen uhanalaisena ja kohtalonomaisena maailmana, jonka turvallisuuden yksinäisenä pelastajana ammattikunta toimii. Turvallisuuden viimekätiselle tuottajalle, yksinäiselle johtotähdelle on solidaarisen tulopolitiikan ihanteen mukaisesti oikein ja kohtuullista maksaa korkeaa palkkaa.

## 2.4 Ominaisuuspuhe

Ominaisuuspuheeseen tukeutumalla lennonjohtajat vetoavat lennonjohtotyön edellyttämiin ominaisuuksiin ammattikunnan palkkatason luonnollisena oikeuttajana. Tälle puhetavalle on tyypillistä esittää kyky johtaa ilmailiikennettä enemmänkin sisäsyntyisenä lahjana kuin opittuna taitona. Ominaisuuksiin tukeutuvassa palkanoikeutuspuheessa lennonjohtaja esitetään yhdeksi valituista, joka on saanut syntymälahjakseen tietyt lennonjohtotyön edellyttämät ominaisuudet.<sup>4</sup> Puolustettaessa ammattikunnan oikeutta hyvään palkkaan, lennonjohtotyö esitetään toimintana, jossa työn suorittajan henkilökohtaisilla ominaisuuksilla on yhtä suuri painoarvo kuin koulutuksen kautta saavutetuilla taidoilla ja tiedoilla. Tämä tulee hyvin esille seuraavassa katkelmassa, jossa haastateltava argumentoi lennonjohtajan nauttiman palkkatason puolesta kyseenalaistamalla suuren yleisön jakaman näkemyksen koulutusajasta tehtävän vaativuuden ainoana mahdollisena kiriteerinä.

1. A: Se perustuu hyvin paljon just tämmöseen piilevään. Tavallaan siis pitää pystyä näkemään
2. nopeuseroja ja pitää pystyä ymmärtämään ja vetämään johtopäätöksiä ihan sen perusteella
3. mitä sä näet tutkan putkella tai mitä tahansa. (...) Pitää niinkun pystyä hahmottamaan
4. tilanteita ja ymmärtämään. (Rh. 3:12)

Lennonjohtotyö esitetään tehtävänä, josta selviytyminen edellyttää enemmänkin sisäsyntyisiä ominaisuuksia kuin opittua taitoa. Lennonjohtotyö näyttäytyy tehtävänä, jota ei voi edes oppia, jos ei omaa tiettyjä ominaisuuksia. Ominaisuuksien varaan nojaava puhe rakentaa lennonjohtotyöstä ja sitä kautta koko ammattikunnasta suljettua monopolia: ammattikunta omaa synnynnäisten ominaisuuksiensa kautta sellaisia taitoja, joita maallikot eivät kykene koskaan hallitsemaan. Puhe ominaisuuksista

---

<sup>4</sup> Lennonjohtotyön katsotaan vaativan nopeaa reaktio- ja havaintokykyä, hyvää muistia, kykyä tehdä nopeasti päätöksiä, koordinaatiokykyä ja autoritaarisuutta (esim. Brehmer 1996, Dolgin & Gibb 1989, Eissfeldt & Maschke 1991). Näitä lennonjohtotyössä vaadittuja ominaisuuksia mitataan valintatilanteessa psykometrisillä testeillä. Ilmailulaitoksen lennonjohtokoulutukseen hakeutuneet on testannut aina 1970-luvun lopusta lähtien Puolustusvoimien Koulutuksen Kehittämiskeskus (ent. Pääesikunnan koulutusosaston sotilaspsykologian toimisto). PvKK:n lennonjohto-oppilaiden valinnassa käyttämät testit on sovellettu puolustusvoimissa käytössä olevista testeistä. Nämä ovat 1) saavutus- ja kykytestejä, joiden avulla arvioidaan hakijoiden koulusaavutuksia ja lahjakkuuden eri osa-alueita, 2) laite- ja päätöksentekotestejä, joiden avulla mitataan hakijoiden psykomotoriikkaa ja kehonhallintaa sekä 3) persoonallisuustestejä, joiden avulla mitataan hakijoiden persoonallisuuden sopivuutta.

palvelee näin ollen sosiaalista sulkemista,<sup>5</sup> muiden ryhmien syrjäyttämistä niukkojen etuoikeuksien piiristä.

Ammattikunta rakentaa lennonjohtotyön edellyttämistä ominaisuuksista luonnollista ja itsestään selvää ammatillisen edunvalvonnan selittäjää. Tällöin ammattikunnan legitimitietin puolesta puhuu luonnoksi luuloteltu evidentti, työn edellyttämät henkilökohtaiset ominaisuudet. Tulkitsenkin ominaisuuspuheen menettelytavaksi, jonka avulla ammattikunnan harjoittama vahva edunvalvontapolitiikka esitetään luonnollisena, yleisesti hyväksyttävänä toimintatapana. Tämä tulee hyvin esille seuraavassa katkelmassa, jossa otetaan osaa julkisuudessa käytyyn keskusteluun ammattikunnan vakiintuneesta tavasta ajaa työtaistelutoimin palkkaetujaan. Haastateltavat pyrkivät perustelemaan lennonjohtajien edunvalvontatoimia luonnolliseksi seuraukseksi ammattikuntaa nimittävästä yhteisestä ominaisuudesta, vahvuudesta:

1. A: Kyllä tietysti taas, tällöisiä ominaisuuksia ja porukkaa, kyllähän se tottakin on, että tässä
2. on 250 sanotaan, vaikka itte sanonkin näin, niin suhteellisen fiksuja ja älykäsä ja vahvaa
3. ihmistä. Suuri osa meistä on tosi vahvoja persoonia ihan ihmisinäkin. Kyllä sitä tietysti
4. vaikee sulattaa on, että me ollaan niin samantyyppisiä ja niin vahvoja ja oman alamme
5. puolesta. Kauheen vaikeeta se on näin niinkun analysoida, sinne on turha yrittää
6. mitenkään kaivautua, siitä mitään pohjaa koettaa kaivaa pois. Me ollaan mitä me ollaan ja
7. piste.
8. B: Niin ja sitten tää, että jos kerran valintakriteereillä haetaan tähän tehtävään tietyn
9. tyyppisiä ihmisiä, niin siinä joudutaan ehkä samalla hyväksymään se seikka, että just
10. jossain tällasessa tilanteessa, työmarkkinatilanteessa, niin se homogeeninen joukko, joka
11. on niinkun hyvin voimakas yhteishengeltään, niin on myöskin kova vastus. (Rh. 3:32)

Argumentoidessaan ammattikunnan oikeudesta sen harjoittamaan edunvalvontapolitiikkaan haastateltavat tulevat tuottaneeksi ryhmän ammatillisen identiteetin henkilökohtaisista ominaisuuksista käsin. Ominaisuuksiin tukeutuva edunvalvontapuhe esittää lennonjohtotyön edellyttämät luonteenpiirteet alkuvoimaisina, ihmiseen sisään rakennettuina ja ihmisen täten muuttumattomana. Puhe konstruoi näin lennonjohtajan ominaisuudet, hänen tapansa ajatella esineen kaltaisena. Esineellistäminen johtaa käsitykseen ihmisen ominaisuuksista kaikkein tärkeimpänä todellisuuden määrittäjänä: tietyt ryhmän jäsenten kantamat henkilökohtaiset ominaisuudet, kuten harkitsevaisuus, päättäväisyys, taitavuus, tietoisuus itsestä, riippumattomuus ja vastuuntuntoisuus

---

<sup>5</sup> Ks. esim. Giddens 1973; Parkin 1971, 1979.

tekevät ammattikunnasta vaikeasti hallittavan ja sopeutumattoman. Tällaisella naiivin konstruktionistisella käsityksellä todellisuudesta on kuitenkin seurauksensa. Sen avulla selitetään, miksi ammattikunta on onnistunut pyrkimyksissään taata niukasti jaossa olevia etuoikeuksia jäsenilleen.

Ominaisuuspuheeseen tukeudutaan erityisesti silloin, kun pyritään kyseenalaistamaan näkemys korkeasta koulutuksesta vaativan työn ainoana indikaattorina. Strategian tehtävänä on osoittaa lennonjohtotyö toimintana, jonka menestyksellinen hoitaminen edellyttää paitsi opittuja taitoja, myös synnynnäisiä kykyjä. Ominaisuuspuhe poikkeaa näkökulmansa perusteella kahdesta edellisestä legitimoitistrategiasta siinä mielessä, että sen näkökulma ei ole niinkään solidaarisen tulopolitiikan puolustajan, kuin kyvykkään ja suvereenin toimijan näkökulma. Legitimiteettiä rakennetaan sosiaalisen sulkemisen varaan: ammattikunnan annetaan ymmärtää omaavan sellaisia taitoja, joita maallikot eivät koskaan kykene hallitsemaan. Ammattikunta ei täten niinkään kutsu yleisöä takaamaan legitimiteettiään, kuin vaatii sitä itselle kuuluvana luonnollisena oikeutenaan.

## 2.5 Kutsumuspuhe

Kutsumuspuheeseen tukeutumalla lennonjohtajat pyrkivät irrottaumaan julkisuuden heille rakentamasta itsekkään oman edun tavoittelijan subjektiasemasta kiinnityäkseen toiseen, työnsä omistautuvan pyyteettömän toimijan asemaan. Työnsä omistautuneen toimijan subjektiasemasta käsin luodaan kuvaa ammattikunnasta, jolle ilmaliikenteen ohjaaminen on enemmänkin harrastus, elämäntapa ja intohimo kuin elannon hankkimisen väline. Tämän legitimoitistrategian yksi muoto onkin esittää lennonjohtajan työ tehtävänä, josta suoriutuminen edellyttää erityistä kiinnostusta ja ”uhrimieltä” ilmailua kohtaan.

Työnsä omistautuneen toimijan subjektiasemaa rakennetaan ilmailun varaan, jolloin sitä esitetään paitsi alalle hakeutumisen perusteena, myös ammattikunnan kulttuurisena pääomana, jota ilman työnteko ei tuntuisi mielekkäältä. Puhetta ilmailusta työn sisällöllisen merkityksen tuottajana voi pitää kutsumuspuheen yhtenä kyytipoikana, jonka avulla ammattikunnan toimintaa ohjaavaa itseintressiä<sup>6</sup> pyritään häivyttämään:

---

<sup>6</sup> Itseintressin käsitteestä ja ns. neweberiläisestä professioparadigmasta ks. Konttinen 1993a.

1. A: Puhutaan aina, että meillä on kova palkkaus. Totta kai en mä sitä kiellä etteikö meillä ole
2. hyvä palkka, mutta varmasti se kaveri, joka hakeutuu lennonjohtoon ja lennonjohtajaks, ei
3. se varmasti, hyvin harva ajattelee silloin sitä palkkausta. Se tulee myötäsyntyisenä sitten,
4. kun se pääsee siihen ammattiin.
5. B: Ilmeisesti tää johtuu siitä, että meistä on kyllä joka mies varmaan joka solullaan ilmailussa
6. mukana. Ilmeisesti on kaikkia vetänyt ilmailu kovasti puoleensa. (Rh. 4:3)

Esimerkkikatkelmassa sanoudutaan irti julkisuuden ammattikunnalle rakentamasta itsekkään oman edun tavoittelijan subjektiasemasta identifioitumalla työlleen omistautuvan, ilmailun kutsuman toimijan asemaan. Vakuuttamalla lennonjohtajan työn kutsumusluonnetta rakennetaan ilmailuharrastuksesta alalle hakeutumisen perustetta ja työn mielekkyyden synnyttäjää. Työn kutsumusluonteeseen tukeutuva palkan-oikeutuspuhe esittää ammattikunnan nauttiman palkkatason enemmänkin luonnon-oikeudellisena periaatteena – kyseenalaistamattomana luonnon lakina – kuin aktiivisesti harjoitetun edunvalvonnan tuloksellisena seurauksena.

Yhtäältä lennonjohtajien puheen työstään erityisenä ilmailuammattina voi havaita tuottavan jäsenyyksiä ammattikunnan toimintaympäristöstä, millainen se on, ja mitä se toimijalta edellyttää. Toisaalta sen voi nähdä rakentavan identiteettiasemia ja sosiaalisia suhteita, millaisena ammattikunta itseään esittää, ja millaisena toiset sen tuottavat. Rakentaessaan ilmailukokemuksesta sekä ammattitaidon perustaa että tavoittelemisen arvoista kulttuurista pääomaa, lennonjohtajat luovat kuvaa lennonjohtotyöstä kutsumusammattina ja ammattikunnasta kutsuttuna, jolle työ näyttäytyy arvona sinänsä.

Myös seuraavassa katkelmassa toimintaympäristöä kuvataan asettumalla kutsutun toimijan subjektiasemaan, josta käsin noustaan kyseenalaistamaan julkisuuden ammattikunnalle rakentamaa itsekkään oman edun tavoittelijan identiteettiä. Ammattikunnan oikeutta legitimoidaan korostamalla lennonjohtotyön luonnetta erityislaatuisena kutsu-muksena, josta suoriutuminen edellyttää nöyryyttä ja pyyteettömyyttä toimintaympäristöä kohtaan. Katkelmassa vedotaan yhteisesti jaettuihin käsityksiin siitä, miten ammatissa kuuluu toimia, ja miten työhön pitää suhtautua:

1. A: Mä nään tän homman sinänsä niin spesialiteettihommana, että pitää olla sieltä
2. polvenkorkuisesta asti niinkun semmonen tietynlainen kiinnostus, että sen pystyy
3. hoitamaan ja paneutumaan. Mä käytän lainausmerkeissä, että tietynlainen
4. kutsumusammatti. Että tämä kun on menty siihen, että se (lentotupakirja/HP) ei ole
5. tarpeellinen, silloin kun sille kurssille menee. (...) Mutta tämä kun on jo sen
6. lentolupakirjan hankkinut, tämmönen henkilö on jo tehnyt taloudellisia uhrauksia,

7. satsannut siihen jo perustietoa välittämättä siitä tuleeko se koskaan takaisin, lähinnä
8. taloudellisessa mielessä.
9. B: Jonkinlainen henkilökohtainen kokemus ja kontakti pitää asiaan olla mitä haluaa edistää ja
10. minkä puolesta toimia. Nimenomaan, lainausmerkeissä kutsumusammattia. (Rh. 1:29–31)

Olen esittänyt ilmailupuheen yhdeksi kutsumuspuheen kyytipojista. Strategialla voidaan havaita olevan myös toinen, samoja päämääriä palveleva apulainen, puhe ammattikunnan osalle langenneesta syntipukkiasemasta. Tämä tulee hyvin esille seuraavassa katkelmassa, jossa lennonjohtajat perustelevat harjoittamaansa edunvalvontapolitiikkaa palkankorotusvaateineen vetoamalla osakseen saamaansa huonoon kohteluun ja arvostuksen puutteeseen.

1. A: Talon johto ei ole ymmärtänyt neuvotella meidän kanssa palkka-asioista hiljaa. Me ollaan
2. niinkun laillista riistaa. On hyväksyttävää, on suotavaa ja on täysin laillista potkia
3. lennonjohtajia päähän tänä päivänä. Sit se on kaiken lisäksi vielä kunnioitettavaa. (...) Ja
4. ehkä sieltä kuvastuu se, että mitä huonompi olo meillä on, mitä enemmän meitä potkitaan
5. päähän, niin sitä enemmän lennonjohtajayhdistys vaatii rahaa, koska ei voida vaatia, että
6. älkää potkiko meitä päähän, koska et me ollaan, jos me ollaan tyytyväisiä niin ei se, mä en
7. usko, että se raha enää merkkää. Elikkä hyvitys haetaan sieltä. (Rh. 3:28)

Katkelmassa moititaan Ilmailulaitoksen johtoa siitä, ettei se ole taannut ammattikunnalle kuuluvaa monopoliasemaa ilmaliikenteen turvallisen kulun takaajana, jonka luonnollisena seurauksena on ollut, ettei ammattikunta ole saavuttanut korkeaa professionaalista statusta. Puheenvuorossa rakennetaan kuvaa ammattikunnasta, joka on joutunut kunniansa uhraamalla itse huolehtimaan sille kuuluvien etuoikeuksien varmistamisesta. Ammattikunnalle langennut syntipukkiasema esitetään seuraukseksi työnantajan harjoittamasta väheksynnästä, jota vastaan taistellaan yhä uusien etuoikeuksien varmistamisen kautta. Lennonjohtotyön kutsumusluonteeseen tukeutuva palkanoikeutuspuhe esittää ammattikunnan harjoittaman tehokkaan edunvalvontapolitiikan näin ollen erityisenä kunnian palauttamisprojektina, jossa ahneudella ja oman edun tavoittelulla ei näytä olevan sijaa.

Palkanoikeutus organisoidaan kutsumuspuheen varaan yleisemmin silloin, kun noustaan vastaamaan julkisuudessa esitettyihin syytöksiin ammattikunnasta itsekkäänä oman edun tavoittelijana. Strategian tehtävänä on saada yleisö vakuuttuneeksi lennonjohtotyön luonteesta kutsumusammattina, jolloin ammattikunnan nauttima palkkataso näyttäytyy enemmänkin luonnonoikeudellisena periaatteena kuin aktiivisen edunvalvonnan tuloksena. Kutsumuspuheen näkökulma on siten eettisen toimijan näkökulma,

jolloin tavoitteena on luoda yhteisten tai yhteisiksi koettavien arvojen ja uskomusten mukaista kuvaa työilleen omistautuvasta, pyyteettömästä ammattikunnasta.

## 2.6 Luonnollistamispuhe

Luonnollistamispuhe on viidestä identifioimastani strategiasta yksioikoisuudessaan kaikkein mielenkiintoisin. Luonnollistamispuheeseen tukeutumalla ammattikunnan saavuttama asema työmarkkinoiden hyväosaisina esitetään luonnollisena tosiasiana, joka ei tarvitse tuekseen erityisiä perusteluita. Tulkitsem luonnollistamispuheen “luonnollisen esittämisen” tavaksi, jonka avulla sosiaalisesti synnytetty asiantila, ammattikunnan asema työmarkkinoilla, pyritään esittämään yleisesti hyväksyttävänä seikkana.<sup>7</sup>

Luonnollistamiseen tukeutuvassa palkanoikeutuspuheessa esitetään monin tavoin, miten ammattikunnan palkkataso on määrätynyt kuin itsestään, luonnonlainomaisesti. Palkanmääräytymisen kuvaaminen itsestään tapahtuvaksi häivyttää väistämättä ihmistoimijan, ja osallistujien funktioista korostuvat inhimillisen tekijän ja kokijan asemesta olosuhde tai asiantila. Lennonjohtajien puhe organisoituu luonnollistamisstrategian varaan yleisemmin silloin, kun ammattikunnan vastuullisuutta edunvalvonnasta ei haluta tuoda julki. Itsestään tapahtumista palkanoikeutuspuheessa aktivoidaan esimerkiksi siten, että kerrotaan ammattikunnan palkkatason ilmaantuneen kuin tyhjästä:

1. A: Puhutaan aina, että meillä on kova palkkaus. Totta kai en mä sitä kiellä etteikö meillä ole
2. hyvä palkka, mutta varmasti se kaveri, joka hakeutuu lennonjohtoon ja lennonjohtajaks, ei
3. se varmasti hyvin harva ajattelee silloin sitä palkkausta. Se tulee myötäsyntyisenä sitten,
4. kun se pääsee siihen ammattiin. (Rh. 4:14–15)

Tässä aikaisemminkin esimerkkinä olleessa katkelmassa palkanmääräytyminen esitetään itsestään tapahtumisen prosessina, joka on yhtä lailla ammattikunnan jäsenten toiminnasta riippumaton kuin olemassa oleminenkin: lennonjohtajalla vain on hyvä palkka. Palkanmääräytymisen esittäminen ihmisen toiminnasta riippumattomana kertoo siitä, että ammattikunnan tavassa merkityksellistää asemaansa

---

<sup>7</sup> Luonnollisesta esittämisestä ks. Hall 1992, 297.

työmarkkinoilla on luonnollista esittää ihminen olemisessa ja tapahtumisessa passiivisena sivustaseuraajana. Vaikka puheen ulkoisessa todellisuudessa ammattikunta toimiikin aktiivisesti palkkaetujen saavuttamisen puolesta, kokemuksen kielioppi suodattaa edunvalvonnan luonnollistuneeksi tapahtumiseksi.

Loogisessa mielessä mielenkiintoinen representaatio on seuraavassa esimerkissä, jossa syy-seuraussuhde esitetään luonnonlainomaisena. Tällaista kausaalisuhdetta kuvaa haastateltavan käyttämä liittyä-verbi:

1. A: Ja sittenhän se yleensä tähän ilmailualan palkkaukseen liittyy tietyllä lailla, että se on
2. vähän kytköksissä kuskien palkkoihin, lentäjien palkkoihin, tietyissä suhteissa.
3. Kyllä se tähän ilmailuun liittyyään, ekstrapalkkaanhan tää liittyy. Tietyt ammatit saa aika
4. hyvää (Rh. 9:13)

Haastateltavan puheessa tapahtuminen tarkoittaa toimintaa, josta inhimillinen tekijä on häivytetty pois: kumpikaan mainituista ammattikunnista ei esimerkiksi ole ajanut palkkaetujaan. Tällainen on kuulijan näkökulmasta omiaan hämärtämään edunvalvontapolitiikan ymmärtämisen kannalta välttämätöntä syy ja seuraus -suhteen selvittämistä ja erityisesti toimijoiden paljastamista. Lennonjohtajien palkanoikeutuspuhe luo oman todellisuutensa, määrittelee oman viitekehyksensä (ilmailuympäristö) tuottamalla tämän ikään kuin uudestisyntyneenä kielen keinoin maailmaan. Ilmailu on tässä puheessa palkanmääräytymisen luonnonvoimainen toteuttaja, johon nähden ihmisvoimainen toiminta näyttäytyy alisteisena.

Luonnollistamisen varaan tukeutuvalle palkanoikeutuspuheelle näyttäisi olevan ominaista, että se saa itsestäänselvytykseen toimimaan itsestäänselvytyksinä, jolloin se tavallaan ohjaa yleisön tulkintoja tiettyyn suuntaan. Puhe rakennetaan niin, että yleisö hakeutuu automaattisesti tiettyihin päätelmiin ilman eksplisiittisiä viittauksia, jolloin tietyistä asiantiloista seuraa määrättyjä asiantiloja luonnollisesti ja vastaansanomattomasti. Seuraavassa katkelmassa mainittujen ammattikuntien itselleen pystyttämät monopoliasemat esitetään pysyvänä, luonnollisena ja ajasta riippumattomana asiantilana.

1. A: Mutta miks, miks ei vois antaa asioitten siis tässä mielessä olla niinkun ne on. Tässä
2. maailmanjärjestyksessä lääkärit on siellä, missä ne on yhteiskunnallisessa rakennelmassa,
3. me ollaan missä ollaan, meidän palkkataso on mikä on ja ... (Rh. 3:19–20)

Katkelmassa kutsutaan yleisöä takaamaan ammattikunnan legitimiteettiä esittämällä yhteiskunta rakennelmana, jossa tietyt lait ohjaavat vastaansanomattomasti ja



vääjäämättömästi sosiaalisia suhteita ja hierarkioita. Kutsun viesti on, että yhteiskunnallisia lainalaisuuksia, kuten työmarkkinoilla vallitsevia palkkasuhteita on turha yrittää problematisoida, saatikka muuttaa. Lennonjohtajien palkkataso ei näin ollen vaadi lisävarmennusta, koska sen puolesta puhuu luonnoksi luuloteltu evidenti, yhteiskunnan lainalaisuus. Myös seuraavassa katkelmassa palkanoikeutuspuhe organisoituu luonnollisen esittämisen varaan.

1. A: Se on ammatinvalintakysymys. Suoraan sanoen. (...) Niin maksetaanko koulutuksesta vai
2. maksetaanko työstä, että sitä voi ajatella niin eri kantilta. Mutta ihan noin lyhyesti voisin
3. tästä palkka-asiasta sanoa sen, että ei kyllä kertaakaan ole hävettänyt tiliään kuitata tähän
4. mennessä. (Rh. 2:20)

Puheessa rakennetaan ammattikunnan saavuttamasta palkkatasosta luonnollista ja itsestään selvää ansaintaoikeutta korvaukseksi suoritetusta työstä. Esitetty vastaus kysymykseen lennonjohtajan palkkatasosta suhteessa korkeasti koulutettujen akateemisten palkansaajaryhmien palkkatasoon ei toimi niinkään perusteena kuin toteamuksena. Kantava teema haastateltavan argumentaatiossa on yksilön valinnanvapauden korostaminen, jolloin ammattikunnan palkkataso oikeutetaan kaikille avoimena olevana mahdollisuutena, ammatinvalintakysymyksenä. Palkanoikeutus esitetään saavutettuna oikeutena, eikä minään moraalisesti tuomittavana ansiottomana etuna. Myös seuraavassa katkelmassa palkanoikeutusta perustellaan valinnanvapauteen vetoamalla.

1. A: Meillä on aikojen oloissa on pystytty ajamaan vaan asiat sillä tavalla. Joka
2. ammattiyhdistyksellä on ihan yhtäläiset mahdollisuudet samaan, ajaa hyvin asiansa.
3. Meillä nyt on vaan onnistuttu jostain syystä. (Rh.4:14–15)

Puheenvuorossa luodaan työmarkkinoista kuvaa mahdollisuuksia täynnä olevana maailmana, jossa palkkataso on luonnollinen ja itsestään selvä seuraus onnistuneesta edunvalvonnasta. Edunvalvonta esitetään ammattikunnan aikaansaamana, mutta tekijäksi ilmoitetaan abstrahoitu ryhmä: *meillä on pystytty, meillä nyt on vaan onnistuttu*. Vaikka palkkatason saavuttaminen esitetään ihmisvoimaisena tapahtumisena, ammattikunnan aktiivisen edunvalvonnan tuloksena, palkanoikeutuksen perusteena toimii kuitenkin luonnonvoimainen evidenti, ihmisen vapaa tahto. Valinnanvapaus esitetään ikään kuin tietoisena oliona, joka ihmisen tapaan pystyy johonkin, saa jotakin aikaan. Ammattikunnan edunvalvonnan esittäminen itsestään tapahtumisena on sellaista sosiaalisen todellisuuden ja kokemuksen kuvausta, jossa valinta on viime

kädessä tehty luonnonvoimaisen ja ihmisvoimaisen prosessin väliltä. Kyse on ammattikunnan kuvitteellisesta suhteesta sen olemassaolon ehtoihin.

Luonnollistamispuheessa ammattikunnan harjoittamaa aktiivista edunvalvontaa palkkatason saavuttamiseksi ei eksplisiittisesti esitellä: se mikä otetaan annettuna ja implisiittisenä, on selvää ja kyseenalaistamatonta. Palkanoikeutus organisoidaankin luonnollisen esittämisen varaan erityisesti silloin, kun ei haluta tuoda julki, miten ammattikunta on saavuttanut asemansa yhteiskunnan hyväosaisena ryhmänä. Ammattikunnan saavuttama asema ja palkkataso esitetään enemmänkin luonnonjärjestyksen määräämänä asiantilana tai olosuhteena kuin aktiivisen edunvalvonnan tuloksena. Legitimiteettiä tuotetaan oman erityisyytensä tiedostavan toimijan näkökulmasta, jolloin ammattikunnan saavuttama asema työmarkkinoilla ei tarvitse perusteluita tuekseen. Sen puolesta puhuu luonnossa vallitsevan järjestyksen mukainen vahvemman oikeus.

## 2.7 Legitimointistrategioiden näkökulmat

Asetin luvun tutkimustehtäväksi niiden kielellisten vaikuttamiskeinojen erittelemisen ja esittelemisen, joita ammattikunta käyttää perustellessaan asemansa ja palkkansa oikeutusta. Toin esille viisi erilaista puhetapaa, joiden avulla ammattikunta kutsuu yleisöä takaamaan legitimiteettiään korkean professionaalisen statuksen omaavana ryhmänä. Jokainen viidestä puhetavasta palvelee samaa päämäärää, mutta niillä jokaisella on oma erityinen näkökulmansa toimia.

Täydellisyysvaatimuspuhe näyttäisi olevan legitimointistrategioista kaikkein hallitsevin. Aineistosta löytyneistä 30 kohdasta, joissa haastattelemini lennonjohtajien puhe organisoituu aseman- ja palkanoikeuttamisen varaan, 15 kohdassa legitimiteettiä tuotetaan täydellisyysvaatimuspuheeseen tukeutumalla. Täydellisyysvaatimuspuhetta käytetään legitimointistrategiana erityisesti silloin, kun pyritään kyseenalaistamaan julkisuudessa esitetty näkemys lennonjohtotyöstä yksinkertaisena ja rutiininomaisena ilmaliikenteen kulun valvontana. Strategian tehtävänä on osoittaa lennonjohtaminen vastuullisena ja vaativana, täydellistä suoriutumista edellyttävänä tehtävänä. Täydellisyysvaatimuspuheen avulla yleisöä motivoidaan takaamaan ammattikunnan legitimiteettiä erityisesti solidaarisen tulopolitiikan puolustajan sekä turvallisuuden pelastajan näkökulmasta käsin.

Jatkuvan kouluttautumisen puhetavalla näyttää olevan samanlainen erityistehtävä kuin täydellisyysvaatimuspuheella on. Myös jatkuvan kouluttautumisen puhetapaa

käytetään kyseenalaistamaan joitakin suuren yleisön esittämiä näkemyksiä ammattikunnasta. Jatkuvan kouluttautumisen puhetavalla tämä tehtävä on kyseenalaistaa julkisuudessa esitetty näkemys lennonjohtokoulutuksesta vaatimattomana, puolitoista vuotta kestävästä ammattikurssina. Sekä täydellisyden vaatimuspuheen että jatkuvan kouluttautumisen puhetavan näkökulma aseman ja palkan legitimoimisessa on solidaarisen tulopolitiikan ihanteen mukainen. Toisiaan täydentävinä nämä kaksi legitimointistrategiaa esiintyvätkin usein yhdessä. Neljässä kahdeksasta jatkuvan kouluttautumisen puhetavan varaan nojaavassa kohdassa, joissa lennonjohtajien puhe organisoituu aseman- ja palkanoikeuttamisen varaan, esiintyy myös täydellisyden vaatimuspuhe.

Myös kutsumuspuheen tehtävänä on nousta puolustamaan ammattikuntaa julkisuudessa esitetyiltä syytöksiltä. Se esiintyykin aineistossa yleensä kahden edellisen legitimointistrategian seurana. Puhe organisoidaan kutsumuspuheen varaan erityisesti silloin, kun pyritään kyseenalaistamaan näkemys ammattikunnasta itsekkäänä oman edun tavoittelijana. Palkanoikeutus rakennetaan tähän puhetapaan tukeutumalla enemmänkin luonnonoikeudelliseksi periaatteeksi kuin ammattikunnan harjoittaman aktiivisen edunvalvonnan tulokseksi. Kutsumuspuheen näkökulma on eettisen toimijan näkökulma, jolloin tavoitteena on luoda yhteisten tai yhteisiksi koettavien arvojen ja uskomusten mukaista kuvaa työlleen omistautuvasta, pyyteettömästä toimijasta.

Ominaisuuspuhe ei esiinny aineistossa koskaan yksin, vaan aina jonkun toisen strategian parina. Se poikkeaa näkökulmansa perusteella esille tuomistani kolmesta edellisestä legitimointistrategiasta suhteessa solidaarisen tulopolitiikan ideaaliin. Aineistossa kaikkein harvemmin esiintyvä ominaisuuspuhe ei motivoi yleisöä takaamaan ammattikunnan legitimeettiiä solidaarisen tulopolitiikan puolustajan näkökulmasta käsin, vaan sillä on oma erityinen, kyvykkään ja suvereenin toimijan näkökulmansa aseman ja palkan oikeuttamisessa. Ominaisuuspuheessa, jonka tehtävänä on osoittaa lennonjohtotyö tiettyjä synnynnäisiä ominaisuuksia tekijöiltään edellyttävänä tehtävänä, legitimeettiiä rakennetaan sosiaalisen sulkemisen varaan. Ammattikunnan annetaan ymmärtää omaavan sellaisia taitoja, joita maallikot eivät koskaan kykene hallitsemaan.

Aineistossa tyypillisesti yksinään esiintyvä luonnollistamispuhe eroaa kolmesta ensimmäisestä esittelemästani legitimointistrategiasta vielä selvemmin kuin ominaisuuspuhe. Se ei pelkästään jätä motivoimatta yleisöä takaamaan ammattikunnan legitimeettiiä solidaarisen tulopolitiikan puolustajan näkökulmasta käsin, vaan sanoutuu täysin irti sen ihanteesta. Luonnollistamispuheessa legitimeettiiä tuotetaan oman erityisyytensä tiedostavan, vahvan toimijan näkökulmasta käsin. Ammattikunnan saavuttama asema työmarkkinoilla ei vaadi perusteluita tuekseen, sillä sen puolesta puhuu luonnossa vallitsevan järjestyksen mukainen vahvemman oikeus. Ammattikunnan

harjoittamaa aktiivista edunvalvontaa palkkatason saavuttamiseksi ei näin ollen eksplisiittisesti esitellä.

Esittelemieni ja erittelemieni puhetapojen avulla lennonjohtajat pyrkivät paitsi perustelemaan palkkatasonsa oikeutusta, myös rakentamaan kuvaa korkean professionaalisen statuksen omaavasta ammattikunnasta. Nämä viisi aineistosta esille nostamaani puhetapaa toimivat siten sekä legitimointistrategioina että ammatillisen identiteetin rakennusvälineinä, joihin tukeutumalla ammattikunta merkityksellistää omaa toimintaansa ja asemaansa ilmaliikenteen turvallisen kulun viimekätisenä takaajana. Ymmärrän nämä legitimointistrategiat eräänlaiseksi kiteytymäksi lennonjohtajien ammatillisesta kulttuurista. Seuraavissa luvuissa nostan kaikkein merkittävimmät lennonjohtajien ammatti-identiteetin rakentamiseen varatut puhetavat yksityiskohtaisen tarkastelun kohteeksi.

# 3. Monet ovat kutsuttuja, mutta harvat valittuja<sup>1</sup>

## 3.1 Johdanto

Kun haastatteluissa lennonjohtajat puhuvat ilmaliikenteen ohjaamisesta he esittävät sen usein erilaisia kykyjä ja tiettyjä ominaisuuksia edellyttäväksi toiminnaksi. He tuottavat näkemystä ammattikunnasta erityisenä ryhmänä, jonka jäsenet ovat saaneet ikään kuin syntymälahjakseen kyvyn johtaa ilmaliikennettä. Lennonjohtajien konstruoimana kyky ohjata ilmaliikennettä ei ole pelkästään ulkoisten olosuhteiden, kuten koulutusjärjestelmän muovaama, vaan myös tiettyjen synnynnäisten ja kiinteiden ominaisuuksien sekä yksilön sisäisten voimien, tiettyjen luonteenpiirteiden synnyttämä.

Näkemyks lennonjohtotyöstä yksilöllisiä ja kiinteitä ominaisuuksia edellyttävänä toimintana ei ole toki pelkästään lennonjohtajien rakentama ja jakama. Joidenkin lennonjohtotoimintaa selvittäneiden tutkijoiden mukaan (esim. Hopkin 1988 ja 1995;

---

<sup>1</sup> Matt. 22:14. Näen lauseen analogiana lennonjohtajiin valittuina. Lause sisältää ajatuksen pelastuksesta jumalallisena armolahjana. "Pukekaa yllenne Herra Jeesus Kristus" (Room. 13:14). Ihmisellä ei ole sellaista vapautta, jota hän tarvitsisi ollakseen omassa pelastuksessaan aloitteellinen. Kirkkoisä Augustinuksen muotoileman predestinaatio-opin mukaan Jumalan alkuperäinen ja ikuinen päätös on pelastaa toiset ja jättää toiset pelastamatta. Ihminen ei voi täten itse vaikuttaa kohtaloonsa. Jumala on valinnut ne, jotka pelastuvat. Lausetta voi myös tulkita pelagiolaisittain esittämällä ajatuksen Korkeimmasta, joka haluaa ihmisen onnistuvan. Ihmisen on siis mahdollista pelastua, tulla valituksi omien ponnisteluidensa avulla. Pelastus on oikeutetusti ansaittu palkkio. Siinä missä Augustinus näkee ihmisen heikkona, langenneena ja voimattomana, Pelagius näkee hänet voimakkaana, autonomisena ja itseriittoisena. Pelagiuksen mukaa ihminen tekee itse oman elämänsä, hän on oman onnensa seppä ja hänen tulee kilvoitella pelastumisestaan. Mielestäni näissä kahdessa toisilleen vastakkaisessa tulkinnassa ihmisen pelastuksesta kiteytyy haastatteliemiä lennonjohtajien esille tuoma tematiikka ammattikunnasta yhtäältä valittuna, omaan toimintaansa vaikuttamattomana, mutta toisaalta myös autonomisena, oman onnensa seppänä.

Eissfeldt & Maschke 1991; Brehmer 1996) taito ohjata ilmaliikennettä perustuu pitkälti synnynnäisiin ja kiinteisiin yksilöllisiin ominaisuuksiin. Tiettyjen persoonallisuuden piirteiden, aivomekanismien sekä yksilöllisten ominaisuuksien, kuten reaktio- ja havaintokyvyn, koordinaatiokyvyn, muistin ja päätöksentekokyvyn, esitetään selittävän ilmaliikenteen ohjaamisen edellyttämien taitojen oppimista.<sup>2</sup>

Tällaisten ominaisuusselitysten juuret ovat hyvin syvällä kulttuurissamme. Ne vastaavat esimerkiksi Homeroksen tapaa selittää Akilleen toimintaa hänen rohkeutensa ja ylpeytensä ja Odysseuksen toimintaa hänen kaukonäköisyytensä ja viekkautensa varassa (Hakkarainen 2000, 85).

Haastateltavat eivät tukeudu ominaisuusselityksiin pelkästään rakentaessaan lennonjohtotyöstä vaativaa, tiettyjä synnynnäisiä ja kiinteitä ominaisuuksia edellyttävää toimintaa. Kuten luvussa 2 toin esille, lennonjohtajat tukeutuvat ominaisuusselityksiin myös pyrkiessään perustelevaan palkkatasonsa oikeutusta. Lennonjohtajat rakentavat tällöin lennonjohtotyön edellyttämistä ominaisuuksista luonnollista ja itsestään selvää ammatillisen edunvalvonnan selittäjää. Tämä tulee varsin hyvin esille seuraavassa, jo aikaisemminkin esimerkkinä olleessa katkelmassa keskustelusta, joka käsitteli ammattikunnan edunvalvontapolitiikkaa ja sen seurauksia.

A: Kyllä tietysti taas, tämmösiä ominaisuuksia ja porukkaa, kyllähän se tottakin on, että tässä on 250 sanotaan, vaikka itte sanonkin näin, niin suhteellisen fiksua ja älykäästä ja vahvaa ihmistä. Suuri osa meistä on tosi vahvoja persoonia ihan ihmisinäkin. Kyllä sitä tietysti vaikeee sulattaa on, että me ollaan niin samantyyppisiä ja niin vahvoja ja oman alamme puolesta. Kauheen vaikeeta se on näin niinkun analysoida, sinne on turha yrittää mitenkään kaivautua, siitä mitään pohjaa koettaa kaivaa pois. Me ollaan mitä me ollaan ja piste.

---

<sup>2</sup> Kyky- eli lahjakkuustestien avulla mitataan lennonjohtajiksi hakeutuvien henkilöiden mittarinäyttöjen lukutaitoa, matemaattista lahjakkuutta, sekä avaruudellista että loogista päättelykykyä, verbaalista lahjakkuutta, näkömuistia, kuulomuistia, näköhavainnon erottelutarkkuutta, näköhavainnon nopeutta ja tarkkuutta. Hakijoiden persoonallisuuden sopivuutta arvioidaan testien avulla, jotka mittaavat psyykkistä paineensietoa, ulospäin suuntautuvaa kunnianhimoa, ihmissuhdepainotteisuutta, rakennehakuisuutta, epävarmuuden tunteita, sosiaalista suotavuutta ja itsepetosta. Testausfilosofian mukainen ihannelennonjohtaja on kunnianhimoinen, ystäviin kiintyvä, toiminnallinen, puolustautuva, moraalinen, hallitseva, esiintymishaluinen, itsenäinen, toisista huolehtiva ja itse myös tukea tarvitseva sekä järjestystä rakastava. Hänen tulee olla keskimääräistä älykkäämpi, hänellä pitää olla stressin sietokykyä sekä kykyä sopeutua erilaisiin kuormitustilanteisiin. Hänen on kestettävä työnsä mahdollista yksitoikkoisuutta, hänen on oltava henkisesti tasapainoinen ja jopa lievästi pakkomieltäinen. (Hopkin 1995, 130)

- B: Niin ja sitten tää, että jos kerran valintakriteereillä haetaan tähän tehtävään tietyn tyyppisiä ihmisiä, niin siinä joudutaan ehkä samalla hyväksymään se seikka, että just jossain tällasessa tilanteessa, työmarkkinatilanteessa, niin se homogeeninen joukko, joka on niinkun hyvin voimakas yhteishengeltään, niin on myöskin kova vastus. (Rh. 3:32)

Esimerkissä rakennetaan lennonjohtotyön edellyttämistä ominaisuuksista luonnollista ja itsestään selvää ammatillisen edunvalvonnan selittäjää, jolloin ammattikunnan legitimitietin puolesta puhuu luonnoksi luuloteltu evidenti, työn edellyttämät henkilökohtaiset ominaisuudet.

Haastatellut lennonjohtajat tukeutuvat ominaisuusselityksiin harjoittaessaan profession vakiinnuttamisprojektia, joka perustuu pätevyysperiaatetta koskevaan näkemykseen lennonjohtotyöstä erityisiä sisäisiä voimia edellyttämänä toimintana. Tässä vakiinnuttamistyössä nousee tärkeäksi välineeksi yksilö ja hänen ominaisuutensa. Koska ammattikunta on kehittänyt erityisosaamisensa enemmän ominaisuuksiensa kuin teoreettisen tiedon hallinnan varaan, on heidän jouduttava perustelevaan osaamistaan muille yhä uudelleen.

Katkelmassa tulee hyvin esille myös, miten pyrkinessään luomaan lennonjohtajan ammatista professiota lennonjohtajat tulevat samalla tuottaneeksi ammatti-identiteettinsä henkilökohtaisista ominaisuuksistaan käsin. Puhuessaan ryhmänsä puolesta haastateltavat konstruoivat samalla näkemystä ammattikunnasta yhdenmukaisena ryhmänä. Ensimmäisessä puheenvuorossa rakennetaan ammatti-identiteettiä yhteisten ominaisuuksien, älykkyyden, vahvuuden ja itsetietoisuuden varaan. Haastateltava A esittää ominaisuusselityksiin nojautumalla näkemyksen ammattikunnasta yhdenmukaisena, testattuna ja valittuna ryhmänä, jonka legitimitieettiä on turha kenenkään yrittää kyseenalaistaa.

Vetoamalla suoraan valintakriteereihin haastateltava B jakaa omassa puheenvuorossaan haastateltava A:n esittämän näkemyksen lennonjohtajista yhdenmukaisena ryhmänä: kun heidät on valittu samoilla kriteereillä, heidän täytyy olla samanlaisia. Luokittelemalla lennonjohtajat yhteisten ominaisuuksien kantajiksi, haastateltavat tuottavat ammatti-identiteettiään. Haastateltavat tuovat esille, miten heidän arvonsa ja itseymmärryksensä rakentuvat ryhmän jäsenyyden varaan: olen vahva, koska ryhmäni on vahva; ryhmäni on vahva, koska olen itse vahva. Haastateltavat rakentavat siten yhteisistä ominaisuuksistaan, harkitsevaisuudestaan, päättäväisyydestään, taitavuudestaan, itsetietoisuudestaan, riippumattomuudestaan ja vastuuntuntoisuudestaan ammattikuntaa, joka tiedostaa oman arvonsa ja asemansa.

Näkemyksistä sisäisten voimien synnyttämisestä, oman arvonsa ja asemansa tiedostavasta ammattikunnasta ei ole pelkästään haastateltavien rakentama konstruktio. Esimerkiksi V. David Hopkin osallistuu teoksessaan *Human Factors in Air Traffic Control* (1995) ammattikunnan legitimitettiin vahvistamiseen nojautumalla omalta osaltaan ominaisuusselityksiin:

Perhaps air traffic controllers are a difficult workforce to manage. Their selection and training together are intended to produce people who evidence carefully, reach decisions promptly, implement them and abide by their consequences, possess cherished skills and knowledge which they seek to apply, are accustomed to responsibility and some independence, identify closely with their professional norms and standards and professional ethos, defend their profession against outside challenges from any quarter, and do not take kindly to being told peremptorily by others what they should do. Such attributes may be desirable in the air traffic controllers. They are not, however, the attributes of a docile and pliable workforce. (Hopkin 1995, 352.)

Hopkin kirjoittaa lennonjohtotyön edellyttämistä ominaisuuksista, jotka osaltaan tekevät ammattikunnasta vaikeasti hallittavaa työvoimaa. Lennonjohtotyöhön valitut harkitsevaiset, päättäväiset, taitavat, itsetietoiset sekä riippumattomat, mutta kuitenkin vastuuntuntoiset ihmiset haluavat toimia ensisijassa ammattikuntansa asettamien normien ja sääntöjen sekä ammattikunnan eetoksen mukaisesti. Hopkin esittää, etteivät lennonjohtajien kantamat, lennonjohtotyössä suotavat tai jopa välttämättömät ominaisuudet ole välttämättä työmarkkinoilla toivottuja ominaisuuksia.

Lennonjohtajien valinta- ja koulutusjärjestelmän on Hopkinin mukaan ensisijassa tuotettava enemmänkin päteviä työntekijöitä tehokkaan ja turvallisen ilmailiikennepalvelun varmistamiseksi kuin mukautuvaa työvoimaa. Selontekoa lukiessa havaitsee, miten Hopkin selittää ammattikunnan toimintaa erilaisissa toimintaympäristöissä yksilöllisistä ominaisuuksista käsin. Hän esittää, että lennonjohtotyön edellyttämät kiinteät ja synnynnäiset ominaisuudet säätelevät luonnollisesti kaikkea toimintaa, myös esimerkiksi ammatillista edunvalvontaa, johon ammattikunta ryhtyy.

Itseäni ei kulttuurintutkijana kiinnosta sen seikan selvittäminen, miten tietyt ominaisuudet tai aivomekanismit määräävät ammattikunnan toimintaa erilaisissa toimintaympäristöissä. Kiinnostavampaa on pyrkiä vastaamaan kysymykseen, miksi lennonjohtajat perustelevat paitsi asemansa ja palkkatasonsa oikeutusta, myös ammattikunnan luonnetta valintakriteereihin nojautumalla. Miksi lennonjohtopilaiden valintaa ohjaavat selityspäätteet toimivat myös ammattikunnan identiteetti-



työtä ohjaavina tekijöinä? Kulttuurintutkimuksen viitekehysten mukaisesti suuntaan huomioni valintakriteerien organisoitumiseen erilaisiksi puhetavoiksi ja siihen, mitä funktioita näiden puhetapojen käyttäminen palvelee. Aineistosta on mahdollista tunnistaa kolme lennonjohtajien valintakriteereistä organisoituvaa puhetapaa, jotka olen nimennyt

1. Ominaisuuspuheeksi
2. Luonnetuheeksi
3. Kutsumuspuheeksi

Tämän luvun tutkimustehtävänä onkin selvittää ensinnäkin, miten lennonjohtajien valintakriteerit ohjaavat selityserusteet, kuten yksilölliset ominaisuudet, tietyt luonteenpiirteet ja ilmailukokemus organisoituvat ominaisuuspuheeksi, luonnetuheeksi ja kutsumuspuheeksi ja mitä tehtäviä näiden puhetapojen käyttäminen palvelee. Kun edellisessä luvussa kiinnostuksen kohteena oli sen seikan selvittäminen, miten eri puhetavat pyrkivät tuottamaan ammattikunnan legitimoitettua erilaisista näkökulmista käsin, käsillä olevassa luvussa tarkastelen tarkemmin, miten ominaisuuspuhe, luonnetuhe ja kutsumuspuhe organisoidaan palvelemaan kollektiivista identiteettityötä – projektia, jonka kautta ammattikunta ymmärtää itseään toimijoina suhteessa toimintaympäristöönsä ja toisiin toimijoihin. Luvun toisena tutkimustehtävänä on selvittää, miten ja miksi lennonjohtajien valintakriteerit representoidaan kolmen eri puhetavan välityksellä ammatti-identiteetin rakentamisen työkaluiksi.

Luku etenee siten, että ensin tarkastelen kutakin kolmesta puhetavasta erikseen. Tuon aineistosimerkkien avulla esille missä yhteydessä ja miten lennonjohtajien valintakriteerit ohjaavat selityserusteet organisoidaan ominaisuuspuheeksi, luonnetuheeksi ja kutsumuspuheeksi. Analyysin kohteena on, miten valintakriteerit ohjaavista selityserusteista käsin organisoituneet puhetavat nostetaan palvelemaan erilaisia funktioita ja miten näiden eri funktioiden avulla ammattikunta pyrkii legitimoimaan asemansa ilmailukokemusten hallinnan oikeuden omaavana ryhmänä. Lopuksi pohdin ammatti-identiteetin käsitteen tarkastelun kautta, miten ja mistä syystä juuri valintakriteereistä representoidut puhetavat valjastetaan ammatti-identiteetin rakentamisen käyttöön sekä mistä syystä juuri valintakriteerit näyttävät pitkälti ohjaavan ammattikunnan identiteettiprojektin muotoutumista.

## 3.2 Ominaisuuspuhe

Lennonjohtajat tukeutuvat ominaisuuspuheeseen paitsi perustellessaan palkkatasonsa oikeutusta myös selittäessään lennonjohtotyön erityispiirteitä, ammatillista pätevyyttään, työtyytyväisyyttään sekä erityisasemaansa ilmailukenteen hallintaan oikeutettuna ammattikuntana. Ominaisuuspuhe kiinnittyy erityisesti haastateltavien tuottamiin kuvauksiin ja selontekoihin lennonjohtotyön luonteesta nopeatempoisena, kompleksisena, vastuullisena, yhteistoiminnallisena ja luovaa ongelmanratkaisutaitoa edellyttävänä toimintana. Seuraavassa esimerkissä tulee hyvin esille, miten lennonjohtajat tukeutuvat ominaisuuspuheeseen selittäessään lennonjohtotyön luonnetta nopeatempoisena toimintana.

1. A: Se reaktionopeus ja tämmönen ..
2. B: Eikä siinä rutiinit eikä mitkään sitten enää auta. Nuoremmat ajaa ohi.
3. A: Ja sittenhän ihmisiä on erilaisia, joku pärjää pitemmälle, joku on jo nelivitosena
4.     semmonen kun toinen on viisivitosena.
5. B: Mähän oon lennonjohtajana tutkimusten mukaan nyt huipulla, mulla on tieto, taito,
6.     kokemus ja yltiöpäisyys kaikki sopivassa suhteessa tällä hetkellä, että se on tässä
7.     neljäkymppin kähmeissä. Että se lähtee tästä nyt pikkuhiljaa sitten.
8. HP: Alamäki on edessä.
9. B: Antaa mennä, nyt on alamäki ees. Kyllä meillä on hyvin äijät pärjännyt täytyy sanoa.
10. A: Ja sitten tuota, sehän tässä meillä tekee aika paljon, että tuota meillä on tuo alue, niin siinä
11.     ikäkääntynyt ihminen pärjää huomattavasti paremmin tuossa aluelennonjohdossa, koska se
12.     liikenne on kuitenkin semmosta hivenen hidastemposempaa kuin sanotaan, että tuo tutka,
13.     lähestymistutka esimerkiksi, ja tuo niin kun meillä nimenomaan asiakkaat on
14.     sotilaskoneita, niin se on aika lailla kiihkeätä hommaa. (Rh. 9:22)

Haastateltavat ottavat kantaa Ilmailulaitoksessa toteutettuun lennonjohtajien eläkkeelle siirtymisiin nostamiseen 55 ikävuodesta 63 ikävuoteen. Haastateltavat pyrkivät osoittamaan eläkeiän nostamisen perusteettomaksi teoksi vetoamalla lennonjohtotyön luonteeseen nopeatempoisena, erityisesti reaktionopeutta edellyttävänä, vaativana toimintana. Reaktionsopeus esitetään tiettyyn ikäkauteen kiinnittyväksi, toimijan ikääntyessä vähitellen katoavaksi henkilökohtaiseksi ominaisuudeksi, jota ilman lennonjohtotyöstä suoriutuminen käy mahdottomaksi.

Haastateltava B rakentaa puheenvuoroissaan ominaisuuspuheeseen tukeutumalla lennonjohtotyöstä toimintaa, joka edellyttää toimijalta tiettyyn ikäkauteen kiinnittyneitä ominaisuuksia. Esittäessään sekä omaan kokemukseensa että tutkimustuloksiin vetoamalla tiedon, taidon, kokemuksen sekä yltiöpäisyyden lennonjohtotyön edellyttä-

miksi vaatimuksiksi, hän rakentaa lennonjohtotyöstä toimintaa, jota ei voi harjoittaa, mikäli yksikään näistä vaatimuksista ei täyty.

Haastateltava A vahvistaa B:n argumenttia esittämällä perusteita sille, miksi lennonjohtotyö vaativimmillaan edellyttää tiettyyn ikään kiinnittynyttä ominaisuutta, reaktionopeutta.

A rakentaa perustelunsa asettamalla aluelennonjohtotoiminnan ja lähestymislennonjohtotoiminnan vastakkain. Hidastempoisemmasta aluelennonjohtotoiminnasta on mahdollista suoriutua iäkkäämpänä, jo reaktionopeutensa menettäneenä lennonjohtajana, kun sitä vastoin lähinnä sotilasliikennettä palveleva nopeatempoisempi lähestymislennonjohtotoiminta edellyttää lennonjohtajalta väistämättä nuoruuteen kiinnittyvää ominaisuutta, reaktionopeutta. Puhe työstä erityisesti reaktionopeutta edellyttävänä, nopeatempoisena toimintana tuottaa kuvaa lennonjohtotoiminnasta täydellistä suorituskykyä edellyttävänä, vaativana toimintana.

Lennonjohtajat tukeutuvat ominaisuuspuheeseen myös luodessaan työstään kuvaa kompleksisena, monimutkaisena toimintana. Kompleksinen lennonjohtotyö esitetään usein sekä erilaisia synnynnäisiä, toimijaan sisäänrakennettuja ominaisuuksia että harjaantumista edellyttävänä toimintana. Tiedyt synnynnäiset ominaisuudet esitetään lennonjohtotoimintaan harjaantumisen välttämättöminä lähtökohtina. Kuten seuraavasta esimerkistä ilmenee, lennonjohtajat tulkitsevat työnsä luonteen monimutkaisena erityistehtävänä, jonka harjoittaminen edellyttää paitsi jatkuvaa harjaantumista, myös tiettyjä synnynnäisiä ominaisuuksia.

1. A: Lennonjohtajan työ ei ole niin kuin polkupyörällä ajo, että kun sen kerran oppii niin sen
2. osaa, koska se perustuu hyvin paljon just tämmöseen piilevään, tavallaan siis pitää pystyä
3. näkemään nopeuseroja ja pitää pystyä ymmärtämään ja vetämään johtopäätöksiä ihan sen
4. perusteella mitä sä näet tutkan putkella tai mitä tahansa. Pitää tottua kuuntelemaan
5. puhelinta tähän korvaan ..
6. B: Ja jaksoja ja ..
7. A: Ja sitten vielä, että se on varmuuden vuoksi ..
8. B: Ja haistelemaan se, että onko jollain vähemmän polttoainetta kun ne puhuu keskenään,
9. että tietää että no toi tulee ainakin pakosta ensimmäisenä laskuun.
10. A: Kauhavalla oli sellasta työtä, että siellä oli sotilasliikennettä koko ajan ettei pelkästään
11. virka-aikaan. Siellä oppi tekemään sitä lähestymislennonjohtotyötä. Ja tota täällä saat
12. tehdä kolmea vuoroa plus että mä oon ollut kaks kertaa äitiyslomalla peräjälkeen, mulla
13. on niinkun rutiini kaikkonut ja mä voin oikein todella hyvin sanoa sen, että miltä tuntuu
14. kun tavallaan tämä pelisilmä häviää. Siinä tarvitaan pelisilmää nimenomaan moneen
15. asiaan. (Rh. 3:12)

Haastateltava A rakentaa selonteossaan lennonjohtotyöstä toimintaa, joka edellyttää paitsi tiettyä yksilöön sisäänrakennettua ominaisuutta, avaruuden hahmottamiskykyä, myös jatkuvaa harjaantumista. Haastateltava B vahvistaa A:n esittämää argumenttia lennonjohtotyöstä erityisen kompleksisena, erilaisia elementtejä sisältävänä ja näin ollen toimijalle erityisiä vaatimuksia asettavana toimintana. Lennonjohtotoiminnan lähtökohta haastateltavien konstruoimana on toimijaan sisäänrakennetut, piilevät ominaisuudet, jotka toimintaan ryhtyminen ikään kuin käynnistää tuoden ne julki.

Haastateltavat tuovat esille omaan kokemukseensa nojautumalla myös sen seikan, että sisäänrakennetut ominaisuudet eivät yksin takaa työssä onnistumista. Kompleksinen lennonjohtotoiminta edellyttää pelisilmää, kykyä hahmottaa tilaa ja erilaisia tilanteita sekä jatkuvaa harjaantumista. Ominaisuuspuhe on haastateltavien selonteossa nostettu todistajalausnon antajan asemaan perustelevaan lennonjohtotyön luonnetta monimutkaisena ongelmanratkaisuna.

Lennonjohtajat esittävät useissa selonteissa työnsä paitsi nopeampoisena ja monimutkaisena ongelmanratkaisuna myös vastuullisena toimintana. Seuraavassa esimerkissä ominaisuuspuhe nostetaan palvelemaan lennonjohtotyön legitimizeettiä vastuullisena toimintana.

1. A: Mä voisin sillai ainakin, että tässä on tää vastuu-vapauskysymys erittäin vahva, mikä tulee
2. sen ammattitaidon kautta. Kun niinkun tossa aikaisemmin Veikko sano, että kun on ne
3. määrättyt ominaisuudet, niitä täytyy olla varmaan joka hommaan, että sitä hommaa
4. lähdetään rakentaan ja sitten kun ne on, se mies oppii sen ammattitaidon ja tekee sitä sillä
5. halulla ja sydämellä millä sitä haluaa tehdä, niin vaikka sitä ei mieta, että siinä on
6. kuitenkin ihmisten henki määrättyllä lailla käsissä, niin se on semmonen määrätynlainen
7. vastuu mikä tulee sitä kautta. (Rh. 4:4)

Haastateltava rakentaa työn edellyttämistä ominaisuuksista ammattitaidon perustaa ja sitä kautta myös lennonjohtotyöstä selviytymisen selittäjää. Hän esittää, miten myös lennonjohtotyön oppiminen, kuten minkä tahansa työn oppiminen edellyttää tiettyjä, yksilöön sisäänrakennettuja ominaisuuksia. Vaikka haastateltava ei eksplisiittisesti ilmaise, mitä ominaisuuksia lennonjohtotyö edellyttää, hänen aseoitumisensa ihmishenkien takaajaksi antaa ymmärtää, että vastuuntuntoisuus on lennonjohtotyön edellyttämä henkilökohtainen ja sisäänrakennettu ominaisuus. Ominaisuuspuheen tehtävänä on selonteossa näyttää toteen lennonjohtotyön luonne vastuullisena toimintana.

Lennonjohtopalvelun tarkoituksena on estää yhteentörmäykset ilma-alusten sekä liikennealueella olevien ilma-alusten ja esteiden välillä. Haastateltavat esittävätkin lennonjohtajan ammatillisen pätevyyden pääkriteeriksi kyvyn hallita liikennevirtoja

siten, ettei mahdollisia konfliktitilanteita pääse syntymään. Puhuessaan työstään sujuvan ja turvallisen ilmaliikenteen kulun varmistamisena, lennonjohtajat tukeutuvat usein ominaisuuspuheeseen perustellessaan pätevyyttään suoriutua tehtävästään. Tämä tulee hyvin esille seuraavassa katkelmassa keskustelusta, joka käsitteli lennonjohtotoiminnan mahdollisia riskejä.

1. HP: No, mikä olis pahinta mitä kuvittelisitte voivan tapahtua teidän työpaikalla seuraavan
2. viiden vuoden aikana?
3. A: Sitä täytyy varmaan mennä psykiatrilte kuvitteleen. Me eletään tässä hetkessä. Ei meidän
4. tarvi ruveta kuvitteleen jotain törmäyksiä tai muita voi sattua. Ehkä pahinta mitä voi
5. sattua on, että lennonjohtaja putoo tuoilta.
6. HP: Entäs te? Onko mitään tommosia uhkakuvia? Tavallaan .. en mä tarkota että mitään
7. onnettomuuksia.
8. B: En mä tiedä onko semmosia uhkakuvia olemassa. Mun mielestä ne on semmosia
9. kuitenkin, mitä ei niinkun kuulu tiedostaa.
10. A: Tämmösiä niinkun, onhan meillä kaikennäköisiä. Ei ole tarpeeksi kertauskoulusta
11. vieläkkään kellään ja sehän luo jo tiettyä epävarmuutta. Mutta jos me lähdetään sitä
12. kaikille toivottaan, että sä et ole saanut tarpeeksi koulutusta että uskallatkos nyt mennä
13. siihen istumaan, niin sehän heikentää sen työpanosta vaan. Elikä tämmösiä asioita on
14. paljon tässä talossa, mutta jokainen tekee sen työnsä vaan mahdollisimman hyvin sillä
15. hetkellä.
16. B: Mä luulen, että meidät on testattu kaikki, johonkin käyrään pyritty siihen suuntaan
17. suuntaamaan. Että jos me hirveesti mietittäis uhkia, niin tuskin oltais soveliaita tähän
18. työhön. Mulla on semmonen käsitys, että ei meistä varmaan kukaan ole semmonen.  
(Rh. 13:6)

Haastateltavat tulkitsevat heille esitetyn kysymyksen työpaikalla mahdollisesti tapahtuvasta pahasta ilma-alusten väliseksi yhteentörmäykseksi. Esittämällä mahdollisten konfliktien tiedostamisen tabuksi, haastateltavat tuovat esille ettei heidän itsensä eikä muidenkaan tule asettaa kyseenalaiseksi ammattikunnan pätevyyttä suoriutua tehtävästään. Pätevä ammattilainen kykenee selvittämään kaikki eteen tulevat liikennetilanteet.

Perustelussaan haastateltava A rakentaa lennonjohtajista itse itsensä synnyttänyttä ammattikuntaa. Hän esittää, miten ammattikunnan on kyettävä huolehtimaan tehtävästään oman osaamisensa varassa huolimatta siitä, että työnantaja on laiminlyönyt omien veloitteidensa hoitamisen, esimerkiksi kertauskoulutuksen järjestämisen. A:n mukaan mahdollisilla konflikteilla spekulointi loisi kuvaa ammatillisesta pätemättömyydestä, joka tarpeeksi pitkälle vietynä toimisi itsensä toteuttavana ennustuksena.

Haastateltava B tukeutuu omassa perustelussaan myös ominaisuuspuheeseen. Koska ammattikunnan jäseniksi valitut ovat arvioituja ja arvioinnin kautta soveltuviksi tunnustettuja, he ovat päteviä huolehtimaan ilmaliikenteen sujuvasta ja turvallisesta kulusta. Ominaisuuspuheen tehtävänä B:n argumentoimana on rakentaa lennonjohtajista pätevydessään yhdenmukaista ammattikuntaa.

Lennonjohtajat eivät tukeudu ominaisuuspuheeseen pelkästään selittäessään työnsä luonnetta tai perustellessaan ammatillista pätevyyttään. Kuten seuraavasta lainauksesta ilmenee, ominaisuuspuheeseen tukeudutaan myös pohdittaessa oman työn mielekkyyden perusteita.

1. A: Tähän että tuntee tyydytystä, en mä tiedä millä tavalla sitä tuntee. Ei sitä joka päivä
2. varmaan tule edes ajateltuakaan, mutta just mitä Mikko sanoi eli tää, että on
3. henkilökohtaiset ominaisuudet. Kyllä kai joka ikinen joka ikisessä ammatissa, myöskin
4. lennonjohtajan ammatissa kun sulla on henkilökohtaiset ominaisuudet siihen ammattiin,
5. mitkä on nimenomaan niitä vaadittavia, niin kyllä kai se sillon tuntee aina tyydytystä
6. teoissaan. Mutta jos sillä on just henkilökohtaiset ominaisuudet vastakohtana johonkin
7. muuhun hommaan, niin se on varma, kun se aamulla lähtee töihin että voi helvetti, taas
8. täytyy mennä. Ihminen tuntee tyydytystä kun saa toteuttaa itseään mihinkä on kykyjä.  
(Rh. 4:5)

Haastateltava rakentaa lennonjohtotyöstä mielekästä toimintaa nojautumalla kantamiinsa työn edellyttämiin ominaisuuksiin. Hän esittää selityksensä yleistämällä; työn edellyttämät henkilökohtaiset ominaisuudet eivät selitä pelkästään lennonjohtotyössä viihtymistä, vaan yleensä työssä viihtymistä. Haastateltavan ominaisuuspuheeseen tukeutuva selitys työn mielekkyyden perustasta edustaa arki ajattelun mukaista uskosta tietyistä henkilökohtaisista ominaisuuksista työssä onnistumista tai epäonnistumista säätelevinä tekijöinä.

Arki ajatteluun sisältyvien uskomusten mukaan esimerkiksi “kielipään” ajatellaan säätelevän kielten oppimista, “matikkapään” taas matemaattisten taitojen omaksumista. Myös kirjoittamistaitojen ja lähes kaikkien muidenkin taitojen ajatellaan perustuvan synnynnäisiin ja kiinteisiin ominaisuuksiin (ks. Hakkarainen 2000, 84). Ominaisuuspuheen tehtävänä on haastateltavan selonteossa paitsi selittää työn mielekkyyden kokemusta, myös luoda kuvaa lennonjohtajan työstä erityisiä vaatimuksia asettavana toimintana.

Aineistosta on mahdollista tunnistaa vielä yksi funktio, jota palvelemaan ominaisuuspuhe nostetaan. Haastateltavat nojautuvat ominaisuuspuheeseen esittäessään ammattikuntaa tehtävänsä valittuna, ilmaliikenteen hallinnan asiantuntijana. Ammatti-

kunnan erityisasemaa rakennetaan testausfilosofian määrittelemän ihannetyypin, parhaimman vertaistensa joukossa, varaan. Tämä ilmenee hyvin seuraavassa katkelmassa keskustelussa, jossa haastateltavat arvioivat Ilmailulaitoksen järjestämän lennonjohtajakoulutuksen laatua. Lennonjohtajien perus- ja jatkokoulutus, joka oli ollut 1980-luvun lopulta 1990-luvun puoliväliin saakka melko pitkälle ammattikunnan hallinnassa organisoitiin hallinnollisesti uudelleen kiinteämmin työnantajan johtamaksi.

1. A: Onhan tää itkettävyiden ja naurettavuuden ja mielettömyyden rajoilla tää homma tässä
2. koulutuksessa, kun ajatellaan että nyt hankitaan lähestulkoon maailman hienoin
3. simulaattori. Kun se saadaan pelaan ja ilmeisesti saadaan pelaamaan ja tilat on mitä
4. mahtavimmat. Varmasti on tää, että tää aines mistä haetaan näitä lennonjohtajakokelaita,
5. niin se on jo aika kovaa ainesta, mutta siitä vielä pyritään näillä testeillä hakemaan ne
6. parhaimmat, kovimmat tyytit. Elikä tähän saakka ollaan helvetin lujassa, varmaan ihan,
7. sanotaan nyt maailmassa, varmaan ihan huippupäässä. Mutta sitten kun tullaan tähän
8. käytännön koulutukseen sitten romahtakin. Se menee jumalauta, että kajahtaa alas.
9. Jossain kohtaa sen pitäis nousta vielä porras ylöspäin. Siellä pitäis olla tosi lujat tyytit ja
10. tosi luja järjestelmä, joka pitää tilanteessa kuin tilanteessa. Oppilas voi aina olla, että se
11. saa aina täyttää tietoa. Nyt ei tapahdu sitä. Ei tapahdu. (Rh. 4:38)

Haastateltava kritisoi voimakkaasti uudelleen organisoidun lennonjohtajakoulutuksen tasoa ominaisuuspuheeseen tukeutumalla. Hän esittää, miten koulutukseen valittu, ikäluokkansa parhaimmistoa edustava oppilasainekään kuin pilaantuu, jos se ei saa tasoaan vastaavaa opetusta. Hän rakentaa ammattikunnastaan ainoaa oikeaa lennonjohtajakoulutuksen toteuttajaa työn edellyttämiin ominaisuuksiin vetoamalla. Selitysketju rakentuu seuraavasti: koska lennonjohtajaoppilaisi on testien kautta valikoitunut alalle parhaiten soveltuvat yksilöt, heidän koulutuksestaan tulisi vastata valinnan ja ammatinharjoittamisen kautta työtaitojen opettamiseen kvalifioituneet ammattikunnan jäsenet. Ammattikunnan oikeutta saavuttamaansa erityisasemaan ilmailukenteen suvereenina hallitsijoina perustellaan siten lennonjohtotyön edellyttämistä ominaisuuksista käsin.

Lennonjohtajat selittävät hyvin monia asioita ammattikunnan kantamiin, henkilökohtaisiin ominaisuuksiin nojautumalla. Aineistosta on mahdollista tunnistaa viisi erilaista selityspuustaa, joista käsin haastateltavien selonteot organisoituvat ominaisuuspuheeksi. Lennonjohtajat tukeutuvat ominaisuuspuheeseen selittäessään palkkatasonsa määrääntymisperusteita, työnsä erityispiirteitä, ammatillista pätevyyttään, työtyytyväisyyttään ja erityisasemaansa. Viidestä erilaisesta selityspuustasta käsin organi-

soidulla ominaisuuspuheella on usein oma, tilannekohtainen funktionsa. Esimerkiksi puhe työstä tiettyä henkilökohtaista ominaisuutta, reaktionopeutta, edellyttävänä nopeatempoisena toimintana tuottaa kuvaa lennonjohtotyöstä täydellistä suorituskykyä edellyttävänä, vaativana toimintana.

Puhe henkilökohtaisista ominaisuuksista työn mielekkyyden rakentajana tuottaa omalta osaltaan myös kuvaa lennonjohtotyöstä erityisen vaativana toimintana. Puhe lennonjohtotyöstä erinäisiä piileviä ominaisuuksia, kuten esimerkiksi avaruuden hahmottamiskykyä edellyttävänä toimintana rakentaa taas lennonjohtotoiminnasta monimutkaista ongelmanratkaisua. Puhe lennonjohtotyöstä vastuullisuutta edellyttävänä toimintana rakentaa ammattikunnasta ilmaliikenteen turvallisen kulun viimekätistä tuottajaa. Ominaisuuspuheen neljäntenä tehtävänä on rakentaa lennonjohtajista pätevydessään yhdenmukaista, erityisasemansa ansainnutta ammattikuntaa.

### 3.3 Luonnepuhe

Lennonjohtajat tukeutuvat luonnepuheeseen myös useissa erilaisissa yhteyksissä. Haastateltavien puhe organisoituu luonnepuheeksi esimerkiksi silloin, kun he selittävät lennonjohtotyön luonnetta dynaamisena ja tehokkaana toimintana, kun he esittävät itseään sosiaalisesti kompetentteina toimijoina tai kun he perustelevat asemaansa turvallisuuden viimekätisinä tuottajina. Haastateltavat perustelevat ammatinvalintaansa ja työssä viihtymistään usein luonteenlaatuunsa vetoamalla. Seuraavasta esimerkistä ilmenee, miten luonnetta käytetään yhtenä ammatinvalinnan selittäjänä ja luonnepuhetta lennonjohtotyön erityisyyden rakentajana.

1. HP: No mitä mieltä olette semmosesta hommasta, että jos alettais niinkun kierrättään työtä,
2. että tavallaan, että lennonjohtajat olis aina joskus pääkonttorissa töissä näissä pisteissä,
3. missä ne pystyis oleen?
4. A: En mä vois olla missään toimistossa edes puolta vuotta.
5. HP: Minkätakia?
6. A: En mä ole sellainen.
7. HP: Minkälaista se toimistotyö on?
8. A: Se on semmosta paperinkääntämistä. Mä en tarkoita sitä millään pahalla, mutta mulla on,
9. mä oon nimittäin joskus nuorempana tehnyt niitä paperihommia, ja ne ei oo mun töitä.
10. HP: Mutta entäs jos ajatellaan, että se olis sun alaas kuitenkin, joka kiinnostais sua, niin se
11. vois olla vähän eri juttu kun ihan tehdä vaan konttorissa jotain yksitoikkoista
12. paperinsiirtelyä.



13. A: Ehkä sitten vois kuvitella, että tuota tekis. Justiinsa sitä, että mä voisin kuvitella, että
14. Pekka (viittaa vierustoveriinsa/HP) vois tehdä sitä.
15. HP: Millä lailla sä voisit kuvitella, että hän vois tehdä sitä?
16. A: Musta se on sen luontonen, että se pystyis niinkun keskittyyn sillä tavalla niinkun koko
17. päivän sellaseen työhön. (Rh. 2:16)

Vaikka lennonjohtotyö on tiettyyn aikaan ja paikkaan sidottua informaationkäsittelyä, kuten toimistotyökin, haastateltava esittää toimistotyön itselleen soveltumattomaksi työksi sekä omaan luonteenlaatuunsa että omiin kokemuksiinsa nojautumalla. Kun haastateltava esittää toimistotyön itselleen soveltumattomana paperinkääntämisenä, hän ei kuitenkaan tuo heti esille sitä, mikä työn erityispiirre erottaa lennonjohtotyön informaationkäsittelynä perinteisestä toimistotyöstä. Haastateltava antaa vastauksen viimeisessä puheenvuorossaan, jossa hän perustelee näkemystään työoveristaan toimistotyöhön paremmin soveltuvana henkilönä kuin hän itse on; työoveri omaa luonteeseensa perustuen toimistotyön edellyttämän kyvyn keskittyä. Haastateltava antaa siten implisiittisesti lennonjohtotyölle piirteen, joka erottaa sen toimistotyöstä: dynaamisuuden.

Haastateltavan puheenvuoron voisi tulkita tunnustukseksi hänen henkilökohtaisesta heikkoudestaan, kyvyttömydestään keskittyä, mutta hänen puheenvuoronsa ei kuitenkaan sisällä mitään todisteita sen puolesta. Haastateltavan puheenvuoroa voi hänen edellisten puheenvuorojensa valossa pitää enemmänkin tunnustuksena haastateltavan tehokkuudesta kuin hänen keskittymiskyvyttömydestään. Kun haastateltava kertoo haluttomuudestaan tehdä toimistotyötä esittämällä sen luonteensa vastaisena paperinkääntämisenä, hän esittää itseään toimijana, joka haluaa suoriutua nopeasti tehtävistään ja saada aikaan konkreettisia tuloksia. Samalla hän rakentaa lennonjohtotyöstä nopeutta ja tehokkuutta edellyttävää dynaamista toimintaa. Myös seuraavassa esimerkissä tulee esille, miten lennonjohtajat tukeutuvat luonnepuheeseen esittäessään itseään tehokkaina toimijoina ja työtään dynaamisena toimintana.

1. A: Toisaalta meidän porukan kanssa olis helppo keskustella, koska tää työ on työnä
2. semmonen, että niinkun on tossa aikasemminkin ollut puhetta, että nää tilanteet tulee ja
3. niitä tehdään ja ne tehdään pois, niin siitä jää semmonen määrätty jossittelu pois. Sen takia
4. meidän kanssa varmaan jonkun pääkonttorin on vaikee keskustella, koska me ei puhuta
5. siinä mielessä jotain virastokieltä että me ei voida suhtautua asioihin sillai, että katellaan
6. ens viikolla olisko tälle tapahtunut, tälle jutulle jotain, vaan meidän asiat on semmosia,
7. että meidän täytyy pureutua ja niistä täytyy puhua niinkun välittömästi ilman sen
8. kummemmin miettimättä sen kaverin hygieniää ehkä.

9. B: Ja sitten tähän, että millä tavalla esimerkiksi pääkonttorin insinöörit ja ekonomit ja
10. merkonomit ja muuten reippaat miehet ja mitä siellä nyt sitten onkaan, niin niin tota
11. käsittää lennonjohtajan. Ilmeisesti lennonjohtajan luonteenlaatuun tän valinnan perusteella
12. kuuluu se, mitä on tässä koko ajan sanottu, että täällä sanotaan suoraan asiat. Että
13. jumalauta toi homma ei pelaa nyt, se täytyy tehdä noin.
14. A: Se just, että meillä on ilmeisesti tää luonteesta ja luonteenpiirteistä johtuen tää esitystapa
15. toisenlainen. (Rh. 4:34)

Haastateltavat esittävät lennonjohtajat yhteistyökykyisinä ja tehokkaina toimijoina osin työnsä luonteeseen ja osin luonteenlaatuunsa vetoamalla. Koska lennonjohtotyön luonne dynaamisena ilmaliikenteen hallintana edellyttää lennonjohtajalta tehokkuutta ja rehellisyyttä, ammattikunta edellyttää myös muilta toimijoilta samanlaista otetta asioihin; konkreettista toimintaa tyhjen lupausten sijaan. Luonnepuheen tehtävänä on tässä esimerkissä esittää ammattikuntaa ilmaliikenteen hallintaan oikeutettuna tehokkaana toimijana. Esimerkistä voi tunnistaa myös toisen luonnepuheen funktion. Sen avulla rakennetaan ammattikunnan legitimiteettiä sosiaalisesti kompetenttina toimijana.

Rakentaessaan luonnepuheeseen tukeutumalla ammattikunnastaan sosiaalisesti kompetenttina toimijaa, haastateltavat pyrkivät oikeuttamaan asemaansa ilmaliikenteen hallinnan oikeuden omaavana ryhmänä. Lennonjohtotyön edellyttämät, valintajärjestelmän todentamat, yhteiset luonteenpiirteet toimivat haastateltavien selonteissa ammattikunnan legitimiteettiä perustelevina seikkoina. Myös seuraavassa esimerkissä lennonjohtajille ominainen luonteenlaatu nostetaan ammattikunnan legitimiteettiä perustelevaksi tekijäksi. Katkelmassa keskustelusta, joka käsitteli lennonjohtajien ammattietiikkaa, haastateltavat vetoavat lennonjohtotyön edellyttämään, valintajärjestelmän aktualisoimaan yhteiseen luonteenpiirteeseen, vastuuntuntoisuuteen, perustellessa ammattikunnan asemaa turvallisuuden viimekätisenä tuottajana.

1. A: Mutta tietysti voidaan, tuli mieleen tosta vastuuntunnosta mistä toi kollega puhui, niin
2. voidaan ajatella sillä tavalla, että tehdään valintakriteerit niin, että koska tää vastuuntunto
3. se on meillä yleinen, se on kaikilla sama, se on todella korkea ja se ehkä on, sanotaan, että
4. se menee jo överiksikin, että vastuuta, otetaan vastuuta asioista, jotka loppujen lopuksi
5. sitten ei, sitä rajaa on vaikea vetää. Ja nimee sen kummemmin sanomatta, henkilö joka jäi
6. sairaseläkkeelle ja oli lääkärin kanssa pitkään, monet vuodet joutu sitten keskusteleen
7. asioista ja muusta ja kerto mulle itse, että lääkäri sano, että teillä on vastuuntunto niin
8. uskomattoman korkea, se taso siitä, että se menee niinkun yli, sitä rajaa ei oo, että mihin
9. se voidaan vetää. Te kannatte vastuuta kodista, työtovereista. Tuntuu siltä, että se on
10. rajaton se vastuu.

11. B: Se on toi, mun entinen poikaystävä naureskeli mulle, että mulla on se Äiti-Teresa tyyli.
12. HP: No sitten, onks se muuten teillä se vastuuntunto jo silloin tosiaan, että se on teissä
13. olemassa ollut ominaisuus, kun te ootte menneet kursseille vai kasvaako se myös tän
14. työyhteisön ..
15. B: Osa persoonaa, se kasvaa.
16. C: Voidaan ajatella myös tämmöistä tilannetta, että valintakriteereitä muuttamalla haetaan
17. sellaisia joilla ei ole vastuuntuntoa, otetaan sellaiset niin ehkä voidaan löytää se, että
18. meillä ei Suomessa ole lento-onnettomuuksia kovinkaan usein, eikä toivottavasti tule
19. koskaan olemaan, että jos lähdetään siihen, että pudotetaan, muutetaan kriteereitä niin,
20. että muutetaan tätä porukkaa sillä tavalla että niillä ei oo vastuuntuntoa, ne kantaa vastuun
21. vaan siitä bisnesmäisesti, niin ruvetaan kattomaan, että taloudellinen ja joustava liikenne,
22. mukava olla olemassa, ainakin mainoslauseissa, mutta mä väitän, että suuria otsikoita
23. tulee ja tappioitakin tulee. Että siihen ei ole kenelläkään varaa. (Rh. 3:14–15)

Haastateltavat rakentavat vastuuntuntoisuuteensa tukeutumalla ammattikunnastaan ilmaliikenteen turvallisuuden viimekätistä tuottajaa. He esittävät valintakriteereihin vetoamalla vastuuntuntoisuuden yhdeksi lennonjohtotyön edellyttämäksi ja siten ammattikuntaa määrittäväksi luonteenpiirteeksi. Koska valintakriteerit edellyttävät lennonjohtotyöhön valituilta tietynlaista luonteenlaatua, muun muassa vastuuntuntoisuutta, vastuuntuntoisuus määrittää kaikkea heidän toimintaansa, myös heidän suhdettaan omaisiinsa, ystäviinsä ja työtovereihinsa sekä työnantajaansa.

Haastateltava A todentaa vastuuntuntoisuuden ammattikunnan kantamaksi luonteenpiirteeksi osin valintajärjestelmään ja osin asiantuntijalausuntoon tukeutumalla. Vastuuntuntoisuus esitetään ammattikuntaan sisäänrakennetuksi, ammattikunnan toimintaa ja suhtautumista määrittäväksi luonteenpiirteeksi, jota työ ilmaliikenteen ja ihmisten turvallisuuden takajana kasvattaa.

Haastateltava C rakentaa puheenvuorossaan ammattikuntansa kantamasta luonteenlaadusta, vastuuntuntoisuudesta, ilmaliikenteen turvallisuuden selittäjää: Suomessa lento-onnettomuudet ovat harvinaisia, koska ilmaliikenteen hallinta on pääasiassa ollut vastuunsa tuntevan ja ammattitaitoisen ammattikunnan käsissä. Haastateltava asettaa selonteossaan vastakkain ilmaliikenteen turvallisuuden ja tuottavuuden. Lennonjohtajan vastuuntuntoisuus sisältää huolehtimisen siitä, ettei ilmaliikenteen tuottavuutta kasvateta sen turvallisuuden kustannuksella. Luonnepuheen funktio haastateltavan puheenvuorossa on sekä esittää kritiikkiä Ilmailulaitoksessa aktivoitunutta tuottavuusdiskurssia kohtaan että rakentaa ammattikunnasta ilmaliikenteen turvallisuuden pelastajaa.

Kuten ominaisuuspuheella, myös luonnepuheella on useita erilaisia funktioita. Aineistosta on mahdollista tunnistaa neljä erilaista tehtävää, joita palvelemaan luonne-

puhe nostetaan. Luonnetuhteen tehtävänä on rakentaa lennonjohtotyöstä dynaamista toimintaa ja lennonjohtajasta ilmaliikenteen hallintaan oikeutettua tehokasta toimijaa. Luonnetuhteen avulla rakennetaan ammattikunnan legitimitteettiä myös sosiaalisesti kompetenttina, vastuullisena toimijana ja siten paitsi ilmaliikenteen turvallisuuden tuottajaa myös sen pelastajaa.

### 3.4 Kutsumuspuhe

Haastateltavien työstään ja toiminnastaan tuottamissa selonteoissa ilmailu on usein viitekehys, josta käsin heidän kutsumuspuheensa organisoituu. Ilmailu esitetään sekä harrastuksena että työssä viihtymisen nimittäjänä. Monen lennonjohtajan ilmailuharrastus on alkanut lennokkien rakentamisesta ja johtanut purjelentoharrastuksen myötä moottorilentämiseen ja viimein alalle hakeutumiseen (ks. liite 3). Kuten seuraavasta esimerkistä ilmenee, lennonjohtajat tukeutuvat kutsumuspuheeseen erityisesti esittäessään perusteita ammatinvalinnalleen.

1. A: Ilmeisesti tää johtuu siitä, että meistä on kyllä joka mies varmaan joka solullaan ilmailussa mukana, ilmeisesti on kaikkia vetänyt ilmailu kovasti puoleensa.
2. B: Ja kaiken kaikkiaan ilmailu on hauskaa.
3. C: Niin, se on kaikilla lähellä sydäntä, kaikki on tullut jotain kautta ilmailun pariin. Mulla oli, mä tulin Kauhavan kautta ja Topi on taas muuten ollut ilmailun parissa.
4. B: Minä olin yhdeksänvuotiaana ensimmäisen kerran ajanut auton talliin ja tulin sieltä,
5. syntymäpäivänäni, opin sitten ajamaan, ja tulin sieltä, niin olin todennut, että mä rupeen muuten sitten lentämään. Se ei ollut yhtään mitään se autolla ajo, kato. (Rh. 4:5)
- 6.
- 7.
- 8.

Haastateltavat esittävät ilmailuharrastuksen ammattiin hakeutumisen ja työssä viihtymisen ainoana perusteena. Heille ilmailu edustaa paitsi ammattitaidon perustaa, myös kaiken yli kietoutuvaa ilmapiiriä, eräänlaista kutsumusta toimia yhteisen asian puolesta. Kutsumuspuheen yhtenä tehtävänä haastateltavien selonteoissa on rakentaa kuvaa ammattikunnan yhdenmukaisuudesta; paitsi tiettyjä ominaisuuksia ja luonteenlaatua, lennonjohtotyö edellyttää myös kokemusta ja kiinnostusta, kykyä ymmärtää sitä maailmaa, jossa toimitaan.

Kutsumuspuheen avulla rakennetaan myös autenttisuutta; jos on viettänyt nuoruutensa kiitotien laidalla ääniaaltojen värinässä ja kerosiinien katkussa, voi sanoa että on aidosti tämän maailman valtias. Tämä tulee erityisesti esille viimeisessä puheenvuorossa, joka on kertomus haastateltavan kutsumuksen heräämisestä (rivit

6–8). Haastateltava tuottaa kertomuksessa ajalliseen jatkuvuuteen tukeutumalla itsestään olemuksellista lennonjohtajaa, joka on saanut jo varhain kutsumuksen toimia ilmailun parhaaksi. Ajallinen jatkuvuus toimii kertomuksessa resurssina, jonka varassa ammattikunnasta luodaan kuvaa työlleen omistautuneena, ilmaliikenteen hallinnan oikeuden omaavana ryhmänä.

Myös seuraavassa esimerkissä ajallista jatkuvuutta käytetään autenttisuuden rakentamisen resurssina.

1. A: Mä nään tän homman sinänsä niin spesialiteettihommana, että pitää olla sieltä alusta asti
2. niinkun semmonen, tietynlainen kiinnostus, että sen pystyy hoitamaan ja paneutumaan.
3. Mä käytän lainausmerkeissä, että tietynlainen kutsumusammatti. (Rh. 1:29).

Haastateltava esittää lennonjohtotyön toimintana, joka edellyttää varhaista kiinnostusta toimintaympäristöä kohtaan. Haastateltavan selonteossa varhaisesta kiinnostuksesta, eräänlaisesta kutsumuksesta rakennetaan lennonjohtotyöstä suoriutumisen ehdotonta edellytystä. Vain ilmailulle täysin omistautuneet kutsutut kykenevät hallitsemaan työtään. Kutsumuspuheen tehtävänä on myös tässä selonteossa, kuten edellisessäkin, tuottaa ammattikunnan erityisyyttä.

Myös seuraavassa esimerkissä ammattikunnan erityisyyttä tuotetaan kutsumuspuheeseen tukeutumalla. Esimerkki on katkelma keskustelusta, joka käsitteli naisten ammatillista asemaa miesvaltaisella alalla.

1. HP: Ootteko miettinyt, mistä se johtuu, että tytöt niin vähän hakeutuu tänne, pyrkii tonne
2. lennonjohtokurssille?
3. A: Mä luulen, että se on vähän niinkun tietämättömyyttä.
4. B: Ehkä.
5. A: Monet ei tota niinkun ajattelekaan sitä asiaa, että tämmönenkin ala voisi olla. Että mä
6. muistan silloin, kun mä, mä oon -78 kirjoittanut ja muistan, että sen takia mä sain niinkun
7. oikeestaan ilmailukipinää, se lähti vähän niinkun siitä, että meillä oli koulussa tämmönen
8. ammattiesittely ja meille tuli sitten Finnairilta joku lentokapteeni ja lentoemäntä
9. esittelemään niitä ammattejaan Mä muistan vaan, kun meidän koulun rehtori sanoi sitten,
10. kun se lentäjän esitys oli, että kun olisin mennyt kuuntelemaan sitä, niin se sanoi että niin,
11. sinnehän ei tyttöjen kannata mennä, kun tytöt ei pääse lentäjiksi. Mua rupes niin pänniin
12. se ajatus, että onko tosiaan näin ja sitten mä rupesin ottaan kaikesta selvää. Otin selvää ja
13. olin sillä tavalla aktiivinen asiaan ja sitten hakeuduin ja en mä koskaan laskenut sen
14. päälle, että mä pääsen. Mutta sitten mä satuin vaan pääsemään ja sieltä se lähti sitten.
15. Mutta se asenne oli silloin semmonen, että mä en tiedä minkälainen se nykyään on. On
16. varmasti muuttunut.

17. B: Kyllä mullakin oli lähtö sillä tavalla. Pikkusen vaikutti pohjalla se, että jukopliuta, että
18. näytän, kun silloin oli vielä niin vähän niitä naislennonjohtajia, että mä menen kanssa
19. tuonne, että mä pystyn varmasti siihen missä muutkin. Vähän niitä naisia, että se on
20. semmonen ala. Kyllä mä luulen, vai ootteko samaa mieltä, että tietysti se lentolupakirjan
21. hankinta, joillakin naisilla se on semmonen kynnyks, että toiset naiset ei kerta kaikkiaan,
22. niillä ei oo vetoa eikä ne uskalla, niille on korkea kynnyks mennä lentokoneeseen ja
23. pelottaa ajatus, että pitäis lentää semmosta. On semmosia naisia, mutta se ei sillä tavalla
24. ikinä ole estänyt, että enkö minä pystyis sitä tekemään. (Rh. 8:20–22)

Nimetessään tietämättömyyden yhdeksi mahdolliseksi syyksi naisten vähäiselle hakeutumiselle lennonjohtajan ammattiin, haastateltava A tulee tuottaneeksi lennonjohtotyöstä ilmailuammattina miesten hallitseman alueen, johon vain sinnikkäimmät ja rohkeimmat naiset saattavat tuntea vetoa. Haastateltava todentaa yleisestikin vallitsevaa käsitystä ammatin miehisestä luonteesta omaan kokemukseensa tukeutumalla. Hänen esittämänsä ammatinvalintakertomus (rivit 5–16) ei toimi pelkästään hänen oman ammatinvalintansa selittäjänä, vaan myös lennonjohtotyön erityispiirteiden ja niiden asettamien vaatimusten kuvaajana.

Myös haastateltava B rakentaa omassa ammatinvalintakertomuksessaan (rivit 17–19) lennonjohtotyöstä rohkeutta ja kyvykkyyttä vaativaa ilmailuammattia, johon vain tietynlaisilla ominaisuuksilla ja luonteenlaadulla varustetuilla naisilla on pääsy. Kutsumus tuotetaan molemmissa kertomuksissa ilmailun edellyttämäksi synnynnäiseksi luonteenlaaduksi: peräänantamattomuudeksi ja uskallukseksi lähteä mukaan toimintaan. Tämä tulee esille erityisesti B:n viimeisessä puheenvuossa, joka on sekä kertomus hänen omasta ammatinvalinnastaan että selonteko siitä, miksi naisten hakeutuminen lennonjohtajakoulutukseen ei ole kovinkaan yleistä.

Haastateltava esittää selonteossaan (rivit 19–24) lennonjohtajakoulutuksen edellyttämän lentolupakirjan hankkimisen suurimmaksi esteeksi naisten hakeutumiselle alalle. Hän esittää lentämisen itselleen mieluisana, rohkeutta vaativana harrastuksena, johon kaikki naiset eivät välttämättä tunne mielenkiintoa tai omaa oikeaa luonteenlaatua. Vaikka haastateltava ilmaiseekin näkemyksensä toisista naisista varovasti, hänen käyttämänsä ilmaukset *tietysti*, *kerta kaikkiaan*, *ikinä* luovat kuvaa ehdottoman varmasta, faktuaalisen vaikutelman antavasta kutsumuspuheesta, jonka avulla hän pyrkii saamaan kuulijat vakuuttuneiksi siitä, että lentäminen on rohkeutta vaativana vastoin naisen luontoa. Hän erottautuu muista naisista tuottamalla itsestään kuvaa olemuksellisenä lennonjohtajana, jolla on sekä halu että kyky toteuttaa itseään. Erottautumisen avulla hän määrittäyty kutsutuksi, ilmaliikenteen hallintaan kykeneväksi

toimijaksi, yhdeksi vertaistensa joukossa. Haastateltavan rakentama kutsuttu on olemukseltaan rohkea ja määrätietoinen toimija.

Haastateltavan selonteosta on mahdollista löytää yhtymäkohtia maskulinistiseen ideologiaan, joka yhdistää mieheyteen universaalisuuden, järjen, aktiivisuuden, itsehillinnän, järjestyksen ja normaaliuden. Kun taas naiseuteen tämän ideologian mukaan katsotaan kuuluvan sellaisten määreiden kuin rajallisuus, emotionaalisuus, passiivisuus ja kaoottisuus (Brittan 1989, 3–6; Seidler 1989). Haastateltavan selonteosta tunnistettavan maskulinistisen ideologian voi ymmärtää merkityskartaksi, jonka avulla hän suunnistaa yhteisönsä todellisuudessa. Tehdessään eroa toisiin naisiin, hän määrittelee toiseuden tietyksi ominaisuudeksi, arkuudeksi. Hän määrittelee toiseuden myös ammatillisesti. Nämä toiset naiset, jotka ovat arkoja, eivät voi siten olla lennonjohtajia. Haastateltava määrittelee lennonjohtajuuden näin toiseuden vastakohtaksi. Se mikä on lennonjohtajille yhteistä, erottaa heidät muista.

Lennonjohtajat eivät tukeudu ilmailun viitekehyksestä organisoituun kutsumuspuheeseen pelkästään perustellessaan ammatinvalintaansa. He tukeutuvat kutsumuspuheeseen myös pohtiessaan asemaansa sekä suhdettaan työnantajaan. Mitä funktioita kutsumuspuhe näissä eri yhteyksissä esitettyinä palvelee? Yksi kutsumuspuheen tehtävistä haastateltavien selonteoissa on perustella ammattikunnan oikeutta oman työnsä hallintaan. Tämä tulee esille seuraavassa katkelmassa keskustelusta, joka käsitteli Ilmailulaitoksen henkilöstön piirissä yleisesti vallitsevaa näkemystä lennonjohtajista itseriittoisensa ryhmänä.

1. A: Jos mä saan aloittaa tällä kertaa, niin mä ainakin koen olevani yhteistoiminnassa koko organisaation kanssa. Ja lähinnä se tietysti, palaute mitä meille tulee se tulee tietysti tuolta lentoyhtiöiltä ja näiltä, jotka operatiivista toimintaa harjoittaa. Se on mun nähdäkseni homman ydin, että homma hoituu ja lentoliikenne pyörii ja meidän talon sisäiset viestit ovat vähän toissijaisia siihen nähden.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
6. B: Periaatteessa tilanne on näin, että lentsikat on meidän leipää. Ilman lentsikoita, mitä meillä tehtäis.
- 7.
8. C: Me ollaan sitouduttu ilmaliikenteen hoitamiseen ja lentoliikenteeseen, yleensä ilmailuun, ei millään tavalla taloon. Tai millään tavalla, totta kai taloon, se on meidän työnantaja, maksaa meidän palkat, mutta ei oo sen merkittävämpi kuin sen lentoliikenne. Ymmärrätte mitä tarkoitan. Jonkinlainen henkilökohtainen kokemus ja kontakti pitää asiaan olla mitä edistää ja minkä puolesta toimia.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
13. HP: Tarkoitat sellaista kiinnostusta ilmailua kohtaan?
14. C: Nimenomaan, lainausmerkeissä kutsumusammattia. (Rh. 1:28–29)

Kutsumuspuheeseen tukeutumalla haastateltavat vahvistavat muiden esittämän näkemyksen ammattikunnasta itseriittoisena ryhmänä sekä paikkansapitäväksi että oikeutetuksi. Haastateltavien esittämänä ilmailu lennonjohtotoiminnan lähteenä ja kohteena on väistämättä ammattikunnan ensisijainen ja lähes ainoa viitekehys. He legitimoivat ammattikunnan asemaa muista toimijoista riippumattomana, työnsä ja sen tuloksen hallinnan omistavana ryhmänä vetoamalla lennonjohtotyön luonteeseen kutsumusammattina. Kutsumuspuhe tuottaa näkemyksen, että vain alalle vihkiytyneillä kutsutuilla on oikeus päättää ilmaliikenteen hallinnasta. Tämä tulee esille myös seuraavassa esimerkissä, jossa haastateltavat ottavat kantaa Ilmailulaitoksen johdon kaavailemaan lentolupakirjavaatimuksen poistamiseen lennonjohtajia kouluttavan Lennonvarmistusopiston pääsyaatimuksista.

1. A: Jos Ilmailulaitoksen suunnitelmat menee läpi, sitä koulutusta täytyy pidentää edelleen,
2. kun Ilmailulaitoshan suunnittelee, että kurssille hakijoilla ei tarvi olla lupakirjaa, lentäjän
3. lupakirjaa ollenkaan. Jos se menee läpi, tietysti saadaan paljon isompi porukka mistä
4. valitaan ne 15 lennonjohtajaoppilasta. Nythän niitä on vaan 400, mistä valitaan 15,
5. niin sitten on neljä tuhatta mistä valitaan 15 sinne kurssille, mutta sillonhan niille pitää
6. opettaa kaikki se teoria, mikä on lentäjille opetettu, kun ne on lupakirjan saanut
7. lentokoneen aerodynamiikasta ja ominaisuuksista ja sääopista ja muusta, niin mikä nyt
8. sitten voidaan jättää pois. Että en mä nyt tiedä onko se niin järkevää jättää se
9. lupakirjavaatimus pois, mutta eihän se ole meidän päätettävissä.
10. HP: Säästäähän se nyt ihmisen omaa kukkaroa.
11. A: Mutta toisaalta tähän mennessä ollaan, on oltu niin kun tai ainakin mun mielestä on ollut
12. eduksi lennonjohtajille tai koko ilmailulle se, että ne henkilöt, jotka alkaa lennonjohtajiksi
13. ne on jo ilmailuhenkisiä. Se todistaa, että ne on ilmailuhenkisiä, kun niillä on lentäjän
14. lupakirja.
15. HP: Että niitä kiinnostaa?
16. A: Niin. Nyt jos aletaan ottaa näitä Nintendo-miehiä tuolta maailmalta, jotka ei ole ikinä
17. kuullu ilmailusta mitään muuta kuin sen, että ne on lentänyt Hornettia jollain
18. tietokoneella, niin ei sole välttämättä eduksi tälle kokonaisuudelle. (Rh. 13:17–18)

Argumentoidessaan lentolupakirjavaatimuksen puolesta, haastateltava esittää ilmailukokemuksen merkittävänä työssä menestymisen edellytyksenä. Kommentoidessaan Ilmailulaitoksen johdon suunnitelmia poistaa lentolupakirjavaatimus Lennonvarmistusopiston pääsyaatimuksista, hän ei esiinny niinkään aktiivisena toimijana, kuin sivusta tapahtumia seuranneena. Hän ei myöskään arvio omaa näkemystään, vaan esittää sen ehdottomana ja oikeana. Haastateltava pyrkii liiketaloudelliseen kannattavuuteen vetoamalla osoittamaan, että tuloksentekoon orientoitunut Ilmailu-



laitoksen johto toimii ristiriitaisesti, jos se poistaa lentolupakirjavaatimuksen Lennonvarmistusopiston pääsyaatimuksista.

Argumentoidessaan lentolupakirjavaatimuksen puolesta haastateltava marssittaa esiin vaikuttavan lukujen kavalkadin. Kvantifiointi ei perustu pelkästään numeeriseen esittämiseen; haastateltavan käyttämällä määrää, osuuksia ja suhteita ilmaisevilla sanoilla, kuten *paljon isompi, kaikki, vaan*, on paikkansa hänen pyrkiessään osoittamaan laitoksen johdon toiminnan ristiriitaisuuden. Haastateltava pyrkii vakuuttamaan kuulijoita siitä, että lentolupakirjavaatimus on ehdoton, eikä sille ole olemassa mitään vaihtoehtoa. Tietyistä asiantiloista ja tapahtumista seuraa väistämättä itsestään selvästi määrättyjä asioita.

Hän esittää ensin, että Ilmailulaitos menettelee ymmärrettävästi, jos se poistaa lentolupakirjavaatimuksen, se saa näin laajemman hakijapohjan käyttöönsä valitessaan lennonjohto-oppilaita. Hän jatkaa kuitenkin samaan hengenvetoon toteamalla, että se tulee Ilmailulaitokselle kalliiksi, koska se pidentää entisestäänkin koulutusaikoja. Haastateltavan yhtäältä – toisaalta puhe toimii vaihtoehdottomuuspuheena; hän myöntää toisenlaisiakin vaihtoehtoja olevan, mutta olennaista on, että ainoastaan yksi niistä määrittänyt tosiasiat huomioiden järkeväksi ja oikeaksi.

Haastattelijan esittämä huomio lentolupakirjasta lennonjohto-oppilaan pakollisena kulueränä pakottaa haastateltavan “oikean” näkökohdan puolustamiseen. Haastateltava ei pidä lentolupakirjan hankkimista pelkästään pakollisena kulueränä, vaan myös ammattitaidon perustana. Haastateltava ei ainoastaan yritä todistaa haastattelijan esittämää huomiota yhdentekeväksi, vaan pyrkii myös vetoamaan yhteisesti jaettuun näkemykseen ilmailuhenkisyydestä ammattikuntaa määrittävänä ominaisuutena sekä oleellisena osana lennonjohtajan ammattitaitoa.

Haastateltavan vetoaminen itse todettuun toimii samalla tavalla kuin vetoaminen yhteisesti jaettuun näkemykseen ilmailuhenkisyydestä. Se tukee vaihtoehdotonta kronologista kausaalista rakennetta. Kirsi Juhila (1993, 166) näkee rakenteiden toimivan näin: “Kun seurauksesta tulee syy ja sen seurauksesta samaten, muodostuu ketjumaisia narratiiveja – junia, joiden kulkua kohti väistämätöntä päätepistettään on mahdoton pysäyttää.” Haastateltavan puheessa ketju muodostuu seuraavasti: lentolupakirjan suorittaminen on osoitus henkilön ilmailuhenkisyydestä, jota taas lennonjohtajan työ ja koko ilmailu edellyttää. Lennonjohtajat ovat täten ilmailuhenkisiä, koska omistavat lentolupakirjan. Esittäessään ilmailukokemuksen lennonjohtajan ammattitaidon perustana, haastateltava tulee samalla tuottaneeksi lennonjohtajista kompetenttia ammattikuntaa ilmaliikenteen hallinnan oikeuden omistajina.

Lennonjohtajat tukeutuvat kutsumuspuheeseen esittäessään perusteita ammatinvalinnalleen, pohtiessaan asemaansa Ilmailulaitoksen työntekijäryhmänä sekä arvostellessaan työnantajansa toimia. Näissä eri yhteyksissä tuotetulla kutsumuspuheella näyttäisi oleva yksi ja sama tehtävä: luoda kuvaa erityisestä, työlleen omistautuneesta ammattikunnasta, jolle itseoikeutetusti ja luonnollisesti kuuluu ei pelkästään oman työnsä, vaan koko ilmaliikenteen hallinnan oikeus.

### 3.5 Puhetavat ammatti-identiteetin rakentajina

Tässä luvussa olen tarkastellut miten lennonjohto-oppilaiden valintaa ohjaavat selityksiperusteet, kuten tietyt yksilölliset ominaisuudet ja luonteenpiirteet sekä ilmailukokemus organisoituvat haastateltavien puheessa erilaisiksi puhetavoiksi. Analyysini kohteena on ollut erityisesti, missä yhteydessä ja miten valintakriteerit representoidaan ominaisuuspuheeksi, luonnepuheeksi ja kutsumuspuheeksi ja mitä funktioita nämä eri puhetavat palvelevat.

Analyysi osoittaa, että ominaisuuspuheeseen tukeudutaan perusteltaessa paitsi ammattikunnan palkkatason oikeutusta, myös perusteltaessa ammatillista pätevyyttä ja ammattikunnan erityisasemaa tehokkaan ja turvallisen ilmaliikenteen hallinnan oikeuden omaavana ryhmänä. Ominaisuuspuheeseen tukeudutaan myös selitettäessä lennonjohtotyön erityispiirteitä ja työn mielekkyyttä. Luonnepuheeseen tukeudutaan erityisesti perusteltaessa ammatinvalintaa. Haastateltavat perustelevat ammatinvalintaansa myös kutsumuspuheeseen tukeutumalla. Kutsumuspuheeseen tukeudutaan myös silloin, kun haastateltavat pohtivat suhdettaan muihin Ilmailulaitoksen työntekijäryhmiin ja työnantajansa.

Ominaisuuspuheella, luonnepuheella ja kutsumuspuheella näyttää olevan yhteinen päämäärä: tuottaa lennonjohtajista ilmaliikenteen hallintaan oikeutettua ammattikuntaa. Ammattikunnan erityisasemaa tuotetaan yhtäältä osoittamalla ilmaliikenteen ohjaaminen erityisen vaativana toimintana ja toisaalta lennonjohtajat erityisen kyvykkäinä toimijoina. Esimerkiksi ominaisuuspuheen avulla yhteiseen päämäärään pyritään esittämällä lennonjohtaminen täydellistä suorituskykyä ja monimutkaista ongelmanratkaisukykyä edellyttävänä toimintana sekä tuottamalla kuvaa ammattikunnasta ilmaliikenteen turvallisen kulun viimekätisenä tuottajana.

Myös luonnepuheen avulla ammattikuntaa esitetään paitsi turvallisuuden viimekätisenä tuottajana, myös turvallisuuden pelastajana. Luonnepuheella on lisäksi vielä kaksi funktiota yhteisen päämäärän saavuttamiseksi. Ensinnäkin, sen avulla

tuotetaan kuvaa ilmaliikenteen ohjaamisesta dynaamisena ja tehokkaana toimintana ja toiseksi, sen avulla ammattikunta esitetään sosiaalisesti kompetenttina toimijana, jolla on legitimi oikeus ilmaliikenteen hallintaan. Kutsumuspuheen avulla ammattikunnan legitimitiiviteettiä ilmaliikenteen hallinnan oikeuteen rakennetaan paitsi jo mainituilla keinoilla, myös esittämällä ammattikunnan jäseniä olemuksellisina, synnynnäisinä lennonjohtajina.

Asetin luvun tutkimustehtäväksi myös sen seikan selvittämisen, miten ja miksi valintakriteereistä representoidut puhetaukset valjastetaan ammatti-identiteetin rakentamisen käyttöön. Identiteetin käsitettä käytetään useimmiten puhuttaessa yksilön subjektiivuudesta, mutta myös määriteltäessä sosiaalisten yhteisöjen ja ryhmien erityislaatua. Edellisessä tapauksessa kyse on persoonallisesta identiteetistä, kun jälkimmäisessä kyse on kollektiivisesta identiteetistä. Persoonallista identiteettiä voidaan lähestyä kysymällä, kuka minä olen. Kollektiivinen identiteetti taas hahmottuu antamalla vastaus kysymykseen, keitä me olemme.

Samaan tapaan kuin persoonallista identiteettiä muovataan ja rakennetaan itseilmausten kautta, kollektiivista identiteettiä rakennetaan representaatioiden kautta. Kollektiivisen identiteetin rakentamisen välineinä voivat toimia esimerkiksi valtakunnan lippu (kansallisvaltio), vaakuna (kaupunki), standaari (suku), verryttelypuku (urheiluseura) tai tietty pukeutumis- ja musiikkityyli (nuorisokulttuuri). Samaan tapaan kuin persoonallinen identiteetti, myös kollektiivinen identiteetti rakentuu itseilmausten, erilaisten selonteokojen ja kertomusten varaan. Siinä missä yksilön itseys rakentuu elämäntarinana, kollektiivinen identiteetti rakentuu yhteisön ylläpitämissä kertomuksissa ja selonteoissa.

Ymmärrän ammatti-identiteetin Pekka Kaunismaan tavoin kollektiivisen identiteetin erityistapauksena ja lähestyn sitä ammattikunnan itsemäärittelyn tapana, en ammatissa toimivan yksilön itseyden ulottuvuutena (Kaunismaa 1997, 220). Miten ja miksi haastattelemani lennonjohtajat rakentavat kertomuksissaan ja selonteoissaan kollektiivista identiteettiään valintakriteereistä representoitujen puhetausten avulla? Millainen kuva ammattikunnasta ominaisuuspuheen, luonnepuheen ja kutsumuspuheen avulla tahdotaan piirtää?

Kuten olen jo todennut, jokainen tunnistamani ammattikunnan kollektiivista identiteettiä rakentamaan valjastettu puhetapa tuottaa saman vastauksen kysymykseen, keitä lennonjohtajat ovat. Lennonjohtajat ovat ilmaliikenteen hallinnan suvereenia haltijoita. Ominaisuuspuhe perustelee lennonjohtajien legitimiin oikeuden ilmaliikenteen hallintaan ensinnäkin luomalla kuvaa ammattikunnasta kyvykkäänä toimijana suoriutumaan monimutkaista ongelmanratkaisutaitoa ja täydellistä suoriutuskykyä

edellyttävästä ilmaliikenteen ohjaamisesta. Toiseksi, ominaisuuspuheen avulla ammattikunta esitetään vastuuntuntoisena toimijana huolehtimaan ilmaliikenteen turvallisuudesta. Kolmanneksi, ominaisuuspuheen avulla luodaan kuvaa pätevistä ilmaliikenteen ohjaamisen asiantuntijoista.

Luonnepuhe perustelee omalta osaltaan ammattikunnan legitimeettiä esittämällä ammattikunnan vastuuntuntoisena ilmaliikenteen turvallisuuden tuottajana ja pelastajana. Luonnepuhe esittää ammattikunnan myös tehokkaana, dynaamisena ja rohkeana toimijana varmistamaan ilmaliikenteen sujuvuutta. Myös kutsumuspuhe perustelee ammattikunnan legitimeettiä ilmaliikenteen hallintaan luomalla kuvaa rohkeista, sinnikkäistä, vahvoista, kyvykkäistä ja määrätietoisista ammatinharjoittajista. Ammattikunnan kollektiivista identiteettiä rakentamaan valjastetut puhettavat paitsi tuottavat ammattikunnan legitimeettiä ilmaliikenteen hallitsijoina, ovat myös ilmausta ammattikunnan itsekunnioituksesta, yhteisöllisestä mielestä, ryhmähengestä ja elämäntavasta.

Tulkintani mukaan ammattikunnan identiteettiprojektin muotoutuminen on seurausta lennonjohtotyön luonteesta ja sen edellyttämästä koulutusjärjestelmästä. Lennonjohtotyö on käsityömäistä ja ammattikuntalaitoksen varaan rakentunutta toimintaa, joka tuottaa suljettua, muille jakamatonta työn tekemisen muotoa. Lennonjohtajien koulutusjärjestelmä muistuttaa perinteistä oppipoikajärjestelmää, joka on kuulunut erityisesti käsityöammattien, kuten suutarien, räätälien ja seppiä koulutukseen. Autenttisessa työssä harjoittelu on ollut tärkeässä asemassa myös joissakin korkeaa koulutusta vaativissa professionaalisissa ammateissa, kuten esimerkiksi lääkärin ammatissa (Tynjälä 1999, 134).

Lennonjohtajien koulutusta määrittävä oppipoikajärjestelmä on kytkeytynyt julkilausumattoman tietotaidon ja taustaymmärryksen harjoittamiseen, johon käytännön lennonjohtotyön toteuttaminen nojaa. Koulutuksessa kokeneiden lennonjohtajien toimintastrategiat ja ongelmanratkaisuprosessit esplikoidaan lennonjohto-oppilaille, jolloin niistä tulee heille näkyviä. Nämä sosiaalisesti organisoituneet työkäytännöt ja toimintatavat, joiden avulla ammattikunta rakentaa toimintaansa, pysyvät muilta kuin ammatinharjoittajilta näkymättömänä tietotaitona. Lennonjohto-oppilaiden valintaa ohjaavat selityspuheet lennonjohtotyön asettamista vaatimuksista ovat harvoja julkilausuttuja ja muille kuin ammatinharjoittajille näkyviä todisteita lennonjohtotyön luonteesta ja ammattikunnan jäseniksi kelpuutettujen erityisyydestä. Lennonjohtotyön ja sen edellyttämän koulutusjärjestelmän näkökulmasta tarkasteltuna on ymmärrettävää, että lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään – itsekunnioitustaan, yhteisöllistä mieltään ja ryhmähenkeään – valintakriteereihin tukeutumalla.

## 4. Täytymisen ja tahtomisen velvollisuus

### 4.1 Johdanto

Vaikka lennonjohtajat joissakin yhteyksissä korostavat työnsä mielekkyyden syntyvän itsehallinnan oikeudesta, he kuitenkin esittämässään selonteossa työstään ja toimintaympäristöstään usein luovat kuvaa siitä, kuinka vähän he pystyvät työhönsä vaikuttamaan, kuinka he ovat sidottuja sekä sääntöihin ja määräyksiin että tiettyyn liikennetilanteeseen. Tämä ilmenee hyvin seuraavasta katkelmasta, jossa haasteltava kiteyttää lennonjohtotyön olemuksen pakkotahtiseksi ilmaliikenteen ohjaamiseksi.

- A: Kyllähän se on pakkotahtista. Siis työhönhän ei pysty itse vaikuttamaan kovin paljon. Määräykset rajoittaa miten teet ja liikenne kulkee mitä kulkee. Ei siihen voi mitenkään vaikuttaa. (Rh. 2:11)

Samalla kun haastateltava esittää lennonjohtotyön niukasti valinnan vapautta sisältävänä, säädeltynä, rutiinomaisena ja pakkotahtisena ilmaliikenteen ohjaamisena, hän rakentaa lennonjohtajasta liikennevirtojen tehokkaan kulun velvoittamaa toimijaa. Veloitteen lähde esitetään selonteossa toimijan tahdon ulkopuoliseksi pakoksi totella sääntöjä ja määräyksiä kulloistenkin liikennetilanteiden asettamissa puitteissa.

Joskus taas selonteissa saatetaan veloitteen lähde esittää haastattelun yhdessä kohdassa toimijan tahdosta riippuvaiseksi, "sisäiseksi" pakoksi tehdä työ mahdollisimman hyvin, toisessa kohdassa taas toimijan tahdon ulkopuoliseksi, sääntöjen ja määräysten asettamaksi pakoksi. Kahdessa seuraavassa esimerkissä tulee hyvin esille, miten yhden ja saman henkilön puhe sisältää haastattelun eri kohdissa nämä molemmat veloitteen lähteet.

- A: Onhan meillä olemassa semmoset, on olemassa säätelymekanismi, mut se on sen henkilön itsestään kapasiteetista kiinni, ja kun meillä on semmonen työmoraali, että aina pitäis olla vaan parempi kuin kaveri tavallaan. Niin se kynnyks, ennen kuin sanoo sen, koska silloin ilman muuta kokee olevansa pätemätön siihen ja se väijyy siinä taustalla sillä tavalla, että se tulee hyvin harvoin esiin. Mun uralla se on, sanoisinko niin, että ihan ne on tässä yhden käden sormin laskettavissa jossa mä oon joutunut niin kuin rajoittamaan sitä, että en tee sitä kaikkea mikä vastaan tulee. (Rh. 1:3)
- A: Eikun sitä mä justiin koitin sanoa siitä, kai niin kuin vähän niin kuin huonosti tai kiertoteitse, että niin se, että niin aina pitäis pistää paremmaksi muka kuin kaveri. Mut meillähän on tietyt argumentit ja kansainväliset säännöt ja kaikki muut olemassa minkä mukaan sitä, ja niitä kun ei rikota. Sillon sää et pysty olemaan kovempi kaveri kuin toinen. Niitten mukaan standardien mukaan toimit. (Rh. 1:5)

Haasteltavan puhe sisältää ensimmäisessä esimerkissä tunnustuksen lennonjohtajasta yksilöllisenä sankarisuorittajana, jonka velvollisuus on tahtoa tehdä parhaansa ilmaliikenteen tehokkaan kulun varmistamiseksi. Vaikka velvoitteen lähde tässä esimerkissä on liikennevirtojen tehokkaan kulun vaatimus, ei lennonjohtajaa esitetä niinkään niukasti valinnanvapautta omaavana, tiukkojen toimintatapasääntöjen velvoittamana, kuin tahtonsa velvoittamana toimijana. Lennonjohtajan on tahdottava suorittaa työnsä tiettyjen sääntöjen ja määräysten asettamissa rajoissa luovaa ongelmanratkaisutaitoa käyttäen ja kyvykkyyttään hyödyntäen.

Toisessa esimerkissä haastateltava kuitenkin kumoaa aiemmin esittämänsä. Hän kyseenalaistaa toimijoiden välisen kilpailun kyvykkydestä ja paremmuudesta tukeutumalla tällä kertaa sääntöjen ja määräysten velvoittavuuteen. Näissä yhden ja saman henkilön esittämissä selonteoissa saa lennonjohtotyö kaksi toisilleen vastakkaista luonnetta: yhtäältä yksilöllistä valinnanvapautta ja kyvykkyyttä korostavan, toisaalta normatiivisuutta korostavan luonteensa.

Kuinka on mahdollista, että lennonjohtajat toisinaan puhuvat itsestään autonomisina, paljon liikkumavaraa omaavina, joskus taas vähän liikkumavaraa omaavina, tiukkojen menettelytapojen kahlehtimina toimijoina? Voiko ajatella niin, että jotkut haastattelemistani lennonjohtajista pitävät työtään lähinnä pakkotahtisena ilmaliikenteen ohjaamisena ja toiset taas toimijan itsehallintaa ja luovaa ongelmanratkaisua korostavana ilmaliikenteen hallintana? Onko tässä kyse kahden erilaisen käsitystavan välisestä erosta, vai onko tässä kyse kulloistenkin haastateltavien päättämättömyydestä tai mielen sisäisistä piirteistä?

Haastattelemini lennonjohtajien voi havaita yleisemminkin jäsentävän työtään kahden toisilleen vastakkaisen puhutavan avulla. Yhtäältä lennonjohtotyöstä puhutaan

säädeltynä, rutiininomaisena ja pakkotahtisena ilmailiikenteen ohjaamisena – täytymisenä. Toisaalta siitä puhutaan luovaa ongelmanratkaisutaitoa edellyttävänä ilmailiikenteen hallintana – tahtomisena.

Samalla tavalla kuin lennonjohtajat jäsentävät työtään, he jäsentävät omaa asemaansa. Kun lennonjohtajat puhuvat työstään säännönmukaisena ja rutiininomaisena täytymisenä, he tulkitsevat sosiaalista maailmaansa vastuullisen, relationaalisen toimijan asemasta käsin. Kun he puhuvat työstään yksilöllistä ongelmanratkaisua edellyttävänä tahtomisena, he tulkitsevat sosiaalista maailmaansa vapaan, autonomisen toimijan asemasta käsin. Merkitys lennonjohtotyöstä rakentuu näin ollen kahden ulottuvuuden – täytymisen ja tahtomisen – varaan.

Aineistosta on mahdollista tunnistaa erilaisia modaalisuuden semanttisia ulottuvuuksia: tahtomista, täytymistä, kykenemistä ja osaamista ilmaisevia jäsenyyksiä. Tässä luvussa tarkastelen, miten haastatteleman lennonjohtajat esittämässään selonteossa ja kertomuksissa työstään ilmentävät modaalisuuden erilaisia muotoja ja asteita, ja kuinka he tulevat näin tuottaneeksi arvoja sosiaalisesta todellisuudestaan. Kääntäen esitettynä, asetan luvun tutkimustehtäväksi sen seikan selvittämisen, miten lennonjohtajien kielellistynyt sosiaalinen todellisuus on rakentunut tiettyjen arvojen ja näkökulmien varaan.

Analysoin lennonjohtajien puhetta työstään paitsi ammattikunnan sosiaalisessa maailmassa vallitsevien arvojen ilmentymänä myös identifikaatioprosessina, jonka varassa ammattikunta jäsentää sosiaalista todellisuuttaan ja sen ilmiöitä erilaisilla, jopa ristiriitaisilla tavoilla.<sup>1</sup> Kohdistan huomioni erityisesti siihen, miten lennonjohtajien työnsä antamat merkitykset hahmottuvat moninaisena, rinnakkaisten ja keskenään kilpailevien systeemien kenttänä, joka merkityksellistää heidän maailmaansa, sen prosesseja ja suhteita eri tavoin. Pysin myös ymmärtämään, miksi lennonjohtajat keskusteluissa työstään rakentavat itsestään sekä autonomisia että relationaalisia, sekä täytymisen että tahtomisen velvoittamia toimijoita.

Luku jäsenyyden lennonjohtotyötä ja -toimintaa merkityksellistävien modaalisuuden semanttisten ulottuvuuksien, erityisesti tahtomista ja täytymistä ilmaisevien puhetapojen analyysin varaan. Etenen luvussa siten, että tarkastelen kutakin aineistosta tunnistamaani kolmea täytymistä ja tahtomista ilmaisevaa puhetapaa erikseen. Esitän aineistoesimerk-

---

<sup>1</sup> Käytän analyysissäni väljästi apuna semioottisen modaalisuuden teoriaa, siten kuin Pekka Sulkunen ja Jukka Törrönen ovat sitä jäsentäneet (ks. Sulkunen ja Törrönen 1997, 72–95).

kien avulla, miten haastateltavat lennonjohtajat jäsentävät työtään, toimintaansa ja asemaansa ajan ja paikan kahlehtivuuden, täytymisen velvoittavuuden sekä tahtomisen velvoittavuuden puhetapojen avulla sekä mitä seurauksia näiden puhetapojen käyttämisellä on. Lopuksi pohdin, mitä funktioita veloitettun toimijan representaatio palvelee.

## 4.2 Ajan ja paikan kahlehtimat

Kun lennonjohtajien puhetta työstään tarkastellaan sosiaalisen konstruktionismin näkökulmasta, sen ei voi ajatella pelkästään kuvaavan ammattikunnan suorittamaa työtä tai niitä olosuhteita, joiden varassa lennonjohtajat joutuvat työskentelemään, saatikka heidän kokemuksiinsa ja tuntemuksiinsa työstään tai toimintaympäristöstään. Sen tehtävänä on enemmänkin rakentaa ammattikunnan sosiaalista todellisuutta kuin kuvata sitä. Lähestyn lennonjohtajien puhetta työstään pakottavana liikenteen ohjaamisena pikemminkin puhetapana, jaettuna kulttuurisena jäsenyyksenä, kuin yksilön kokemusmaailman kuvaajana. Tällöin tarkastelen sitä, kuinka lennonjohtajien ja muiden toimijoiden suhteita esitetään ja kuinka ajatus meistä ja muista muodostuu.

Lennonjohtajat määrittävät itsensä ja toimintansa usein suhteessa siihen, millaisia he eivät ole ja mitä heidän toimintansa ei ole. Jotta he voisivat esittää itseään, on heidän puhutteltava toisia. Lennonjohtajat rakentavat yksinkertaistusten ja luokittelujen avulla toimijoille erilaisia asemia, ja nämä erilaiset luokittelut samalla sekä mahdollistavat että sulkevat pois toisia asemia. Kun lennonjohtajat asemoituvat veloitetuiksi toimijoiksi, joiden täytyy ja pitää, he asemoivat muut vapaiksi toimijoiksi, jotka saavat ja voivat.<sup>2</sup> Samalla kun lennonjohtajat selonteoissa työstään esittävät itseään ajan ja paikan kahlehtimina toimijoina, he puhuttelevat muita toimijoita näistä kahleista vapaina.

Lennonjohtajien kuvaukset työstä kertovat millaisina toimijoina lennonjohtajat itseään esittävät suhteessa muihin toimijoihin. Esimerkiksi seuraavassa katkelmassa

---

<sup>2</sup> Täytyminen ja pitäminen ovat välttämättömyyttä ilmaisevia modaaliverbejä, saaminen ja voiminen taas mahdollisuutta ilmaisevia modaaliverbejä. Niiden avulla rakennetaan arvottavia todellisuuden kuvauksia esimerkiksi siten, että täytyä-verbin käyttäjä – enonsiaation subjekti – haluaa nimenomaan tuoda esiin tietoisuutensa siitä, että lausuman subjekti on vailla vaihtoehtoja (ks. Laitinen 1995a, 56).



tulee hyvin esille, miten lennonjohtajat luovat kuvaa itsestään ajan ja paikan kahlehtimina toimijoina suhteessa näistä kahleista vapaisiin Ilmailulaitoksen hallinnollisiin virkamiehiin.

1. A: ... niille on jotenkin tullut semmonen mielikuva itelle, että me voidaan esimerkiksi
2. lennonjohdossa tehdä niin, että me jätetään lentokoneet majakalle holdingiin ja lähdetään
3. heidän kanssaan raatimaan, kun paperit voi jättää pöydän nurkalle ja lähteä toimistoltaan
4. pois. Mutta tosta et lähde mihinkään.
5. B: Tosta et lähde mihinkään, ennen kuin sut joku päästää. Sä oot piuhalla pöydässä kiinni ja
6. sä istut siinä kiltisti sen aikaa, että joku tulee sut päästään ja laskeen siitä. (Rh. 9:26)

Verratessaan työtään hallinnollisten virkamiesten työhön haastateltavat rakentavat toimijoista kahta stereotyyppiä: työtehtäväänsä sidottua operatiivista toimijaa ja vapaata byrokraattia. Haastateltavien puhe paketoi todellisuuden kahteen pakettiin, joista ensimmäinen näyttäytyy velvoitteita ja vastuuta täynnä olevana meidän maailmana, toisen näyttäytyessä sille vastakkaisena, velvoitteista vapaana, muiden maailmana.

Haastateltavien puhe on yhteistä ja kollektiivista, ei pelkästään sen suhteen, miten haastateltava A asettuu me-muotoa käyttämällä (rivit 1–2) lennonjohtajien ammattikunnan jäsenen asemaan kyseenalaistamaan muiden toimijoiden käsitykset lennonjohtotyöstä. Se on läpikotaisin kollektiivista siinä tavassa, jolla haastateltavat kutsuvat toisiaan – ja vastaavat toistensa kutsuun – rakentamaan eroa lennonjohtajien ja muiden toimijoiden välille (rivit 4–6). Asettuessaan yksikön toisen persoonan diskursiiviseen asemaan haastateltavat eivät esitä selontekojaan niinkään henkilökohtaisina kannanottoinaan, kuin ammattikunnan yhteisesti jakamana asiantilana. Esittäessään työnsä tiettyyn paikkaan ja aikaan sidottuna, pakottavana liikenteen ohjaamisena, haastateltavat vetoavat pakottaviin käytäntöihin, jolloin yhdessä todetusta tulee yhdessä koettua.

Kuvaukset työstä formuloivat toimijat joiksikin, joilla on tietyt ominaisuudet, kuten velvoitettu–vapaa, aktiivinen–passiivinen, itsenäinen–riippuvainen. Kategoriat määrittävät myös erilaisia toimintoja, joista toiset tulevat määritellyiksi vaativiksi ja tärkeiksi ja toiset vähemmän vaativiksi ja vähemmän tärkeiksi. Toimijat saattavat määrittäjä joko aktiivisiksi ja itsellisiksi operatiivisiksi toimijoiksi tai passiivisiksi, muista riippuvaisiksi hallinnollisiksi toimijoiksi, mikä ilmenee hyvin seuraavasta katkelmasta.

1. A: Sit toisaalta nää asiat tulee varmasti lennonjohtajalle eteen just siinä operatiivisessa
2. tilanteessa.

3. B: Ja kun se muutaman kerran kokee sen, niin sillä pulssi nousee ja käyrä nousee ja sitten
4. alkaa vituttaa suomeks sanottuna.
5. C: Totta.
6. B: Mutta kato se, joka istuu siellä toimistopöydän takana ja sitä PC:tään näpyttelee, se on
7. ihan sama jos sen PC:n silmä välillä menee pimeeks, se oottaa ja oottaa ja kutsuu
8. tekniikkaa, että tus nyt. Ei se asia karkaa mihinkään. Mutta se ei jumalauta lennonjohtaja
9. voi, että antaas pimentyä vähäks aikaa kaikki kun mä lähdän kahville, että odotelkaa. Että
10. tää on semmonen homma. (Rh. 4:34)

Kategorisoinnin tehtävänä tässä esimerkissä on muodostaa lennonjohtajan toiminnasta normia, tiettyä vertailumallia, jonka suhteen koko toimintajärjestelmä voidaan asettaa tarkastelun kohteeksi. Se tarjoaa keinon oikeuttaa ammattikunnan asemaa ja toimintaa. Se luo kuvaa lennonjohtajan toiminnasta tehokkaana, vaikuttavana, liikkeellepanevana ja käytännöllisenä suhteessa tehottomaan, vähemmän vaikuttavaan, paikallaan pysyvään ja epäkäytännölliseen toimintatapaan. Se implikoi todellisen toiminnan syntyvän hetkessä ja ajassa; taivaalla, ei toimistopöydän takana.

Lennonjohtajien erityisyyttä rakennetaan myös sulkemalla muut oman kokemusa maailman ulkopuolelle. Se joka ei ole ohjannut ilmaliikennettä, ei voi ymmärtää miten kovaa ja vaativaa työtä ilmaliikenteen ohjaaminen on. Seuraavasta katkelmasta ilmenee hyvin, miten kategorisoinnin avulla rakennetaan kuvaa lennonjohtajasta aktiivisena toimijana ja samalla marginalisoidaan muut toimijat todellisen toiminnan ja tietämyksen ulkopuolelle.

1. A: Ei tavallinen tommonen hallintovirkamies voi ymmärtää operatiivista virkamiestä siinä
2. mielessä, että operatiivinen virkamies tekee päätöksiä hirveen nopeassa tahdissa, ei sillä
3. ole aikaa miettiä. Jos jotain rupee tapahtumaan, se tekee päätöksen ja kattoo mihin
4. suuntaan se menee. Se saattaa mennä ihan pieleen ja sillä on kiire korjata se asia taas.
5. B: Ja tuota, se on hyvin vaikea tuolta konttorista ymmärtää semmosta, että välillä ne istuu
6. jalat pöydällä ja seuraavassa hetkessä ne on tätä myöten lirissä siellä hommiensa kanssa.
7. Että sitähän tää homma on. Kaikki tapahtuu hirveen nopeesti, sitten kun alkaa tapahtua.  
(Rh. 9:10)

Haastateltavat kategorisoivat toimijat kahteen luokkaan – operatiivisiin ja hallinnollisiin toimijoihin. He rakentavat operatiivisen toimijan kategoriasta tietäjän kategoriaa, josta käsin esitetyt väitteet lennonjohtotoiminnasta saavat erityisen painoarvon. Haastateltavien puhe vetoaa operatiivisen toimijan kokemuksen kautta saavuttamaan tietoon, joka oikeuttaa sen helpommin totena kuin hallinnollisen toimijan maallikkona lennonjohtotoiminnasta esittämät väitteet. Näin operatiivisen toimijan kategoriaan

sijoitetaan oikeus tietynlaiseen tietoon ja tietämykseen, mihin nähden hallinnollisen toimijan kategoriasta lausuttu puhe lennonjohtotoiminnasta ei kykene saamaan vakavasti otettavan statusta.

Puhuessaan työstään aikaan ja paikkaan sidottuna toimintana, lennonjohtajat eivät pelkästään kuvaa työnsä luonnetta ja toimintaympäristöään, vaan myös aktiivisesti representoivat itseään sosiokulttuuriselta kentältä käsin. Esittäessään ammattikuntansa ajan ja paikan kahlehtimina operatiivisina toimijoina suhteessa näistä kahleista vapaisiin hallinnollisiin toimijoihin, he rakentavat eronteon kautta ammatillista identiteettiään. Tuottamallaan selonteolla he sekä rakentavat kehukset toiminnalleen että selvittävät millaisia toimijoita he ovat ja keitä he ovat. Lennonjohtajien selontekoja toiminnastaan ja itsestään ei tule ymmärtää kuitenkaan pelkästään tiettyjen ominaisuuksien kuvaamiseksi, millaisia he ovat tai millaista heidän toimintansa on luonteeltaan. Selonteoissa rakentuvat moninaiset, tilanteesta toiseen vaihtelevat määritykset tulee ymmärtää enemmänkin toiminnallisiksi kategorioiksi kuin toimijoiden ominaisuuksiksi (ks. Jokinen & Juhila 1999, 68).

Tuottamallaan itsemäärityksillä lennonjohtajat saattavat tilanteesta riippuen esimerkiksi vastustaa tai vahvistaa niitä eri tapoja, joilla muut heitä puhuttelevat. Esimerkiksi haastateltavien puhe työn asettamista vaatimuksista, siitä miten lennonjohtajan on suoriuduttava nopeasti tehtävistään, ei ole pelkästään kuvausta siitä, miltä tuntuu tehdä työtä kovan paineen alaisena, se on myös yritystä rakentaa kuvaa vakavasti otettavasta toiminnasta ja vielä enemmän, vakavasti otettavasta ammattikunnasta. Sen tehtävänä on argumentoida sen puolesta, että lennonjohtajan työ vaatii paitsi osaamista ja kyvykkyyttä myös tahtoa suoritua lähes mahdottomista tilanteista.

### 4.3 Täytymisen velvoittamat

Haastattelemani lennonjohtajat esittävät ilmaliikenteen turvallisuuden syntyvän pitkälti omassa työssään. He puhuvat siitä, kuinka heidän on onnistuttava tehtävässään. He puhuvat vastuun jakamattomuudesta, siitä etteivät he voi jakaa kohtaamiaan tilanteita useinkaan muiden kanssa. Heidän mukaansa jokainen työtilanne näyttätyy lennonjohtajalle siinä mielessä ainutkertaisena, ettei se anna mahdollisuutta epäonnistumiselle. Vaikka lennonjohtotyön merkitys ammattikunnalle rakentuu ilmaliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamisen varaan, jostain syystä ilmaliikenteen ohjaamista kuvataan kuitenkin katastrofaalisten tilanteiden kautta. Ammattikunnan esittämä käsitys siitä, että ihmisten turvallisuus riippuu hyvin pitkälle heidän työsuorituk-

sestaan, saa heidän suorittamansa työn näyttämään erityisen arvokkaalta. Lennonjohtajat sanovat, että työn kokeminen arvokkaana tekee siitä pakottavan, koska turvallisuuden vaatimus kaventaa väistämättä heidän valinnan mahdollisuuttaan. Pakottavuus edustaa lennonjohtajalle vaihtoehdottomuutta, joka taas edellyttää ehdotonta asennetta työhön.

Kuten pyhillä asioilla on aina kaksi puolta – vaarallinen ja siunausta tuottava – niin myös täytyemisellä lennonjohtajien konstruoimana on sekä pelkoa että kunniaa tuottava puolensa. Täytyminen saa erilaisia sisältöjä lennonjohtajien puheessa riippuen niistä eri yhteyksistä, joissa siitä puhutaan. Toisinaan täytyminen esitetään omalakisena, lennonjohtotyön asettamien sääntöjen ja määräysten noudattamisen varaan rakentuneena velvoitteen lähteenä:

1. A: .. meillä nyt kuitenkin, mitä mä oon nyt tässä niinkun kattelut, niin se turvallisuus on
2. kuitenkin kaikilla. Kukaan ei halua missään tai mä en ole ainakaan tavannut vielä
3. semmosta itsemurhakandidaattia yhtään, joka edes ajattelis siitä turvallisuudesta
4. luopuvansa sillai.
5. HP: Tai pelata jotain, että se on kova kaveri, joka ottaa liikennettä?
6. B: Niin no, ehkä siihen suuntaan joskus esiintyy, mutta ei sillai siis esiinny, että mentäis
7. jollekin semmosille rajoille, että vois sanoa että, siis turvallisuus on kaikille yhteinen
8. tekijä.
9. (...)
10. A: Ihminen, vaikka sillä on se romurauta alla millä se lentää ja me tehdään, sä teet
11. ammattiveljien kanssa teet sitä ihmisenä sitä työtä, niin siitähän se paljon muodostuu se
12. kysymys, että otko sä hyvä vai huono, kun nyt käytetään sitä sanaa. Kun sä sen ihmisenä
13. hoidat sen homman sinne sun tänne ja yrität peliä pelata tinkimättä siitä turvallisuudesta ja
14. säännöistä, niin kyllä se onnistuu se homma. (Rh. 4:6,8)

Katkelmassa turvallisuuden takaaminen nostetaan lennonjohtajan ensisijaiseksi tehtäväksi sekä sääntöjen ja määräysten noudattaminen kyseenalaistamattomaksi toimintatavaksi. Sääntöjen ja määräysten noudattaminen määrittää myös lennonjohtajaa: hyvä lennonjohtaja toimii sääntöjen ja määräysten mukaisesti. Puheessa, jossa turvallisuuden vaatimus nostetaan itsestään selväksi ja kyseenalaistamattomaksi työtä määrittäväksi tekijäksi lennonjohtotyö saa usein rutiininomaisen, säännellyn ja rationaalinn toiminnan luonteen. Sääntöjen ja määräysten asettamien reunaehtojen varassa tehtävää työtä luonnehtii täytyminen, jota ei voi kyseenalaistaa. Tällöin täytyminen nähdään enemmänkin toimintaa ohjaavana kuin sitä tukahduttavana velvoitteen lähteenä. Tässä kontekstissa hyvä lennonjohtaja määrittellään annettuja sääntöjä ja määräyksiä noudattavaksi toimijaksi.

Tämä tulee hyvin esille myös seuraavassa katkelmassa keskustelusta, joka käsitteli kysymystä ammattikunnan piirissä vallitsevista erilaisista toimintatavoista.

1. A: Mun mielestä siitä, että tuota kun oli puhetta jostakin lennonjohdosta missä ei välttämättä
2. kaikista säännöistä ja määräyksistä pidetä kiinni, niin mun mielestä annettujen minimien<sup>3</sup>
3. kunnioittaminen olis kyllä. Kaikki ei pidä niitä turhan tarkkoina.
4. HP: Että alitetaan?
5. A: Sillon vois ehkä ruveta puhuun huonosta lennonjohtajasta.
6. HP: Mikä tähän sitten saa, yks ihminen alittaa? Onko se sen kapasiteetin puute vai liika rohkeus vai?
7. A: Mun mielestä se ei ole kumpikaan niistä, vaan se on jotakin, ruvetaan käyttää maalaisjärkeä.
8. Mä ajan tässä jotakin semmosta takaa, että käytetään maalaisjärkeä porrastamisessa ajattelematta
9. sen kummemmin mitä kaikkea siihen voi liittyä. Eliikkä siis, on olemassa ihan tämmösiä
10. tapauksiakin, missä maalaisjärjen käyttö on johtanut läheltä piti tapauksiin. (Rh. 10:15)

Haastateltava nostaa sääntöjen noudattamisen ammattikunnan kyseenalaistamattomaksi, normin mukaiseksi toimintatavaksi. Rakentaessaan sääntöjen ja määräysten noudattamisesta ainoaa oikeaa toimintatapaa hän tulee samalla kategorisoinneeksi lennonjohtajat joko hyväksi tai huonoiksi, vastuuntuntoisiksi tai piittaamattomiksi. Haastattelijan esittämä jatkokysymys luokin odotuksen lennonjohtajasta tavallisena kuolevaisena, puutteineen ja inhimillisine heikkouksineen (rivi 6). Haastateltava ei kuitenkaan vastaa kysymyksen asettamaan odotukseen, vaan rakentaa antamansa selityksen analogian varaan (rivit 7–10). Vertaamalla piittaamattomuutta maalaisjärjen käyttöön hän ikään kuin väistää kysymyksen asettaman odotuksen ja alkaa perustella aiemmin esittämänsä näkemystä.

Haastateltavan antama selitys edustaa yhtäläillä moraliteettia kuin ammattikunnan piirissä vallitsevaa käsitystä, miten työtehtävät tulee suorittaa. Maalaisjärjen käyttö saa hänen puheessaan turmiollisen, vältettävän toimintatavan leiman. Lennonjohtajan toiminnan tulee pohjata systemaattisiin havaintoihin, sen tulee olla järjestelmällistä ja tiukasti sääntöjen varaan nojaavaa. Sen tulee perustua harkittuun päättelyyn eikä välittömään kokemuksellisuuteen. Toiminnassaan lennonjohtaja on sidottu yhteisönsä jakamiin arvoihin, normeihin ja sosiaalisiin odotuksiin.

---

<sup>3</sup> Lennonjohtopalvelun (Air Traffic Control Service, lyh. ATC) tarkoituksena on estää yhteentörmäykset ilma-alusten sekä liikennealueella olevien ilma-alusten ja esteiden välillä. Yhteentörmäysten estäminen tapahtuu porrastamalla ilma-alukset vaaka- tai pystytasossa tiettyjä kansainvälisiä porrastusminimejä (lyhin sallittu, aika- tai pituusmitoin ilmaistu välimatka kahden ilma-aluksen välillä) käyttämällä. (Lennonjohtotoimikunnan mietintö 1974, 11)

Haastateltavan antamassa selityksessä rakennetaan paitsi eroa oikean ja väärän toimintatavan välille, myös eroa omaa tahtoaan toteuttavan suoriutujan ja yhteisiä sääntöjä noudattavan toimijan välille. Sääntöjen ja määräysten noudattamisesta rakennetaan normia, jolle yksilöllinen tahto ja halu suoriutua alistetaan. Selityksessä ei siten ole pelkästään kyse sääntöjen noudattamisesta tai noudattamatta jättämisestä. Kyse on myös lennonjohtajien sosiaalista todellisuutta ja ammatillista identiteettiä jäsentävästä erottelusta yksilöllisyyden ja yhteisöllisyyden välillä. Identiteetin rakentaminen toimii eräänlaisena toiminnallisena resurssina, jonka kautta voidaan tilanteesta riippuen joko kyseenalaistaa tai vahvistaa erilaisia kulttuurisia merkityksellistämisen tapoja.

Kun lennonjohtajat puhuvat työstään norminmukaisena toimintana, he jäsentävät itseään vastuullisen, ryhmän jäsenyyttä korostavan toimijan asemasta käsin. He rakentavat kuvaa ammattikunnasta yhteisönä, jolla on yhteisesti määritellyt menettelytavat ja yhteinen päämäärä ilmaliikenteen turvallisen ja sujuvan kulun varmistamiseksi. Tuottamallaan itsemäärittelyksillä lennonjohtajat saattavat esimerkiksi vastustaa ammattikunnan piirissä vallitsevaa näkemystä lennonjohtotyöstä yksilöiden välisenä kilpailuna osaamisesta ja kyvykkyydestä. Tämä ilmenee jo aikaisemminkin esillä olleessa katkelmassa keskustelusta, jonka puheenaiheeksi on nostettu lennonjohtajien välinen ammatillinen kilpailu.

1. HP: Kun mä yhden alueen lennonjohtajan kanssa just puhuin tästä jutusta, niin mä kysyin,
2. että mikä on hyvä ja huono lennonjohtaja, tai siis näin pois päin. Niin hän vaan sano, että
3. teillä on tosiaan jonkinlainen, tai alueessa ainakin, semmonen tietty kilpailu, että se on
4. kova kaveri, joka pystyy ottaan paljon liikennettä. Mutta onko se välttämättä hyvä?
5. A: Ei, ei ole. Eikun sitä mä justiin koitin sanoa sitä, kai niinkun huonosti tai kiertoteitse, että
6. sitä niin, että niin aina pitäis pistää paremmaks muka kun kaveri. Mut meillähän on tietyt
7. argumentit ja kansainväliset säännöt ja kaikki muut olemassa, minkä mukaan sitä toimii.
8. Ja niitä kun ei rikota. Sillon sää et pysty olemaan kovempi kaveri kun toinen. Niitten
9. mukaan, standardien mukaan toimit.
10. B: Lentoturvallisuus tavallaan kärsii siitä, kun rupeaa haalimaan liikaa ittelleen. Se ei yhtään
11. paranna turvallisuutta, jos yrittää tehdä liikaa. (Rh. 1:5)

Faktuaalistaessaan lennonjohtajien välisen ammatillisen kilpailun, haastattelija on tullut luoneeksi odotuksen lennonjohtajista vastuuttomina riskinottajina. Tapa puhutella ammattikuntaa tietynlaisena virittää haastateltavia kuvaamaan ammattikunnan toimintatapoja sekä tekemään arvion siitä, mikä on oikein ja mikä väärin, mikä hyväksyttävää ja vähemmän hyväksyttävää. Haastateltava A vahvistaa puheenvuorossaan

haastattelijan todentaman asiantilan lennonjohtajien piirissä vallitsevasta ammatillisesta kilpailusta. Koska haastateltava on asioiden havainnoijana ja käsitteellistäjänä itse mukana näyttämöllä (tosin vain implisiittisesti), kuvattu asiantila näkyy siksi kokonaan hänen perspektiivistään. Muka-sanaa käyttämällä hän tekee toimintatavasta moraalisen arvion (rivi 6). Myös pakkoa ilmaisevan modaaliverbin ehdollinen käyttö (*pitäisi*) jättää implikoimatta toimintatavan välttämättömyyden.

Haastateltava kertoo, mitä tietää ja minkä olettaa muidenkin tietävän. Hän rakentaa itsestään subjektia, jolla on oikea tieto määritellä mikä on hyväksyttävää ja mikä on vähemmän hyväksyttävää. Haastateltava asettuu riveillä 6–9 ammattikunnan asiantuntijan positiosta käsin esittämään kannanoton lennonjohtotyöstä sääntöjen ja määräysten mukaisena, kurinalaisena toimintana, jossa ei ole tilaa toimijoiden väliselle kilpailulle. Hän vetoaa me-persoonaa käyttämällä kulttuurisiin konventioihin, jolloin yhdessä todetusta tulee yhdessä koettua. Haastateltavan me-muotoinen puhe määrittää lennonjohtajien oikeudet, velvollisuudet ja ominaisuudet. Vahvistaakseen argumenttiaan hän kutsuu rivin 7 lopussa nollapersoonan<sup>4</sup> diskursiivisesta asemasta käsin muita samastumaan kertomaansa. Tässä nollarakenne ilmentää haastateltavan suurinta subjektiivisuutta, osallisuutta asiantilan kuvaukseen.

Riveillä 8–9 haastateltava ryhtyy kutsumaan kuulijoita tunnistamaan itsensä puhuttelemalla heitä tietävinä vastaanottajina, joiden olettaa jakavan oman käsityksensä lennonjohtotyöstä norminmukaisena toimintana. Siirtyminen yksikön toisen persoonan muotoon antaa haastateltavalle mahdollisuuden perustella kantansa, jonka hän olettaa muidenkin hyväksyvän yhteisesti jaettuna asiantilana. Yksikön toisen persoonan muoto, epäspesifinäkin, asettaa puhukumppanin lausuman näyttämölle objektiivisemmin havainnoitavaksi henkilöksi kuin nollaviittaus tekisi. Haastateltavan perustellessa kantaansa toisille, hän tulee samalla yleistäneeksi sen, jonka haastateltava B:n puheenvuoro todentaa: lennonjohtaja ei voi olla vapaa, omaa tahtoaan noudattava sankari-suorittaja. Hän on aina riippuvainen työnsä päämäärästä, lentoturvallisuuden varmistamisesta.

---

<sup>4</sup> Nollapersoonaa voidaan nähdä passiivin yksikölliseksi pariaksi: *jos on väsynyt, voi mennä nukkumaan/jos ollaan väsyneitä, voidaan mennä nukkumaan*. Nollapersoonalla ja passiivilla on kuitenkin eroja: passiivi ei hahmotu aina monikolliseksi, se on erityisesti agenttiivisen subjektin indefiniittinen ilmaus, kun taas nollapersoonaa on rooliltaan pikemminkin kokija; passiivi ei hyväksy refleksiivistä omistusliitettä, kuten nolla (*kun pestään jalkoja/kun pesee jalkojaan*). Nollalle voidaan kuvitella henkilöviitteinen, tarkoitteeltaan inhimillinen subjekti. Nollasubjekti on kieliopiltaan kolmaspersoonainen, yksiköllinen ja nominatiivissa. Predikaatti on aina yksikön 3. persoonassa. (Ks. Laitinen 1995b, 338.)

misesta. B:n nollapersoonaiseen puheeseen liittyy siten välttämättömyyden implikaatio. Ilmaliikenteen turvallisen kulun takaamiseksi lennonjohtajan on toimittava tiettyjen normien ja sääntöjen mukaan.

Haastateltavien esittämät selonteot sääntöjen ja määräysten velvoittavuudesta rakentavat konsensusta, ammattikunnan piirissä vallitsevaa yhteistä käsitystä siitä, mikä on oikein ja hyväksyttävää tai väärin ja tuomittavaa. Esittäessään itsensä sosiaalisesti kompetentteina, ilmaliikenteen turvallisen kulun velvoittamina toimijoina, haastateltavat ovat yhdessä ja avoimesti, itseään kätkemättä neuvotelleet moraalisesti kestävä, vastuullisen toimijan identiteetin. Niin puhe moraalisen velvollisuuden sisäistäneestä toimijasta, kuin puhe ilmaliikenteen turvallisen kulun velvoittamasta toimijasta konstruoi lennonjohtajasta turvallisuuden viimekätistä tuottajaa. Norminmukaisuuden tehtävänä on korostaa ammattikunnan oikeutta oman työnsä hallintaan.

Puhuessaan sääntöjen ja määräysten velvoittavuudesta, lennonjohtajat puhuvat samalla myös omistusoikeudestaan lennonjohtotyöhön ja sen kohteeseen, ilmaaliikenteen turvallisuuteen. Koska säännöt ja määräykset (tieto, jonka varassa toimitaan) ovat ammattikunnan piirissä syntyneitä, sen määrittelemiä, kehittämiä ja käyttämiä, ne ovat sen yksityistä omaisuutta. Täten puhe sääntöjen ja määräysten velvoittavuudesta toimii toiminnallisena resurssina, jonka kautta korostetaan ammattikunnan jäsenten oikeutta hallita omaa työtään.

Samalla tavalla kuin norminmukaisuudesta myös vaihtoehdottomuudesta rakennetaan veloitteen lähettä ja siten ammattikunnan sosiaalisen todellisuuden määrittäjää. Vaihtoehdottomuuteen vedotessaan lennonjohtajat pyrkivät vakuuttamaan muita siitä, että heidän on mahdollista suorittaa työnsä vain yhdellä ainoalla tavalla. Työ ei näyntyä lennonjohtajalle pelkästään sisäisen logiikkansa, tiettyjen sääntöjen ja määräysten velvoittamana toimintana. Sääntöjen ja määräysten noudattamisen velvollisuudesta seuraa onnistumisen pakko, jolloin lennonjohtajan velvollisuudeksi muodostuu suorittaa työ yhdellä ainoalla tavalla.

Lennonjohtajille todellisuus on vakiintunut tulkintaan lennonjohtotyöstä onnistumisen pakkona, jossa vaihtoehdottomuus rakennetaan itsestään selväksi, luonnolliseksi ja kyseenalaistamattomaksi asiantilaksi. Lennonjohtajien puhetta työstä määrittää vaihtoehdottomuuden ideologia, jossa tietyt realiteetit ja välttämättömyydet nostetaan pakon perustelemisen välineeksi.

Lennonjohtajat käyttävät vaihtoehdottomuuspuhetta erityisesti kriittisten liikennetilanteiden ja niistä selviytymisen kuvaamisessa. Kriittiset tilanteet vaativat aina erityisiä toimenpiteitä velvoittaessaan lennonjohtajaa toimimaan. Seuraavassa esimerkissä tulee hyvin esille, miten vaihtoehdottomuuspuhe kytketään usein selontekoihin ja



kertomuksiin työstä, jossa vastuu ihmishengistä on ensisijassa ammattikunnalla. Ei myöskään tätä, kuten ei useata muutakaan selontekoa lennonjohtotyöstä, tule ymmärtää pelkäksi tosiasioiden, niiden seurausten tai lopputulosten toistoksi. Ne muotoillaan yleensä koherenteiksi kuvauksiksi, jotka itsessään – yleensä implisiittisesti – ilmaisevat työntekijän arvion tehdystä työstä.

1. A: .. meidät on niinkun, sanotaan näin, että normikoulutettu. Elikkä meille on esitetty tietyt
2. asiat, jotka on, ne on ehdottomia. Elikkä sun täytyy toimia näin, että sä toimit oikein. (...)
3. Meillä on joku hävittäjä, jolla ei oo polttoainetta sen jälkeen, kun yks lähestyminen on
4. epäonnistunut, niin tietää että se lentää 4 minuuttia tai 5 minuuttia ja sit se ei enää lennä.
5. Sit se on siinä. Elikkä sillen just, kun mitä kollega puhu siitä PAR:lla<sup>5</sup> onnistumisesta
6. neljän mailin jälkeen, ei se niinkun, kun sanotaan, että okei kaverit halus PAR:n neljän
7. mailin sisäpuolelle, se ei tietenkään sivullisesta tunnu miltään. Mutta kun tietää,
8. että sitten jos se ei sitä saa, se ei pääse laskuun, se kone on menetetty, ehkä se äijäkin on
9. menetetty. Ei siinä oo sen isommasta kysymys. (Rh. 3:3,6)

Selontekoa leimaavan naturalisaation avulla epätavallisesta tilanteesta rakennetaan usein toistuvaa ja luonnollista tapahtumaa, jolloin kiperät tilanteet saavat arkipäiväisen ilmiön tunnun. Kriittiset tapahtumat alkavat luonnollisesti määrittää kaikkia työtilanteita. Jokaisesta tilanteesta tehdään ainutkertainen ja vääjäämätön, mahdollisesti kohtalokkaisuun seurauksiin johtava. Selonteon tarkoitus on vakuuttaa kuulijat lennonjohtotyön asettamasta velvoittavasta vastuusta. Lennonjohtajan toiminnasta rakennetaan ratkaiseva lentokoneen turvallisen laskeutumisen ja lopulta lentäjän turvallisuuden kannalta. Selonteko rakentaa lennonjohtajasta välttämätöntä vastuullista auttajaa, jolla on yksi ja ainoa tapa selvittää tilanne, täydellinen suoriutuminen. Jos hän ei suoriudu tehtävästään, hän tuhoaa ilma-aluksen ja mahdollisesti myös lentäjän. Myös kuvauksen tarkat aikamäärät vahvistavat työn vaatimaa tarkkuutta ja vaihtoehtomuutta.

Nollapersonan diskursiivisesta asemasta, *niin tietää, kun tietää* käsin haastateltava asettaa itsensä tietäväksi subjektiksi, jonka on mahdollista määrittellä ammatti-

---

<sup>5</sup> PAR (Precision Approach Radar) on tarkkuuslähestymistutka, jonka avulla lennonjohtaja seuraa ilma-aluksen lentoa loppulähestymisvaiheessa sekä pystyy että vaakatasossa ja antaa samalla radioitse ilma-aluksen ohjaajalle määräyksiä sivu- ja korkeussuuntakorjausten suorittamiseksi parhaan lentoradan säilyttämistä varten sekä etäisyyksiä kiitotiehen kosketuskohdasta. PAR-tarkkuuslähestymistä käytetään olosuhteiden vaatiessa esimerkiksi silloin, jos ilma-aluksella ei ole radiovarustuksen lisäksi muita radiosuunnustuslaitteita käytettävissään tai jos kentällä ei ole käytettävissä mittarilaskutusjärjestelmää (ILS=Instrument Landing System). (Lennonjohtotoimikunnan mietintö 1974, 24.)

kunnan merkitys ilmailukenteen turvallisuuden viimekätisenä takaajana. Hän rakentaa sen avulla konsensusta, yhteistä käsitystä siitä, mikä on oikein ja hyväksyttävää. Selonteko on rakennettu vetoamaan kuulijoiden hyväksyntään lennonjohtotyön vaativuudesta ja ammattikunnan kokeman vastuun jakamattomuudesta. Sen tehtävä on tuottaa pakottavasta velvollisuudesta kyseenalaistamatonta tosiasiaa. Myös seuraavassa katkelmassa vedotaan kuulijoiden hyväksyntään lennonjohtotyön vaativuudesta ja lennonjohtajan kokeman vastuun jakamattomuudesta.

1. HP: Mutta se, kun ei näitä oteta huomioon. Näitähän pidetään semmosina asioina, että ei täällä
2. mitään tapahdu. Eli siinä on ilmeisesti just se illuusio siitä turvallisuuden tasosta, että ne
3. kuvittelee, että se on korkeemmalla, mitä se ehkä todellisuudessa on.
4. A: Ja mistä se turvallisuus syntyy. Se syntyy siitä, että me ollaan tehty työmme helvetin
5. hyvin. Eli kun on puhuttu PAR:a huonoissa olosuhteissa, se on onnistunut, se on tosiaan
6. onnistunut. (Rh. 3:6)

Haastatteli osoittaa puheenvuorossaan ymmärtävänsä aikaisemmin esiin tuodut näkemykset lennonjohtajan vastuusta kommentoimalla ihmisten käsityksiä lentoliikenteen turvallisuudesta tietynä itsestään selvytenä. Hän antaa ymmärtää, että koska ihmiset ovat tuudittautuneet uskoon tietystä lentoturvallisuuden tasosta, lennonjohtajien on vaikea saada heitä vakuuttuneiksi ratkaisevan tärkeästä asemastaan turvallisuuden tuottajina. Vaikka haastatteli esittää mielipiteensä arvioivasti, hänen kommentiaan ei tulkita pelkästään yhteisymmärryksen ilmaisuksi, vaan myös problematisoivaksi kysymykseksi. Haastatteli ikään kuin pakottaa haastateltavia puolustamaan aiemmin esitettyä näkökantaa lennonjohtajista turvallisuuden johtotähtinä.<sup>6</sup>

Antamassaan selonteossa ilmailukenteen turvallisuudesta haastateltava antaakin ymmärtää, ettei yksinkertaistava naturalisaatio ole riittävä argumentti pyrittäessä osoittamaan ulkopuolisten käsitykset ilmailukenteen turvallisuudesta vääristyneiksi. Hän rakentaa vastatodistelunsa vetoamalla kuulijoiden yhteiseen hyväksyntään lennonjohtotyön vaativuudesta ja lennonjohtajien kokeman vastuun jakamattomuudesta. Hänen puheenvuoronsa tuottaa pakottavasta velvollisuudesta kyseenalaistamattoman tosiasian.

Niin puhe sääntöjen ja määräysten noudattamisen varaan tukeutuvasta velvollisuudesta, kuin vaihtoehtomuuteen tukeutuva puhe rakentavat lennonjohtotyöstä

---

<sup>6</sup> Tarkoitin turvallisuuden johtotähdillä ilmailukenteen turvallisuuden ensisijaisia tuottajia.

pakottavaa toimintaa. Edellinen puhe luo pakottavuutta rutiininomaisen ja säädellyn toiminnan kuvaamisen kautta, kun taas jälkimmäinen luo sitä yli-inhimillisen suoriutumisen kuvaamisen kautta. Kummankin strategian tehtävänä on esittää lennonjohtotyö erittäin vaativana toimintana, jonka arvo rakentuu velvollisuudentuntoisen ja ainutlaatuisen yksilön varaan. Yhtäältä tämän yksilön toimintaa hallitsee työn sisäinen logiikka, jolloin yksilön nähdään olevan relationaalinen suhteessa yhteisön laatimiin sääntöihin. Toisaalta yksilön toimintaa hallitsee ymmärrys oikeasta ja väärästä, jolloin hänet nähdään relationaalisen suhteessa ulkomaailmaan, suhteessa toisiin ihmisiin. Relationaalisen yksilön velvollisuus on taistella aina uhattuna olevan turvallisuuden puolesta.

Puhe lennonjohtotyöstä erityisen velvoittavana toimintana rakentaa lennonjohtajasta yksinäistä toimijaa, jonka kyseenalaistamattomana velvollisuutena on uhrata itsensä ilmaliikenteen turvallisuuden hyväksi. Tätä pakotettua, velvoitettua, ainutkertaista yksilöä luodaan yhä uudestaan yhdessä toisten kanssa. Tällöin yksinäisyys ei näyttäydy puutteena, vaan itsehallinnan ja kunnian lähteenä. Lennonjohtajan kuuluu olla yksinäinen, yksin toiminnastaan vastaava toimija. Aineistosta onkin mahdollista tunnistaa vielä yksi kielenkäytön strategia, jonka avulla lennonjohtajat rakentavat työstään erityisen pakottavaa toimintaa; haastateltavat puhuvat lennonjohtotyöstä yksin suoriutumisen velvollisuutena.

Lennonjohtajat luovat keskusteluissa kuvaa autonomisesta ja individualistisesta itsestä, mutta aina suhteessa ammatillisiin käytäntöihin. Tällöin ammatillinen sosiaalisuus, lennonjohtajan työidentiteetti, asetetaan yksilöllisten kykyjen, taitojen ja mahdollisuuksien varaan. Heidän ammatillinen sosialisationsa rakentuu konventionaalisesti lennonjohtotyön edellyttämän ammattitaidon ja vaatimustason pohjalle. Lennonjohtajan yksilöityminen tapahtuu täten suhteessa toimintaan ja ammatillisiin käytäntöihin.

Lennonjohtajat puhuvat työstään yksilöllisenä tilanteiden selvittämisenä, autonomisen yksilön selviytymisenä vaativista liikennetilanteista. Toiminnan vapaus synnytetään kollektiivin hylkäämisen kautta, jolloin yksin suoriutumisen velvollisuus asettuu itsestään selväksi ja kyseenalaistamattomaksi osaksi lennonjohtajien yhteisöllisyyttä. Kyse on pakotetusta autonomiasta ja siihen liittyvästä konventionaalisuudesta. Kahdessa seuraavassa katkelmassa puhutaan oikeudesta ja velvollisuudesta tehdä työtä kykyjen, taitojen ja osaamisen varassa yksin.

1. A: Mutta meidän ei arvostella silloin toistemme työtä, ei ainakaan ääneen. Kun meillä on
2. jokaisella kuitenkin aika kattava koulutus ja jokainen on päässyt siitä läpi ja jokaisella on

3. lupakirja,<sup>7</sup> jolla se jokainen tekee yksityisesti työtänsä sillä lupakirjalla, niin se saa tehdä  
4. sen työn juuri niinkun se haluaa ja pystyy. Tärkeintä on, että se toimii. (Rh. 13:3)

1. A: Meillä on rajat mun mielestä selkeet, koska sä teet sitä omalla lupakirjallas sitä työtä niin,  
2. niin makaat, kuin petaat. (Rh. 3:8)

Molemmissa katkelmissa esitetty lennonjohtaja on epäilemättä autonominen subjekti, yksin työnsä kanssa kamppaileva, oman erillisyytensä tiedostava yksilö, individualismin ikoni. Katkelmia on mahdollista tietenkin tulkita monilla erilaisilla tavoilla. Niitä voidaan tulkita esimerkiksi autonomisten toimijoiden toiminnalleen antamina merkityksinä, jolloin vapaat toimijat astuvat toimintaan tietyillä ehdoilla. Lennonjohtaja esitetään yksilönä, joka ei ole nimetön ammattikunnan jäsen. Hänellä on lupakirja tunnuksena oikeudestaan tehdä lennonjohtotyötä. Lennonjohtajan lupakirja on ympäristön ja yhteiskunnan myöntämä valtuutus tehdä työtä yksilönä vertaistensa joukossa. Lupakirja konstruoidaan ainutlaatuisen yksilön julkilausutuksi oikeudeksi asettua autonomiseksi toimijaksi. Puheenvuorot rakentavat lennonjohtajasta paitsi yksin työstään suoriutumaan kykenevää myös pakotettua toimijaa, joka taas mahdollistaa lennonjohtajien kokemuksen keskinäisestä samuudesta. Ainutkertaisuuden hahmottaminen edellyttää täten erottumista ja suhteuttamista toisiin.

Lennonjohtajat käyttävät selviytymiskertomuksia kuvaamaan omaa työtään yksinäisenä katastrofin selvittämisenä. Puhe selviytymisestä muistuttaa sisällöllisesti riittejä, joihin lennonjohtajan on alistuttava osoittaakseen kykynsä hallita työtään ja lunastaakseen yhteisön jäsenyyden. Näitä riittejä voidaan kutsua miehuuskokeiksi, joissa on kyse ammattikunnan jäsenten välisestä voimakkuuden vastavuoroisuudesta ja työn tulosten parantamisen tavoitteen siirtämisestä sukupolvelta toiselle. Kuvatuissa kertomuksissa yhteisössä varttuneen tehtävä on turvallisuuden takaaminen, eräänlainen sodankäynti vaaroja vastaan, jolloin kyvykkyys, sotakunnia nostetaan lennonjohtajan korkeimmaksi tavoitteeksi.

Kuvaukset miehuuskokeista ovat kertomuksia kasvusta yhteisön jäsenyyteen. Näissä kertomuksissa miehuuskokeet ovat testejä, jotka läpäistyään lennonjohtajasta tulee samalla sekä autonominen että relationaalinen ryhmän jäsen. Kuvaukset toimivat sekä ammattitaidon että yhteisöllisyyden vahvistamisen keinona. Kertomuksilla ääritilanteista kuvataan jotain sellaista, mitä ei muuten voitaisi kuvata. Niiden avulla

---

<sup>7</sup> Lennonjohtajan lupakirjasta ks. liite 1, sivu 184.

luodaan ja ylläpidetään käsitystä lennonjohtajan työstä äärimmäisen vaativana toimintana. Kuten seuraavasta katkelmasta ilmenee, näissä kuvauksissa usein nostetaan kertojan kokemukset astumisesta työyhteisöön välttämättömäksi tieksi kohti yhteisön jäsenyyttä.

1. A: Ainakin mä alussa huomasin, että kurssilta kun oli tullut, jos semmonen tilanne, että sen
2. liikenteen uskaltaa rajottaa sitä, niin se on semmonen, nuorelle ainakin, tuntuu, että kun
3. sitä tulee ja tulee, niin kyllähän tää meni kurssillakin. Nyt ne on eläviä lentokoneita
4. kuitenkin ja ollaan oikealla kentällä töissä. Se on kynnyks rajottaa niitä. Oottaa ja oottaa ja
5. sitten kasvattaa itteelleen sitä painetta. Ja sit siinä rupee tosiaan, jos oot niinkun palikan
6. jäljessä tai, että liikenne meneekin yhtäkkiä sun ohji ja sä vaan seuraat perässä. Kun sitä
7. peliä pelataan sillä tavalla, että se oot sinä joka johdat. (Rh. 7:6)

Katkelmassa kerrotaan pakosta hallita omaa työtä. Uskallus kuvataan sekä mahdollisuutena että välttämättömyytenä. Yhtäältä liikenteen rajoittamista, liikennevirtojen säätelyä, kuvataan osoitukseksi oman työn hallinnan oikeudesta, mutta toisaalta sama asia kuvataan osoitukseksi toimijan kykenemättömyydestä. Pohdinta keskittyy siihen, että oikeus olemassaoloon rakennetaan yhteisön jäsenyyden varaan, ja yhteisön jäsenyys joudutaan lunastamaan yhä uudelleen ja uudelleen oman työn hallinnan kautta.

Yksilöllinen kyky ja yksin suoriutuminen on olennainen osa ammattikunnan kulttuuria ja sen suorittaman työn määrittämistä. Lennonjohtajan on pakko suoriutua erilaisista työtilanteista yksin. Seuraavassa, miehuuskokeena kuvatussa kertomuksessa koulutustilanteesta lennonjohtotyö saa osin mystisen, kyvykkyyttä korostavan luonteen.

1. A: No tietysti siellä aika pitkään oltiin niinkun poikia. Elikkä oli joukko vanhempia
2. kokeneempia työkavereita ja sitten oli nää pojat. Ja pojathan piti aina panna tuleen, koska
3. pojat oli nuoria ja virkeitä miehiä. Ja se on aika kovaa koulua, mutta siinä on toisaalta se
4. hyvä puoli, että aika paljon siinä sitten saa nähdäkin ja kokea. Tietyllä tavalla se vaatii
5. sitä, että sulla pitää olla se tietty selkäranka, koska jos sä olet liian pehmeä, se johtaa sut
6. sellaseen nurkkaan, siihen maalattuun nurkkaan, josta sä et pääse pois (Rh. 3:46)

Kertoja ei konstruoi työstään niinkään intuitiivista ymmärrystä vaativaa, erityislahjakkuuden varaan nojaavaa prosessia, kuin oppimisen kautta saavutettua taitoa edellyttävää toimintaa. Kertomuksessa ei siten rakenneta autenttista lennonjohtajaa, eikä näin ollen lennonjohtajan kykyä johtaa ilmailiikennettä tulkita sisäsyntyiseksi, pysyväksi ja muuttumattomaksi ominaisuudeksi (vrt. luku 3). Lennonjohtajasta ikään kuin synnytetään tulossa karkaisemalla yksin työstään suoriutumaan kykenevä toimija.

Suoriutuminen ei kertomuksessa rakennu pelkästään pakoksi, vaan myös tahdoksi suoriutua. Kertojan esittämänä lennonjohtotyön edellyttämän tilannekohtaisen toimintakyvyn voi täten tulkita tahdoksi hallita vaativaa työtä.

Samalla kun kertoja kuvaa ammattitaidon saavuttamista eräänlaisen testin kautta, hän rakentaa lennonjohtajan toimintakyvystä myyttiä. Kuvausta sävyttävän ironian avulla kertoja viestii kompetenssiaan ja suoriutumistaan; vaikka oltiinkin aloittelijoita, niin kuitenkin selvittiin. Kertoja jäsentää lennonjohtajan työtä paitsi ironisoiden, myös sodan termein. Hän käsittelee vaikeasti ymmärrettävää asiaa tutun, konkreettisen kautta (ks. Lakoff & Johnson 1980; Johnson 1987; Lakoff 1993). Hänen käyttämänsä metaforiset ilmaukset – selkäranka, tuleen pano, kova koulu, maalattu nurkka – vahvistavat mielikuvaa ammattitaidon saavuttamisesta eräänlaisten testien, miehuuskokeiden kautta.

Koska metaforinen jäsenitys esittää asiat aina tietyssä merkityskontekstissa, kertojan käyttämät ilmaukset palvelevat ammattitaidon saavuttamista. Esimerkiksi kertojan käyttämä sodan termi, tuleen pano, tuottaa mielikuvan lennonjohtotyöstä katastrofaalisena eloonjäämiskamppailuna. Lennonjohtotyötä kuvataan taisteluna, josta suoriutuminen on tulikaste nuorelle lennonjohtajalle. Se on tahdon ja miehekyyden kuvausta, jossa selkärangan kontrastoiminen pehmeeseen, sodan termin käytön lailla, vahvistaa mielikuvaa äärimmäisen vaikeasta ja miehekkäästä työstä.

Lennonjohtajat kertovat yhteistä tarinaa, jossa objektina olo palvelee äärimmäisiä tilanteita. Työ kuvataan sitä kautta, että objektina olo vahvistaa työn pakottavaa luonnetta. Samalla kun mahdollisuudet kuvataan pieniksi, implikoidaan mielikuvaa lennonjohtotyöstä sellaisena, että vain kyllin taitava voi siitä suoriutua. Tällä tavoin kuvataan sitä, että työtehtävät vaativat paitsi osaamista myös kyykkyyttä suoriutua yksin jopa äärimmäisistä tilanteista:

1. A: Sanotaan, että siinä vaiheessa kun rutiinia oli vielä aika vähän ja just niinkun tää
2. sotilasliikenteen luonne on sellanen, että sut tietyllä tavalla saatetaan ajaa tilanteeseen,
3. jossa keinot selviytyä on äärimmäisen vähäiset ja sun pitää löytää hyvin nopeasti ne oikeet
4. keinot. Se on tietyllä tavalla sellasta eloonjäämistaistelua tai jotain tällaista. Se ei ole
5. vaistonvaraista toimintaa, mutta se on hyvin lähellä sitä, että kun ihminen pannaan
6. katastrofiin ja sen jälkeen se toimii niinkun pelkästään vaistojen varassa ja se selviytyy
7. siitä. (Rh. 3:46)

Kuvauksessa rakennetaan lennonjohtotyöstä erityisen vaativaa katastrofin selvittämistä, joka edellyttää vaistonvaraista toimintaa ja ymmärrystä. Jäsennykseen sisältyy implisiittinen ajatus vaistonvaraisuudesta sisäsyntyisenä ominaisuutena, jonakin “syvän

minän” reagoitina tilanteiden tuottamaan ahdistukseen. Vaistonvaraisuus kuvataan äärikertomuksissa yhteisenä tulkintana siitä, miten työ kuuluu suorittaa. Samalla kun yhteisöllä on oikeus vaatia, sillä on myös velvollisuus hyväksyä. Yhteenkuuluvuus synnytetään yhteisöllisen pakon varaan nöyrytä ja kokea omien rajojen olemassaolo. Kasvu yhteisön jäsenyyteen sisältää täten ajatuksen kasvusta ihmiseksi, kasvusta ymmärtämään ja hyväksymään inhimillistä heikkoutta.

Kuvaukset lennonjohtotyöstä eloonjäämiskamppailuna eivät pelkästään rakenna lennonjohtajasta myyttistä sankaria, niiden avulla rakennetaan myös yhteenkuuluvuuden tunnetta. Puhe lennonjohtotyöstä yksin suoriutumisen pakkona rakentaa ammattikunnan identiteettiä. Seuraavassa katkelmassa tulee hyvin esille se, miten yhteenkuuluvuuden tunnetta rakennetaan vertaamalla työyhteisöä jumalaa, jolla riittää ymmärrystä sellaisellekin toimijalle, joka ei kykene suoriutumaan tehtävästään.

1. A: Sanotaan näin, että työyhteisö on niinkun tää taivaan isä. Se on tiettyyn rajaan asti kova,
2. mutta sille langenneellekin löytyy ymmärtämystä. Tän systeemin etu on se, että meistä
3. jokainen on nähnyt toisensa siinä rajalla, elikkä siinä kun ollaan aivan siellä kapasiteetin
4. ääri rajoilla ja mitenkä sitten toimitaan ja mitä tapahtuu sen jälkeen, kun sut on ahdistettu
5. nurkkaan. (Rh. 3:46)

Katkelmassa luotu kuva lennonjohtajien yhteisöstä jumalana määrittää yhteisön pyhäksi vahvistaen ammattikunnan erityisyyttä suhteessa muihin toimijoihin. Myös tämä kuvaus, kuten monet muutkin haastateltavien esittämät kuvaukset tai kertomukset ääritilanteista sisältää sekä tunnustuksen että itse oikeutuksen. Ne toimivat tapana vahvistaa ja luoda rajoja lennonjohtajien ammattikunnan ja muiden välille. Niiden avulla muotoillaan ammattikunnan käsitys sen työalueesta, valtuuksista ja mandaatista.

Ääritilanteista kertominen on taitoa vaativaa. Se on itsessään monimutkainen rakennelma ja sillä on suuri merkitys toimintana suhteessa näkymättömiin tapahtumiin. Tapahtumat tulevat kertomuksissa järjelliseksi ja saavat merkityksensä, jolloin lennonjohtajan työ tulee ikään kuin todistetuksi ja arvioiduksi. Tässä mielessä kuvaukset äärimmäisistä työtilanteista ovat myös työtä. Hyvä työ voidaan tehdä näkyväksi hyvien kuvausten kautta. Hyvä kuvaus on pätevän ammattilaisen taitavaa työkäytäntöä. Työ voidaan näyttää todeksi ja testata kuvauksien avulla.

Lennonjohtotyön jäsentäminen velvoittavasi toiminnaksi norminmukaisuuden, vaihtoehdottomuuden ja yksin suoriutumisen puhetapojen avulla tuottaa seurauksen lennonjohtotyöstä erityisen vaativana ja vastuullisena toimintana ja lennonjohtajasta oman työnsä ja sen tuloksen, ilmaliikenteen sujuvan ja turvallisen kulun omistusoikeuden hallitsijana. Lennonjohtotyön esittäminen täytymisen velvollisuutena toimii

toiminnallisena resurssina, jonka kautta korostetaan ammattikunnan suorittaman työn vaativuutta ja vastuullisuutta sekä ammattikunnan jäsenten oikeutta hallita omaa työtään.

#### 4.4 Tahtomisen velvoittamat

Vaikka lennonjohtotyötä pidetään erittäin säänneltyinä ja rajoitettuna lennonjohtajat eivät itse puhu työstään ainoastaan normatiivisena, sääntöjen noudattamisen varaan rakentuneena ilmailukenteen ohjaamisena, vaan myös itsenäisenä ja luovana toimintana. Lennonjohtotyö saa erilaisia sisältöjä riippuen niistä kehyksistä, joiden kautta sitä kulloinkin tarkastellaan. Se voi olla tylsää tai jännittävää. Joskus se voi olla totisinta totta ja joskus taas leikkiä.

Lennonjohtajat sanovat työnsä vaativan paitsi tahtoa totella, myös luovuutta. Rakentaessaan työstään luovaa toimintaa he samalla ymmärtävät sen mielikuvitusta kiihottavana pelinä, jossa koetellaan toimijoiden kykyä selviytyä erilaisista tilanteista. Näin lennonjohtotyö saa samalla sekä nautintoa että kärsimystä tuottavan luonteensa. Luovuus rakentaa lennonjohtotyöstä tahdon näyttämöä ja lennonjohtajasta tahdon keskittymää. Lennonjohtajan on tahdottava, hänellä on velvollisuus tahtoa. Tällöin työ ei näyttäydy hänelle pelkästään sääntöjen noudattamisen velvollisuutena, vaan myös itsenäisenä toimintana.

Tahtomisella on lennonjohtajien yhteistä identiteettiä vahvistava funktio. Kyse on vapaasta, omaa tahtoaan noudattavasta, mutta kuitenkin velvollisuutensa sisäistäneestä toimijasta. Tämä ilmenee hyvin seuraavasta katkelmasta keskustelusta, joka käsitteli lennonjohtotyön erityispiirteitä.

1. HP: No kun sä sanoit, että tää on ollut virikerikasta tää työ. Niin mikä tässä on se olennainen,
2. mikä tässä työssä on se olennainen asia?
3. A: Se että joka päivä on aina haasteellisia selvityksiä. Ei oo kahta samanlaista päivää eikä
4. kahta samanlaista tilannetta.
5. HP: Mikä siinä on sitä haastavaa?
6. B: Se että saat käyttää niitä omia ratkaisujasi.
7. HP: Sanotaan, että menetelmillä toimitaan, niin pystyykö siinä kuitenkin soveltaan niitä
8. tilanteita?
9. B: Kyllä, monta käsialaa, meilläkin on 50 eri käsialaa hoitaa sama tilanne.
10. HP: Ja kaikki on oikein?
11. A: Jos ne on turvallisia, niin ne on oikein. (Rh. 13:2–3)



Haastateltavat korostavat työnsä mielekkyyden syntyvän siitä, että he saavat työssään vapaasti käyttää omia ratkaisujaan. He rakentavat lennonjohtotyöstä enemmänkin yksilöllistä ongelmanratkaisua edellyttävää luovaa toimintaa, kuin pakko-tahtista, sääntöihin ja määräyksiin tukeutuvaa suorittavaa toimintaa. Puhe työstä luovana toimintana luo kuvaa lennonjohtotoiminnan ennalta arvaamattomuudesta, tilanteiden ainutkertaisuudesta ja siitä kuinka toimijalta edellytetään erityistä taitoa, tilannekohtaista toimintakykyä, suoriutua yllätyksellisistäkin tilanteista. Lennonjohtaja esitetään toimijana, jonka on oman luovuutensa varassa kyettävä nopeasti orientoitumaan erilaisiin liikennetilanteisiin. Kun lennonjohtajat puhuvat itsestään enemmänkin uusia toimintamalleja luovina kuin sääntöjä ja määräyksiä noudattavina toimijoina, ammatti-identiteetti rakentuu vastaansanomattomasti tietynlaiseksi.

Lennonjohtajien puhe työstä luovana, intuitiivisena<sup>8</sup> toimintana edustaa vahvaa subjektiutta, jossa ammattitaito mielletään enemmänkin kyvyksi toimia taidon kuin tiukkojen menettelytapojen varassa. Oleellista ei ole niinkään sääntöjen ja määräysten noudattaminen, kuin tahto toimia erilaisten taitojen varassa. Tällöin lennonjohtajan ideaalityyppejä, mestaria, esitetään sääntöjen noudattamisen velvollisuuden sisäistäneen kisällin negaationa. Kyse on autonomisen toimijan kyvystä muuntaa ulkoinen pakko rationaaliseksi tahdoksi. Toimijan itsenäisyyttä ja taitavuutta korostettaessa tuodaan usein julki, ettei lennonjohtotyö ole pelkästään rutiinomaista ilmailukenteen ohjaamista. Tämä ilmenee hyvin seuraavasta katkelmasta, jossa kuvataan vähätellen pelkästään sääntöjen noudattamisen varaan nojaavaa lennonjohtotyötä.

1. A: Jos sä haluat tehdä sen homman mahdollisimman hyvin, mikään ei ole yksinkertaisempaa
2. kuin tehdä ainoastaan justiin kouluoppien mukaan, kerätä tulevat täppiin ja tiputella
3. pikkuhiljaa. Sehän on helvetin helppoa hommaa. (Rh. 1:31)

Haastateltavan puheessa voidaan kuulla ääni, joka suhtautuu epäkunnioittavasti "hyvään" lennonjohtotyöhön. Ironisen puheen tehtävänä tässä katkelmassa on kyseenalaistaa itsestäänselvyksiä. Lennonjohtotyö ei ole aina niin järjestynyttä ja rutiinomaista, kuin kuvitellaan. Maailma ei ole aina niin yksinkertainen, millaisena se näyttää. Tilanteet vaihtuvat hyvinkin nopeasti eikä jokaiseen tilanteeseen ole olemassa säännönmukaisia, ennalta sovittuja ratkaisumalleja. Haastateltavan ironinen puhe

---

<sup>8</sup> En tarkoita intuitiolla mystistä viritäytymistä tai yliluonnollista innoitusta, vaan yksinkertaisesti tietynlaista kykyä, jota ihmiset käyttävät suoriutuakseen jokapäiväisistä tehtävistä.

rakentaa ympäristöä, jossa yksilöt eivät ole pelkästään velvoitettuja toimimaan sääntöjen ja määräysten mukaisesti, vaan myös erilaisten tilanteiden edellyttämällä tavalla.

Kuvatessaan työtään sääntöjen ja määräysten soveltamisena erilaisiin liikennetilanteisiin, lennonjohtajat usein arvioivat työtään vertaamalla sitä toisen ilmailualan ammattikunnan, liikennelentäjien työhön. Seuraavassa katkelmassa, jossa haastateltava kuvaa lennonjohtotyön luonnetta ennalta arvaamattomien ja hyvinkin vaihtelevien tilanteiden selvittämisenä tulee hyvin esille se, miten lennonjohtajat selonteossa työstään rakentavat identiteettiään erottautumalla muista toimijoista. Erottautuminen palvelee paitsi kompetentin ammattikunnan, myös kyykkään yksilön esittämistä.

1. A: Meillä on monipuolisempi työ, mut pilotilla sillä on paljon simppeimpi työ mun
2. ajatusmaailman mukaan. Meillä tilanteet vaihtuu, sulla ei ole, meillä ei ole muuta kuin se,
3. että siellä koulutuksessa on se, että haetaan se niinkun kollega sanoi, se paras malli, se
4. joustavampi malli sieltä. Pilotti, pilotilla sillä on tsekkilistat, se tekee just, jos sillä yks
5. valo ei siellä pala, ei lähdetä mihinkään ennen kuin se toimii. (...) Että niillä on paljon
6. tarkemmat ne kriteerit. Me joudutaan se sieltä pääkopan viidakosta ne opit penkomaan,
7. käymään läpi ne, mikä soveltuu mihinkin ja tilanne muuttuu koko ajan. Äsken minkä sä
8. keksit tähän näin, se ei päde enää, koska se pikkasen myöhästy tuossa. Siis tilanne elää
9. koko ajan eri tavalla. Lentäjä taas etenee niinkun step by step, jos on muuta liikennettä.
10. Sillä on tietty selvitys tehdä siihen ja siihen pisteeseen sitä ja sitä. Ja kun se piste tulee ja
11. se ei oo saanu uutta selvitystä, sillä on standardihomma, mitä se rupee tekemään. Sen ei
12. tarvitse niin monimutkaisesti ajatella asioita. Lennonjohtaja tavallaan, kun se
13. intensiivisesti tekee johdettujen lentojen kanssa työtä, niin se, mä sanon lainausmerkeissä,
14. se lentää niitä jokaista lentokonetta, koska muuten se ei tee joustavaa työtä, jos se ei pysty
15. niinkun kuvittelemaan miten ilma-alus profiloii ilmassa. Muuten siitä tulee töksähtelevää
16. ja se ei ole joustavaa eikä hyvää lennonjohtopalvelua. (Rh. 1:19)

Haastateltava tuottaa eroa liikennelentäjien ammattikuntaan määrittelemällä ilma-aluksen ohjaamisen staattiseksi ja rutiininomaiseksi sääntöjen noudattamiseksi suhteessa ilmailukenteen hallitsemisen dynaamisuuteen ja monimutkaisuuteen. Hän määrittelee lennonjohtajan kokeman ajan kolmiulotteiseksi, jolloin menneisyys, nykyisyys ja tulevaisuus ovat yhteen kietoutuneina. Hän kuvaa lennonjohtajien kokemat tilanteet kehollisuutta apuna käyttäen, jolloin lennonjohtaja "elää" johtamansa liikennetilanteen kokemalla sen koko kehollaan.

Ilma-alukset ovat haastateltavan kuvaamana lennonjohtajalle osa elävää ja toimivaa kehollisuutta, joka sitoo hänet siihen maailmaan, jossa hän toimii. Joustavuus ei edusta hänelle näin ollen pakkoa, vaan tahtoa toimia luovasti. Joustavuus on hänen kykyään toimia maailmassa kompetenttina ammattilaisena. Tällöin ilma-alukset eivät

ole hänen tietoisuudessaan vain tiettyjen sääntöjen mukaan liikuteltavia objekteja. Kyse on lennonjohtajan tavasta tehdä siirtoja, ei pelkästään analyttisenä päättelijänä, vaan myös aktiivisena osallisena hänelle läsnä olevassa maailmassa.

Haastateltava rakentaa lennonjohtajasta subjektia, jonka on tunnettava miten toimia, ymmärrettävä miten toimia ja luotettava ymmärrykseensä. Haastateltava ei rakenna lennonjohtajan ammattitaidosta pelkästään opittua, kokemuksen kautta omaksuttua taitoa. Se saa hänen esittämänään myös sisäsyntyisen, vaistonvaraisen toiminnan luonteen.

Haastateltava rakentaa selonteossaan autenttista lennonjohtajaa. Autenttinen lennonjohtaja ei näin määriteltyinä tee päätelmiä johtamastaan ilmatilasta pelkästään tutkakuvan antaman informaation perusteella, eikä hän näe johtamiaan ilma-aluksia pelkästään pisteinä tutkan kuvaruudulla, vaan todellisina ilma-aluksina. Hän ei toimi pelkästään sääntöjen varassa, vaan myös niiden taitojen varassa, jotka kokemus on hänelle opettanut. Hänelle ymmärtäminen on sisäisen ja ulkoisen jatkuvaa vuorovai-  
kutusta. Johtaessaan ilmailiikennettä lennonjohtajan havainto ei rajoitu vain kuvaruudun pisteen ominaisuuteen, vaan hänelle läsnä olevien erilaisten havaitsemisen horisonttien toisiaan täydentäviin ominaisuuksiin. Lennonjohtajan kokemusmaailma antaa hänelle mahdollisuuden ikään kuin päästä kuvaruudun taakse tunnistamaan todellisen maailman läsnäolon.

Kun lennonjohtajat korostavat sitä, miten tilanteet vaihtelevat kaiken aikaa, eikä niiden selvittämiseksi ole olemassa yhtä ainoaa oikeaa toimintamallia, heidän esittämiensä selontekojen tehtävänä on vastustaa tapaa puhutella ammattikuntaa ilma-  
liikenteen kulun valvojina sekä lennonjohtotyötä yksinkertaisena ja rutiinimaisena liikennevirtojen ohjaamisena.

Puhuessaan työstään luovuutta edellyttävänä toimintana, lennonjohtajat esittävät itseään suoriutujina, joiden on kyettävä toimimaan jopa äärimmäisissä tilanteissa. Tällöin he liittyvät toimintaansa kykenemisen, osaamisen, haluamisen ja tahtomisen määreitä. Kun haastateltavat rakentavat subjektiuttaan pragmaattisen modaalisuuden lajien varaan, tuotetaan toimijoille ja toiminnan kohteille erilaisia ominaisuuksia ja valmiuksia.<sup>9</sup> Näin rakennettu kuva toimintaympäristöstä, sen asettamista vaatimuksista sekä sen edellyttämistä valmiuksista toimii eräänlaisena resurssina, jonka avulla

---

<sup>9</sup> Soile Veijola esittelee (1997, 131) subjektiuden käsitettä eri puolilta valottavia teoreettisia määrittelynäkökulmia, josta yksi "tapa hahmottaa subjektiuden on nähdä se modaalisesti määrittäneenä olemisena ja tekemisena maailmassa"; tahtovana, haluavana, osaavana tai velvoitetuna.

lennonjohtajat voivat hahmottaa tiettyjä vakiintuneita merkityksellistämisen tapoja sosiaalisesta asemastaan ja ammatillisesta identiteetistään.

Haastatellut lennonjohtajat hahmottavat itseään tietoisina, vahvoina ja suvereenina subjekteina. He tietävät, mitä haluavat ja mitä heiltä vaaditaan. Samalla kun osaaminen ja kykeneminen tekevät lennonjohtajan toiminnasta ymmärrettävää, veloitettuna oleminen antaa merkityksen hänen toiminnalleen. Painottaessaan yrittämisen ja osaamisen tärkeyttä selonteot esittävät lennonjohtajan toimintaympäristön maailmana, jossa velvoite on subjektin ulkopuolisen tahon – toimijan hallinnassa olevien ilma-alusten – antama. Vaikka toiminnan motivointi tapahtuu ulkopuolisesta lähteestä, tahto selvittää tilanteet ilmentää myös toimijaan itseensä viittaavaa modaalisuutta. Puhe toiminnasta ilmentää näin ollen sekä eksotaktista, subjektin ulkopuolelle viittaavaa modaalisuutta että endotaktista, subjektiin itseensä viittaavaa modaalisuutta (ks. Sulkunen & Törrönen 1997, 83).

Samoin kuin selonteot työstä, myös kertomukset vaaratilanteista representoivat lennonjohtajan toimintaympäristöä vaativana ja ennalta arvaamattomana sekä esittävät lennonjohtajan kykenevänä ja tahtovana. Kertomukset luovat kuvaa lennonjohtajasta ihmisenä, joka tahtoo – käskee jotakin omassa itsessään olevaa tottelemaan – saavuttaakseen päämääränsä.<sup>10</sup> Lennonjohtajan sitoutuminen päämääräänsä, ilmailukenteen sujuvan ja turvallisen kulun varmistamiseen, herättää ihailua ja kunnioitusta, koska tahtovaan toimijaan on helppo samastua.

Seuraavassa esimerkissä, joka on kertomus vaaratilanteesta kuvataan paitsi lennonjohtajan toimintaympäristöä, myös pyritään rakentamaan suhdetta kertojan ja hänen yleisönsä välille sekä saamaan yleisö vakuuttumaan siitä, miten vaativaa lennonjohtajan työ on. Luodessaan jäsenyksiä ammattikunnan toimintaympäristöstä kertomus artikuloi, mikä kerrotussa todellisuudessa on toivottavaa ja hyväksyttävää. Näin se tapa, jolla eri toimijat kytketään toisiinsa ja kerrottuun toimintaympäristöön, välittää kuulijoille arvoja. Esimerkissä tulee hyvin esille se, miten haastateltavien kertomukset lennonjohtotyön luonteesta luovat vaikutelman maailmasta, missä epätäydellisyys ei ole hyväksyttävää, eivätkä pelkästään hyvät aiemukset riitä. Lennonjohtajalla pitää olla paitsi kykyä ja taitoa myös tahtoa hoitaa kaikki vastaantulevat tilanteet.

---

<sup>10</sup> Ajatus on peräisin Friedrich Nietzscheltä, joka on eritellyt tahtoon sisältyviä erilaisia tuntemuksia ja ajattelutoimintoja (Lyytikäinen 1995, 169).

1. A: Mulla on ollut yks semmonen tilanne. Siitä on mitenkä paljon, sanotaan nyt karkeesti joku
2. kuus vuotta. Elikä se läheltä piti -tilanne mikä sattui oli semmonen että ei tehty mitään
3. lennonjohdollista virhettä. Oli tulossa kaksi DC9-luokan konetta pohjosesta. Toinen
4. lähtenyt Jyväskylästä, nousi lentopinnalle 200. Sitten oli tulossa pohjosesta toinen, joka
5. oli ylempänä joka selvitettiin sen Jyväskylästä lentävän koneen päälle. Sitten ilmoitettiin,
6. että odottakaa lisää alaspäin selvitystä niin ja niin monen minuutin kuluttua. Mut lentäjä ei
7. noudattanut sitä selvitystä, vaan meni läpi selvityskorkeuden, jonka jälkeen tutkaputkelta
8. hävis kummankin koneen maali. Ja se ihminen joka oli tutkalla, mä olin itse
9. menetelmäpiesteessä, välittömästi, mä vieläkin ihailen ja ihmettelen miten ihmeessä
10. ihminen voi toimia sillä tavalla ja niin nopeesti. Välittömästi kun se näki tutkalla, että se
11. menee läpi sen lentopinnan 220, niin se käänsi kumpaakin konetta, mutta ei kumpikaan
12. kuitannut. Meillä on radiossa edelleenkin se sama vika, että aina lähetys ei mene ulos. Se
13. sano uudestaan ja sitten odotettiin. Se oli mielettömän pitkä aika. Mulla kuivu suu ja tuli
14. semmonen kauhee olo, tietsä niskaan ja ihan semmonen, kädet niinkun semmosiks
15. hervottomiks, ja sit kumpikin vaan katottiin sitä tutkaputkee tuleeko sieltä vielä maali
16. näkyviin ja vastaako kumpikaan. Sitten kumpikin maali tuli sieltä ja sitten toinen kone
17. vastas. Mutta koskaan kumpikaan niistä koneista ei edes kääntynyt. Elikä se selvitys ei
18. mennyt ikinä läpi. Se lentäjä tajus välittömästi sen jälkeen, se joka teki sen virheen, et
19. mitä tapahtu, mutta se joka oli siellä alapuolella, se ei vielä käsittänyt siinä vaiheessa,
20. että kuinka lähellä se tilanne oli. Me tehtiin siitä raportti ja ilmoitettiin koneille
21. jaksolla, että tästä tehdään raportti. Koskaan sitä asiaa ei tietääkseni tutkittu. (Rh. 12:7)

Myös tässä esimerkissä, kuten monissa muissakin haastateltavien esittämissä selonteoissa ja kertomuksessa lennonjohtotyöstä, korostetaan toimintaympäristön vaativuutta ja ennalta arvaamattomuutta. Ympäristö vaatii toimijoilta ei pelkästään kompetenssia, vaan myös tilannekohtaista toimintakykyä johtaa ilma-alusten kulkua turvallisesti ja sujuvasti. Kertomuksen tehtävänä ei ole pelkästään kuvata lennonjohtajan vaativaa toimintaympäristöä ja sen velvoittavuutta. Sen tehtävänä on myös siirtää konstruoitu maailma yleisölle.

Kertomuksen sankari on tutkalennonjohtaja, joka on saanut velvoitteen tehdä parhaansa ilma-alusten sujuvan ja turvallisen kulun takaamiseksi. Tutkalennonjohtajan päämäärä pitää ilma-alukset turvallisen välimatkan päässä toisistaan kuitenkin epäonnistuu, koska vialliset radiolaitteet estävät häntä välittämästä selvityksiä hänen valvonnassaan oleville ilma-aluksille. Syntyy vaaratilanne, joka ei kuitenkaan johda onnettomuuteen. Kertomuksen alussa, riveillä 2–3, kertoja koteloi kertomuksen ytimen: vaaratilanne ei aiheutunut lennonjohtajan toiminnasta, vaan Ilmailulaitoksen välinpitämättömydestä hoitaa omat velvoitteensa ilmaliikenteen sujuvan ja turvallisen kulun varmistamiseksi. Vastasubjektia, joka estää sankaria saavuttamasta päämääräänsä ei suoranaisesti mainita, mutta se identifioiduu rivillä 12 tiettyyn toimijaan, Ilmailu-

laitokseen. Kertomuksen yhtenä tehtävänä onkin synnyttää kritiikkiä Ilmailulaitoksen viranomaistoimintaa kohtaan ja herättää kysymään, miten on mahdollista, ettei vielääkään, kuusi vuotta tapahtuman jälkeen, radiolaitteiden toimintavalmiuteen voi luottaa, vaikka radiopuhelinliikenne on yksi tärkeimmistä lennonjohtotyössä käytetyistä työvälineistä.

Vaikka kertoja tuo neutraalisti ja objektiivisesti esille tapahtumien kulun, kertoo sen mitä tapahtui, hän ei jää pelkästään läpinäkyväksi tapahtumien raportoijaksi. Hän kertoo tapahtumista omasta näkökulmastaan, läsnä olevana näkijänä ja kokijana. Eikä näkökulma rajoitu pelkästään ulkoisen toiminnan tai asioiden tilan tarkkailuun, se kohdistuu myös kertojan tuntemuksiin ja hänen kokemiinsa mielentiloihin. Riveillä 13–15 kertoja minä kertoo omista tuntemuksistaan ja puhuttelee sinua, kuulijaa. Kertojan esiin tuoma minä vaaratilanteessa luo kuvaa tilanteen vakavuudesta ja edesauttaa kuulijoiden samastumista kertomuksen henkilöihin. Vaikka kertomus onkin suunnattu tietylle vastaanottajalle, on se sitten haastattelija tai joku muu kuulija, tapahtuman kertomiseen “sisältyy myös tapahtumien ja asioiden selvittämistä itselle, keskustelua itsen kanssa” (Hyvärinen ym. 1998, 16). Kertoja kertoo tapahtumista paitsi omasta henkilökohtaisesta näkökulmastaan, myös ammattikuntansa näkökulmasta.

Kertojan kytkeytyminen tutkalennonjohtajan toimintaan riveillä 8–11 sijoittaa kertomuksen puhujakuvan lennonjohtajien sosiaaliseen maailmaan ja määrittelee näkökulmaa, josta käsin vaaratilanteesta kerrotaan. Kertojan ilmaisema ihailu tutkalennonjohtajan toimintaa kohtaan liittyy implisiittisesti lennonjohtajaan toimintavarmun koneen ominaisuuksia. Tilannekohtaisesta kyvystä toimia ammattitaitoisesti, nopeasti ja epäroimättä, rakennetaan ammattikunnan positiivista itse määrittelyä. Kertomus luo kuvaa lennonjohtajasta, joka joutuu epävarmassa toimintaympäristössä usein toimimaan lähes pelkästään omien kykyjensä ja kompetenssinsa varassa. Toimintaympäristön epävarmuutta lisää työnantajaviranomaisen piittaamattomuus velvoitteistaan ja vastuistaan (radiolaitteiden toimintavalmiudesta ei pidetä huolta, vaaratilannetta ei tutkittu).

Lennonjohtajien kertomuksia kokemistaan vaaratilanteista luonnehtii yhteisenä piirteenä osaamisen ja suoriutumisen pakko – suoriudu tai tuhoudu. Lennonjohtajat kuvaavat itsenäisyyttään suhteessa lennonjohtotyön asettamiin vaatimuksiin osaamisen ja tahtomisen kautta. Lennonjohtajan on osallistuttava taisteluun ja selviydyttävä siitä tavalla tai toisella voittajana. Tätä itsenäisyyttä, tiettyä näkökulmaa, josta käsin lennonjohtajien todellisuutta voidaan tarkastella, kuvaa seuraava keskustelu, jossa

mielenkiinnon kohteeksi nousee, miten toinen keskustelijoista kutsuu<sup>11</sup> kertomuksensa avulla keskustelukumppaniaan osallistumaan autonomisen subjektin rakentamiseen. Kertomuksen avulla tarjottu kuva rakentaa näin keskustelijoiden identiteettiä määrittelemällä molempien suhdetta siihen todellisuuteen, jota se kuvaa.

1. A: Se oli semmonen tilanne, että en suo kenellekään sitä. Siinä oli varmaan pulssi 500 ja
2. verenpaine oli 700 ja sen jälkeen kaivoin valolamppua ja toivoin, että sitten DC10:n
3. kippari osaa valomerkit. Ei siinä ollut muuta liikennettä, että se oli ihan sama, osasko
4. taikka ei. Niin sitten kun se oli tulossa siinä oikealla perusosalla 06:lle, niin silloin mulla
5. oli varavehje, joka pelas. Se oli semmonen niin, sanotaan, että joku radiojärjestelmä
6. pettää sulla totaalisesti. Sama on, kyllä mä sanon, että sulla on tossa kymmenkunta
7. konetta johdossa, intti on tulossa sisään, tutkat [paukahtaa...]
8. B: [niin, tutkat paukahtaa, niin kyllä se on
9. semmonen, mitä niinkun aina.
10. HP: Mitä siinä voi tehdä?
11. A: Yrittää vaan sitten ottaa menetelmäporrastukset päälle.
12. B: Meillä on semmonen sanonta tässä meidän koulutuksessa, että ennen uroskoiralta kusi
13. loppuu ennenku meiltä tehot. Ja se on yks meidän varmaan luonne. Ja sitten vaan siinä
14. sävelletään. Se on yhtä runoilua sen jälkeen, että niitä juttuja ei oo kirjoitettu mihinkään.
15. Joka jätkä vetelee ne sitten omasta selkärangastaan, ja siinä samalla palaa jo kynttilä
16. molemmista päistä. (Rh. 4:11)

A:n epätavallisen vaikea työtilanne antaa hänelle aiheen kertoa kokemaansa. Kertomuksellaan hän asettaa itsensä oman sosiaalisen maailmansa keskipisteeseen, jota määrittää suoriutumisen pakko. Samalla kun hänen kertomuksensa kuvaa maailmaa, jossa itsehallinnan kompetenssi on vahva, se sijoittaa hänet toimijana tähän maailmaan. A:n minä-muotoinen puhe luo hänen sanottavaansa erityistä totuusarvoa. Puheen muoto toimii faktuaalistamisen tehosteena, eräänlaisena todistajalausnon antamisena.

Kertomus sisältää ylpeyttä onnistumisesta ja ammattitaidosta. Se on puhetta, joka asemoi hänet lennonjohtajana kriittisen tilanteen ainoaksi vastuunkantajaksi ja selvittäjäksi. Kerronta vuorovaikutuksena ei ole kuitenkaan kertojan yksilöllinen

---

<sup>11</sup> Orientoitumalla A:n tapaan kutsua B:tä osallistumaan sisäisen pelin rakentamiseen tulen lukeneeksi heidän puhettaan myös "toisessa potenssissa". Puheen sisältöjen ohella analysoin itse keskustelua vuorovaikutustilanteena (ks. esim. Heritage 1996). Tarkastelun kohteeksi nousee näin haastattelutavien puheen ideationaalisen tehtävän lisäksi myös sen intersubjektillinen ja tekstuaalinen funktio (ks. Halliday 1978, 112–113).

teko, vaan toimintakokonaisuus, jossa kertojan äänen lisäksi kuuluu myös hänen keskustelukumppaninsa aktiivinen osallistuminen. A kutsuu kertomuksensa avulla myös B:tä kytkeytymään vastuunkantajan position rakentamaan lennonjohtajan myönteistä itse määrittelyä (rivi 6). Tällöin hän siirtyy sinä-muotoiseen puheeseen perustelemaan kokemaansa. Siirtymällä yksikön toisen persoonan diskursiiviseen asemaan A puhuttelee keskustelukumppaniaan tietävänä vastaanottajana ja yleistää kokemansa koskemaan koko ammattikuntaa. Ottaessaan puheenvuoron B vahvistaa A:n kertomuksen.

Kertomuksen kärjeksi, sen huipentumaksi muodostuu kohta, jossa B alkaa arvioida kuulemaansa jo A:n vuoron sisällä (rivi 8). Täsmäntäessään kertomuksen kärkeä B ilmaisee hyväksyvänsä A:n tulkinnan työn vaativuudesta ja lennonjohtajan ratkaisevan tärkeästä asemasta kriittisten tilanteiden selvittämisessä (rivit 8–9). B vahvistaa A:n kertomusta myös selityksessään, jossa hän määrittelee lennonjohtotyön pakoksi taistella suoriutumisen puolesta (rivit 12–16). Selityksessä pakkoa ei kyseenalaisteta, vaan se nähdään ikään kuin rintamalle lähettämisenä taistelemaan aina uhattuna olevan turvallisuuden puolesta.

Selityksessään B jäsentää ammattikunnan toimintaa ja paikkaa johdonmukaisesti valitusta näkökulmasta, jonka kärjeksi muodostuu lennonjohtajan sisäinen ominaisuus vastata haasteisiin. Hän määrittää yksinkertaistamalla lennonjohtajat tahtoviksi ja kyvykkäiksi meiksi suhteessa toisiin. B:n jäsentämänä ammattikunta saa kestävä, suorituskykyisen koneen ominaisuuksia. Hän rakentaa ammattikunnasta konemetaforan avulla organismia, jolla on sisäänrakennettuna kyky ja tahto toimia (rivit 12–13). Hän vahvistaa metaforista ilmaisuaan naturalisoimalla lennonjohtajien ominaisuudet sisäsyntyisenä, luonnon tuottamana itsestäänselvytenä, yhteisenä luonteenpiirteenä. Naturalisaation ja metaforisen ilmaisun tehtävänä on vahvistaa vakiintunutta käsitystä lennonjohtajasta voimakkaana oman tahtonsa toteuttajana. Työ näyttäytyy hänelle taisteluna, josta on selviydyttävä kunnialla. Hän antaa ymmärtää, ettei työvälineiden rikkoutuminen tai jokin muu este pysty lamaannuttamaan lennonjohtajan toimintakykyä.

Lennonjohtajalta vaaditaan yhtäältä joustavuutta ottaa hoidettavakseen mahdollisimman paljon liikennettä, mutta myös vastuuntuntoa ilmaliikenteen turvallisen kulun takaamiseksi. Lennonjohtajan on kyettävä hoitamaan omalla vastuualueellaan operoiva ilmaliikenne sekä sujuvasti että turvallisesti. Yhtäältä on välttämätöntä osoittaa, että pärjää ja selviytyy, toisaalta taas ymmärtää ja hyväksyä oman toimintakykynsä rajallisuus. Tämä tuottavuuden ja turvallisuuden välinen dilemma, tasapainoilu kahden toisilleen vastakkaisen toimintatavan välillä, tulee varsin hyvin esille seuraavassa katkelmassa,



joka on liikennevirtojen säätelyä kuvaava kertomus. Kertojan arvioidessa itseään ja toimintaansa, kertomukseen rakentuu erilaisia odotuksia kertojan oman roolin suhteen lennonjohtajana; mitä hän itse odottaa itseltään ja mitä toiset häneltä odottavat.

1. HP: Entä se liikenteen rajoittamisen mahdollisuus?
2. A: No tottakai sekin, mutta se on yks kynnys kanssa.
3. B: Se on yks. Mä oon sitä käyttänyt kerran. Mulla oli nimittäin yks pahimpia tilanteita, mitä
4. mulla on koskaan ollut. Oli kolme Finnairin kouluysyä, siis ysiä tuli lentään koululennolla
5. tänne kentälle. Kolme yhtä aikaa IMC:ssä. Plus meidän normaali reittiliikenne, joka on
6. vilkas myös. Niin tuota, silloin neljäs soitti. Mä olin tosiaan niin, mä olin kolme tuntia...
7. mä pyöritin sitä yksin. Ja vissiin parin tunnin jälkeen soitti joku kapteeni Hiltunen
8. Helsingistä ja kyseli meidän jarrukitkoja. Mä sit ne sanoin. Se sano, että joo, no me
9. tullaan lentään koululentoja ysillä sinne. Silloin mä sanoin, että ette muuten tule, se on
10. ihan varma, että ette tule. Täällä on jo kolme ennestään. Se sano, että ai jaa, mä en ole
11. tiennytkään. Me mennään Kuopioon sitten. (...) Siis se kolmen ysien IMC:ssä ilman...
12. meillä ei oo siis majakan, tän suoja-alueita porrastettu keskenään, meillä ei ole mitään
13. fasiliteettejä. Meillä on se tutkan näyttölaite, jota me ei saada käyttää. Se on pelkkä info.
14. Me ei saada käyttää mitään, meillä ei ole mitkään suoja-alueet porrastettu, meillä ei ole
15. mitään välineitä tehdä sitä työtä enempää kun. Ja se oli semmonen tilanne, että tuota. Mä
16. olin kahdestatoista yksin, puoli kolmelta tuli iltamies. Mutta me ei voitu vaihtaa. Kun me
17. yleensä vaihdetaan niin, että me sanotaan, että on tuo ja tuossa on tuo, ja sitten toinen
18. hyppää siihen pulpettiin. Me ei pystyty vaihtaan, mä en pystynyt sanomaan sille edes
19. terve, mä olin niin kiinni siinä. Mutta se oli onneks näppärä jätkä. Se tuli siihen
20. seuraamaan ja toimi niikun apulaisena mulla, oma-aloitteisesti. Mutta me ei pystyty
21. vaihtaan, se oli semmonen se tilanne, että mä en pystynyt kertoon sille mikä on tilanne,
22. koska mun piti koko ajan puhua sitä tilannetta.
23. HP: Tuliko siitä mitään sen jälkeen sitten, sulle itselles, kun sä kielsit sitä neljättä konetta?
24. B: Ei, ei tullut mitään, mä ootinkin sitä, että saa nähdä tuleeko. Mutta mä olin ihan täysin
25. varautunut siihen, että mun tehtävä on johtaa sitä turvallisesti. Ja mun kapasiteetti loppu
26. siihen kolmeen.
27. HP: Mitäs sen jälkeen sitten?
28. B: Ei mitään, mä olin siis aivan tyhjä. Mä en reagoinut mihinkään ärsykkeisiin moneen
29. tuntiin. Mulle puhuttiin, mä en kuullut mitään. Mä olin tyhjä kuin ihminen voi olla tyhjä.
30. Se oli aivan helvetinmoinen tilanne, todella hirvee. Sit yks mikä on varsinkin nuorella,
31. mulla ei oo enää, mä oon niin, mä en enää välitä siitä mitä musta ajatellaan. Mutta
32. nuorena mulla oli jotenkin kunnia-asia, että tuota, että mä en voinut niikun sanoa, että
33. mullakin on raja. Mä otin ja otin ja otin. Siis nyt mä voin sanoa, että mä en kolmea
34. enempää, se on mulle liikaa. Kyllä mä sitä vähän aikaa pyöritän, mutta en kolmea tuntia
35. kauempaa pysty. Se on sitten jo turvatonta, se on vaarallista. (...) Ja se on turhan kova
36. kaveri semmonen. Mulla on kanttia sanoa, että mulle riittää kolme ysiä täällä. (Rh. 7:5-6)

Kertomus käynnistyy kolmen koulutuslennolla olevan matkustajakoneen ilmaantuessa kertojan johdettaviksi. Hän kuvaa tehtävän erityisen vaikeaksi ja vaativaksi.<sup>12</sup> Mutta lentojen johtaminen on työtä, johon hänet on koulutettu ja kelpuutettu, ja hänen on suoriuduttava tästäkin tehtävästä. Kertoja johtaa kolme tuntia kolmen suuren matkustajakoneen koulutuslentoa yksin normaalin reittiliikenteen ohella. Koska hänellä ei ole käytettävissään tutkakuvaa, hänen on toimittava liikennetilanteesta muodostamansa kolmiulotteisen kuvan varassa.

Kun tilanne on jatkunut yhtäjaksoisesti kaksi tuntia, neljäs koulutuskone pyytää lupaa saada tulla harjoittelemaan kentälle. Koska kertoja on koulutettu ja kelpuutettu johtamaan ilmaliikennettä parhaan taitonsa ja kykynsä mukaisesti, hänen odotetaan toimivan tehokkaasti, aiheuttamatta viiveitä ilma-aluksille tai rajoittamatta tarpeettomasti niiden kulkua. Kertojan käyttämät useat kieltoilmaisut implikoivat, ettei hän kyennyt täysin täyttämään niitä odotuksia, joita hänen toiminnalleen on asetettu. Odotuksen rikkoutuminen kiteytyy kuudessa kieltolauseessa, joiden kautta hän rakentaa oikeutusta odotusten vastaiselle toiminnalleen (rivit 12–15). Hänellä ei ollut mitään mahdollisuuksia ottaa neljättä konetta vastaan, koska hänellä ei ollut välineitä tehdä sitä.

Haastateltavan esittämä kertomus luo yhtäältä kuvaa siitä, että lennonjohtajan on hoidettava kaikki vastaan tuleva liikenne, eikä hän voi sanoa liikennevirralle seis, koska häneltä odotetaan kompetenssia suoriutua. Toisaalta se luo kuvaa siitä, että lennonjohtajan on tehtävä työnsä turvallisesti ja kyettävä tunnistamaan rajallisuutensa. Hänen on osattava ja kyettävä, mutta myös tahdottava kantaa vastuunsa. Kertoja paitsi tietää veloitteensa ilmaliikenteen sujuvan kulun takaamiseksi, myös tunnistaa rajallisuutensa.

Kertoja aloittaa uuden kertomusjakson (rivi 28), jossa hän tuntee vetoavalla puheellaan houkuttelee kuulijoita ymmärtämään toimintaansa, sitä miksi hän joutui kieltämään neljännen koneen pääsyn kentälle harjoittelemaan. Jakson tehtävänä on paitsi vakuuttaa kuulijat ilmaliikenteen kulun säätelyn välttämättömyydestä, siitä että kertoja toimi tilanteen edellyttämällä tavalla, myös lennonjohtotyön vaativuudesta. Johdattaessaan kuulijat kertojan kokemusmaailmaan kerronta täyttää yksityiskohtai-

---

<sup>12</sup> IMC = mittarilento-olosuhteet. Kertoja ei kyennyt näkemään johdettavia ilma-alkuksia, eikä hänellä ollut käytettävissään tutkaa. Liikenne hoidettiin vain lennonjohtoliusköjen ja radiopuhelimen avulla.

suudellaan, tunteellisuudellaan ja avoimuudellaan Norman K. Denzinin tiheälle kerronnalle asettamat vaatimukset.<sup>13</sup>

Kertomisen keskeinen tehtävä ei ole kuitenkaan kuvata niitä olosuhteita, joiden varassa kertoja joutui työskentelemään tai miten hän tilanteen koki. Sen tehtävä on esittää kertoja sosiaalisesti kompetenttina toimijana. Jos kertomisen perimmäinen tarkoitus on osoittaa, että kertoja tuntee normit ja hyväksyy ne, niin se on aina sidoksissa kysymykseen onko kertojan toiminta ollut odotettua vai odottamatonta, oikeaa tai väärää, hyväksyttävää vai vähemmän hyväksyttävää. Kertominen mahdollistaa itsearvioinnin, koska se toimintana erottaa kertojan ja kertomuksen päähenkilön, protagonistin toisistaan. Se sallii kertojan siirtyä sivuun kommentoimaan protagonistin toimintaa. Kertomisen luoma refleksiivisyys tarkoittaa, että puhuja voi olla moraalinen, vaikka kertomuksen protagonistista ei sellainen olisikaan (Linde 1993, 123–124).

Paljastaessaan toimineensa joko odotusten vastaisesti tai niiden mukaisesti kertoja osoittaa ymmärtävänsä yhteiset normit ja olevansa uskollinen kertojan ja kuulijan yhteisesti jakamille normeille. Refleksiivisyyden tärkein funktio onkin tuottaa itselle moraalista arvoa. Kertoja haluaa antaa itsestään hyvän kuvan. Hän ei halua tuottaa kertomuksensa avulla mitään tahansa minää vaan sellaisen, jota muutkin voivat pitää hyvänä. Kertominen on erityisen tehokas väline moraalisesti kestävästä minän luomiseksi, aikaansaamiseksi ja esittelemiseksi. Kertoja rakentaa moraalisesti arvokasta minää arvioimalla itseään suhteessa toisiin, mutta myös suhteessa itseseen. Vaikka tarinoita kerrotaan monista eri syistä ja tarkoituksista, niin jokaisen kertomuksen perimmäinen tarkoitus on osoittaa, että kertoja tuntee normit ja hyväksyy ne.

Kertoja arvioi itseään toimijana ennen ja nyt, millainen toimija hän oli ennen ja millainen hän on nyt (rivit 30–35). Kieltäessään kunnian tavoittelun hän tekee erotte- lun kahden erilaisen minän – nuoren, kokemattoman suoriutuja minän ja aikuisen, kokeneen vastuunkantaja minän – välillä. Kahteen kertaan toistettu kieltö tekee rajaa menneisyyteen ja menneen toiminnan mahdollisuuteen. Tehdessään eroa menneisyyden

---

<sup>13</sup> Matti Hyvärinen on lähestynyt tiheää kerrontaa ja kuvausta hieman toiselta kannalta kuin Norman K. Denzin: "Kulttuurisen ilmiön tiheä kuvailu saattaa tähdentää kertomuksen kontekstuaalisia 'olosuhteellisia' tekijöitä, kun taas henkilökohtaisten kertomusten olemusta on parasta lähestyä odotuksen ja arvioinnin näkökulmasta. Henkilökohtaisten kertomusten tarkoitus ei ole vain puhtaasti kuvata jotain. Sen sijaan niillä on vahva toiminnallinen ja retorinen funktio rakentaa kertojasta moraalinen henkilö. Henkilökohtaiset kertomukset eivät minun ymmärrykseni mukaan lähesty ainakaan kertojan identiteetin ongelmaa suoraan värikkään kuvailun avulla. Kyseessä on enemmänkin tarina odotuksista ja arvioinnista." (Hyvärinen 1994, 62; 1996, 10.)

kunniaa tavoittelevasta sanakarisuoriutujasta, hän rakentaa nykyistä vastuuntuntoista turvallisuuden takaajaa, jolla on tahtoa rikkoa odotukset lennonjohtajasta kaikki liikennetilanteet hallitsevana toimijana. Kertojalla ei ole enää tarvetta näyttää mihin hän kykenee, koska hän on saavuttanut oman asemansa ja työnsä hallinnan oikeuden. Vastuuntunto ja ymmärrys omasta rajallisuudesta on voiman ja vahvuuden tunnetta, jonka hän on saavuttanut kokemuksen kautta. Hänellä on tahtoa ja valtaa päättää, miten kulloisessakin tilanteessa toimitaan.

Jos kertomusta liikenteen rajoittamisesta tarkastellaan pelkästään subjektiivisen kokemusmaailman kuvauksena, se voidaan tulkita ilmaukseksi kertojan toimintaympäristön realiteeteista: työn vaativuudesta ja ihmisen rajallisuudesta. Mutta samalla kun se tarjoaa oivan näköalan kertojan ominaisuuksiin ja hänen toimintaansa, se esittää lennonjohtajan tiettyssä valossa. Kertominen on täten aina kiinnittynyt tiettyyn tilanteeseen ja esittämisyhteyteen, ja sen avulla tehdään aina erilaisia asioita.

Kertoessaan suoriutumisen pakon ja turvallisuuden takaamisen välisestä jännitteestä, miten lennonjohtaja on sidottu sekä liikennevirran sujuvan että myös sen turvallisen kulun varmistamiseen, se on paitsi aikaan ja paikkaan sidotun omakohtaisen kokemuksen välittämistä kuulijoille, myös itsen esittämistä sosiaalisesti kompetenttina toimijana. Kertomuksen avulla luotua lennonjohtajaa voidaan näin ollen tarkastella sosiaalisena konstruktiona, hahmona tai tyyppinä, joka puhuttelee aina tiettyä yleisöä, tiettyä tarkoitusta varten.

Kertomuksen avulla on mahdollista eksplikoida yksilön merkityksenannon ja kertomisen tavan sosiaalisuutta, miten kertoja käsitellessään ja arvioidessaan itseään yksilönä, samalla käsittelee ja arvioi itseään yhteisön jäsenenä. Kertominen voidaan nähdä sekä itsen ja yhteisön välisenä dialogina että itsen esittämisenä tietyille yleisölle.

Esimerkkinä olleessa kertomuksessa hahmotettu toimija edustaa tiettyä arvoitettua näkökulmaa maailmaan, ammattikunnan tuottamaa yhtenäistä tulkintakehystä, joka edelleen muokkaa kerrottua. Näin kertomuksessa liikennevirtojen säätelystä ei ole välttämättä kyse totuudesta, vaan uskottavuudesta. Oleellista ei ole niinkään se, huijaako kertoja kuulijoita tai liioitteleeko hän, vaan se että kertomisen avulla kertoja pyrkii uskottavasti esittämään itsensä ja ammattikuntansa vastuullisina toimijoina, turvallisuuden viimekätisinä tuottajina, joilla on paitsi velvollisuus täytyä myös velvollisuus tahtoa tehdä parhaansa ilmaliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden puolesta.

Kertomuksissa ja selonteoissa tuotetulla lennonjohtajalla ei tulkintani mukaan näytä olevan kiinteää tai pysyvää ammatti-identiteettiä. Liikkuessaan tilanteesta, selonteosta tai kertomuksesta toiseen, toimijat ottavat erilaisia, jopa toisilleen ristiriitaisia identiteettejä tai merkitysreperтуаareja. Ammatti-identiteettiä ei voida löytää valmiina

eikä eheänä toimijoiden mentaalisten ominaisuuksien kiteytymänä, kollektiivisena tosi minänä, vaan tuotettuna ja kerrottuna kulttuurisena jäsenyyksenä. Se rakentuu ja muotoutuu jatkuvasti suhteessa niihin eri tapoihin, joilla ammattikuntaa kulloinkin esitetään tai puhutellaan. Se muodostuu esittämisen piirissä, ei sen ulkopuolella. Siinä ei ole välttämättä kyse totuudesta, siitä millaisia toimijoita lennonjohtajat todella ovat. Siinä on kyse siitä, millaisina toimijoina he esittävät itseään suhteessa toisiin ja suhteessa itseen sekä millaisina toimijoina muut heitä puhuttelevat. Kyse on siitä tavasta, miten itseä tuodaan esille erottelujen ja rinnastusten avulla. Kyse on tavasta jäsentää toimintaa eron, itsereflektion ja yhtenäisyyden kautta.

Kun lennonjohtajat esittämässään selonteissa ja kertomuksissa työstään ja toimintaympäristöstään luovat yhtäällä kuvaa siitä, miten vähän he pystyvät työhönsä vaikuttamaan, miten he ovat aina sidottuja sekä liikennevirtaan että sääntöihin ja määräyksiin, he rakentavat toiminnalleen puitteita tai kehyksiä. Lennonjohtotyöstä rakennetaan erityisen vaikeaa, toimijoilta erityisiä kykyjä ja taitoja vaativaa toimintaa.

Lennonjohtajat puhuva toisaalla myös siitä, miten heillä on valta ja kyky muokata näitä kehyksiä, miten he kykenevät ja miten heillä on velvollisuus tahtoa irtautumaan ajan ja paikan kahleista. Jos puhe lennonjohtotyön pakkotahtisuudesta toimii sosiaalisen todellisuuden jäsentämisen yhtenä versiona, niin puhe tahdosta irtautua tästä pakkotahtisuudesta toimii toisena sosiaalisen todellisuuden jäsentämisen versiona. Eri tilanteissa ammatti-identiteetti rakentuu erilaiseksi. Näin kaksi toisilleen vastakkaista ammatti-identiteetin rakentumisen elementtiä, täytyminen ja tahtominen, vaihtelevat lennonjohtajien puheteoissa.

#### 4.5 Velvoitetun toimijan representaation tehtävät

Käsillä olevassa luvussa olen tarkastellut miten haastatteleman lennonjohtajat esittämässään selonteissa ja kertomuksissa jäsentävät työtään, toimintaansa ja asemaansa erilaisten, jopa toisilleen vastakkaisten puhetapojen avulla. Miten he merkityksellistävät työtään yhtäältä säädeltynä, rutiininomaisena ja pakkotahtisena ilmaliikenteen ohjaamisena ja toisaalta vapaana, luovaa ongelmanratkaisutaitoa edellyttävänä ilmaliikenteen hallintana. Miten he asemoivat itsensä yhtäältä täytymisen velvoittamiksi ja toisaalta tahtomisen velvoittamiksi toimijoiksi. Miten he tulkitsevat sosiaalista maailmaansa yhtäältä autonomisen toimijan asemasta käsin ja toisaalta relationaalisen toimijan asemasta käsin.

Jos lennonjohtajien työstään ja toiminnastaan esittämien selontekojen ja kertomusten ajatellaan heijastavan ja kuvaavan heidän todellisuuttaan sellaisenaan kuin se itsessään on, niiden ristiriitaisuutta saatetaan pitää ilmauksena heidän ajattelunsa epäjohtonmukaisuudesta. Kun heidän todellisuuttaan yritetään tavoittaa sellaisena, miten he sen selontekojen ja kertomusten avulla ilmaisevat, voi sen havaita karkaavan joka kerta yhä kauemmas. Se karkaa ulottuvilta, koska todellisuuteen ei ole pääsyä sellaisenaan kuin se itsessään on. Koska todellisuus hahmotetaan kieleen sisältyvien käsitteiden ja jäsentelyiden kautta, jotka konstruoivat maailmasta tietynlaisen, ei kielen ulkopuoliseen todellisuuteen voida kurkistaa ilman perspektiiviä (ks. Alasuutari 1994, 51–52; Rimmon-Kenan 1995, 15–16).

Mikä on se perspektiivi, josta käsin on mahdollista ymmärtää esimerkiksi lennonjohtajien työlleen antamat erilaiset merkitykset? Pertti Alasuutarin (1998, 151) mukaan puheen ilmeiset ristiriitaisuudet voidaan selittää ensinnäkin niistä yhteyksistä käsin, jotka kutsuvat erilaisia puhetapoja esiin ja toiseksi niistä funktioista käsin, joita ne palvelevat. Olen ymmärtänyt lennonjohtajien vaihtelevat, moniääniset ja ristiriitaisetkin puheteot eräänlaisiksi työkaluiksi, joiden avulla ammattikunta tekee erilaisia asioita, tuottaa erilaisia funktioita. Joskus on tarkoituksen mukaista asettaa itsensä autonomisen yksilön asemaan ja joskus taas relationaalisen ammattikunnan jäsenen asemaan.

Michael Billig (1987) on tunnistanut ihmisten arki ajattelun sisältävän toisilleen vastakkaisia yleisiä ideologisia aiheita, joita voidaan pitää heidän sosiaalisen todellisuutensa rakennusaineina. Puhe sellaisista toisilleen vastakkaisista aiheista kuin yhdenvertaisuudesta ja eriarvoisuudesta, vapaudesta ja riippuvuudesta, yhteisöllisyydestä ja yksilöllisyydestä putkahtavat yhä uudelleen esiin ihmisten puheessa heidän yrittäessään ymmärtää maailmaansa (Billig et al. 1988, 15). Ihmiset eivät välttämättä rakenna sosiaalista todellisuuttaan yksinkertaisten olettamusten ja näkemysten varaan. Sen sijaan he pyrkivät ymmärtämään maailmaansa ja omaa paikkaansa siinä toisilleen vastakkaisten, usein ristiriitaistenkin teemojen käsittelyn kautta. Näiden ristiriitaisten teemojen käsittely ei ole niinkään ilmausta ajattelun epäjohtonmukaisuudesta, kuin mahdollisuudesta tehdä maailmasta ymmärrettävä (mt., 143).

Myös haastattelemani lennonjohtajat tuottavat sosiaalisen todellisuutensa dilemmaattisesti. Heidän yhteisesti jakamansa arvot, normit, sosiaaliset odotukset, velvollisuuden tunteensa sekä toiveensa mahdollistavat näiden dilemmaattien syntyminen. Tässä mielessä ihminen ei ole koskaan yksin tehdessään valintoja, vaikka valinta onkin tiettyssä mielessä yksilöllinen teko. Vaikka sosiaalisen todellisuuden rakentamiseen käytetyt ainekset eivät sellaisenaan olisikaan yhteisesti jaettuina, niiden aineiden

keskinäisen ristiriitaisuuden voidaan sanoa olevan ihmisten yhteisesti jakamia. Haastateltavien puhetekojen sisäinen epäröinti ja ristiriitaisuus ilmentää paitsi heidän tahtoaan tehdä maailmastaan ymmärrettävä, myös heidän pyrkimyksiään ajaa omia intressejään ja saada läpi omat asioiden määrittämisensä yleisesti hyväksytyiksi totuuk-siksi.

Itsen esittämisen järjestelmä, jota kutsun velvoitetun toimijan representaatioksi muotoutuu eron, yhtenäisyyden ja subjektiuden politiikassa. Eron politiikan funktiona on merkityksellistä ammattikuntaa suhteessa toisiin toimijoihin. Ammattikuntaa esitetään tällöin toisten negaationa. Lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään oman erityisyytensä varaan, joka jäsenyy ajan ja paikan kahlehtiman toimijan kategoriasta käsin. Tästä kategoriasta käsin lennonjohtajat saattavat vastustaa tai vahvistaa niitä erilaisia tapoja, joilla muut heitä puhuttelevat. Esimerkiksi haastateltavien esittämät selonteot siitä, miten heidän on suoriuduttava nopeasti tehtävistään, ei ole pelkästään kuvausta siitä, millaiselta tuntuu tehdä työtä kovan paineen alaisena. Se on myös yritystä luoda kuvaa vakavasti otettavasta toiminnasta ja sitä kautta vakavasti otettavasta ammattikunnasta.

Yhtenäisyyden politiikan tehtävänä ei ole merkityksellistä itseä niinkään suhteessa toisiin toimijoihin kuin suhteessa omaan toimintaan. Lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään yhtenäisyytensä varaan, joka jäsenyy täytymisen velvoittaman toimijan kategoriasta käsin. Lennonjohtotyöstä rakennetaan erityisen velvoittavaa toimintaa kolmen erilaisen strategian, norminmukaisuuden, vaihtoehdottomuuden ja yksin suoriutumisen puhetapojen, avulla. Kun lennonjohtajat puhuvat työstään täytymisen velvollisuutena, he tulkitsevat maailmaansa vastuullisen, relationaalisen toimijan asemasta käsin. Toiminnan kohteeksi voidaan tällöin määrittellä yhteisön ulkopuolinen maailma ja puheen funktioksi luonnehtia moraalisten velvoitteiden noudattaminen. Relationaalisen lennonjohtajan asemasta käsin rakennetaan vakavasti otettavaa ammattikuntaa, jolloin ympäristön asettamat säännöt ja normit palvelevat yhteistä hyvää, ilmaliikenteen turvallisuutta.

Subjektiuden politiikan funktiona on esittää ammattikunta kompetenttina toimijana. Lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään kyvyn ja osaamisen varaan, joka jäsenyy tahtomisen velvoittaman toimijan kategoriasta käsin. Tällöin lennonjohtajat puhuvat työstään luovana toimintana, ja tulkitsevat maailmaansa vapaan, autonomisen toimijan asemasta käsin. Toiminnan kohde on yhteisö ja puheen funktio on kompetenssin osoittaminen. Autonomisen toimijan asemasta käsin rakennetaan kollektiivia, ammattikuntaa, joka perustaa voimansa jäsentensä julkilausutulle kyvykkyydelle suoriutua runsaasti ainutkertaisia ja hankalasti selvitettäviä tekijöitä sisältävistä

kompleksista työtilanteista. Lennonjohtajan kompetenssi vaatii itsenäistä asemaa työn suorittamisessa. Yksilö on tästä tulkintarepertuaarista käsin tarkasteltuna autonominen toimija, joka on vapaa ja suhteellisen laajaa itsemääräämisoikeutta nauttiva. Mutta hänen vapautensa on aina riippuvainen ympäristön asettamista normeista ja määräyksistä sekä kollektiivin hänelle suomasta jäsenyydestä. Hänen vapautensa on siten pakotettua autonomisuutta, autonomisen toimijan pakkoa ottaa työn hallinnan oikeus itselleen.

Identiteetti on toiminnallinen ja kommunikatiivisiin käytäntöihin sidottu positio, joka muovautuu vuorovaikutuksessa (ks. Hall 1999, 253; Widdicombe & Wooffitt 1995, 71–72). Kun erilaiset identiteetit neuvotellaan ja muotoillaan kommunikatiivisista käytänteistä käsin, ne tarjoavat paikan kiinnittyä tiettyihin toiminnallisiin kategorioihin. Tästä seuraa, että eri tilanteissa toimijoiden identiteetti voi muodostua erilaiseksi. Kiinnittyminen esimerkiksi ajan ja paikan kahlehtiman, pakotetun toimijan kategoriaan mahdollista lennonjohtotoiminnan esittämisen erityisen vaativana ja vastuullisena. Edelliselle kategorialle vastakkaisesta, tahtomisen velvoittaman, vapaan suoriutujan kategoriasta käsin taas voidaan nousta vastustamaan tapaa nähdä lennonjohtotyö mekaanisena, sisällöllisesti merkityksettömänä, yksipuolisena ja ulkopäin ohjattuna ilmaliikenteen kulun valvontana. Kiinnittyneenä tähän kategoriaan rakennetaan kuvaa lennonjohtajasta enemmänkin luovana liikennevirtojen hallitsijana kuin sääntöjen ja määräysten mukaan toimivana ilmaliikenteen kulun valvojana. Näin ammatillisen identiteetin rakentaminen voidaan ymmärtää toiminnallisena resurssina, jonka kautta on mahdollista joko kyseenalaistaa tai puolustaa erilaisia vakiintuneita merkityksellistämisen tapoja. Tässä mielessä erilaisia, jopa ristiriitaisia lennonjohtotyötä jäsentäviä puhetapoja ei ehkä enää voida pitää toistensa selkeinä vastakohtina, eikä edes saman ulottuvuuden ääripäinä.



## 5. Mikä turvallisuus, kenen turvallisuus?

### 5.1 Johdanto

Kun ryhmähaastatteluisa tulee puhe ilmaliikenteen turvallisuudesta, lennonjohtajat usein esittävät sen olemassa olevaksi, kyseenalaistamattomaksi asiantilaksi, josta ei tarvitse kantaa huolta, sillä ammattikunnalla on hallussaan erilaisia keinoja ja välineitä hallita sitä. Seuraavassa katkelmassa tulee hyvin esille, miten haastateltavat jäsentävät ilmaliikenteen turvallisuuden ammattikunnan hallitsemaksi asiantilaksi.

- A: Kyllä siellä on keinoja.
- B: En mä tiedä, kyllä jokaisella on mahdollisuus turvallisesti tehdä töitä tässä hommassa.
- C: Sulla on keinot sitä varten olemassa. Se on vaan sitten se.. se on enemmän henkilökohtainen arviointi siitä, että missä sun omat rajat kulkee. Siinä mennään niin kun henkilö.. se henkilöityy tavallaan siinä kohtaa, mutta sulla on keinot kyllä tehdä sitä turvallisesti.
- A: Jos joku sanoo, että ei pysty tekeen turvallista lennonjohtotyötä niin silloin se on kyllä siinä jossakin se vika siinä itsessä. (Rh. 13:10)

Katkelmassa korostuu paitsi ilmaliikenteen turvallisuuden luonne kyseenalaistamattomana tosiasiana, myös ammattikunnan yksinoikeus sen synnyttämiseen ja ylläpitämiseen. Tässä, kuten monessa muussakin lausunnossa, jossa ilmaliikenteen turvallisuus objektivoidaan olemassa olevaksi asiantilaksi, sen tuottamisesta rakennetaan ammattikunnan jäsenten yksilöllisen taitavuuden ja kyvykkyyden luonnollista ilmentymää.

Vaikka ilmaliikenteen turvallisuus usein esitetään autonomisen toimijan kyvykkyyden ja taitavuuden synnyttämänä itsestäänselvyytenä ja sen tuottaminen ammattikunnan yksinoikeutena, niin toisinaan se kuitenkin asetetaan kyseenalaiseksi. Tämä tulee varsin hyvin esille katkelmassa keskustelusta, jossa lennonjohtajat pohtivat

Ilmailulaitokselle asetettujen tulostavoitteiden mahdollisia seurauksia ilmaliikenteen turvallisuudelle.

- A: ..niin ruvetaan kattomaan että taloudellinen ja joustava liikenne, mutta turvallisuudesta, no onhan sekin mukava olla olemassa.
- M: Ainakin mainoslauseissa.
- A: Mutta mä väitän että suuria otsikoita tulee ja tappioitakin tulee, että siihen ei ole kellään v araa.
- T: Ja tää on just tää systeemi, että siihen ei oo kellään varaa, tää systeemi mihinkä tää talo saattaa kukistua. Elikä nyt meitä on kielletty puhumasta näistä turvallisuusasioista ja niinkun nimenomaan kyseenalaistamasta tätä turvallisuutta, mut voidaanko me tosiaan istua hiljaa siinä bussissa, joka menee satasta ulos mutkasta, kun lopputuloksena on se, että sen jälkeen sanotaan näin, että kun jotakin on tapahtunut niin ihmiset ei haluakaan enää lentää eli ne ei halua enää tulla siihen bussiin, joka menee mukavaa vauhtia. (Rh. 3:15)

Ilmaliikenteen turvallisuutta ei tässä katkelmassa esitetä itsestään selvänä ja kyseenalaistamattomana, olemassa olevana asiantilana, vaan tehokkuusvaatimuksen uhkaamana näennäisyytenä. Ammattikunnan toimintaa esitetään enemmänkin ulkoapäin ohjattuna, kahden toisilleen vastakkaisen toimintatavan, tehokkaan ja turvallisen, välisenä tasapainoiluna kuin autonomisena, yksilöllisten kykyjen ja taitojen varaan nojaavana ilmaliikenteen turvallisuuden hallintana.

Miksi ammattikunta antaa ristiriitaisia lausuntoja ilmaliikenteen turvallisuudesta ja sen tuottamisesta sekä omasta roolistaan tässä toiminnassa? Miksi ilmaliikenteen turvallisuus toisinaan esitetään itsestään selvänä ja kyseenalaistamattomana, olemassa olevana asiantilana ja toisinaan taas tehokkuusvaatimuksen uhkaamana näennäisyytenä? Miksi ammattikunta toisinaan esitetään ilmaliikenteen turvallisuutta hallitsevana toimijana ja toisinaan taas ei? Onko tässä kyse kahden toisilleen vastakkaisen näkemystävän välisestä erosta, vai mistä tässä on kyse?

Kun lennonjohtajat esittävät lausuntoja turvallisuudesta, heidän tapansa puhua siitä mahdollistaa turvallisuuden näkemisen erilaisilla, jopa toistensa kanssa vastakkaisilla tavoilla. Tietty tapa esittää turvallisuuden tuottamista ja lennonjohtajan asemaa tässä prosessissa näyttää rajoittavan muita tapoja esittää turvallisuutta.

Tässä luvussa tuon esille ammattikunnan turvallisuudelle antamia erilaisia merkityksiä ja miten näitä merkityksiä rakennetaan sekä mitä seurauksia tällä merkityksellis-tämisellä on. Tarkastelussa en kohdista huomiota pelkästään siihen, millaisia merkityksiä turvallisuus saa, vaan myös siihen kuka näitä merkityksiä milloinkin pääsee antamaan. Tällöin puhetta turvallisuudesta lähestytään tapana representoida ammattikuntaa institutionaalisenä toimijana, muita toimijoita sekä toimijoiden välisiä

suhteita. Käsillä olevan luvun tutkimustehtävä rakentuu kolmen kysymyksen varaan. Ensinnäkin, minkälaisia erilaisia puhetapoja lennonjohtajat käyttävät merkityksellistäänsä ilmaliikenteen turvallisuutta ja toiseksi, mitä funktioita nämä erilaiset puhetavat palvelevat? Kolmanneksi, mitä seurauksia erilaiset tavat merkityksellistää ilmaliikenteen turvallisuutta tuottavat?

Vaikka turvallisuus merkitsee ammattikunnalle huolehtimista siitä, etteivät lennonjohtajien vastuualueella operoivat ilma-alukset törmää keskenään, turvallisuus jää kuitenkin helposti pelkäksi näkökannaksi siihen, miten tehtävä tulisi suorittaa. Turvallisuus on abstraktio, joka täytyy tehdä käsin kosketeltavaksi, ymmärrettäväksi. Kun vaikeasti ilmaistava pitää pukea sanoiksi, selittää, määrittellä, käsitteellistää, kieli tarjoaa välineen mentaalisen kuvan rakentamiselle todellisuudesta. Kieli antaa muodon kokemuksen mallintamisen yleiselle periaatteelle, koska sen avulla on mahdollista tulkita kielen ulkoisen maailman tilaa. M.A.K. Hallidayn (1994, 106) mukaan mentaalista prosessointia tarvitaan, jotta ihminen saavuttaisi ymmärryksen siitä, mitä hänen ympärillään ja hänessä itsessään tapahtuu.

Puhuessaan ilmaliikenteen turvallisuudesta lennonjohtajat eivät pelkästään selitä tai kuvaa tätä sosiaalisen maailmansa ehkä kaikkein tärkeintä ilmiötä, vaan myös osallistuvat sen määrittelyyn. Niin kuin ihmiset yleensä, myös haastateltavat lennonjohtajat määrittelevät ja käsitteellistävät sosiaalista maailmaansa ja sen ilmiötä usein metaforisesti.<sup>1</sup> He muodostavat kuvaa turvallisuudesta rakentamiensa metaforien avulla, jolloin he merkityksellistävät abstraktia turvallisuutta purkamalla ja tiivistämällä sen erilaisiksi kielikuviksi. Metaforisaatio tarjoaa tällöin lennonjohtajille tietyn perspektiivin, joka määrittelee heidän tapaansa konstruoida merkityksiä.

---

<sup>1</sup> Kansanomaisesti määriteltynä metaforia ovat "kaikki vertailut, joita ei voi ymmärtää kirjaimellisesti" (Bartel 1983). Niillä on kaksi kohdetta: alkuperäinen sekä toissijainen eli metaforinen kohde (Black 1962). Metaforan merkitys sisältyy näiden kahden kohteen väliseen vuorovaikutukseen. Blackin mukaan näitä kohteita on hyödyllisempi tarkastella uskomusjärjestelminä kuin itsenäisinä entiteetteinä. Metaforaa tulkittaessa luodaan tietty alkuperäiskohdetta koskeva uskomusten joukko, jota vastaa samantapainen toissijaista kohdetta koskeva uskomusjoukko. Nämä kaksi kohdetta asetuvat suhteeseen, jossa toissijainen korostaa jotakin alkuperäiskohteen piirteitä peittäen samalla näkyvistä toisia, sen suhteen merkitysettömiä piirteitä. Metafora siis samanaikaisesti sekä paljastaa että piilottaa (Gordon et al. 1995). Se tekee tutusta tuntematonta ja tuntemattomasta tuttua (Aro 1999). Tämä prosessi merkitsee kahden idean sulautumista toisiinsa. "Tiettyjä annettun maailman osia käytetään hyväksi asettamalla vastaavuus joidenkin niiden ominaisuuksien ja tarkastellun alkuperäiskohteen välille" (Deshler 1996, 315).

Haastatteluaineistosta voidaan tunnistaa kolme erilaista tapaa puhua ilmaliikenteen turvallisuudesta, joista kahta ensin mainittua voidaan pitää metaforisina tapoina käsitteellistää ilmaliikenteen turvallisuutta. Nämä kolme puhetapaa ovat

1. Turvallisuus systeeminä
2. Turvallisuus kulissina
3. Turvallisuus asiantuntijuutena

Luku jäsenyy kolmen erilaisen ilmaliikenteen turvallisuutta ja sen tuottamista merkityksellistävän puhettavan yksityiskohtaisen analysoinnin varaan. Etenen luvussa siten, että ensin tarkastelen kutakin kolmesta puhettavasta erikseen. Esitän aineisto-esimerkkien avulla, miten ammattikunnan käyttämät puhettavat tuottavat ilmaliikenteen turvallisuudelle erilaisia, jopa toisilleen vastakkaisia merkityksiä sekä millaisia funktioita nämä erilaiset tavat merkityksellistää turvallisuutta palvelevat ja mitä seuraamuksia niillä on. Luvun lopussa kertaan vielä erilaisten turvallisuutta merkityksellistävien puhettavojen tehtävät. Lopuksi siirrän tarkastelun painopisteen turvallisuuden merkityksellistämisen diskursiivisista käytänteistä kohti niiden tuottamisen sosiaalisia käytänteitä. Pohdin, mitä lennonjohtajien turvallisuuspuheeseen asettunut sosiaalinen konteksti kertoo ammattikunnan suorittamista sosiokulttuurista valinnoista ja sen toteuttamista käytänteistä, ammattikuntaa koossa pitävistä merkityksistä, vallasta sekä tavasta hahmottaa maailmaa.

## 5.2 Turvallisuus systeeminä

Puhuessaan turvallisuudesta lennonjohtajat vertaavat sitä usein systeemiin. Systeemi näyttäisi olevan yksi ammattikunnan kielenkäyttöön vakiintunut metaforinen ilmaisu turvallisuudesta, jonka vertauskuvallinen luonne on hävinnyt ja muuttunut kirjaimelliseksi kielenkäytöksi. Turvallisuuden ja systeemin välistä analogisuutta ei ole kuitenkaan välttämättä helppoa havaita. Systeemi ei itsessään auta ymmärtämään, millainen asia turvallisuus on. Koska systeemiä ei sellaisenaan voida nähdä, ja näkyvissä ja kuultavissa ovat vain sen reaalistumat, kielelliset ilmaukset siitä, voi systeemin käsittää kielelliseksi tulkinnaksi lennonjohtajien puheen ulkoisen maailman tilasta.

Turvallisuuden käsitteellistäminen systeemimetaforan avulla tuottaa kuvaa yleisesti hyväksyttävästä, järjestelmällisestä ja kurinalaisesta toiminnasta. Lennonjohtajat

esittävät systeemimetaforan avulla turvallisuuden luonnollistuneesti<sup>2</sup> suhteuttaen kielen ulkoista todellisuutta puhemaailman todellisuuteen. Metafora on luonnollistunut ja konventionaalistunut, jolloin metaforistisesta representaatiosta on tullut normi. Tässä merkityksellistämässä muodostuu oleelliseksi kysymys siitä, miten tietyissä tilanteissa toimitaan ja mitä tarkoitusta varten. Näin systeemin voi ymmärtää ammattikunnan kielenkäyttöä ja ajattelua ohjaavaksi, implisiittisesti metaforistiseksi<sup>3</sup> turvallisuuden määrittelyksi ryhmän sosiaalisen toiminnan luonteesta.

Lennonjohtajat näyttävät mallintavan implisiittisesti, havaitsematta, kokemuksiaan turvallisuudesta sen kokemuksen avulla, joka heillä systeemistä on.<sup>4</sup> Systeemistä on näin ollen muodostunut ammattikunnan sosiaalisessa maailmassa yksi tyypillinen tapa puhua turvallisuudesta, ja sen tietämisestä osa kielen osaamista. Alla olevasta katkelmasta ilmenee, miten inhimillisen tekijän ja kokijan aktiivinen osallistuminen turvallisuuden tuottamiseen luonnollistetaan ja miten kielenulkoista todellisuutta suhteutetaan puhemaailman todellisuuteen.

1. A: Kyllähän se työtä siinä mielessä on, että jos sä menet työpaikalles ja rupeet tekemään niitä
2. tehtäviä, niin sä tiedät, että sä teet sitä määrättyä tarkotusta varten, että tää systeemi
3. pelaa, mikä muuten ilman sun työpanostas ei pelais. (Rh. 1:3)

Kielen ulkoisesta todellisuudesta on valikoitunut kuvattavaksi prosessi, jossa erityinen osallistuja, systeemiksi nimetty abstraktio tekee jotain eli pelaa. Kielen ulkoisessa todellisuudessa mekaaniseen liikkeeseen perustuvat koneet ja laitteet pelaavat tai toimivat, mutta eivät itsestään. Systeemi on kuvatussa prosessissa toiminnan, materiaalisen käymistilan passiivinen kokija. Systeemi kokee toiminnan, mutta ei itse suorita toiminnan aktia, vaan sen tekee joku muu.

Katkelmassa ei pelkästään representoida kielen ulkoista todellisuutta, siinä myös asetetaan subjektiksi osallistumalla turvallisuusdiskurssin tuottamiseen. Haastateltavan

---

<sup>2</sup> Heikkinen (1999, 92) määrittelee luonnollistumisen merkitysten, erityisesti ideologisten merkitysten, tulemistä itsestään selviksi joko tiettyjen ilmausten tai asioiden kriittisen tarkastelun puutteen tai molempien takia.

<sup>3</sup> Implisiittisistä, reflektioimatta käytetyistä metaforista ks. Brown 1977.

<sup>4</sup> Lakoffilais-johnsonilaisessa mielessä metafora tarkoittaa käsitteellistä vastaavuutta kahden kokemuksen välillä. Metaforan ytimeksi määritellään se, että tietyn tyyppiset asiat ymmärretään ja koetaan toisen tyyppisten asioiden avulla. (Lakoff & Johnson 1980, 5.) Käsitteellisellä metaforalla tarkoitetaan tässä mielessä vastaavuutta, jonka avulla turvallisuus voidaan käsitteellistää esimerkiksi mekanismiksi. Metaforat ovat kulttuurisesti jaettuja määrittelyitä kokemuksista. (Ks. Aro 1999, 44.)

puheen funktio ei ole siten pelkästään kuvata todellisuutta, vaan myös osallistua ammattikunnan sosiaalisen maailman rakentamiseen. Käytetyt kielelliset ilmaukset nojaavat sellaiseen yhteisesti jaettuun tietoon, jossa tietyt merkitysvalinnat välittyvät puheen tuottajilta puheen vastaanottajille tiettyinä kielen muotoina.

Katkelmassa subjektiutta rakennetaan erityisesti diskurssin indeksisillä merkeillä, kielipillisen persoonan kategorian edustajilla: persoonapronomineilla (sä) ja persoonaisilla, tempuksellisilla verbeillä (menet, teet, tiedät). Käytetyt kielelliset ilmaisut ovat aktuaaleja kielellisiä valintoja, jotka ohjaavat huomaamatta sitä, miten ihmiset normaalisti toimivat ja kuinka he kokevat itsensä ja sosiaalisen maailmansa.

Yleistäminen on tehokas keino esittää kulttuuriset ja sosiaaliset seikat luonnollisina tosiasioina ja ominaisuuksina. Kun sosiaalisesti ja kulttuurisesti synnytettyjen asiain tilojen puolesta puhuu luonnolliseksi luuloteltu evidenti, ne voidaan esittää yleisesti hyväksyttävänä (Hall 1992, 297). Näin ollen puheessa on luonnollisempaa kuvata koko yhteisöä, sen toimintaa ja siihen liittyvää prosessia, kuin kertoa miten yksilön toiminta vaikuttaa turvallisuuden syntymiseen.

Metaforien valta perustuu siihen tapaan, jolla ne muokkaavat merkityksiä ja vahvistavat aistihavaintojen alkuperäiskohteisiin liittämiä perspektiivejä. Metaforien luominen on maailman nimeämistoimintaa ja sellaisenaan vallankäyttöä. Dickey (1968) toteaa, että metaforien käyttö ei ole niinkään väline maailman ymmärtämiseksi kuin väline sen luomiseksi sen omista osista. Lennonjohtajien turvallisuudesta luomaa systeemimetaforaa voidaan pitää kielellisenä artefaktina, joka samalla sekä rakentaa että esittää ammattikunnan kulttuurista arvojärjestelmää. Merkityksenanto metaforan avulla on ammattikunnalle organisatorisen sosialisaaion reflektointia. Se paljastaa viitekehyskiä, jotka vaikuttavat ryhmän tapaan havaita, ajatella, tehdä päätöksiä, tuntea ja tuoda esille kokemuksiaan.

Systeemimetaforan funktio ei siten ole pelkästään tiivistää elettyä ja koettua diskursiiviseksi ilmaisuksi, jossa abstraktille turvallisuudelle annetaan konkreettinen muoto. Metaforalla on myös yhteiskunnallinen ja ideologinen<sup>5</sup> funktio. Turvallisuuden representointi systeemimetaforan avulla on osallistumista sellaisen yhteisen identiteetin rakentamiseen, joka kasvattaa ymmärrystä ammattikunnasta ilmaliikenteen turvallisuuden tuottajana sekä viimekätisenä takaajana. Tämä tulee varsin hyvin esille seuraavassa

---

<sup>5</sup> Ymmärrän ideologian kriittisten lingvistien tapaan yhteisön implisiittisenä teoriana siitä, millaisia objekteja maailmassa on olemassa, miten maailma toimii sekä millaisia arvoja objekteille ja prosesseille määritellään (ks. esim. Fowler 1991, 10–11).

katkelmassa, jossa haastateltava rakentaa turvallisuuden tuottamisesta ammattikunnan yksinoikeutta.

1. A: .. mutta nyt tässä mitä oon kattellut tätä meidän hommaa, niin eihän tässä niinkun,
2. puhutaan siitä turvallisuudesta, mutta siis niinkun sen kehittämisestä ja sen ylläpitämisestä,
3. välillä tuntuu, että siinä ei tapahdu yhtään, jos meidän porukka ei potkis sitä. Me itse
4. halutaan sitä ja me itse halutaan kehittää sitä systeemiä. (Rh. 4:14)

Haastateltava objektivoi ilmailukenteen turvallisuuden asiantilaksi, joka syntyy ammattikunnan toiminnan kautta ja voi kehittyä ainoastaan sen erityisessä suojelussa. Turvallisuus esitetään ammattikunnan rakentamana ja ylläpitämänä, olemassa olevana, mutta myös uhanalaisena järjestelmänä. Lennonjohtajat näyttävät konstruoivan turvallisuudesta olemassa olevaa tosiasiaa, mutta myös kyseenalaistavan sen olemassa olon.

Seuraavasta katkelmasta ilmenee hyvin, miten lennonjohtajat merkityksellistävät ilmailukenteen turvallisuuden ammattikunnan synnyttämäksi ja ylläpitämäksi järjestelmäksi, jonka olemassaolo edellyttää turvallisuuden takaajalta täydellistä suoriutumista tehtävästään.

1. A: Ja mistä se turvallisuus syntyy? Se syntyy siitä, että me ollaan tehty työmme helvetin
2. hyvin. Eli kun on puhuttu PAR: ia huonoissa olosuhteissa, se on onnistunut. Se on tosiaan
3. onnistunut. (...) Ei siinä oo sen enemmästä eikä vähemmästä kyse, kun. Okei, sitä pitää
4. vaan onnistua. Tää on semmonen, kun mä selitän sitä, se tuntuu hirveen yksinkertaiselta
5. asialta, miten tää systeemi on. (Rh. 3:6)

Katkelmassa luodaan samanmielisyyttä ja yhteenkuuluvuuden tunnetta, jota osoitetaan eksplikoimalla maailmaa, jossa toimii yhtenäinen ryhmä, lennonjohtajat, jota velvoittavat tietyt vaihtoehdottomina esitettävät pakot. Maailma esitetään vaihtoehdottomana paikkana, jossa pakko on totta. Puhe esittää lennonjohtajat välttämättä kompetentteina, moraalisen velvollisuuden sisäistäneinä toimijoina. Sen tarkoituksena on avoimesti esittää positiivisia asioita omasta ryhmästä luomalla yhteishenkeä muita vastaan. Puheeseen liitettyllä välttämättömyyden implikaatiolla rakennetaan yhteistä perspektiiviä paitsi siihen, että lennonjohtajat ovat kompetentteja toimijoita, myös siihen, että turvallisuuden takaaminen on kovaa ja vaativaa työtä. Näin rakennetaan ideologista vastakkainasettelua meidän ja muiden välille.

Haastateltavan puhe luo interpersoonaista samanmielisyyttä ja me-henkeä ennen muuta omaa ryhmää positiivisesti arvottamalla. Me-muotoinen puhe toimii ryhmän

määrittäjänä, konsensuksen palvelijana. On olemassa tietty sisäryhmä, me ja on olemassa tietty ulkoryhmä, muut. Me-muotoinen puhe määrittää ryhmän jäsenten oikeudet, velvollisuudet ja ominaisuudet suhteessa muihin. Tässä puheessa on kyse siitä, millaisiksi ihmisiksi lennonjohtajat kutsuvat itseään eli millaisia merkityksiä he antavat itselleen ryhmänä. Haastateltava asettuu me-muotoisella puheellaan arvioimaan ja toteamaan asioiden tilaa ympäristössä, jossa lennonjohtajat toimivat yhdessä kurinalaisesti ja järjestelmällisesti yhteisen päämäärän, lentoturvallisuuden, saavuttamiseksi. Myös seuraavassa katkelmassa turvallisuus esitetään ammattikunnan synnyttämänä ja ylläpitämänä järjestelmänä.

1. A: Mutta kun se turvallisuuden taso on just siinä lennonjohtajassa. Se on siinä. Jos se ei
2. noudata niitä annettuja määräyksiä, niin se on tasan turvallisuus helvetissä.
3. B: Mikään järjestelmä, kato sitä systeemiä ei tehdä itsestään. Mulle on annettu ne laitteet ja
4. ne palikat tehdä se homma, mutta jos mä kopsahdan tossa tai tykkään olla vähän
5. pirullinen, niin se on siinä. (Rh. 4:13)

Samalla kun haasteltavat kuvaavat ja tulkitsevat turvallisuutta ja kokemuksiaan turvallisuuden tuottamisesta sekä määrittelevät oman suhteensa siihen, he sijoittavat itsensä ja kuulijansa puheeseen. He valitsevat itselleen tietyn näkökulman<sup>6</sup> ja roolin, joista käsin he välittävät kuulijoille itsestään kuvaa turvallisuuden viimekätisinä tuottajina. Puheenvuoroihin konstruoidaan puhuja, jolla aktiivisena toimijana on tietoa asioiden oikeasta tilasta. Puheeseen asettuu puhuja, joka tietää, selostaa, suhteuttaa ja arvottaa. Puheen koherenssi suhteessa kuulijoiden tajuntaan ja puheen ulkoiseen todellisuuteen rakentuu loogisesti ja vastaansanomattoman oloisesti: tietäminen oikeuttaa arvottamisen.

Seuraavassa esimerkissä, jossa myös puhutaan ilmaliikenteen turvallisuudesta systeeminä, on systeemi luotu käsitteeksi kuvaamaan ja korostamaan turvallisuuden tuottamisen järjestäytynyttä ja kurinalaista luonnetta. Haastateltavan esittämänä ilma- liikenteen turvallisuus ei synny itsestään, vaan erittäin vaativan, suunnitelmallisuutta ja monimutkaista ongelmanratkaisua edellyttävän toiminnan tuloksena. Katkelmassa ilmaliikenteen turvallisuus saa merkityksensä kyseenalaistamattomana asiantilana ammattikunnan toiminnan kautta tarkasteltuna.

---

<sup>6</sup> Näkökulmalla tarkoitan puhujien toiminnallista asemaa, joka mahdollistaa tietyn diskurssi-roolin ottamisen. Lennonjohtaja voi kurinalaisuuden ja järjestelmällisyyden tuottajana ottaa itselleen lentoturvallisuutta koskevassa keskustelussa normien ilmaisijan roolin.



1. A: Mutta kun kaikki vaan luulee, että meidän työ on sitä vaan, tosta noin ne (ilma-alukset/HP)
2. vaan tulee ja me eletään minuuttia ja kahta kerrallaan. Tätä ei pidä ollenkaan paikkaansa. Se
3. on jäävuoren huippu missä me tehdään ne semmoset ratkaisut. Jos ei se muu toimi siinä
4. alla, niin siellähän tulee äitiä ikävä niissä tilanteissa. Ja nyt sitä systeemiä on pidetty hyvin
5. pitkälle sillä yllä, että meidän porukka repii sen omasta selkänahasta. (Rh. 4:37)

Katkelmassa oikeutetaan ammattikunnan yhtenäisyys tekijän ja tietäjän roolista käsin luomalla implisiittisesti vastakohta-asetelmaa, jossa ammattikunnan toimintaa on väheksytty. Tästä seuraa looginen oikeutus siihen, että lennonjohtajien on noustava puolustamaan asemaansa turvallisuuden takaajina ja pidettävä ryhmänä kiinni oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Haastateltavan puheen luodessa tietynlaista ideologisesti vastaan väittämätöntä kuvaa todellisuudesta, se konstruoi puhujaa, jolla on oikeus opastaa ja neuvoa, jopa moittia. Tietävä puhuja moittii kuulijoita ymmärtämättömydestä: kaikkien olisi jo korkea aika tunnustaa se tosiasia, että lennonjohtajan rooli lentoturvallisuuden synnyttäjänä on kiistaton.

Haastateltavan puheeseen sisältyy myös implisiittinen ohje: jokainen pysyköön omalla tontillaan. Keitä sitten ovat "kaikki"? Puheessa ei eksplikoida vastustajaa, eikä puheen sisäisessä kontekstissa juuri mikään anna vastausta siihen, kenelle puhe on suunnattu. Vain hämärän intertekstuaalinen "kaikki" vihjaa siitä. Vasta tieto puheen ulkoisesta kontekstista, lennonjohtajien ja työnantajan tulehtuneista suhteista, antaa vastauksen kenelle se on suunnattu. Haastateltavan puhe onkin rakennettu taitavan vihjailevasti ja manipulatiivisesti siinä mielessä, ettei siinä eksplisiittisesti moitita työnantajaa. Työnantaja on meidän vastustajamme -merkitys annetaan ikään kuin ideologisenä alkuoletuksena, jolloin työnantajan ymmärtämättömyys oikean ja väärän luonteesta näyttäytyy luonnollisena ja itsestään selvänä osana lennonjohtajien yhteistä tajuntaa ja yhdensuuntaista ajattelua.

Puhe aktivoi perustavaa ideologista vastakohta-asetelmaa, me lennonjohtajat vastaan työnantaja. Kielen ollessa vallan aktiivinen väline, se tarjoaa myös todistusaineistoa valtakäytänteistä ja vallan rakenteista. "Vallasta ei taistella ainoastaan kielellä vaan myös ja erityisesti kielessä. Valta on taistelua merkityksistä ja muodoista, potentiaaleista ja niiden todentumista, luonnollistumisesta ja luonnollistamisesta." (Heikkinen 1999, 98.)

Kun lennonjohtajat puhuvat turvallisuudesta ammattikunnan synnyttämänä ja ylläpitämänä systeeminä, metaforaa ei tule nähdä ainoastaan toiminnan reflektoinnin välineenä, vaan myös taistelun kohteena siitä kenelle ilmaliikenteen turvallisuuden hallinta kuuluu, kenen yksinoikeus se on. Systeemi-metaforan avulla turvallisuus objektivoidaan olemassa olevaksi, kyseenalaistamattomaksi tosiasiaksi silloin, kun se

on ammattikunnan hallinnassa, ammattikunnan tuottamaa. Turvallisuuden merkityksellistämisen avulla osallistutaan myös toiminnan normittamiseen ilmaisemalla, miten turvallisuus kuuluu taata. Turvallisuuden käsitteellistäminen systeemiksi tähtää siten normien hallintaan ja hallinnan oikeuden määrittelyyn. Lennonjohtajat tiedostavat mikä missäkin tilanteessa on sopiva tapa puhua turvallisuudesta. Samalla tavalla he tiedostavat, että on myös muita mahdollisia tapoja puhua turvallisuudesta.

### 5.3 Turvallisuus kulissina

Kun lennonjohtajat yhtäällä käsitteellistävät ilmaliikenteen turvallisuuden systeemi-metaforan avulla ammattikunnan synnyttämäksi ja ylläpitämäksi, olemassa olevaksi asiantilaksi, he toisaalla käsitteellistävät sen kulissimetaforan avulla asiantilaksi, jota ei ole olemassa tai jonka olemassa olo on uhattuna. Kun turvallisuuden tuottaminen saa systeemimetaforan kautta merkityksensä ammattikunnan harjoittamana moraalisesti kestäväenä toimintatapana, niin kulissimetaforan kautta turvallisuuden tuottamiselle annetaan merkitys moraalisesti arveluttavana toimintatapana. Seuraavassa katkelmassa nämä kaksi toisilleen vastakkaista tapaa merkityksellistää turvallisuutta asettuvat rinnakkain.

1. A: Siihenhän sitä aletaan tänä päivänä törmäämäänkin, meiltä aletaan pikkuhiljaa edellyttää,
2. että me myydään paskaa..
3. B: Tätä mä just tarkotin, mä en haluais, että mun..
4. C: Ja sit se selitetään sillä, että mä tiedän, että sä haluaisit turvallisen Mercedes Benzin, mutta
5. kato, sun rahat ei riitä kun siihen Ladaan. Mut silloin pitäis olla rehellinen ja kertoo, että
6. sun rahat ei riitä kun siihen Ladaan eikä lyödä sen Ladan nokalle tähtee niinkun meillä
7. tehdään ja sanotaan, että kato miten turvallinen Mersu sulla tossa on. Ja ihmiset menee
8. kyytiin ja luulee saavansa sitä turvallista Mersun kyytiä. (Rh. 3:17)

Katkelmassa annetaan ilmaliikenteen turvallisuudelle kaksi erilaista, toisilleen vastakkaista merkitystä: turvallisuus todellisena asiantilana ja turvallisuus näennäisyytenä. Edellä mainitussa merkityksessä ilmaliikenteen turvallisuutta kuvataan vertaamalla sitä luotettavaksi ja laadukkaaksi miellettyyn länsiautoon, kun taas jälkimmäisessä merkityksessä ilmaliikenteen turvallisuutta on asetuttu kuvaamaan vertaamalla sitä vähemmän luotettavaksi ja laadukkaaksi miellettyyn itäautoon. Länsiauto edustaa katkelmassa ammattikunnan toiminnan synnyttämää ja ylläpitämää luotettavaa

turvallisuuden hallintajärjestelmää, jota johtotähti symboloi. Itäauton taas edustaessa sen vastakohtaa, turvallisuuden hallintajärjestelmää, joka ei kestä kriittistä tarkastelua.

Katkelmassa ei pelkästään aseteta vastakkain erilaisia tapoja määrittellä ilmaliikenteen turvallisuutta, siinä asetetaan vastakkain myös erilaiset toimintatavat: ammattikunnan luotettava ja rehellinen toimintatapa sekä työnantajan epäluotettava ja epärehellinen toimintatapa. Ammattikunnan toimintaa ilmaliikenteen turvallisuuden synnyttämiseksi ja takaamiseksi esitetään johtotähtenä, jonka avulla Ilmailulaitoksen johto pyrkii naamioimaan kyseenalaista toimintaansa luottamusta herättäväksi.

Käsitteellistämällä ilmaliikenteen turvallisuutta erilaisin tavoin, haastateltavat ilmaisevat käsityksiään paitsi turvallisuudesta ja sen tuottamisesta, myös siitä kenellä on legitiimi oikeus määrittellä, miten turvallisuus kuuluu tuottaa. Samalla kun puhe luo kuvaa ammattikunnasta, jolla luotettavana turvallisuuden tuottajana on legitiimi oikeus normeihin, se tekee tiettäväksi, miksi työnantaja ei voi olla samalla tavalla legitiimi normien omistaja kuin ammattikunta on. Metaforisaatio<sup>7</sup> toimii tässä, ei niinkään normien, kuin niiden asettajan (Ilmailulaitoksen) kyseenalaistajana.

Luodessaan turvallisuudesta erilaisten metaforien avulla erilaisia merkityksiä, lennonjohtajat samalla arvioivat ja arvottavat mikä on oikein ja väärin. Suorittaessaan arviointeja he jäsentävät maailmaa oikean ja väärän vastakohtien lisäksi myös ryhmäajattelun pohjalta. On olemassa sisäryhmä me, jolla on tietynlainen ominaislaatu, ja on olemassa ulkoryhmä työnantaja, jolla on myös oma ominaislaatunsa. Seuraavassa katkelmassa tulee hyvin esille se, miten ammattikunta korostaa omaa ominaislaatuunsa asettamalla sen vastakkain työnantajan ominaislaadun kanssa. Samalla kun haastateltavat määrittelevät ammattikuntansa turvallisuuden viimekätiseksi takaajaksi, he samalla hahmottavat kuvaa työnantajasta vastuuttomana voitontavoittelijana, jolle turvallisuus ei ole niinkään päämäärä kuin väline myydä palveluita.

1. A: ... kun se ei enää toimikaan, niin jumankauta mikä työ on rakentaa uudelleen niin kun
2. jotain muutakin kuin niitä kulissee ja luoda se usko ja luottamus tähän systeemiin
3. ihmisille uudelleen. Tää on lyhyt, tää on erittäin lyhytnäköistä.
4. B: ... niin Talvitie<sup>8</sup> on ilmoittanut, että lentoturvallisuudesta ei tingitä ja se on asia numero
5. yksi, aina. (Rh. 3:15)

---

<sup>7</sup> Kontekstuaalisessa vuorovaikutuksessa tapahtuva merkityksellistäminen (ks. Mykkänen & Lautela 1996, 224).

<sup>8</sup> Ilmailulaitoksen pääjohtaja.

Katkelman ensimmäiseen puheenvuoroon asettuu tulevaisuuden tietäjä, joka arvioi ja arvottaa Ilmailulaitoksen johdon toimintaa. Arvioijan roolia osoittava puheenvuoro jättää eksplikoimatta, että kyse on puhujan omasta, subjektiivisesta näkemyksestä. Arvio esitetään vastaan väittämättömän yleistävänä tosiasiana; kuka tahansa asioita seurannut voisi päätyä samaan näkemykseen siitä, että turvallisuus edustaa Ilmailulaitoksen johdolle vain näyttöarvoa.

Puheenvuoro luo metaforien avulla merkityksiä erilaisten intressien näkökulmasta hyödyntäen niiden monimerkityksellisyyttä, jolloin turvallisuus käsitteellistetään joko systeemiksi tai kulisiksi. Systeemi edustaa tässä kontekstissa lennonjohtajien kurinalaisen ja järjestelmällisen toiminnan synnyttämää todellista turvallisuutta, kulissien edustaessa Ilmailulaitoksen virallisen turvallisuuden hallintajärjestelmän synnyttämää näennäisturvallisuutta. Todellinen turvallisuus asetetaan puheessa näennäisen kulissi-turvallisuuden kanssa vastakkain.

Millaisia merkityksiä puheenvuorossa annetaan todelliselle turvallisuuden tuottamiselle suhteessa julkisuudessa esitetyle näennäiselle turvallisuuden tuottamiselle? Käsitteellistäessään Ilmailulaitoksen virallisen turvallisuuden hallintajärjestelmän kulissiksi puheenvuoron esittäjä luo vaikutelmaa laitoksen toiminnasta teatterina, jonne on pystytetty keinotekoisia rakennelmia toiminnan uskottavaksi tekemiseksi. Teatteri näyttyy puheenvuorossa paikkana, jossa asioiden hoito ei kestä kriittistä julkista tarkastelua. Teatteridiskurssi on mielenkiintoinen siinä mielessä, että se implikoi vastakohtaa, lennonjohtajien luotettavuus – laitoksen johdon epäluotettavuus.

Katkelman toisessa puheenvuorossa rakennetaan samanmielisyyttä ensimmäisen puheenvuoron kanssa siitä, että Ilmailulaitos ei ole luotettava. Puheenvuorossa esitetään implisiittisen kitkerää arviointia Ilmailulaitoksen turvallisuuden hallintajärjestelmästä haastateltavan referoidessa ironisesti pääjohtaja Talvitien ”ilmoitusta”. Ironiaa synnytetään toistamalla Talvitien sanomisia tietyllä tavalla. Ensinnäkin kun Talvitien sanotaan ilmoittaneen lentoturvallisuudesta huolehtimisen laitoksen päätehtäväksi, luodaan kuvaa sanelusta ja töykeydestä. Toiseksi annetaan ymmärtää, että Talvitie institutionaalisen toiminnan auktorisoituneena henkilöitymänä sanoo yhtä ja tarkoittaa toista. Puheenvuoron aloittaminen niin-partikkelilla ilmaisee Talvitien motiivien epäilyä. Talvitien puheen referointi implikoi näin vastakohtaa puheet versus teot. Vastakkainasettelu aktivoi merkityksen laitoksen johto lupaa liikoja, todellisuus on toisenlainen.

Molemmat puheenvuorot tekevät erityisen suostutteleviksi niissä aktivoituvat vastakkainasettelut ja erityisesti se, että kummassakin toinen toimijoista esitetään negatiivisessa valossa. Nämä kulminoituvat työnantajan huonouteen, joka puolestaan

aktivoi implisiittisen positiivisen vastakohtaan, lennonjohtajat ovat hyviä. Kuulijoiden mahdolliset vastaväitteet vältetään sillä, ettei lennonjohtajien hyvyttä ilmaista avoimesti. Näin kuulijoita suostutellaan samanmielisyyteen sekä pyritään vahvistamaan lennonjohtajien käsityksiä turvallisuuden tuottamisesta.

Lennonjohtajat haastavat Ilmailulaitoksen johtoa paitsi siitä kenen turvallisuus on, myös turvallisuuden käsitteen tulkinnasta, miten se syntyy ja kuka voi asettaa normit. Lennonjohtajien keskusteluissa nostetaan usein puheenaiheeksi Ilmailulaitoksen liikelaitostuminen ja sen aiheuttama uhka ilmaliikenteen turvallisuudelle. Ammattikunnan puhe näyttää rakentuvan luonnollisesti tämän puheenaiheen varaan argumentoiden ammattikunnan norminmukaisuutta. Kuten seuraavasta katkelmasta ilmenee, kulissipuheen avulla tuotetaan näkemystä siitä, että ammattikunta turvallisuuden viimekätisenä tuottajana on ainoa kyllin pätevä taho arvioimaan ilmaliikenteen turvallisuuden tilaa.

1. A: Mä niinkun ajattelen sitä, että kuinka pitkään mä pystyn oleen sopusoinnussa
2. semmosessa ympäristössä missä mä koen, että asioita ei tehdä oikealla tavalla. Eli jos
3. kiteytetään, niin tää liikelaitoshomma on viemässä tätä systeemiä sillä tavalla väärille
4. urille, että välillä tulee mieleen, että joudunko mä vielä joskus tekeen sellasia asioita,
5. joita mä en voi hyväksyä sillä tavalla, että mä mieluummin hyppään kelkasta pois kuin
6. syön sitä samaa päivästä toiseen ja saan tietyllä tavalla niinkun mielenlypeyttä.
7. B: Meidän systeemi on semmonen, että meidät on niin kun sanotaan näin, että normikoulutettu.
8. elikkä meille on esitetty tietyt asiat, jotka on, ne on ehdottomia. Elikkä sun täytyy toimia näin,
9. että sä toimit oikein. Sanotaan esimerkiksi tämmönen, että meille tuli vastaan tuolla kentällä
10. tilanne, jossa tota väistämättä jouduttiin niistämään turvallisuusmääräyksiin perustuvasta
11. palo- ja pelastuspalvelun tasosta. (...) Ja sitten päällikön suhtautuminen on tämmönen, että
12. hei et määräyksiä tulee, määräyksiä menee. So what. (Rh. 3:3)

Ensimmäisen puheenvuoron tehtävänä näyttää olevan arvioiden ja arvostusten välittäminen puheen representoidessa ammattikunnan norminmukaisuutta työnantajan toimintaa negatiivisesti arvottamalla. Puheenvuorossa esiintyy vilpiton kokija, joka keskusteluttamalla avautuu kuulijoille ja kutsuu heitä jakamaan käsityksiään oikeasta ja väärästä. Humanistisiin arvoihin vetoava keskusteluttaminen sisältää ajatuksen siitä, että aito ja avoin purkautuminen tuottaa sellaista totuutta, johon on helppo samastua. Kyselevä ja pohdiskelleva argumentointi jättää tilaa kuulijoiden omille johtopäätöksille, vaikka ainoa oikea vastaus puheenvuoron esittäjän näkökulmasta esitettyyn kysymykseen olisikin kielteinen.

Tapa miten puheenvuoron esittäjä arvioi riveillä 3–4 liikelaitostumista ja sen mukanaan tuomia uusia toimintatapoja on osoitus ideologisen merkityspotentiaalin

aktivoitumisesta. *Homma* avoimen negatiivisesti arvottavana ilmauksena toiminnasta luo kuvaa sellaisesta ympäristöstä, jossa ei voida taata ilmaliikenteen turvallisuutta; samalla kun Ilmailulaitoksessa on aktivoitunut tehokkuusdiskurssi ja talouselämän kielenkäyttötavat, turvallisuudesta on tullut näyttöarvon omaavaa kauppatavaraa, pelkkää kulissiturvallisuutta.

Intertekstuaalisessa<sup>9</sup> mielessä puheenvuoro vastaa kuulijoiden yritystoimintaa koskeviin kaavamaisiin odotuksiin ja puheen ulkoisessa maailmassa käytettäviin todellisuuden jäsentämis- ja käsitteellistämistapoihin. Yritystoiminta perustuu liiketaloudelliselle ajattelutavalle, joka painottaa voittojen maksimointia ja kustannusten minimointia. Puheenvuoro antaa ymmärtää, että tällaisen ajattelutavan tuominen yhteiskunnan infrastruktuurisia peruspalveluja tuottavan ja tarjoavan laitoksen toimintatapaan ei ole oikein eikä sen arvosta.

Kyse on vakuuttelusta ja suostuttelusta. Ensinnäkin puheenvuorossa pyritään vakuuttamaan kuulijat siitä, että lennonjohtaja on ja hänen täytyy olla vastuuntuntoinen toimija. Toiseksi puheenvuorossa suostutellaan kuulijoita jakamaan puhujan esittämät näkemykset. Haastateltava rakentaa nollapersoonaisella ilmauksellaan, *että välillä tulee mieleen* subjektiivisesta kokemuksestaan luonnonmukaista itsestään tapahtumisen prosessia; kuka tahansa kunniallinen ihminen ajattelisi vastaavassa tilanteessa samoin. Haastateltava avaa käyttämällään ilmauksella kuulijoille yhteisen kokemuksen, jaettavan tietoisuuden paikan siitä, että vastuuntuntoinen ihminen ei voi toimia vakaumustaan vastaan. Vastuuntuntoisen ihmisen on mahdollista valita oikean ja väärän toimintatavan välillä. Puheenvuoronsa lopussa, riveillä 5–6 haastateltava arvottaakin omaa toimintaansa ilmaisemallaan valinnanmahdollisuudella, mikä ilmentää hänen haluaan esiintyä vastuuntuntoisena toimijana.

Toinen puheenvuoro jatkaa toiminnan arvottamista jäsentämällä turvallisuuden tuottamista ammattikunnan jäsenen positiosta käsin. Me-muotoinen puhe riveillä 7–8 rakentaa moraalisen velvollisuuden sisäistänyttä yhteisöä viittaamalla kulttuurisiin konventioihin, pakottaviin käytäntöihin. Viitatessaan lennonjohtajien yhteiseen maailmaan, puhe palvelee konsensusta, yhteistä ymmärrystä siitä mikä on oikein ja väärin. Puhe ei pelkästään viittaa yhteiseen maailmaan, se myös perustelee yhteisesti jaetun asiantilan kutsumalla riveillä 8–9 kuulijoita eksplikoimaan maailmaa, jossa lennonjohtajan on välttämättä toimittava oikein.

---

<sup>9</sup> Jokainen puhe tai teksti rakentuu toisten puheiden tai tekstien varaan, on muunnosta toisista puheista tai teksteistä (Kristeva 1993, 23).

Puheenvuoron jännite, ideologinen vastakkainasettelu, rakentuu representaatioiden tasolla ammattikuntaa määrittelevien positiivisten ilmausten, mutta myös työnantajaa leimaavien negatiivisten ilmausten varaan. Puheenvuoro aktivoi implisiittisesti vastakkainasettelua: meidän norminmukaisuutemme – työnantajan piittaamattomuus normeista, meidän tapamme toimia – työnantajan tapa toimia. Tässä vastakkainasettelussa työnantajaa edustaa päällikkö ja työnantajan toimintaa päällikön sanomiset. Päällikkö edustaa Ilmailulaitoksen institutionaalisen toiminnan luonnetta, ja se mitä hänen sanomisistaan valitaan referoitavaksi mahdollistaa vastalauseiden esittämisen laitoksen toiminnasta. Vieraan puheen referointi rivillä 12 antaa argumenteille parhaimmillaan vakuuttavuutta ja uskottavuutta; koska työnantaja ei piittaa säännöistä, sen toiminta on moraalisesti arveluttavaa.

Lennonjohtajat tuovat toistuvasti julki sen, ettei työnantaja kannan riittävästi huolta lentoliikenteen turvallisuudesta. Puheesta on tulkittavissa senkaltaisia merkityksiä, kuten että liiketaloudelliset arvot uhkaavat turvallisuutta tai liiketaloudellisen kannattavuuden kasvattaminen on nostettu turvallisuuden tuottamisen yläpuolelle tai että turvallisuus on vain väline, jonka avulla myydään palveluita. Tulkinnaassa aktivoituu näin merkitysvastakohta tuottavuus versus turvallisuus. Vastakkainasettelu korostaa sitä, että liikelaitoksen päätöksenteossa lentoliikenteen turvallisuus saa väistyä, jos toisella puolella ovat taloudelliset hyödyt. Vastakkainasettelusta välittyvä ideologinen merkitys on, että turvallisuuden tuottaminen on lähes yksinomaan lennonjohtajan vastuulla.

Kulissipuhetta luonnehtii vastakkainasettelun skeema, joka palautuu meidän ja muun maailman dikotomiaan sekä sisäisen kokemuksen ja ulkoisen todellisuuden kontrastiin. Puheessa turvallisuudesta kulissina asetetaan lennonjohtajien toiminta vastakkain muiden turvallisuuden tuottajien toiminnan kanssa. Kulissipuhe määrittää lennonjohtajat turvallisuuden ensisijaisiksi synnyttäjiksi ja työntää muut toimijat turvallisuuden tuottamisen suhteen perifeeriseen asemaan. Puheen rakentaessa kuvaa lennonjohtajista turvallisuuden viimekätisinä tuottajina, se samalla palvelee kollektiivisten ryhmäetujen ajamista.

Metaforien virittämässä puheessa tosiasiat tulkitaan tietyissä konteksteissa. Metaforinen konteksti etuoikeuttaa aina jonkun tulkinnan tavan todellisuudesta, jättäen jonkun toisen tulkinnan tavan sivuun (ks. Aro 1999, 45–46). Lennonjohtajat luovat ilmaliikenteen turvallisuudesta erilaisten metaforien avulla erilaisia merkityksiä hyödyntäen kontekstuaalisesti niiden monimerkityksellisyyttä.

Kun ilmaliikenteen turvallisuudesta puhutaan systeeminä, turvallisuus edustaa ammattikunnan synnyttämää ja ylläpitämää, olemassa olevaa asian tilaa. Systeemimeta-

foran kautta turvallisuus saa näin ollen merkityksensä ammattikunnan harjoittamana moraalisesti kestäväenä toimintatapana, jonka vastakohtapariksi voidaan tilanteen mukaan asettaa jokin toinen toimintatapa.

Ilmaliikenteen turvallisuudesta saatetaan puhua myös kulissina, jolla tuotetaan näkemystä työnantajan organisoimasta turvallisuuden hallintajärjestelmästä näennäisyytenä, ei olemassa olevana ilmaliikenteen turvallisuutena. Turvallisuuden käsitteellistämisen milloin luotettavaksi ja milloin vähemmän luotettavaksi järjestelmäksi on tehokas keino tehdä ymmärrettäväksi millaisessa suhteessa turvallisuuden tuottajat ovat toisiinsa nähden ja kenellä on oikeus ilmaliikenteen turvallisuuden hallintaan.

Ilmaliikenteen turvallisuuden merkityksellistämisen kahden metaforan, systeemin ja kulissin avulla on siinä mielessä mielenkiintoista, että turvallisuus saa näin toisilleen vastakkaisia merkityksiä. Ensiksi ilmaliikenteen turvallisuus objektivoidaan systeemi-metaforan avulla olemassa olevaksi, ammattikunnan tuottamaksi ja halussa pitämäksi tosiasiaksi. Kun työnantaja tarttuu systeemiin pyrkien ottamaan sen haltuunsa, ilma-liikenteen turvallisuus lakkaa olemasta, muuttuen näennäisyydeksi, pelkäksi kulissi-turvallisuudeksi. Tästä seuraa väistämättä, että turvallisuuden hallintaa ei saa antaa muiden kuin niiden käsiin, jotka kykenevät tuottamaan ja ylläpitämään sitä.

## 5.4 Turvallisuus asiantuntijuutena

Turvallisuuspuheen avulla ei pelkästään rakenneta vastakkainasettelua sen suhteen kuka on luotettava ja kuka epäluotettava, kenelle turvallisuus merkitsee arvoa itsessään ja kenelle se on vain väline. Sen avulla luodaan kuvaa ammattikunnasta paitsi taitavana toimijana myös ilmailun asiantuntijana. Kolmas aineistosta tunnistettava tapa merkityksellistää turvallisuutta onkin puhua siitä asiantuntijuutena. Ammattikunnan tapaa merkityksellistää turvallisuutta asiantuntijuutena voidaan eräässä mielessä pitää välineenä kyseenalaistaa olemassa olevia sosiaalisia suhteita ja valtaeroja Ilmailulaitoksen sisällä.

Tässä puheessa kyse ei ole ainoastaan liiketaloudellisten arvojen aiheuttamasta uhkasta ilmaliikenteen turvallisuudelle, vaan myös ja ennen kaikkea niiden aiheuttamasta uhkasta lennonjohtajan itsellisyydelle ja sitä kautta koko ammattikunnan asemalle lennonvarmistuksen ammattilaisena. Tämä tulee varsin hyvin esille katkelmassa keskustelusta, jossa lennonjohtajat pohtivat asemaansa suhteessa Ilmailulaitoksen johtoon ja sen varsinaisissa asiantuntijatehtävissä toimiviin virkamiehiin.



1. A: Niitten pitäis niin kuin sitä miettiä, että vaikka meidän työ on operatiivista
2. ongelmanratkaisua siinä vaiheessa kun niitä siellä taivaalla syntyy, mutta kuitenkin
3. kaikki se, millä se ongelma ratkaistaan, meidän pyritään ennakoimaan ja se on suunniteltu
4. jo. Se on ihan samalla tavalla kun me halutaan suunnitella meidän koulutusta, ihan samalla
5. lailla kun me halutaan suunnitella meidän systeemejä. Ja sitten mulle tulee joku suuri
6. päällikkö sanoo, että kun te ette pysty semmoseen suunnitelmallisuuteen. (Rh. 4:35–36)

Haastateltava sanoutuu irti suorittavan työn tekijän asemasta rakentamalla ilma-  
liikenteen ohjaamisesta itsestään selvästi ja kyseenalaistamattomasti luovaa ongelman  
ratkaisutaitoa ja suunnitelmallisuutta edellyttävää toimintaa. Äänessä on asiantuntija,  
joka tarkastelee maailmaa lennonvarmistuksen ammattilaisen asemasta käsin jakaen  
moitteita ja opastusta niille, jotka eivät ole näkemässä ja kokemassa, mitä ilmaliikenteen  
turvallisuuden hallitseminen tosiasiaa on. Asiantuntijuspuhe tuottaa näkemyksen,  
että ilmaliikenteen turvallisuuden hallitsemisen luonnetta osaavat arvioida vain lennon-  
johtotyön sisäistäneet ammattilaiset.

Legitimoidessaan lennonjohtajan aseman ongelmanratkaisijana ja sitä kautta  
pääöksentekijänä asiantuntijuspuhe esittää luonnollistuneena vastakkainasettelun  
me asiaa tuntevat versus ne asiaa tuntemattomat. “Ne” on tässä puheessa asiantunte-  
maton todellisuuden yksinkertaistaja, joka ei tee oikeutta lennonjohtajan toiminnalle  
lennonvarmistuksen ammattilaisena. Samantyyppinen vastakohtien aktivoituminen  
toistuu myös seuraavassa katkelmassa.

1. A. Hyvin moni pääkonttorin ihmisistä on tullut joko yliopiston pöydän vierestä tai jonkun
2. oppilaitoksen pöydän vierestä suoraan pääkonttorin pöydän viereen. Istuu siellä ja niillä
3. on jotain tämmösiä lennonjohtotarkastajien titteleitä, mitä nyt sitten onkaan. Ne tietää
4. lentokoneesta sen, että se pitää ääntä ja se pysyy ilmassa. Niin ne tulee sitten päättämään
5. asioista ja pistämään ehkä hanttiin siinä, kun niin sanotut ammatti-ihmiset, jotka
6. päätoimenaan tekee sitä ilma-alusten ohjaamista ja niiden kanssa toimimista, menee
7. esittään jotain.
8. B: Niin, joku tämmönen, joka jumalauta tosiaan ei tiedä muuta kuin että menee siitä mistä
9. lentoemäntä ja kenttäemäntä näyttää, että tosta luukusta mikä on auki niin menet
10. koneeseen ja pistä se vyö kiinni. (Rh. 4:16–17)

Kumpikin puheenvuoro tuottaa asiantuntijuuteen liittyvää, kahden erilaisen  
maailman – päättäjien ja toteuttajien – välistä eroa toisistaan. Yhtäällä ovat asioista  
päättävät, jotka eivät tiedä käytännön lennonjohtotoiminnasta mitään. Toisaalla ovat  
toteuttajat, joille käytäntö näyttäytyy todellisuutena tässä ja nyt. Kummasta maailmasta  
löytyvät lennonvarmistuksen asiantuntijat, turvallisuuden tuottamisen pääöksentekijät?

Puhe tuottaa vastauksen, jonka mukaan lennonvarmistuksen asiantuntijuus syntyy aktiivisesta toiminnasta, teorian ja käytännön yhteensovittamisesta; ei pelkästään teoreettisen tiedon hallinnasta.

Kuten myös seuraavasta katkelmasta ilmenee, toimijuuteen nojaava asiantuntijuuspuhe tuottaa väistämättä seurauksen: lentoturvallisuutta ei ole olemassa itsessään, vaan se syntyy ammattitaitoisen lennonjohtajan toiminnan tuloksena.

1. A: Yks syy tähän luottamuspulaan on se, ja itsestäänselvyyksien ajatteluun, että
2. turvallisuuden itsestäänselvyys on se, että meidän takia ei ole tullut mitään isoa karaa
3. tuolla ilmassa. Läheltä piti -tapauksia on muutama ollut tai porrastusten alitukia kautta
4. vuosien, mutta mitään kolaria ei ole ollut, niin kuin aikanaan Jugoslaviassa.
5. B: Elikkä meillä on hoidettu tämä homma ammattitaidolla ja porukka on siitä syystäkin
6. ylpeä, mutta pitäis myöskin niitten, jotka ei tee tai näe tätä työtä päivästä päivään
7. sellasena kun se on, niin niitten pitäis myös ajatella, että minkä takia niitä ei ole tullut.
8. Elikkä se korkealaatuinen ammattitaito, niin se on myöskin tämmöstä korkeaa moraalialia
9. tietyllä tavalla, että niin kun on puhuttu, että kukaan ei riskeeraa sitä turvallisuutta
10. minkään muun syyn takia. (Rh. 4:13–14)

Haastateltavat auktorisoivat lennonjohtajan aseman lennonvarmistuksen asiantuntijana asettamalla vastakkain ammattilaiset ja muut; tekijät, näkijät ja sivustaseuraajat. Puheenvuoroissa tuotetaan näkemystä, että vain toimijat ymmärtävät, mistä lentoturvallisuudesta on kysymys, muiden esiintyessä statisteina, lentoturvallisuuteen vaikuttamattomina sivustaseuraajina. Kysymys ei ole sen enemmästä eikä vähemmästä kuin ammattitaitoisen lennonjohtajan toiminnasta, joka tulee määritellyksi aina suhteessa johonkin. Ammattitaito ei ole pelkästään taitoa toimia sääntöjen ja määräysten mukaan, se on myös ymmärrystä oikeasta ja väärästä.

Puhe turvallisuudesta asiantuntijuutena voidaan nähdä ideologisena osana lennonjohtajien jokapäiväistä kielenkäyttöä, jossa ammattikunta konstruoi identiteettiään ja suhdettaan toisiin toimijoihin. Asiantuntijuuspuhe palvelee ammattikunnan määrittämistä ja sen asemaa sosiaalisten rakenteiden sisällä ja suhteissa toisiin. Asiantuntijuuspuheen avulla määritellään representaatioita ammattikunnan jäsenyyden ja ammattikuntaan hyväksymisen kriteereiksi (keitä me olemme, keitä meihin kuuluu?), ammattikunnan toimintoja ja päämääriä (mitä me teemme ja miksi?), normeja ja arvoja (mikä on hyvää ja huonoa meille?), sosiaalisia asemia muihin verrattuna (mikä on meidän paikkamme?) sekä tiettyjä ammattikunnan sosiaalisia resursseja (mitä meillä on?).

Asiantuntijuuspuheen avulla tuotetaan näkemystä, että lennonjohtaja on lennonvarmistuksen ammattilaisena enemmänkin ajatteleva toimija kuin suorittaja. Tämän näkemyksen mukaan samalla kun turvallisuuden tuottaminen on monisäikeinen intuition, positiivisten rutiinien ja ripeästi tapahtuvan subjektiivisen tulkinnan muodostama kokonaisuus, se on myös tietoista päätöksentekoa, järkeilyä ja tilanteiden analysointia edellyttävää toimintaa.

Turvallisuuden merkityksellistäminen asiantuntijuudeksi palvelee ammattikunnan pyrkimyksiä saada lennonjohtajan ammatti määritellyksi professioksi. Se täyttää vain kaksi profession viidestä ulkoisesta kriteeristä, sillä on jäsenistöä kontrolloiva ryhmä sekä yhdenmukainen sisäinen kulttuuri. Jotta ammatti voitaisiin määritellä professioksi, sillä tulisi olla näiden kahden kriteerin lisäksi systemaattinen työtä ohjaava teoria, auktoriteetti ja selkeä urakehityskuva (ks. Kari 1996). Lennonjohtotyön professioluonnetta rakennetaan luomalla kuvaa turvallisuuden tuottamisesta sisäistä asiantuntijuutta edellyttävänä toimintana. Tällöin asiantuntijuuspuheen funktio on esittää lennonjohtaja autonomisena lennonvarmistuksen ammattilaisena, joka on omaksunut työhönsä eettisen perustan sitoutumalla ilmaliikenteen turvallisuuden synnyttämiseen ja edistämiseen. Asiantuntijuuspuhe tuottaa väistämättä seurauksen: lennonjohtajat ovat ilmaliikenteen hallinnan asiantuntijoita, joiden käsiin ilmaliikenteen turvallisuus tulee antaa.

## 5.5 Turvallisuuspuheen tehtävät

Luvun alussa esitin kysymyksen, miksi haastatteleman lennonjohtajat antavat ristiriitaisia lausuntoja ilmaliikenteen turvallisuudesta ja sen tuottamisesta sekä omasta roolistaan tässä toiminnassa. Kysyin lisäksi, onko näiden ristiriitaisten lausuntojen esittämisessä kyse erilaisten, toisilleen vastakkaisten näkemystapojen välisestä erosta. Lennonjohtajien esittämät ristiriitaiset lausunnot ilmaliikenteen turvallisuudesta eivät tulkintani mukaan pelkästään ilmennä lausuntojen esittäjien erilaisia näkemyksiä turvallisuudesta ja sen tuottamisesta. Erilaiset tavat esittää turvallisuutta tulee mielestäni nähdä enemmänkin ammattikunnan piirissä vallitsevana tapana jäsentää turvallisuutta erilaisten puhetapojen avulla kuin henkilökohtaisina kannanottoina siitä, mitä ilmaliikenteen turvallisuus on ja miten se tulee tuottaa.

Lennonjohtajien puheessa turvallisuuden tuottaminen saa erilaisia, keskenään ristiriitaisia merkityksiä riippuen siitä yhteydestä, missä sitä kulloinkin käytetään.

Erilaiset puhetavat otetaan tarpeen mukaan käyttöön täyttämään erilaisia tehtäviä. Esimerkiksi systeempuheen avulla organisoidaan näkemystä ilmaliikenteen turvallisuudesta ammattikunnan tuottamana ja ylläpitämänä kyseenalaistamattomana tosiasiana. Kulissipuheen avulla taas tuotetaan näkemystä työnantajan ylläpitämän turvallisuuden hallintajärjestelmän näennäisyydestä. Asiantuntijuuspuheen avulla tuotetaan näkemystä lennonjohtajasta lennonvarmistuksen ammattilaisena sekä lennonjohtotyöstä asian-  
tuntijatyön kriteerit täyttävänä ammattina.

Kun lennonjohtajat esittävät ilmaliikenteen turvallisuuden itsestään selvänä ja kyseenalaistamattomana systeeminä, he korostavat sen tuottamisen järjestäytyntä ja kurinalaista luonnetta. Ilmaliikenteen turvallisuus edustaa tällöin ammattikunnan synnyttämää todellista turvallisuutta, jonka vastakohtaksi asettuu Ilmailulaitoksen virallisen turvallisuuden hallintajärjestelmän näennäisturvallisuus. Kun ilmaliikenteen turvallisuus esitetään sellaisena, kuin sen oikeasti tulee olla, sen tuottaminen edustaa ammattikunnan moraalisesti kestävää toimintatapaa. Kun turvallisuus esitetään sellaisena, millaiselta se näyttää, sen tuottaminen edustaa työnantajan moraalisesti tuomittavaa toimintatapaa.

Ilmaliikenteen turvallisuuden esittäminen milloin oikeaksi turvallisuudeksi, milloin näennäisturvallisuudeksi on tehokas keino tehdä ymmärrettäväksi millaisessa suhteessa ilmaliikenteen turvallisuuden tuottajat, lennonjohtajat ja Ilmailulaitos toisiinsa nähden ovat. Esiin piirtyy kuva kahdesta erilaisesta toimijasta, luotettavasta turvallisuuden takaajasta ja vähemmän luotettavasta voiton tavoittelijasta.

Näissä erilaisissa tavoissa esittää ilmaliikenteen turvallisuutta – milloin hyväksyen, milloin kyseenalaistaen – on kyse tavoista, joilla ammattikunta sosiaalisena subjektina asettuu omaan kulttuuriseen asemaansa. Turvallisuuspuhe näyttäytyy siten ammattikunnan piirissä vallitsevana ideologiana, sen arvoina ja uskomuksina, jotka ohjaavat valitsemaan tietynlaisen näkökulman ilmaliikenteen turvallisuuteen ja sen tuottamiseen. Turvallisuuden merkityksellistämisen avulla lennonjohtajat osallistuvat toiminnan normittamiseen, miten turvallisuus kuuluu tuottaa ja kenelle kuuluu sen tuottamisen legitiimi oikeus. Erilaiset tavat merkityksellistää ilmaliikenteen turvallisuutta tuottavat seurauksen: turvallisuuden hallinta tulee olla vain ja ainoastaan niiden käsissä, jotka kykenevät tuottamaan ja ylläpitämään sitä.

Ammattikunnan käyttämissä erilaisissa tavoissa puhua ilmaliikenteen turvallisuudesta ei ole juurikaan mitään henkilökohtaista tai individuaalista. Ne ovat ennen kaikkea yhteisiä. Tavat puhua turvallisuudesta eivät palvele ainoastaan ammattikunnan sisäisten käytänteiden määrittelyä. Niiden avulla määritellään myös ammattikunnan sosiaalista kanssakäymistä muiden toimijoiden kanssa.

Kun tutkitaan erilaisten puhetapojen organisoitumista erilaisiksi näkemyksiksi sekä niiden tuottamia seurauksia, törmätään väistämättä myös yhteiskunnalliseen ja ideologiseen. Näin ollen, tarkasteltaessa lennonjohtajien puhetta ilmaliikenteen turvallisuudesta, tunkeudutaan samalla keskusteluun Ilmailulaitoksen organisaatiossa vallitsevista arvoista ja valtasuhteista. Puhetapojen käyttöön ja vakiintumiseen kytkeytyy siten usein ideologisia seurauksia, joissa sosiaalinen todellisuus rakentuu tietyn kaltaiseksi. Tulkitsenkin lennonjohtajien puhetta ilmaliikenteen turvallisuudesta ammattikunnan sisäisen koheesion esittämisenä ja vahvistamisena.

Lennonjohtajien argumentoidessa erityisasemansa puolesta, puhe ilmaliikenteen turvallisuudesta rakentaa ammattikunnasta turvallisuuden johtotähteä. Samalla se rakentaa huonoa työnantajaa, joka pakottaa lennonjohtajat tasapainoilemaan kahden toisilleen vastakkaisen toimintatavan, turvallisen ja tuottavan, välillä. Lennonjohtajat rakentavat turvallisuuden ja tuottavuuden välistä vastakkainasettelua pyrkiessään sanoutumaan irti Ilmailulaitoksen toimintatapojen uudelleen organisointiprojektista. Vastakkainasettelua ruokitaan luonnonoikeudellisen periaatteen avulla, jossa toiminnan kohde, turvallisuuden takaaminen, pidetään itsellä. Tämä puolestaan oikeuttaa ammattikunnan erityisaseman säilyttämisen. Se taas törmää toiminnan kohteen laajentamiskyrkimyksiin ja sitä kautta eri toimijoiden tasavertaisuuden lisäämiseen.

## 6. Yhteenveto ja johtopäätökset

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on ollut ymmärtää, miten lennonjohtajien ammattikunta tekee mielekkääksi oman asemansa ja toimintansa; mistä merkityksistä ja millä logiikalla lennonjohtajien ammatti-identiteetti ryhmähaastatteluissa tuotetaan. Olen tutkinut lennonjohtajien ammatti-identiteettiä ylikysilöllisenä, kollektiivisena itseymmärrysprosessina, jolloin olen etsinyt vastausta kysymykseen: miten lennonjohtajat ryhmänä jäsentävät ja tulkitsevat ammatillista asemaansa ja toimintaansa tietyssä työmarkkinapoliittisessa tilanteessa. Tutkimuksessa on lähestytty ammatti-identiteettiä kontekstisidonnaisina tulkintoina ja väitteinä lennonjohtajien ammattikunnan itseystä.

Olen lähtenyt tavoittelemaan lennonjohtajien ammatti-identiteetin rakentumista asettamalla tutkimusaineistolle erilaisia tutkimuskysymyksiä, joihin olen hakenut vastauksia metodisten työvälineiden – diskurssi-, argumentaatio- ja kertomusanalyysin – avulla. Tutkimusaineiston yksityiskohtaisen analysoinnin avulla antamani vastaukset esittämiini tutkimuskysymyksiin valottavat kukin osaltaan sitä prosessia, miten lennonjohtajien ammattikunta tekee mielekkääksi toimintansa, mistä merkityksistä ja millä logiikalla ryhmän ammatti-identiteetti on tuotettu.

Ensimmäinen tutkimusaineistolle esittämäni erityiskysymys koski ammattikunnan tapaa organisoida irtautumisensa julkisuuden ja suuren yleisön sille rakentamasta “hylkiöporukan” identiteetistä. Kysyin, minkälaisia erilaisia kielellisiä vaikuttamiskeinoja eli strategioita ammattikunta käyttää perustellessaan asemansa ja palkkansa oikeutusta. Miten ammattikunnan jäsenet käyttävät näitä erilaisia strategioita pyrkiesään saavuttamaan ammattikunnalle professionaalisen aseman?

Analysoimalla lähinnä diskurssi- ja argumentaatioanalyysin avulla lennonjohtajien puhetta asemastaan ja palkkatasostaan toin esille viisi strategiaa, joiden avulla ammattikunta kutsuu yleisöä takaamaan legitimitteettiään professionaalisen aseman

omaavana ryhmänä. Toin ilmi, että jokaisella nimeämälläni strategialla – jatkuvan kouluttautumisen puhettavalla, täydellisyden vaatimuspuheella, ominaisuuspuheella, kutsumuspuheella ja luonnollistamispuheella – on oma paikkansa palvella sille asetettua tehtävää. Legitimaatiostrategioista kaikkein hallitsevimman aseman saavuttaneen, täydellisyden vaatimuspuheen tehtävänä on osoittaa lennonjohtaminen vastuullisena ja vaativana, täydellistä suoriutumista edellyttävänä tehtävänä. Sen avulla motivoidaan yleisöä takaamaan ammattikunnan legitimizeettiä solidaarisen tulopolitiikan puolustajan sekä turvallisuuden pelastajan näkökulmasta.

Myös jatkuvan kouluttautumisen puhettavan näkökulma ammattikunnan aseman ja palkkatason legitimoimisessa on solidaarisen tulopolitiikan ihanteen mukainen. Jatkuvan kouluttautumisen puhettavan tehtävänä on kyseenalaistaa julkisuudessa esitetty näkemys lennonjohtokoulutuksesta vaatimattomana ja lyhyenä ammattikurssina.

Kutsumuspuheen tehtävänä on kyseenalaistaa suuren yleisön näkemys ammattikunnasta itsekkäänä oman edun tavoittelijana. Palkanoikeutus rakennetaan tällöin enemmänkin luonnonoikeudelliseksi periaatteeksi kuin ammattikunnan harjoittaman aktiivisen edunvalvonnan tulokseksi. Kutsumuspuheen näkökulma on eettisen toimijan näkökulma.

Kaikkein harvemmin aineistossa esiintyvän ominaisuuspuheen tehtävänä on osoittaa lennonjohtotyö tiettyjä synnynäisiä ominaisuuksia tekijältään edellyttävänä toimintana, jolloin se rakentaa ammattikunnan legitimizeettiä sosiaalisen sulkemisen varaan. Ominaisuuspuheen näkökulma ei siten ole solidaarisen tulopolitiikan, vaan kyvykkään ja suvereenin toimijan.

Luonnollistamispuhe eroaa muista legitimointistrategioista siinä mielessä, ettei sillä ole varsinaista tehtävää. Luonnollistamispuheen avulla ammattikunnan legitimizeettiä tuotetaan oman erityisyytensä tiedostavan, vahvan toimijan näkökulmasta käsin. Ammattikunnan saavuttama asema työmarkkinoilla ei tämän strategian mukaan vaadi erityisiä perusteluita tuekseen, sillä sen puolesta puhuu luonnossa vallitsevan järjestyksen mukainen vahvemman oikeus.

Kaikki viisi esille tuomaani puhettavaa toimivat sekä legitimointistrategioina että ammatti-identiteetin rakennusvälineinä, joiden avulla ammattikunta tulkitsee ja merkityksellistää omaa toimintaansa ja asemaansa ilmaliikenteen turvallisen kulun viimekätisenä takaajana.

Toinen tutkimusaineistolle esittämäni erityiskysymys koski ammattikunnan identiteettiä projektia rakentaa ryhmästään ilmaliikenteen hallintaan oikeutettua suvereenia toimijaa. Kysyin, miten ja miksi lennonjohtajat perustelevat paitsi asemaansa ja palkkatasoaan, myös ammattikunnan luonnetta lennonjohto-oppilaiden valinta-

prosessia ohjaavista selityspusteista käsin. Miten ja miksi valintakriteerit toimivat myös ammattikunnan identiteettityötä ohjaavina tekijöinä?

Analysoimalla diskurssi-, argumentaatio- ja kertomusanalyysin avulla lennonjohtajien puhetta lennonjohtotyön asettamista vaatimuksista – tietyistä ominaisuuksista, luonteenpiirteistä sekä ilmailukokemuksesta – tunnistin kolme valintakriteereistä organisoitunutta puhetapaa, joiden avulla ammattikunta paitsi legitimoisi asemaansa myös rakentaa ammatti-identiteettiään. Analysissä ilmeni, että jokaisella tunnistamallani puhetavalla – ominaisuuspuheella, luonnepuheella ja kutsumuspuheella – on yhteinen päämäärä tuottaa ammattikunnasta ilmaliikenteen hallintaan oikeutettua ammattikuntaa.

Ominaisuuspuhe perustelee lennonjohtajien legitimiin oikeuden ilmaliikenteen hallintaan luomalla kuvaa ammattikunnasta asiantuntevana, kyvykkäänä ja vastuuntuntoisena toimijana suoriutumaan monimutkaista ongelmanratkaisutaitoa edellyttävästä ilmaliikenteen ohjaamisesta sekä turvallisuuden takaamisesta. Luonnepuhe perustelee omalta osaltaan ammattikunnan legitimitettä ilmaliikenteen turvallisuuden tuottamiseen esittämällä ammattikunnan paitsi vastuuntuntoisena myös tehokkaana ja dynaamisena toimijana. Kutsumuspuhe perustelee ammattikunnan legitimitettä ilmaliikenteen hallintaan luomalla kuvaa rohkeista, sinnikkäistä, vahvoista, kyvykkäistä ja määrätietoista ammatinharjoittajista.

Tulkitsin ammattikunnan kollektiivisen identiteettiprojektin muotoutumisen seuraukseksi lennonjohtotyön luonteesta käsityömäisenä, ammattikuntalaitoksen varaan rakentuneena toimintana, joka tuottaa suljettua työn tekemisen muotoa. Lennonjohtajien hallitsemat, sosiaalisesti organisoituneet työkäytänteet ja toimintatavat pysyvät pääosin muilta kuin ammatinharjoittajilta näkymättömänä tietotaitona. Lennonjohto-oppilaiden valintaa ohjaavat selityspusteet lennonjohtotyön asettamista vaatimuksista ovat harvoja julkilausuttuja ja muillekin kuin ammatinharjoittajille näkyviä todisteita lennonjohtotyön vaativuudesta ja ammattikunnan jäseniksi kelpuutettujen erityisyydestä.

Jokainen tunnistamani ammattikunnan kollektiivista identiteettiä rakentamaan valjastettu puhetapa tuottaa saman vastauksen kysymykseen, keitä lennonjohtajat ovat. Lennonjohtajat ovat ilmaliikenteen hallinnan suvereneja haltijoita. Ammattikunnan kollektiivista identiteettiä rakentamaan valjastetut puhetavat paitsi tuottavat ammattikunnan legitimitettä ilmaliikenteen suvereenina hallitsijoina, ovat myös ilmausta ammattikunnan itsekunnioituksesta, yhteisöllisestä mielestä, ryhmähengestä ja elämäntavasta.



Kolmas tutkimusaineistolle esittämäni erityiskysymys koski lennonjohtotyön kulttuurisia ulottuvuuksia yhtäältä täytymisen ja toisaalta tahtomisen velvollisuutena. Kysyin, miten on mahdollista, että lennonjohtajat toisinaan puhuvat itsestään autonomisina, paljon liikkumavaraa omaavina toimijoina, ja joskus taas vähän liikkumavaraa omaavina, tiukkojen menettelytapasääntöjen ohjaamina toimijoina.

Analysoimalla lähinnä diskurssi- ja kertomusanalyysin avulla lennonjohtajien puhetta työstään ja toiminnastaan tunnistin kolme modaalisuuden semanttista ulottuvuutta – täytymistä ja tahtomista – ilmaisevaa jäsennystepä: puhuvat ajan ja paikan kahlehtivuudesta, täytymisen velvoittavuudesta sekä tahtomisen velvoittavuudesta. Näiden kolmen erilaisen puhettavan tehtävänä on paitsi jäsentää ammattikunnan harjoittamaa työtä ja toimintaa, myös toimia identifikaatioprojektina, jonka avulla ammattikunta esittää itseään ja suhdettaan toisiin.

Olen tulkinnut lennonjohtajien erilaiset, jopa toisilleen vastakkaiset tavat jäsentää työtään, toimintaansa ja asemaansa paitsi työkaluiksi tehdä maailmasta ymmärrettävä, myös työkaluiksi, joiden avulla on mahdollista ajaa omia intressejä ja saada läpi omat asioiden määritykset yleisesti hyväksyttäväksi totuuksiksi. Lennonjohtajien tuottamia ristiriitaisia jäsennyksiä lennonjohtotyöstä ei tulkintani mukaan voida pitää niinkään ilmauksina heidän ajattelunsa epäjohdonmukaisuudesta kuin välineinä auttaa ammattikuntaa kontrolloimaan ja vahvistamaan lennonjohtotyötä koskevia valtuuksiaan ja omaa statustaan.

Itse esittämisen järjestelmä, jota olen kutsunut velvoitetun toimijan representatioksi muotoutuu eron, yhtenäisyyden ja subjektiuden politiikassa. Harjoittaessaan eron politiikkaa lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään oman erityisyytensä varaan, joka jäsenyytensä ajan ja paikan kahlehtiman toimijan kategoriasta käsin. Tästä kategoriasta käsin lennonjohtajat eivät pelkästään kuvaa, miltä tuntuu tehdä työtä kovan paineen alaisena, he myös luovat kuvaa lennonjohtotyöstä vakavasti otettavana toimintana ja itsestään vakavasti otettavana ammattikuntana. Eron politiikan funktiona on merkityksellistä ammattikuntaa suhteessa toisiin toimijoihin.

Yhtenäisyyden politiikka harjoittaessaan lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään yhtenäisyytensä varaan, joka jäsenyytensä täytymisen velvoittaman toimijan kategoriasta käsin. Tästä kategoriasta käsin lennonjohtajat esittävät lennonjohtotyötä vastuullisena toimintana kolmen strategian, norminmukaisuuden, vaihtoehtottomuuden ja yksin suoriutumisen puhetapojen, avulla. Yhtenäisyyden politiikan funktiona on merkityksellistä ammattikuntaa suhteessa itseän.

Harjoittaessaan subjektiuden politiikkaa lennonjohtajat rakentavat ammatti-identiteettiään kyvyn ja osaamisen varaan, joka jäsentyy tahtomisen velvoittaman toimijan kategoriasta käsin. Tästä kategoriasta käsin lennonjohtajat esittävät työtään luovana toimintana ja rakentavat ammattikunnastaan kollektiivia, joka perustaa voimansa jäsentensä julkilausutulle kyvykkyydelle suoriutua runsaasti ainutkertaisia ja hankalasti selvitettäviä tekijöitä sisältävistä kompleksisista työtilanteista. Subjektiuden politiikan funktiona on merkityksellistää yksilöä suhteessa kollektiiviin.

Neljäs ja viimeinen tutkimusaineistolle esittämäni erityiskysymys koski ammattikunnan yksinoikeutta ilmaliikenteen turvallisuuteen. Kysyin, miksi lennonjohtajat esittävät ilmaliikenteen turvallisuuden toisinaan itsestään selvänä ja kyseenalaistamattomana, olemassa olevana asiantilana ja toisinaan taas tehokkuusvaatimuksen uhkaamana näennäisyytenä.

Analysoimalla pääasiassa diskurssi- ja argumentaatioanalyysin avulla lennonjohtajien puhetta ilmaliikenteen turvallisuudesta ja ammattikunnan asemasta sen tuottamisessa tunnistin kolme puhetapaa, joihin tukeutumalla ammattikunta jäsentää ilmaliikenteen turvallisuutta. Analyysissä ilmeni, että eri tavoilla merkityksellistää ilmaliikenteen turvallisuutta ammattikunta osallistuu lennonvarmistustoiminnan normittamiseen, miten turvallisuus kuuluu tuottaa sekä kenelle sen tuottamisen legitiimi oikeus kuuluu. Toin myös esille, miten erilaisissa tavoissa puhua ilmaliikenteen turvallisuudesta ei ole niinkään kyse henkilökohtaisista kannanotoista ilmaliikenteen turvallisuudesta, kuin siitä miten ammattikunta sosiaalisena subjektina asettuu omaan kulttuuriseen asemaansa.

Tulkintani mukaan erilaiset tavat puhua ilmaliikenteen turvallisuudesta toimivat ammattikunnan sisäisen koheesion esittämisen ja vahvistamisen välineinä. Erilaiset tavat jäsentää ilmaliikenteen turvallisuutta tuottavat siten väistämättä seurauksen: turvallisuuden hallinnan tulee olla vain ja ainoastaan niiden käsissä, jotka kykenevät tuottamaan ja ylläpitämään sitä.

Jäsentäessään ilmaliikenteen turvallisuutta systeemipuheen avulla, lennonjohtajat organisoivat näkemystä ilmaliikenteen turvallisuudesta ammattikunnan järjestäytyneen ja kurinalaisen toiminnan tuottamana ja ylläpitämänä kyseenalaistamattomana tosiasiana. Kulissipuheen avulla lennonjohtajat jäsentävät ilmaliikenteen turvallisuutta taas luomalla kuvaa työnantajan ylläpitämän turvallisuuden hallintajärjestelmän heikkoudesta. Asiantuntijuuspuheeseen lennonjohtajat tukeutuvat tuottaessaan näkemystä itsestään lennonvarmistuksen ammattilaisina ja tehtävästään asiantuntija-ammattin kriteerit täyttävänä työnä.

Tutkimuksen johtopäätös on, että lennonjohtajien ammatti-identiteetti on muotoutunut tulkinnoista ammattikunnan käymästä legitimaatiokamppailusta asemansa ja itsehallintansa puolesta. Tulkitseen sen itseymmärrysprosessiksi ammattikunnan yhtäältä vahvasta mutta toisaalta epävakaasta asemasta ilmailukenteen turvallisen ja joustavan kulun takaajana. Esittämäni johtopäätöstä lennonjohtajien ammatti-identiteetin rakentumisesta voi pitää yllättävänä, kun ajatellaan, että kyse on vaativaa ja vastuullista asiantuntijatyötä suorittavasta, korkeaa palkkaa nauttivasta ja vahvan työmarkkina-aseman omaavasta ammattikunnasta, joka tuottaa palveluita lähinnä yhteiskunnan eliitille.

Koska olen analyysissäni lähestynyt lennonjohtajien ammatti-identiteetin muotoutumista aineistolähtöisesti ja tehnyt siitä tulkintoja puheentuottamisen näkökulmasta, tulkintojeni perusteltavuutta tarkasteltaessa tulee ottaa huomioon paitsi diskursiiviset myös sosiaaliset käytänteet.<sup>1</sup> Pohdittaessa esittämäni johtopäätöksen pätevyyttä tulee lennonjohtajien ammatti-identiteetin muotoutumista lähestyä siten, että tukeudutaan paitsi siihen historialliseen taustaan, mitä vasten ammattikunnan legitimaatiokamppailua on harjoitettu, myös puheenkoiisiin tietoihin siitä yhteiskunnallisesta tilanteesta, jossa puhe ammattikunnan suhtautumisesta omaan asemaansa ja toimintaansa on tuotettu.<sup>2</sup>

Lennonjohtajien kielenkäytön sosiaalinen konteksti – tietyn asiantuntija-organisaation olemassaolo sosiaalisena instituutiona, sen implisiittiset arvot, normit, säännöt sekä suomalaisessa yhteiskunnassa vallitsevat poliittiset ja taloudelliset olosuhteet – hallitsee ammattikunnan kielenkäyttöä ja on ollut olennaista aineiston tuottamisen kannalta.<sup>3</sup> Vaikkakin olen huomioinut sosiaalisen kontekstin tutkimukseni

---

<sup>1</sup> Diskursiivisten käytänteiden ulottuvuutta analysoitaessa eritellään kielen tuottamisen ja tulkinnan prosessien luonnetta. Sosiaalisten käytänteiden analyysissä selvitetään institutionaalisia ja organisaationaalisia olosuhteita, miten sosiaaliset käytänteet muovaavat diskursiivisten käytänteiden luonnetta. (Fairclough 1992, 4.)

<sup>2</sup> Koska kielenkäyttöä on mahdollista tulkita erilaisissa konteksteissa, en halua pitäytyä sellaisessa tulkintatavassa, jossa kontekstin katsotaan asettuvan pelkästään puheen tuottamisen tilanteeseen, jolloin tietoa kielenulkoisesta maailmasta ei haluta ottaa huomioon. Tarkoitukseni ei kuitenkaan ole lähteä liikkeelle lukkoon lyödyistä faktoista, vaan siitä, miten näitä faktoja tuotetaan ja oikeutetaan (ks. Jokinen ym. 1993, 23).

<sup>3</sup> Sosiaalisella kontekstilla tarkoitan diskurssin sosiaalisia ja institutionaalisia käytänteitä, yhteiskunnallista tilannetta jne. Samassa yhteydessä voidaan puhua *laajasta kontekstista* (Heikkinen 1999) tai *kulttuurikontekstista* tai *kätkeyistä olosuhteista* (Mey, 1993).

lähtökohdissa, aineiston valinnassa ja kysymyksenasettelussa, en kuitenkaan ole pyrkinyt kausaalisesti selittämään sen avulla lennonjohtajien yhteisöllisen mielen rakentumista. Varsinainen tulkinta on jäsentynyt siitä näkökulmasta, millaisia erilaisia ulottuvuuksia haastateltavien puheeseen rakentuu ja miten niitä tuodaan julki.

Puheeseen asettunut sosiaalinen konteksti kertoo sosiokulttuurisista valinnoista ja käytänteistä, ammattikuntaa koossa pitävistä merkityksistä, vallasta ja tavasta hahmottaa maailmaa. Se mitä tuosta sosiaalisesta kontekstista lennonjohtajien puheeseen asettuu, konkretisoituu lennonjohtajien kielenkäytössä erilaisina puhetapoina ja merkityksinä heidän käymästään legitimaatiokamppailusta ammattikunnan aseman ja statuksen sekä itsehallinnan puolesta.

Lennonjohtajien ammattikunnan harjoittamaa legitimaatiokamppailua voidaan ensinnäkin pohtia suhteessa suomalaisen yhteiskunnan professionaalisen järjestelmän varhaiseen muotoutumiseen. Profioiden yhteiskunnallista syntyä Suomessa tutkineen Esa Konttisen (1991; 1993b, 16) mukaan profioiden kenttää määrittä 1800-luvulla korostunut yliopisto- ja koulutuskeskeisyys, yliopistokoulutukseen perustuvien profioiden korkea status, lakimiehen ammatin vahva asema valtiorakenteissa ja yhteiskunnassa sekä profioiden tietyt määräsuhteet. Profioiden muotoutumiselle ja kehitykselle on ollut ominaista valtiokeskeisyys sekä ammatillisten ryhmien ohjailun että niiden organisoinnin suhteen. Profioiden kenttä ja tietyt profioidet kytkeytyivät Suomessa varsin tiukasti etuoikeuksien määräytymisen perustekijään, säätyjakoon. Johtavien säätyjen vahva profioidetkenttä merkitsi säätyjen ydinprofioiden korkeaa statusasemaa. Korkeaa statusasemaa nauttivat kirkon, oikeuslaitoksen ja hallinnon korkeat virkamiehet sekä vailla muodollista koulutusta ollut upseeristo.

Konttinen (1993b, 28–32) erittelee neljä luokkajärjestelmän varaan rakentuneen suomalaisen profioiden kentän ominaispiirrettä, jotka ovat muovanneet suomalaista professionaalista järjestelmää ja olleet osaltaan vaikuttamassa ammattikuntien kehitykseen ja myöhempään asemaan Suomessa. Ensimmäinen näistä piirteistä 1800-luvun alkupuolen Suomessa oli yliopistokoulutusta edellyttävien ammattikuntien ryhmän eriytyminen jyrkästi muista ammateista. Kehitys on ollut toisenlainen muualla. Esimerkiksi Yhdysvalloissa ammattikategoria profioidet / ei-profioidet oli liikkuvampi ja alituisen taistelun kohteena. Ammattikunnat ja niiden rajat muovautuivat yhdysvaltalaisessa yhteiskunnassa enemmänkin ryhmien keskinäisessä kamppailussa markkinoilla kuin valtion suorittaman ohjailun ja organisoinnin kautta. Myös profioiden koulutusinstituutiot olivat yhdysvaltalaisessa yhteiskunnassa moninaisempia ja enemmänkin profioiden kuin valtion määräysvallassa.

Toinen keskeinen professioiden kentän ominaispiirre Konttisen mukaan oli valtiokeskeisyys. Profioiden kenttä ei pelkästään määräytynyt tiukan keskusjohtoisesti, vaan sijaitsi lähes täysin julkisen sektorin alueella. Tästä ominaispiirteestä seurasi, että professioiden muodolliset koulutusinstituutiot, yliopisto ja kadettikoulu, olivat puhtaasti valtiollisia. Monet vanhat professiot kytkeytyivät varhain muodollisiin koulutusinstituutioihin. Keskusjohtoisuuden seurauksena professioiden kentästä muotoutui Suomessa rakenteellisesti homogeeninen, jolloin julkinen virka oli professionaalisen uran perustyyppi.

Kolmas ominaispiirre oli professioiden kentän sisäinen kaksijakoisuus säätyjakoa noudattaen, jolloin aatelisto edusti lakimiesvirkamieskuntaa ja upseeristoa, oppisäädyn edustaessa papistoa ja opettajan ammatteja. Virkamieslakimiesten asemasta tuli etuoikeutettu sekä sosiaalisesti että taloudellisesti ja lakimiehen ammatti nousi yhteiskunnan statushierarkian huipulle. Neljäs Konttisen erittelemä professioiden kentän ominaispiirre oli modernia edustavan yliopistokeskeisyyden ja perinteistä yhteiskuntaa edustavan säätykeskeisyyden rinnakkaiselo. Tieteestä syntyi asiantuntijuuden auktoriteetti.

Tämä luokkajärjestelmän varaan rakentunut, suljetuksi järjestelmäksi muotoutunut professioiden kenttä tieteen diskursseineen ja hierarkioineen on jäänyt elämään tavassa, joka määrittelee vielä tänä päivänä asiantuntijuuden tieteeseen, instituutioihin ja perinteisiin professioihin kiinnittyneeksi instituutioksi. Tosin asiantuntijuuden rajat ovat hämärtyneet, ja asiantuntijuuden väitetään olevan liikkeessä niin horisontaalisesti kuin vertikaalisestikin. Perinteistä asiantuntijuutta siirtyy hierarkioissa alemmaksi, ja eri ammattiryhmien väliset raja-aidat rakoilevat.

On esitetty, ettei asiantuntijuutta tarvitsisi enää kiinnittää tieteeseen, instituutioihin ja tieteen kvalifioimiin ammattikuntiin, professioihin, koska ne tuovat esille ainoastaan asiantuntijuuden ulkoiset tekijät: tiedon lähteen, esittäjän ja kantajan jättäen vähemmälle huomiolle pätevyyden, kokemuksen ja taidon asiantuntijuuden sisäisinä tekijöinä. (Eräsaari R. 2002, 21.) On todettu, että tieteeseen, instituutioihin ja professioihin kiinnittynyt, ammatti- ja reviihierarkiana hahmotettu asiantuntijuus on käymässä yhä keinotekoisemmaksi ja työelämän todellisuuden kannalta vähemmän merkitykselliseksi, koska työelämän kehittäminen edellyttää sekä organisaatioiden perinteisten tasojen että ammattikuntien perinteisten alojen uudelleen tarkastelua (Launis & Engeström 1999, 64).

Huolimatta asiantuntijuuden rajojen hämärtymisestä, asiantuntija nähdään yhä edelleen tieteelliseen rationaliteettiin pohjautuvan instituution tai profession edustajana.

Ilmailulaitos on hierarkkinen asiantuntijaorganisaatio, jonka huipulla vaikuttavat eri alojen erityisasiantuntijat: insinööritieteitä, oikeustieteitä ja kauppatieteitä edustavat asiantuntijaprofessiot. Tässä erityisosaamiseen ja teknologioihin perustuvassa kontekstissa on vallalla suljetun asiantuntijuuden tyyppi (closed-context expertise, ks. Eräsaari R. 2002), joka elää omassa maailmankaikkeudessaan, tilassa, jossa vain "asioilla" on merkitystä. Suljettu asiantuntijuus on itsestään työntyvä mekanismi, ei niinkään tulkitsemisen kuin vankkojen etukäteisjärjestelyjen vuoksi.

Hierarkkiselta asemaltaan erityisasiantuntijoiden alapuolella sijaitsevien asiantuntijaryhmien, esimerkiksi ilmaliikennepalveluita tuottavien ammattikuntien on vain seurattava erityisasiantuntijuuden ilmentämää totuutta (tiede), pätevyyttä (professio) ja vakautta (instituutio). Tieteen auktorisoimien erityisasiantuntijoiden alapuolella sijaitsevat ammattiryhmät edustavat suljetulle asiantuntijuudelle vasta-asiantuntijuutta tai maallikkoperspektiiviä, joka on pyrittävä sulkemaan päätöksenteon ulkopuolelle. Tämä sulkeminen saattaa toimia myös ekspertiisin suhtautumistapana epävarmuuteen ja perusteettomuuteen. Hallinnalla vallataan ympärillä olevaa epävarmuutta ja päättämättömyyttä, jota on helppo perustella päätöksenteon pakottavuudella.

Lennonjohtajien ammattikunta edustaa tässä erityisosaamiseen ja teknologioihin kiinnittyneessä kontekstissa suljettua asiantuntijuutta, kuten valta-aseman omaavat asiantuntija-ammattikunnatkin. Jos ajatellaan, että asiantuntijat edustavat tietämisen dominoivia muotoja, ja nämä dominoivat muodot ovat luonteeltaan tieteellisiä, lennonjohtajien ammattikunta ei edusta suljetun asiantuntijuuden puhdasta muotoa siinä mielessä kuin valtaa nauttivat asiantuntija-ammattikunnat, koska lennonjohtajien ammattikunnan asiantuntijuuden auktoriteettina ei toimi tiede, vaan säännöt ja menettelytavat. Ammattikunnan auktoriteettia ei myöskään takaa instituutio, koska ammattikunta ei ole saavuttanut luotettavan tiedon ja pätevyyden kantajan asemaa. Ammattikunnan auktoriteetin takaa ainoastaan jatkuvan arvioinnin kohteena oleva asiantuntijuuden triadi: pätevyys, kokemus ja taito.

Lennonjohtotyö on luonteeltaan käsityömäistä, ammattikuntalaitoksen varaan rakentunutta toimintaa, joka tuottaa suljettua, muille jakamatonta työn tekemisen muotoa. Ekspertti, kvalifioitunut lennonjohtaja, valikoi oppilaan, jolle ammatin salat kokemuksen kautta vähitellen avataan. Se on organisoitunut kiinteäksi toimintajärjestelmäksi, johon kaikki lennonjohtotyötä tekevät kuuluvat. Pyrkimys yhdenmukaisuuteen on vahva, koska taustalla on yhteen ihmiseen, eksperttiin, sitoutunut tieto- ja osaamisvaranto, jonka välittäminen jälkipolville on yhden ihmisen, mestarin, kautta tapahtuva ja yhteen ihmiseen, kisälliin, kohdistuva prosessi.

Käsityömaisessä työn organisoinnissa on kyse paitsi työnjaosta, myös tiedon välittämisestä ja tietyn järjestyksen säilyttämisestä. Käsityömaisyyden lisäksi lennonjohtotyötä määrittää vahva menettelytapoihin orientoituminen, oikeiden ennalta määrättyjen ja selkeästi ohjeistettujen menettelysääntöjen noudattaminen. Vallitsevana ovat käsitykset, joiden mukaan tieto voi kasaantua ainoastaan asiantuntijoille ja oman toiminnan kohteen suhteen on oltava tarkkana. Tiukka toiminnan kohteen rajaaminen palvelee ammattikunnan asiantuntijuuden legitimeettiä suhteessa Ilmailulaitoksen erityisasiantuntijoihin. Toiminnan kohde, ilmaliikenteen hallinta, tulkitaan ammattikunnan omaisuudeksi, jonne muilla ei ole pääsyä. Ammattikunnan piirissä syntynyt toiminnan käsityömainen ja hierarkkis-byrokraattinen organisointi toimii siten lennonjohtajien kantaman asiantuntijuuden ainoana auktoriteettina.

Ammattikunnan harjoittamaa legitimaatiokamppailua voidaan pohtia paitsi suhteessa edellä esitettyyn suomalaisessa yhteiskunnassa vallitsevaan asiantuntija-ammattikuntajärjestelmään myös suhteessa sen aikakauden poliittiseen ja taloudelliseen tilanteeseen, jolloin aineisto on tuotettu. Aineiston tuottamisen ajankohta, vuoden 1996 kevät, kuuluu aikakauteen, jota Raija Julkunen (2001, 11) kutsuu hyvinvointivaltion laajenemisen jälkeisen karsinnan, rajoittamisen ja sopeuttamisen politiikan hallinnan aikakaudeksi, jälkiekspansiivisen politiikan hallinnan aikakaudeksi. Tähän politiikkaan liittyy menojen karsinnan ja kasvun rajoittamisen ohella rakenteellisia ja laadullisia muutoksia, kuten esimerkiksi siirtymät universalismista kohti yksityistä vastuuta.

Rajoittamisen ja karsinnan politiikkaan siirtymistä on selitetty esimerkiksi globalisaatiolla, talouden kansainvälistymisellä, kansallisen omantunnon kaventumisella sekä sellaisten uusliberalististen talous- ja sosiaalipoliittisten näkemysten yleistymisellä, joiden mukaan tehokkaassa taloudessa ja hyvässä yhteiskunnassa valtion tehtävät on minimoitu ja markkinoiden toiminta-alue on maksimoitu (Bonoli ym. 2000). Uusliberalistiset näkemykset taloudesta painottavat sitä, että valtion tulee delegoida ja desentralisoida tehtäviään alaspäin muille julkisille elimille, siirtää harjoittamaansa politiikkaa pois paikoiltaan. Julkunen (2001, 95) mukaan 1990-luvun regiimille kuvaavaa on puuttumattomuuden, sääntelyn purkamisen ja desentralisoinnin politiikka. 1990-luvulla käyttöön otetun uuden hallintajärjestelmän ideaali korvasi käskemisen, puuttumisen ja sääntelyn käsitteet kannustamisen, ohjaamisen koordinoinnin ja yhteistyön käsitteillä (Dunning 1997, 48).

Leena Eräsaari (2002) kutsuu 1990-lukua kilpailuvaltion aikakaudeksi. Puhe liikelaitostamisesta, yhtiöittämisestä, yksityistämisestä, managementista, tulosjohta-

misesta, tulosbudjetoinnista, nettobudjetoinnista, tuloksellisuudesta, taloudellisuudesta, tehokkuudesta, vaikuttavuudesta, laadunvarmistuksesta, tilivelvollisuudesta jne. osallistui jälkiekspansiivisen politiikan hallinnan legitimointiin. Aikakautta leimaa paitsi näkemys myös pyrkimys vähentää valtion puuttumista talouteen ja yhteiskuntaan, tehdä tilaa markkinasuhteille, pysäyttää julkisen sektorin kasvu ja tehostaa sen toimintaa (Julkunen 2001, 97). Uudistuksilla tuli yhtäältä rajoittaa resurssien käyttöä ja toisaalta kohentaa palvelujen ja hallinnon laatua, responsiivisuutta ja tuloksellisuutta (Syrjänen 1996, 22; Koskiaho ym. 1999). Seurasi valtion ja markkinoiden rajojen siirtäminen; julkisten toimintojen yksityistäminen, yhtiöittäminen, liikelaitostaminen, ulkoistaminen ja kilpailuttaminen. Periaatteeksi muodostui, että julkisten organisaatioiden piti kyetä oikeuttamaan julkinen rahoituksensa aikaansaannoksiaan osoittamalla.

Valtionhallinnon instituutioiden uudelleenmuotoilu aloitettiin jo 1980-luvulla, jolloin perustettiin erilaisia komiteoita miettimään, miten valtionhallintoa voitaisiin kehittää ja tehostaa. Hallinnon kehittäminen joutui ottamaan kantaa alueportaan hallinnon järjestämisen ohella keskusvirastojen asemaan. Keskusvirastojärjestelmä edusti valtiokeskeistä ja sosiaalidemokraattista toimintatapaa, ja oli luotu valtiojohtaisen ja ekspansiivisen yhteiskuntapolitiikan suunnittelu- ja valvontavälineeksi. Laki valtion liikelaitoksista astui voimaan 1.1.1988. Keskusvirastojärjestelmä päätettiin lakkauttaa valtioneuvoston 17.3.1993 antamalla periaatepäätöksellä (ks. Julkunen 2001, 110).

Vuoden 1990 lopulla lakkautettiin keskusvirastoista Ilmailuhallitus,<sup>4</sup> ja sen tilalle muodostettiin vuoden 1991 alussa osittain markkinaehtoisesti toimiva valtion uusimuotoinen liikelaitos<sup>5</sup>, Ilmailulaitos. Ilmailulaitoksen johto korostaa liikelaitosuudistuksen tuottaneen entiselle keskusvirastolle lisääntynyttä taloudellista itsenäisyyttä ja vastuuta; mahdollisuuksia toimia vapaammin investointien suhteen, edellytyksiä luoda turvallinen ja tehokas ilmaliikennejärjestelmä sekä rakentaa ja vahvistaa liiketaloudellista, asiakaslähtöistä ajattelutapaa henkilöstön keskuudessa. (Ilmailulaitoksen vuoden 1991 toimintakertomus 1992.) Viimeksi mainittua liikelaitosuudistuksen tuottamaa mahdollisuutta Ilmailulaitoksen johto piti kuitenkin vaikeasti toteutet-

---

<sup>4</sup> Ilmailuhallitus oli muodostettu vuonna 1972 liikenneministeriön ilmailuosastosta, tie- ja vesirakennushallinnon lentokenttäosastosta, posti- ja lennätinhallituksen radio-osaston viestintäteknisistä tehtävistä sekä valtion hallinnassa olevista lentoasemista.

<sup>5</sup> Liikelaitos ei ole oikeushenkilö siinä missä valtion yhtiö, jonka omaisuus, velat ja vastuut ovat yhtiön omia. Valtio vastaa viimekädessä liikelaitoksen veloista ja vastuista. Liikelaitos on parlamentaarisessa ohjauksessa ja eduskunta voi antaa sille palvelutavoitteita. Liikelaitokset voivat kuitenkin harjoittaa vapaampaa henkilöstöpolitiikkaa kuin keskusvirastot.



tavana, koska “määräraahaperustainen esitys–perustelu–karsinta–hyväksyntä -ketjun mukainen toimintatapa istuu lujassa jokaisella valtionhallinnon organisaatiotasolla. Markkinaohjattua toimintaa on pidetty julkishallinnossa negatiivisena, eikä sitä ole näin ollen nähty yhteiskuntataloudellisena periaatteena.” (Talvitie 1992, 3.)

Jälkiekspansiivisen politiikan hallintaa alettiin Ilmailulaitoksessa toteuttaa lähinnä kahden toimintatavan avulla, joista ensimmäisen olen nimennyt investointipolitiikaksi ja toisen sopeuttamispolitiikaksi. Näistä kahdesta uuden politiikan hallinnan apuvälineestä investointipolitiikan harjoittaminen on yhtä poikkeusta lukuun ottamatta osoittautunut varsin menestykselliseksi. Ilmailulaitos on investoinut koko toimintansa ajan näyttävästi infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitämiseen.<sup>6</sup>

Toinen jälkiekspansiivisen politiikan hallinnan apuväline Ilmailulaitoksessa on ollut sopeuttamispolitiikan harjoittaminen. Henkilöstöön kohdistettu sopeuttamispolitiikka on vaatinut Ilmailulaitoksen henkilöstöä sopeutumaan uuteen organisaatio- ja ohjausmalliin, erilaisiin kehittämishankkeisiin, uusien puhetapojen sekä ajatuskehysten opetteluun sekä myönnytyksiin työehdoissa. Pyrkimys kehittyä tuloksenteekoon suuntau-

---

<sup>6</sup> Ilmailulaitoksen investointipolitiikan suurin, kallein ja julkisin hanke on Helsinki-Vantaan lentoaseman kolmannen kiitotien rakentaminen. Hanke on ollut kuusi vuotta, vuodesta 1996 vuoden 2002 marraskuuhun Suomen suurin rakennushanke. Uusi kiitotie on niin pitkä (3060 metriä), että sille mahtuisi 31 täysimittaista jalkapallokenttää peräkkäin. Se on niin leveä (60 metriä) kuin pieni kaupunkikortteli. Sitä rakennettaessa on maata ja kiveä kuormattu 85 Eduskuntatalon verran. Kiitotien rakentaminen on maksanut 106,7 miljoonaa euroa. Kiitotie rakennettiin, koska sen sanotaan tuovan Helsinki-Vantaalle raakaa voimaa lisätä liikennemääriä. (HS Kuukausiliite, marraskuu 2002.)

Toinen merkittävä investointikohde on ollut vuonna 1989 käynnistynyt Finnish Airtraffic Management Integration -hanke (FATMI), jonka tavoitteena on ensinnäkin ollut osallistuminen Euroopan laajuisen lennonjohtojärjestelmän rakentamiseen, jossa Euroopan maiden eri lennonjohtoelimet kykenisivät toimimaan uuden teknologian varassa toimivan viestiliikennetekniikan avulla kiinteässä yhteydessä toistensa kanssa. FATMI:n avulla Suomi piti liittää osaksi eurooppalaista lennonjohtojärjestelmää, vastaamaan lentoliikenteen nopean kasvun asettamiin vaatimuksiin tehokkaasta ja turvallisesta ilmailiikenneinfrastruktuurista. Lennonjohto on ollut – toisin kuin ilma-alusten ohjaamo – suhteellisen muuttumaton toimintaympäristö käytettyjen työmenetelmien ja työvälineiden osalta. Kun ilma-alusten kapasiteettia on lisätty uusien navigointi- ja ohjausjärjestelmien käyttöönoton ansiosta, paineet lennonjohtojärjestelmien tehostamiseksi uusien teknologisten apuvälineiden avulla ovat kasvaneet. Nykyisen teknologian avulla ei ole kuitenkaan kyetty vastaamaan vaatimuksiin tehostaa lennonjohtojärjestelmiä siinä laajuudessa kuin on ajateltu. Ongelmalliseksi on muodostunut lähinnä lennonjohtajan ja järjestelmän välinen vuorovaikutus; inhimillisen toiminnan ja teknologian yhteensovittaminen on osoittautunut vaikeaksi. (Ks. Palukka P. 1999.) FATMI:n toinen tavoite uudistaa lennonjohdon tekninen infrastruktuuri: lennonjohtotornit, aluelennonjohdot, tutkajärjestelmät sekä ilmailun tietojärjestelmät on sen sijaan onnistunut melko hyvin, ja hankkeen infrastruktuurin uudistamisen osalta pitäisi näillä näkymin olla kokonaisuudessaan valmis vuonna 2004.

tuneeksi, markkinalähtöiseksi organisaatioksi on legitimoitunut Ilmailulaitoksen johdon harjoittaman sopeuttamispolitiikan ainoana mahdollisena henkilöstöön kohdistuvana toimintatapana.

Vaikka joustavuutta tavoitteleva, tehokkuuteen ja tuloksen tekemiseen pyrkivä työn uudelleen organisointi on herättänyt vastustusta sopeuttamispolitiikan kohteeksi joutuneen henkilöstön taholta, heidän ainoaksi mahdollisuudekseen on jäänyt valmius joustaa työajoissa, työtehtävissä ja toimenkuissa (ks. Palukka H. 1995). Ainoastaan lennonjohtajien ammattikunnalla on ollut riittävästi työmarkkinapoliittista voimaa, rohkeutta ja yhteisvastuuta nousta vastustamaan Ilmailulaitoksen johdon harjoittamaa sopeuttamispolitiikkaa ja sanoutua työtaistelutoimin irti toimintatapojen uudelleen organisointiprojektista.<sup>7</sup>

Jos lennonjohtajien ammatti-identiteetin muotoutumista tarkastellaan suhteessa suomalaisessa yhteiskunnassa harjoitettuun jälkiekspansiivisen politiikan hallintaan – erityisesti suhteessa harjoitettuun työmarkkinapoliittikkaan – esittämäni johtopäätöstä ryhmän ammatti-identiteetin rakentumisesta ei voi enää pitää erityisen yllättävänä.

Tutkimukseni tulosten perusteella voi esittää, että lennonjohtajat kokevat palkkatyösuhteensa nöyryyttävänä ja kovana; heidän puhetekojaan määrittää kiihkeä kamppailu kunnian ja tunnustetuksi tulemisen puolesta.<sup>8</sup> Lennonjohtajien esittämissä tulkinnoissa ammattikunnan asemasta tulee esille itsellisyiden ongelma, oman työn hallinnan oikeus ja pelko sen menettämisestä. Lennonjohtajien esittämissä tulkinnoissa omasta asemastaan voi nähdä yhtymäkohtia samaan kunniaan ja sen puolustamiseen, joka Matti Kortteisen (1992) mukaan määrittää kulttuurisesti suomalaista palkkatyötä.

---

<sup>7</sup> Ilmailuhallinnon toiminnallinen muutos ilmaliikenteen turvallisuutta valvovasta viranomaisesta ilmaliikenteen palveluita tuottavaksi liikelaitokseksi on edellyttänyt näkemystä toiminnan kokonaisjärjestelmästä, yhteisestä toiminnan kohteesta. Lennonjohtajien ammattikunnan käsityömäinen, jäykkä ja individualistinen toiminnan organisointi törmää väistämättä tulosajattelun aktivoimaa joustavaa ja yhteisöllistä toiminnan uudelleen organisointipyrkimystä (sopeuttamispolitiikkaa) vastaan. Toiminnan kohteen, ilmaliikenteen tehokkaan ja turvallisen hallinnan oikeuden laajeneminen avasi muille toimijoille pääsyn ammattikunnan yksinoikeudella hallitsemalle alueelle ja nakertaisi siten ammattikunnan asiantuntijuuden auktoriteettia: pätevyyttä, kokemusta ja taitoa.

<sup>8</sup> Hegelin historianfilosofian ytimenä on nähty ajatus historiasta jatkuvana taisteluna ihmisen arvokkuuden puolesta. Ihmiskuntaa vie eteenpäin halu tulla tunnustetuksi. Tässä halussa on ihmisyyden olemus. Hegelin analysoimassa herran ja orjan suhteessa näkyy ytimessään taistelu tunnustetusta asemasta. Orja alistuu herran valtaan ja menettää arvokkuutensa, mutta samalla herra joutuu riippuvaiseksi alempiarvoisesta orjastaan. Hegelin Oikeusfilosofian mukaan modernissa kansalaisyhteiskunnassa tulee vallitsevaksi sosiaalisen pätemisen tyyppi, johon kuuluu, että ihmiset tunnustavat toisensa yhdenvertaisiksi talous- ja oikeussubjekteiksi. (Hautamäki 1996, 22–23.)

Kortteisen tutkimuksessa *Kunnian kenttä. Suomalainen palkkatyö kulttuuri-sena muotona* (1992) esitetään suomalaisesta palkkatyöstä tulkinta kunnian kenttänä, jossa pärjääminen ja palkkatyösuhde nousee itsellisyyden ongelmaksi. Tutkimuksen aineistosta, joka koostui kahden erilaisen joustavan tuotannon oloissa työskentelevän palkansaajaryhmän – metalliteollisuuden koneistajien ja pankkitoimihenkilöiden – haastatteluista on mahdollista tunnistaa yksi tarinan perustyyppi, jonka avulla haastateltavat jäsensivät omaa työtään. Tässä tarinassa oli kolme perusosaa (mt., 43):

- “(i) on kovaa
- (ii) yrittää selvitä
- (iii) on selvinnyt ja on siitä ylpeä”

Haastateltavien työstään esittämässä tarinoissa on Kortteisen mukaan kyse kunnian, ei tyytyväisyydestä siihen, että on rakaissut tilanteen itselle edulliseksi. Kortteinen on purkanut koneistajien ja pankkitoimihenkilöiden esittämien tarinoiden kunniaa koskevat määritykset “kolmeksi kollektiiviseksi aprioriteetiksi, jotka toistumistaan toistuvat erilaisissa muodoissa”. Ensimmäinen Kortteisen tunnistamista aprioriteeteista on ulkoinen uhka, joka kohdistuu työntekijöiden itsellisyyteen, kyvykkyyteen ja tunnustettuun sosiaaliseen asemaan itsellisinä yksilöinä. Toinen Kortteisen tunnistama aprioriteetti liittyy yksilön kokemukseen maailmasta yksinäisenä ja kovana paikkana. Kolmas Kortteisen tunnistama aprioriteetti liittyy selviytymisen kautta saavutettuun kunniaan, jonka Kortteinen määrittelee tunnustetuksi ja arvostetuksi sosiaalisesti asemaksi. (Kortteinen 1992, 60–61.)

Kortteinen lähtee purkamaan itsellisyyden ongelmaa tulkitsemalla työsopimuslakia. Hänen mukaansa työsopimus määrittää kahden markkinasubjektin välisen suhteen, josta voi erottaa kaksi elementtiä: taloudellisen vaihdon ja sosiaalisen suhteen. Kysymys on taloudellisesta vaihdosta, jossa työntekijä työskentelee työnantajan johdon ja valvonnan alaisena palkkiota vastaan. (Kortteinen 1992, 132.)

Yritystoiminnan kannalta on tärkeää, että yrittäjä pystyy ohjaamaan yrityksensä toimintaa kysynnän mukaan. Työnantajalla on siis oikeus päättää suoritettavasta työstä ja työsopimuslaki ja sen tulkinnat turvaavat työnantajan työnjohto-oikeuden. Kun työnantaja yrittää muuttaa vaihtosuhdetta itselleen edullisemmaksi työnjohto-oikeutensa nojalla, se käy työntekijän kunnialle ja tilanteesta on pakko selvitä. Työntekijä yrittää erilaisten menettelytapojen avulla voittaa itselleen epävirallisen ja salaisen kontrollin omaan työhönsä ja käyttää tätä kontrollia muuttaakseen itsensä ja työnantajan välistä vaihtosuhdetta itselleen edullisemmaksi. Kysymys on Kortteisen mukaan itsellisyydestä;

kusetuksesta ja kyvystä kusettaa, jota pidetään työntekijän henkilökohtaisena kunniasiana. (Kortteinen 1992, 134.)

Astuessaan palkkatyösuhteeseen yksilö solmii sopimuksen työnantajan kanssa, jonka mukaan hän suostuu tekemään työnantajan hänelle määräämät työtehtävät tiettyä korvausta vastaan. Tämä on työnantajan ja työntekijän välinen työsopimus. Kuitenkaan työsopimus ei muodollisesti määrää ihmisen käyttäytymistä eikä käsityksiä. Työnantajan ja työntekijän välinen palkkatyösuhte on aina luonteeltaan sekä taloudellinen että sosiaalinen. Sosiaalinen suhte määrittää niitä piiloisia odotuksia, joita työntekijällä on hänen ja organisaation välisen suhteen luonteesta. Sosiaalisena suhteena palkkatyösuhte ei ole koskaan kahden tasa-arvoisen toimijan välinen stabiili suhte. Tätä suhdetta määrittää aina työnantajan ja työntekijän välinen kamppailu vallasta, jossa työntekijän pyrkimyksenä on ansaita mahdollisimman paljon mahdollisimman pienin ponnistuksin, työnantajan taas pyrkiessä mahdollisimman suureen tehokkuuteen ja tuottavuuteen mahdollisimman pienillä kustannuksilla. (Watson 1996, 264.)

Mycs haastattelemieni lennonjohtajien esittämissä selonteoissa ja kertomuksissa omasta työstään voi tunnistaa Kortteisen määrittelemän itsellisyyttä korostavan kollektiivisen tajunnan, selviytymisen eetoksen. Lennonjohtajien kohdalla tilanne on kuitenkin erilainen kuin metalliteollisuuden koneistajilla tai pankkitoimihenkilöillä. Ensinnäkin, kuten olen jo aikaisemmin esittänyt lennonjohtotyö on käsityömäistä ja ammattikuntalaitoksen varaan rakentunutta toimintaa, joka tuottaa suljettua, muille jakamatonta työn tekemisen muotoa. Ammattikunta omaa vahvan työmarkkina-aseman, eikä sen suorittamaa työtä ole kyetty korvaamaan teknologian avulla. Itse itsensä synnyttäenään ammattikunta on aina Ilmailuhallituksen liikelaitostamiseen saakka nauttinut itsenäisyydestä määrittää lennonjohtotyötä koskevat säännöt ja menettelytavat. Toiseksi lennonjohtajat eivät ole työsuhteessa työnantajansa, Ilmailulaitoksen kanssa. He ovat virkasuhteisia, ja virkamiehinä he eivät käsitä työnantajakseen niinkään Ilmailulaitosta kuin yhteiskunnan kokonaisuudessaan.

Lennonjohto on ollut suhteellisen muuttumaton työ- ja toimintaympäristö aina 1980-luvun lopulle. 1990-luvun alusta lähtien on ollut havaittavissa muutoksia lentoliikenteen vilkastumisen ja alati kehittyvän teknologian johdosta. Lentoyhtiöiden kiristynyt kilpailu markkinaosuuksista on luonut vaatimuksia tehostaa lennonjohtotoimintaa uusien teknisten navigointi- ja ohjausjärjestelmien avulla. Esimerkkinä mainittakoon Helsinki-Vantaan lähi- ja lähestymislennonjohdoissa sekä Rovaniemen ja Tampereen aluelennonjohdoissa vuoden 2003 syksyllä käyttöön otettava EUROCAT II -tutkaesitysjärjestelmä, joka mahdollistaa vähittäisen siirtymisen lentokoneen ohjaa-

jan ja lennonjohdon välisestä radiopuhelinliikenteestä digitaaliseen, tietokoneavusteiseen kommunikointiin.

Teknologisoitumisen sosiaaliset vaikutukset ilmailuhenkilöstön työskentelytapoihin ja vuorovaikutuskäytänteisiin ovat ilmeiset. Teknisen edistyksen myötä ilmailuympäristössä työskentelevien henkilöiden vastuualueet ja asemat tulevat väistämättä muuttumaan. Samalla osa henkilöstön perinteisistä työtehtävistä korvataan uudellisilla toimintatavoilla. Teknologisoituminen laajentaa väistämättä työnantajan työjohto-oikeutta. Lennonjohtajien ammattikunnan laatimien, kehittämien ja toteuttamien sääntöjen ja määräysten tilalle astuvat uudet, teknologian varaan rakentuvat, ilmaliikenteen tehokkuuden sanelemat toimintatavat.

Teknisten uudistusten tärkeimpänä tavoitteena on turvallisuuden ohella varmistaa ilmaliikenteen tehokkuus. Näiden tavoitteiden osittaisen ristiriitaisuuden sekä oman toiminta-alueensa supistumisen johdosta lennonjohtajat tuntevat asemansa uhatuksi ilmaliikenteen turvallisuuden johtotähtinä (“on kovaa”). Tilannetta vastaan taistellaan yhtäällä työtaistelutoimin ja toisaalla rakentamalla kuvaa lennonjohtotyön vaativuudesta ja vastuullisuudesta sekä ammattikunnan korvaamattomasta asemasta ilmaliikenteen turvallisuuden suvereenina tuottajana (“yrittää selvittää”). Lennonjohtajien ammattidentiteetti muotoutuu siten itse esittämisen järjestelmässä, jonka tehtävänä on legitimoida ammattikunnan asema työmarkkinoilla ilmaliikenteen turvallisuuden johtotähtinä sekä suhteessa perinteisiin asiantuntija-ammattikuntiin että suhteessa työnantajaan (“on selvinnyt ja on siitä ylpeä”).

## LÄHDELUETTELO

- Aamulehti (1999): Lennonjohtajat kiristävät lakollaan rahaa. (Pääkirjoitus) *Aamulehti* 2.2.1999.
- Aamulehti (1999): Avainalojen lakko-oikeus polttaa hypypysissä. (Pääkirjoitus). *Aamulehti* 2.3.1999.
- Aittola, Tapio ja Raiskila, Vesa (1994): Jälkisanat. Teoksessa Berger, Peter L. ja Luckmann, Thomas: *Todellisuuden sosiaalinen rakentuminen. Tiedonsosiologinen tutkielma.* (Suomentanut ja toimittanut Vesa Raiskila). Helsinki: Gaudeamus.
- Alapuro, Risto (1988): *State and Revolution in Finland.* Berkeley: University of California Press.
- Alasuutari, Pertti (1994): *Laadullinen tutkimus.* Tampere: Vastapaino.
- Alasuutari, Pertti (1994): Kulttuurintutkimus ja kulturalismi. Teoksessa Jari Kupiainen ja Erkki Sevänen (toim.): Kulttuurintutkimus Johdanto. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Alasuutari, Pertti (1995): *Researching culture: Qualitative method and cultural studies.* London: Sage.
- Alasuutari, Pertti (1996): *Toinen tasavalta. Suomi 1946–1994.* Tampere: Vastapaino.
- Alasuutari, Pertti (1998): *An invitation to social research.* London: Sage.
- Anderson, Benedict (1983): *Imagined Communities.* London: Verso.
- Aro, Jari (1999): *Sosiologia ja kielenkäyttö. Retoriikka, narratiivi, metafora.* Acta Universitatis Tamperensis 654. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Bartel, R. (1983): *Metaphors and Symbols: Forays into Language.* Urbana: National Council of Teachers of English.
- Black, Max (1962): *Models and Metaphors.* Ithaca: Cornell University Press.
- Brown, Richard Harvey (1977): *A Poetic for Sociology. Toward a Logic of Discovery for the Human Sciences.* Chicago: University of Chicago Press.
- Baker, Carolyn D. (1982): Adolescent-adult talk as a practical interpretive problem. Teoksessa *Doing Teaching: The Practical Management of Classrooms.* London: Batsford.

- Becker, H.S. (1962): *The Nature of a Profession*. Teoksessa N.B. Henry (ed.): *Education for the Professions*, Chicago: University of Chicago Press.
- Berger, Peter L. & Thomas Luckmann (1966): *The Social Construction of Reality. A Treatise In the Sociology of Knowledge*. Garden City: Doubleday & Company Inc.
- Berlant, Jeffrey Lionel (1975): *Profession and Monopoly. A Study of Medicine in the United States and Great Britain*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.
- Billig, Michael (1987): *Arguing and Thinking: A Rhetorical Approach to Social Psychology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Billig, Michael (1988): *The Nature of Dilemmas*. Teoksessa Billig, Michael & Condor, Susan Edwards, Derek & gane, Mike & Middleton, David & Radley, Alan: *Ideological Dilemmas: A Social Psychology of Everyday Thinking*. London: Sage.
- Bonoli, Giuliano & Vic George & Peter Taylor-Goodby (2000): *European Welfare Futures. Towards a Theory of Retrenchment*. Cambridge: Polity Press.
- Bourdieu, Pierre & Passeron, Jean-Claude (1977): *Reproduction in Education, Society and Culture*. London and Beverly Hills : Sage Publications.
- Bourdieu, Pierre & Boltanski, Luc (1981): *The Educational System and the Economy : Titles and Jobs*. Teoksessa *French Sociology. Rupture and Renewal since 1968*. New York: Columbia University Press.
- Brante, Thomas (1988): *Sociological Approaches to Professions*. *Acta Sociologica* 1988, 31/2, 119–142.
- Brehmer, Berndt (1996): *Recruitment, selection and training of air traffic controller students*. Issues in the selection of air traffic controller candidates. Norrköping: Luftfartsverket, MRU Report No. 24.
- Brittan, Arthur (1989): *Masculinity and Power*. Oxford: Basil Blackwell.
- Bucher, R. & Strauss A. (1961): *Professions in Process*. *American Journal of Sociology*, Vol LXVI, No. 4, 325–334.
- Clarke, John, Critcher Chas & Johnson Richard eds. (1979): *Working Class Culture. Studies in history and theory*. London: Hutchinson & Co. Publishers Ltd.
- Collins, Randall (1979): *The Credential Society. The Historical Sociology of Education And Stratification*. New York, San Francisco, London: Academic Press.
- Dahlgren, Peter (1985): *The Modes of Reception: For a Hermeneutics of TV News*. Teoksessa Drummond, Phillip & Paterson, Richard (eds.): *Television in Transition. Papers from the first international television Studies conference*. London: British Film Institute Publishing.
- Danaher, J. D. (1980): *Human Error in ATC System Operations*. *Human Factors* 1980, 22(5), 535–545.
- Deshler, David (1996): *Metafora-analyysi eli sosiaalisia aaveita manaamassa*. Teoksessa Mezirow, Jack (toim.): *Uudistava oppiminen. Kriittinen reflektio aikuiskoulutuksessa*. Helsinki: Helsingin yliopiston Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus.

- Dickey, J. (1968): *Metaphors as Pure Adventure*. Washington, D.C.: Library of Congress.
- Van Dijk, Teun A. (1997): Discourse as interaction in society. Teoksessa Teun A. van Dijk (toim.): *Discourse as social interaction. Discourse studies : a multidisciplinary introduction*. Volume 2. London: Sage.
- Dolgin, Daniel L. & Gibb, Gerald D. (1989): Personality assessment in aviator selection. *Aviation psychology* (ed. Jensen, R.S. Aldershot: Gower Publishing Company).
- Dunning, John (1997): Talouden globalisoituminen, talouspolitiikan muutostaasteet ja ylikansallinen hallinto. Teoksessa Timo J. Hämäläinen (toim.): *Murroksen aika*. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Ehrenreich, Barbara & English, Deirdre (1979): *For Her Own Good. 150 Years of the Experts' Advice to Women*. London: Pluto Press.
- Eissfeldt, H. & P. Maschke (1991): *Bewährungskontrolle eines psychologischen Auswahlverfahrens für den Flugverkehrskontrolldienst anhand von Kriterien der Berufsausbildung*. Hamburg: DLR, Institut für Flugmedizin. Forschungsbericht DRL-FB-91-11.
- Elias, Norbert (1964): Professions. Teoksessa Gould & Kolb (eds.): *A Dictionary of the Social Sciences*. New York.
- Endsley, M. R. & Rodgers, M. D. (1994): *Situation Awareness Information Requirements For Enroute Air Traffic Control*. Washington DC: Federal Aviation Administration Report No. DOT7FAA7AM-94-27.
- Endsley, M. R. & Rodgers, M. D. (1996): Attention Distribution and Situation Awareness In Air Traffic Control. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 40<sup>th</sup> Annual Meeting*, 82–85.
- Engeström, Yrjö (1995): *Kebittävä työntutkimus*. Helsinki: Painatuskeskus.
- Eräsaari, Leena (2002): *Julkinen tila ja valtion yksityistäminen*. Helsinki: Gaudeamus.
- Eräsaari, Risto (2002): Avoimen asiantuntijuuden analytiikka. Teoksessa Ilkka Pirttilä & Susan Eriksson (toim.): *Asiantuntijoiden areenat*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto SoPhi 66.
- Fairclough, Norman (1992): *Discourse and social change*. Cambridge: Polity Press.
- Fairclough, Norman (1997): *Miten media puhuu*. Suom. Virpi Blom ja Kaarina Hazard. Tampere: Vastapaino.
- Foucault, Michel (1981): *The History of Sexuality. Volyme I: An Introduction*. Harmondsworth: Penguin.
- Fornäs, Johan (1998): *Kulttuuriteoria*. Suom. Mikko Lehtonen, Kaarina Hazard, Virpi Blom, Juha Herkman. Suomennoksen toim. Mikko Lehtonen. Tampere: Vastapaino.
- Fowler, Roger (1991): Language in the news. Discourse and ideology in the press. London: Routledge.
- Fox, Nicolas J. (1994): *Postmodernism, Sociology and Health*. Buckingham: Open University Press.



- Freidson, Eliot (1970): *Professional Dominance: The Social Structure of Medical Care*. New York: Atherton Press, Inc.
- Freidson, Eliot (1986): *Professional Powers. A Study of the Institutionalization of Formal Knowledge*. Chicago and London: University of Chicago Press.
- Geertz, Clifford (1973): *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books
- Giddens, Anthony (1973): *The Class Structure of the Advanced Societies*. London: Hutchinson.
- Gordon, Tuula, Elina Lahelma ja Tarja Tolonen (1995): "Koulu on kuin..." Metaforat fyysisen koulun analysoinnin välineenä. *Nuorisotutkimus* 13(1995:3), 3–12.
- Gusdorf, George (1980): *Condition and Limits of Autobiography*. Teoksessa Olney, James (toim.): *Autobiography: Essays Theoretical and Critical*. Princeton: Princeton University Press.
- Haapasalo, Samuli ja Korte, Tiina (2002): *Tie auki taivasta myöten. Ratkaisut liikennejärjestelmän rahoitukseksi, sen hallinnon ja tuotannon järjestämiseksi*. Keskustelun avaus. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.
- Hakkarainen, Kai (2000): Oppiminen osallistumisen prosessina. *Aikuiskasvatus* 2/20, 84–98.
- Hall, Stuart (1992): *Politiikan ja kulttuurin murroksia*. Toim. Juha Koivisto ym. Tampere: Vastapaino.
- Hall, Stuart (1999): Kuka tarvitsee identiteetin käsitettä? Teoksessa Mikko Lehtonen ja Juha Herkman (suom. ja toim.): *Identiteetti*. Tampere: Vastapaino.
- Halliday, M.A.K. (1978): *Language as social semiotic. The social interpretation of language and meaning*. London: Edward Arnold.
- Halliday, M.A.K. (1985): Part A. Teoksessa M.A.K. Halliday and Ruqaiya Hasan (toim.) *Language, context, and text: Aspects of language in a social-semiotic perspective*. Deakin University Press.
- Halliday, M.A.K. (1994): *An introduction to functional grammar*. London: Edward Arnold.
- Hammersley, Martyn & Atkinson, Paul (1983): *Ethnography. Principles in Practice*. London: Tavistock.
- Hautamäki, Antti (1996): Individualismi on humanismia. Teoksessa Hautamäki, Antti & Lagerspetz, Eerik & Sihvola, Juha & Tarkki, Jarmo: *Yksilö modernin murroksessa*. Tampere: Gaudeamus.
- Hautamäki, Tiina (2002): *Tuberkuloosin ja aidsin kulttuuriset merkitykset*. Tampere: Tampere University Press.
- Heikkinen, Vesa (1999): *Ideologinen merkitys: kriittisen tekstintutkimuksen teoriassa ja käytännössä*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- Heiskala, Risto (1994): *Sosiaalinen konstruktionismi*. Teoksessa Heiskala, Risto (toim.): *Sosiologian nykysuuntauksia*. Helsinki: Gaudeamus.
- Helsingin Sanomat (1999): *Avainryhmän voimankäyttö ylittää tietokyvyn rajan*. (Pääkirjoitus). *Helsingin Sanomat* 2.2.1999.

- Helsingin Sanomat (1999): Lennonjohtajien lakko päätettävä vaikka väkisin. (Pääkirjoitus).  
*Helsingin Sanomat* 12.2.1999.
- Heritage, John (1996): *Harold Garfinkel ja etnometodologia*. Jyväskylä: Gaudeamus.
- Hoggart, Richard (1958): *The Uses of Literacy*. Middlessex: Penguin Books.
- Holstein, James A. & Gubrium, Jaber F. (1995): *The Active Interview*. Thousand Oaks: Sage.
- Hopkin, V. David (1988): Air traffic control. Teoksessa: Wiener, E. L. & Nagel, D. C. (eds.):  
*Human factors in aviation*. New York: Academic Press.
- Hopkin, V. David (1995): *Human Factors in Air Traffic Control*. London: Taylor and Francis.
- Hughes, Everett (1958): *Men and Their Work*. New York: Free Press.
- Hyvärinen, Matti (1991): Huuto symbolina 1979-luvun opiskelijaliikkeessä. Teoksessa Ulla-  
Maija Peltonen ja Kirsti Stenvall (toim.): *Myytit ja symbolit*. Tampere: Vastapaino.
- Hyvärinen, Matti (1994): *Viimeiset taistot*. Tampere: Vastapaino.
- Hyvärinen, Matti (1996): *Thick and Thin Narratives: From Thickness of Description to  
Thickness of Evaluation*. Tampereen yliopisto: esitetty ”Crossroads in Cultural  
Studies” -konferenssissa 1. – 4. 7. 1996 Tampere.
- Hyvärinen, Matti (1998): Jörn Donnerin matka ja paluu. Teoksessa Matti Hyvärinen, Eeva  
Peltonen ja Anni Vilkkö (toim.): *Liikkuvat erot: sukupuoli elämäkertatutkimuk-  
sessa*. Tampere: Vastapaino.
- Hyvärinen, Matti; Peltonen, Eeva ja Vilkkö Anni (1998): Johdanto. Teoksessa Matti Hyvärinen,  
Eeva Peltonen ja Anni Vilkkö (toim.): *Liikkuvat ero: sukupuoli elämäkertatutkimuk-  
sessa*. Tampere: Vastapaino.
- Ilkka (1999): Miksi Lipponen ja Ihalainen paapovat lakkoilevia lennonjohtajia? (Pääkirjoitus).  
*Ilkka* 2.3.1999.
- Illich, I.; Zola, I.K.; McKnight, J.; Caplan, J.; Shaiken, H. (1977): *Disabling Professions*.  
London: Marion Boyars.
- Ilmailulaitoksen toimintakertomus 1991 (1992). Vantaa: Ilmailulaitos.
- Ilmailulaitoksen vuosikertomus 2001 (2002). Vantaa: Ilmailulaitos.
- Isaac, A. R. (1995): Short-term memory and advanced technology: use of imaginary in Air  
Traffic Control. Teoksessa Johnson, N., Fuller, R. & McDonald, N. (eds.): *Aviation  
Psychology: Training and Selection*.
- Jamou, H. & Pelloille, B. (1970): Changes in the French University – Hospital System.  
Teoksessa Jackson J.A. (ed.): *Professions and Professionalization*. Cambridge:  
Cambridge University Press.
- Johnson, Mark (1987): *The Body in the Mind. The Bodily Basis of Meaning, Imagination  
and Reason*. The Chicago University Press.
- Johnson, Terence (1981): *Professions and Power*. Hong Kong: The MacMillan Press.
- Jokinen, Arja – Juhila, Kirsi – Suoninen, Eero (1993): *Diskurssianalyysin aakkoset*.  
Tampere: Vastapaino

- Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi (1993): Valtasuhteiden analysoiminen. Teoksessa Jokinen, Arja; Juhila, Kirsi ja Suoninen, Eero (toim.): *Diskurssianalyysin aakkoset*. Tampere: Vastapaino.
- Jokinen, Arja ja Juhila, Kirsi (1999): Diskurssianalyttisen tutkimuksen kartta. Teoksessa Arja Jokinen & Kirsi Juhila & Eero Suoninen (toim.): *Diskurssianalyysi liikkeessä*. Tampere: Vastapaino.
- Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero (1993): Diskursiivinen maailma: teoreettiset lähtökohdat ja analyttiset käsitteet. Teoksessa Jokinen, Arja; Juhila, Kirsi ja Suoninen, Eero (toim.): *Diskurssianalyysin aakkoset*. Tampere: Vastapaino.
- Juhila, Kirsi (1993): Miten tarinasta tulee tosi? Faktuaalistamisstrategiat viranomaispuheessa. Teoksessa Jokinen, Arja; Juhila, Kirsi ja Suoninen, Eero (toim.): *Diskurssianalyysin aakkoset*. Tampere: Vastapaino.
- Julkunen, Raija (1994): Hyvinvointivaltiollisen profissioprojektin katkos. *Tiede ja edistys*. 3/94. 200–213.
- Julkunen, Raija (2001): *Suunnanmuutos. 1990-luvun sosiaalipoliittinen reformi Suomessa*. Tampere: Vastapaino.
- Järvelä, Marja (1994): Profiisit – pelastajia vai pelastettavia? *Tiede ja edistys* 3/94, 177–182.
- Kaleva (1999): Liikaa vaadittu. (Pääkirjoitus). *Kaleva* 2.2.1999.
- Kari, J (1990): *Opetus ja kasvatustyö ammattina*. Keuruu: Otava.
- Kaskisaari, Marja (1998): Rakkauten täyttymys. Seksuaaliset erot ja romanttinen rakkaus. Teoksessa Matti Hyvärinen, Eeva Peltonen ja Anni Vilkkö (toim.): *Liikkuvat erot: sukupuoli elämäkertatutkimuksessa*. Tampere: Vastapaino.
- Kaunistmaa, Pekka (1997): Keitä me olemme? Kollektiivisen identiteetin käsitteellisistä lähtökohdista. *Sociologia* (3), 220–230.
- Keränen, Marja (1993): *Modern Political Science and Gender. A Debate Between the Deaf and the Mute*. Jyväskylän Studies in Education, Psychology and Social Research 103.
- Kirwan, B. (1997): Human Factors in the ATM: Strategic Research Issues. *IEA'97 Proceedings of the 13<sup>th</sup> Triennial Congress of the International Ergonomics Association Tampere, Finland 1997*.
- Kirwan, B. & Ainsworth, L. K. (eds.) (1992): *A Guide to Task Analysis*. London: Taylor & Francis Ltd.
- Knuutila, Seppo (1994): Kaiken kattava kulttuuri. Johdanto teoksessa Jari Kupiainen ja Erkki Sevänen (toim.): Kulttuurintutkimus. Johdanto. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Konttinen, Esa (1989): *Harmonian takuumiehiä vai etuoikeuksien monopolisteja?* Jyväskylän yliopiston sosiologian laitoksen julkaisuja 45.
- Konttinen, Esa (1991): *Perinteisesti moderniin. Profiisoiden yhteiskunnallinen synty Suomessa*. Tampere: Vastapaino.

- Konttinen, Esa (1993a): Professionäkökulman lupaus. Teoksessa Esa Konttinen (toim.): *Ammattikunnat, yhteiskunta ja valtio. Suomalaisen professioiden kehityskuvia*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopiston sosiologian laitoksen julkaisuja 55–1993.
- Konttinen, Esa (1993b): Johtavat säädyt ja professioiden kentän varhainen muotoutuminen Suomessa. Teoksessa Esa Konttinen (toim.): *Ammattikunnat, yhteiskunta ja valtio. Suomalaisen professioiden kehityskuvia*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopiston sosiologian laitoksen julkaisuja 55–1993.
- Konttinen, Esa (1998): Professionaalinen asiantuntijatyö ja sen haasteet myöhäismodernissa. Teoksessa Kirjonen, Juhani & Remes, Pirkko & Eteläpelto, Anneli (toim.): *Muuttuva asiantuntijuus*. Jyväskylän yliopisto: Koulutuksen tutkimuslaitos.
- Kortteinen, Matti (1992): Kunnian kenttä. Suomalainen palkkatyö kulttuurisena muotona. Hämeenlinna: Hanki ja jää.
- Koskiaho, Briitta & Johanna Nurmela & Petri Virtanen (1999): *Kansalaisen sosiaalipolitiikka*. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Kristeva, Julia (1993): Puhuva subjekti. Tekstejä 1967–1993. Teoksessa Pia Sivenius ym. (suom.): *Eurooppalaisia ajattelijoita*. Helsinki: Gaudeamus.
- Kupiainen, Jari & Sevänen, Erkki (1994): Esipuhe. Teoksessa Jari Kupiainen ja Erkki Sevänen (toim.): *Kulttuurintutkimus. Johdanto*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Laitinen, Lea (1995a): Persoonat ja subjektit. Teoksessa Lyytinen, Pirjo (toim.): *Subjekti, minä, itse*. Helsinki: SKS.
- Laitinen, Lea (1995b): Nollapersoonat. *Virittäjä* 3/1995, 337–358.
- Lakoff, George (1993): The Contemporary Theory of Metaphor. Teoksessa Andrew Ortony (toim.): *Metaphor and Thought*. Second Edition. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lakoff, George & Mark Johnson (1980): *Metaphor We Live By*. The University of Chicago Press.
- Larson, Magali Sarfatti (1977): *The Rice of Professionalism. A sociological Analysis*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Launis, Kirsti ja Engeström, Yrjö (1999): Asiantuntijuus muuttuvassa työtoiminnassa. Teoksessa Anneli Eteläpelto ja Päivi Tynjälä (toim.): *Oppiminen ja asiantuntijuus*. Juva: Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Lehtonen, Mikko (1996): *Merkitysten maailma. Kulttuurisen tekstintutkimuksen lähtökobtia*. Tampere: Vastapaino.
- Leinonen, Marja (1983): Generic zero subjects in Finnish and Russian. *Scando-Slavica, Tomus 29*, 143–161. Copenhagen: Munksgaard
- Lennonjohtotoimikunnan mietintö (1974): *Komiteamietintö* 1974:19. Helsinki.
- LJKK = Lennonjohtajan käsikirja (1994). Vantaa: Ilmailulaitos. Lentoturvallisuushallinto.
- Lennonvarmistuksen työyhteisön kehittäminen (1999): Lennonvarmistuksen työyhteisön kehittämistyöryhmän loppuraportti. *Liikenneministeriön mietintöjä ja muistioita* B 30/99. Helsinki: Edita.

- Lennonvarmistuksen työyhteisön kehittäminen. Ensimmäinen seurantaraportti. Vantaa: *Ilmailulaitos* 20.6.2000.
- Lennonvarmistuksen työyhteisön kehittäminen. Kuudes seurantaraportti. Vantaa: *Ilmailulaitos* 17.1.2002
- Lenorovitz, David R. & Phillips, Mark D. (1987). Human Factors Requirements Engineering for Air Traffic Control Systems. Teoksessa Garriel Salvendy (ed.): *Handbook of Human Factors* New York: John Wiley & Sons.
- Leplat, J. (1988): Task complexity in work situations. Teoksessa Goodstein, L. P., Andersen, H. P. & Olsen, S. E. (eds.): *Tasks, Errors and Mental Models*. Hampshire: Taylor & Francis Ltd.
- Linde, Charlotte (1993): *Life Stories: The Creation of Coherence*. New York: Oxford University Press.
- Luukka, Minna-Riitta (1994): Persoona pragmatiikan puntarissa. *Virittäjä* 98, 203–239.
- Lyytikäinen, Pirjo (1995): Friedrich Nietzsche: subjektin purkamisesta minuuden rakentamiseen. Teoksessa Lyytinen, Pirjo (toim.): *Subjekti, minä, itse*. Helsinki: SKS.
- Michelsen, Karl-Erik (1999): *Viides sääty*. Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa. Helsinki: Tekniikan Akateemisten Liitto & Suomen Historiallinen Seura.
- Merton, Robert K. (1957): Some Preliminaries to a Sociology of Medical Education. Teoksessa Merton, Reader & Kendall (eds.): *The Student Physician*, Cambridge, Mass. Harvard University Press.
- Mey, Jacob L. (1993): *Pragmatics: an introduction*. Oxford: Blackwell.
- Mykkänen, Juri ja Antti Lautela (1996): Kone ja kampanja. Poliittisen järjestötoiminnan metaforat vuoden 1994 presidentinvaalissa. Teoksessa Palonen, Kari ja Hilikka Summa (toim.): *Pelkkää retoriikkaa. Tutkimuksen ja politiikan retoriikat*. Tampere: Vastapaino.
- Palukka, Hannele (1995): *Kuoleva ammattikunta. Keskusvirastosta yritysorganisaatioksi. Ilmailulaitoksen liikelaitostumisen vaikutuksia viestibenkilöstön työhön*. Tampereen yliopisto: Sosiologian pro gradu -tutkielma.
- Palukka, Pertti (1999): Tulevaisuuden näkymiä lennonjohtotoiminnassa. Keskustelunaloite. Tampereen Teknillinen Korkeakoulu, Turvallisuustekniikka.
- Parkin, Frank (1971): *Class Inequality and Political Order*. New York: Praeger Publishers.
- Parkin, Frank (1979): *Marxism and Class Theory. A Bourgeoisie Critique*. London: Tavistock Publications.
- Parry, Jose & Noel (1976): *The Rice of the Medical Profession*. London: Croom Helm.
- Peräkylä, Anssi (1995): *AIDS counselling. Institutional Interaction and Clinical Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Potter, Jonathan & Wetherell, Margaret (1987): *Discourse and Social Psychology: Beyond attitudes and behaviour*. London: Sage.
- Reason, J. T. (1990): *Human Error*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ricoeur, Paul (1987): Time and Narrative III. Chicago: Chicago University Press.

- Ricoeur, Paul (1991): Narrative Identity. Teoksessa David Wood (ed.): *On Paul Ricoeur*. London and New York: Routledge.
- Ricoeur, Paul (1992): *Oneself as Another*. Chicago: Chicago University Press.
- Rimmon-Kenan, Shlomith (1995): Kerronta, representaatio ja minä. Teoksessa Lyytinen, Pirjo (toim.): *Subjekti. Minä. Itse*. Helsinki: SKS
- Rossi, Juhani (2002): Tie taivaalle. *Helsingin Sanomat, Kuukausiliite* marraskuu 2002, 80–88.
- Ryder, Joan M. & Redding Richard E. (1993). Integrating Cognitive Task Analysis into Instructional Systems Development. *Educational Technology Research & Development*, 41 (2), 75–96.
- Seamster, T. L., Redding, R. E., Cannon, R. C., Ryder, J. M. & Pursell, J. A. (1995): Cognitive Task Analysis of Expertise in Air Traffic Control. *The International Journal of Aviation Psychology*, 1995, 3(4), 257–283.
- Seidler, Victor J. (1989): Rediscovering Masculinity: Reason, Language and Sexuality. London: Routledge.
- Silius, Harriet (1989): Könnssegregeringen i ingenjör-, jurist- och läkarkårerna. Teoksessa Harriet Silius (red.): *Kvinnor i Mansdominerade yrken*. Åbo: Publikationer från Institutet för kvinnoforskning vid Åbo Akademi nr 5.
- Silius, Harriet (1992): *Den kringgårdade kvinnligheten. Att vara kvinnlig jurist i Finland*. Åbo: Åbo Akademis förlag.
- Silius, Harriet (1995): Sukupuolitetun ammatillisuuden julkisuus ja yksityisyys. Teoksessa Leena Eräsaari, Raija Julkunen, Harriet Silius (toim.): *Naiset yksityisen ja julkisen rajalla*. Tampere: Vastapaino.
- Silverman, David (1985): *Qualitative Methodology and Sociology*. Aldershot: Gower.
- Silverman, David (1987): *Communication and Medical Practice*. London: Sage.
- Silverman, David (1988): Laadullisen tutkimuksen kuusi sääntöä – postromanttinen näkökulma. *Sociologia* 25 (1988):4.
- Silverman, David (1994): *Interpreting qualitative data*. London: Sage.
- Simola Tapani (1996): Pää pian vetävän kädessä. (Mielipidekirjoitus). *Savon Sanomat* 24.2.1996.
- Snellman, Saska (1999): Lakko odottaa laskulupaa. (Sakari Jämsän haastattelu) *Helsingin Sanomat* 7.3.1999, D 3.
- Stammers, Rob B. & Carey, Michael S. & Astley, Jane A. (1991). Task analysis. Teoksessa John R. Wilson and E. Nigel Corlett (eds.): *Evaluation of human work. A practical ergonomics methodology* edited by. London: Taylor and Francis Ltd.
- Starr, Paul (1982): *The Social Transformation of American Medicine*. New York: Basic.
- Sulkunen, Pekka (1990): Ryhmähaastattelun analyysi. Teoksessa Mäkelä, Klaus (toim.): *Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta*. Helsinki: Gaudeamus.
- Sulkunen, Pekka (1993): Suomalainen yhteiskunta ja suurten projektien loppu. Teoksessa Kai Ilmonen (toim.): *Kestävyyssko*. Tampere: Vastapaino.

- Sulkunen, Pekka (1997): Todellisuuden ymmärrettävyys ja diskurssianalyysin rajat. Teoksessa Pekka Sulkunen ja Jukka Törrönen (toim.): *Semioottisen sosiologian näkökulmia. Sosiaalisen todellisuuden rakentuminen ja ymmärrettävyys*. Tampere: Gaudeamus.
- Sulkunen, Pekka & Törrönen, Jukka (1997): Puhujakuva: enonsiaation rakenteet. Teoksessa Teoksessa Pekka Sulkunen ja Jukka Törrönen (toim.): *Semioottisen sosiologian näkökulmia. Sosiaalisen todellisuuden rakentuminen ja ymmärrettävyys*. Tampere: Gaudeamus.
- Sulkunen, Pekka & Törrönen, Jukka (1997): Arvot ja modaalisuus sosiaalisen todellisuuden rakentamisessa. Teoksessa Pekka Sulkunen ja Jukka Törrönen (toim.): *Semioottisen sosiologian näkökulmia*. Tampere: Gaudeamus.
- Summa, Hilikka (1989): Hyvinvointipolitiikka ja suunnitteluretoriikka: tapaus asuntopolitiikka. *Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja*. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.
- Suoninen, Eero (1997): *Miten tutkia moniäänistä ibmistä? Diskurssianalyttisen tutkimusotteen kehittäjä*. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Syrjänen, Olavi (1996): *Byrokratiasta businekseen*. Helsinki: Edita.
- Talvitie, Mikko (1992): Toimitusjohtajan katsaus. *Ilmailulaitoksen toimintakertomus 1991*. Helsinki: Valtion painatuskeskus.
- Tiililä, Ulla (1996): Mitä viranomaisille kirjoitetaan? Korvaushakemusten argumentoinnin analyysiä. Julkaisussa Jyrki Kalliokoski (toim.): *Teksti ja ideologia. Kieli ja valta julkisessa kielenkäytössä. Kieli 9*. Helsingin yliopiston suomen kielen laitos.
- Tulkki, Pasi (1996): *Valtion virka vai teollinen työ? Insinöörikoulutus sosiaalisena ilmiönä 1802–1939*. Turun yliopiston koulutussosiologian tutkimuskeskuksen raportti 38.
- Tynjälä, Päivi (1999): Oppiminen tiedon rakentamisena. Konstruktivistisen oppimiskäsityksen perusteita. Helsinki: Kirjayhtymä Oy.
- Vartiainen, Matti (1994): *Työn muutoksen työvälineet. Muutoksen ballinnan sosiotekniset Menetelmät*. Tampere: Otatieto Oy.
- Veijola, Soile (1997): Modaalisia suhteita pelissä ja keskustelussa. Teoksessa Pekka Sulkunen & Jukka Törrönen (toim.): *Semioottisen sosiologian näkökulmia*. Tampere: Gaudeamus.
- Vuolio, Vesa (1991): *Lunastettu vapaus. Kunnanlääkäarin ammatillisen autonomian muotoutuminen*. Jyväskylän yliopiston sosiologian laitoksen julkaisuja 49.
- Vuori, Jaana (2001): *Äidit, isät ja ammattilaiset: sukupuoli, toisto ja muunnelmat asiantuntijoiden kirjoituksissa*. Tampere: Tampere University Press.
- Watson, Diane (1996): Individuals and institutions: the case of work and employment. Teoksessa Margaret Wetherell (ed.): *Identities Groups and Social Issues*. London: Sage Publications.
- Wetherell, Margaret – Potter, Jonathan (1992): *Mapping the Language of Racism. Discourse and Legitimation of Exploitation*. Cornwall: Harvester Wheatsheaf.

- Widdicombe, Sue & Wooffitt, Robin (1995): *The Language of Youth Subcultures. Social Identity in Action*. New York: Harvester Wheatsheaf.
- Willis, Paul (1977): *Learning to Labour: How Working Class Kids Get Working Class Jobs*. Hampshire: Gower.
- Willis, Paul (1978): *Profane Culture*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Willis, Paul (1979): Shop-floor culture, masculinity and the wage form. Teoksessa John Clarke, Chas Critcher and Richard Johnson (eds.): *Working Class Culture. Studies in history and theory*. London: Hutchinson & Co. Publishers Ltd.
- Willis, Paul (1990): *Common Culture: Symbolic Work at Play in the Everyday Cultures of The Young*. With Simon Jones, Joyce Canaan and Feoff Hurd. Ballmoor & Bristol: Milton Keynes Open University Press.
- Yli-Vakkuri, Valma (1986): *Suomen kieliopillisten muotojen toissijainen käyttö*. Turun Yliopiston suomalaisen ja yleisen kielitieteen laitoksen julkaisuja 28. Turku.



## Suomen lennonjohtojärjestelmän kuvaus

Suomen ilmailuviranomaisena toimii Ilmailulaitos, joka vastaa myös maamme lentoturvallisuustyöstä. Ilmailulaitokseen sovelletaan valtion liikelaitoksista annettua lakia (627/87), jollei sen toiminnasta Ilmailulaitoksesta annetussa laissa (1123/90) ja asetuksessa (1124/90) ole toisin säädetty. Se vastaa Suomen lentoliikennepolitiikasta yhdessä liikenneministeriön ja valtion ulkoasianhallinnon kanssa. Ilmailulaitos on käyttäjiensä rahoittama valtion liikelaitos, jonka yleiset toiminta- ja tulostavoitteet asettaa valtioneuvosto. Ilmailulaitoksen on valtioneuvoston sille asettamien palvelu-, toiminta- ja tulostavoitteiden mukaisesti huolehdittava siitä, että ilmailutoiminta tapahtuu mahdollisimman turvallisesti, tehokkaasti, tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti.

Ilmailulaitos päättää itsenäisesti toiminnastaan ja investoinneistaan palvelujen kysynnän ja asiakkaiden tarpeiden mukaisesti. Sen tulee tarjota ja kehittää palvelujaan liiketoiminnan edellytysten mukaisesti ja ottaa huomioon asiakkaidensa ja yhteiskunnan tarpeet. Ilmailulaitoksen tehtävänä on tuottaa asiakkailleen – lentoliikenteelle ja lentomatkestajille – turvallisia, kansainvälisesti korkealaatuisia ja kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluita ja kehittää niitä tukevia liiketoimintoja. Sen ensisijainen tehtävä on turvata säännöllisen reittiliikenteen edellyttämät palvelut lentoasemilla. Ilmailulaitoksen on kehitettävä lentoasemia ja lennonvarmistusjärjestelmää kysyntää vastaavasti. Se ylläpitää ja kehittää Suomen lentoasemaverkostoa ja lennonvarmistusjärjestelmää yhtenä kokonaisuutena. Verkostoon kuuluu 25 lentoasemaa, joista 21 on säännöllisen lentoliikenteen piirissä.

Ilmailulaitoksen viranomaisyksikkö, lentoturvallisuushallinto, harjoittaa kansainvälisiin normeihin ja periaatteisiin nojaavaa viranomaisvalvontaa yhtäältä lentoyhtiöitten suuntaan ja toisaalta Ilmailulaitoksen lentokenttä- ja lennonvarmistustoimintaan. Kansainvälinen yhteistyö ilmailun alalla on tiivistä ja sen tuloksena on syntynyt

useita yleismaailmallisia sopimuksia, joista useimpiin myös Suomi on liittynyt. Sopimuksista, jotka asettavat lainsäädännöllisiä ja toiminnallisia velvoitteita, on mainittava ennen muita kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus (Convention on International Civil Aviation), joka allekirjoitettiin Chicagossa vuonna 1944 ja asetettiin Suomessa voimaan vuonna 1949 (SopS 11/49). Yleissopimus, jota on täydennetty 18 liitteellä, sisältää mm. kansainvälistä siviili-ilmailujärjestöä (International Civil Aviation Organization, lyh. ICAO) koskevat määräykset sekä ilma-alueita ja lentotoimintaa, samoin kuin lennonvarmistuspalvelua ja sen laitteita koskevat normit ja suositukset.

Suomi on ICAO:n jäsenvaltiona velvollinen soveltamaan omalla alueellaan yleissopimusta liitteineen joko sellaisenaan tai tekeminsä varauksin. Lennonvarmistuspalvelun järjestämisestä Suomessa on säädetty ilmailulain (281/95) 56, 92 ja 93 §:ssä ja ilmailuasetuksen (118/96) sekä lisäksi lennonjohtopalvelun osalta asetuksessa lentosäännöistä (136/69). Sotilasilmailusta on maassamme säädetty erikseen sotilasilmailuasetuksella (387/96), jonka nojalla ilmavoimien esikunta on antanut tarkemmat määräykset lentopalveluksen pysyväiskäskyissä ja lentokenttien erikoismääräyksissä. Sotilasilmailussa noudatetaan pääsääntöisesti mitä lentosäännöistä ja lennonvarmistuspalvelusta siviili-ilmailun osalta on säädetty.

Lennonvarmistuspalvelu on yhteisnimitys niille ilmailun maaorganisaation toimintahaaroille, joiden tehtävänä on antaa ilmaliikenteen turvalliselle, joustavalle ja taloudelliselle kululle välttämättömiä palveluita. Lennonvarmistuspalveluun kuuluu Suomessa ilmaliikenne-, ilmailutiedotus-, ilmailuviesti-, lentosää- ja lentopelastustuspalvelut. Ilmaliikennepalvelun tarkoituksena on yhteentörmäysten estäminen ilma-alusten sekä ilma-alusten ja liikennealueella olevien esteiden välillä, ilmaliikenteen jouduttaminen ja järjestyksen ylläpitäminen. Ilmaliikennepalvelun tarkoituksena on lisäksi toimittaa lentojen turvalliselle ja tehokkaalle suorittamiselle hyödyllisiä neuvoja ja tietoja sekä tiedottaa viranomaisille etsintä- ja pelastuspalvelujen tarpeessa olevista ilma-aluksista ja auttaa näitä pyydytyllä tavalla.

Ilmaliikennepalvelu (Air Traffic Services, lyh. ATS) jakautuu lennonjohto-, lentotiedotus- ja hälytyspalveluihin. Ilmaliikennepalvelun antamista varten on Suomen ilmatila jaettu kahteen lentotiedotusalueeseen (Flight Information Region/Upper Flight Information Region, lyh. FIR/UIR). Lentotiedotusalueet on puolestaan jaettu valvottuun ja valvomattomaan ilmatilaan. Valvottu ilmatila muodostuu ATS-reiteistä, lähestymis- ja lähialueista sekä sotilaslennonjohtoalueista. Kummallakin lentotiedotusalueella on alueellista ilmaliikennepalvelua antava elin, alueenlennonjohto. Ilmaliikennepalvelua lähestymis- ja lähialueilla sekä sotilaslennonjohtoalueilla antavat puolestaan niitä varten perustetut erilliset elimet, lähestymis- ja lähilennonjohdot.

ATS-reitit on perustettu liikennevirtojen ohjaukseen ja niiden suojausalueiden leveys on 10 meripeninkulmaa (Nautical Mile, lyh. NM=1852 m), alaraja lentopinta 65 (Flight Level, lyh. FL), 2000 metriä ja yläraja lentopinta 245, 7500 metriä tai 460, 14000 metriä keskimääräisestä merenpinnasta.

Lähestymisalueet (Terminal Control Area, lyh. TMA) on perustettu yhden tai useamman lentopaikan ympärille saapuvan ja lähtevän ilmaliikenteen turvaamista varten. Lähestymisalueiden sivurajat vaihtelevat eri lentopaikkojen liikennetarpeen mukaan, samoin kuin alaraja 900 ja 2000 jalan (Feet, lyh. FT=0,32 m) välillä. Yläraja on lentopinta 65, paitsi Helsingin TMA:lla lentopinta 245.

Lähialueet (Control Zone, lyh. CTR) on perustettu valvottujen lentopaikkojen ympärille turvaamaan lähiliikennettä. Lähialueen sivuraja on yleensä 6,5 NM säteellä lentopaikasta, alarajana maanpinta ja ylärajana 1500 jalkaa keskimääräisestä merenpinnasta. Joidenkin lentopaikkojen ympärille on muodostettu sotilaslennonjohtoaueita (Military Control Area, lyh. MIL CTA). Näiden alueiden sivurajat vaihtelevat huomattavasti. Myös alaraja vaihtelee 1500 jalasta 2000 jalkaan ylärajan ollessa lentopinta 95.

Joillekin pienemmille lentopaikoille, joille ei liikenteen vähyyden vuoksi ole katsottu tarpeelliseksi perustaa lähi- tai lähestymisalueita, on muodostettu lentotiedotusvyöhykkeitä. Ilmaliikenteen turvaamiseksi on tällaisille lentopaikoille perustettu lentopaikan lentotiedotuspalvelua ja hälytyspalvelua antavia elimiä (Aerodrome Flight Information Service, lyh. AFIS).

Etupäässä valvomattomaan, mutta osin myös valvottuun ilmatilaan on perustettu pysyviä rajoitus- ja vaara-alueita puolustusvoimien tarpeita varten sekä kaksi kielto- aluetta, Olkiluoto ja Loviisa, ympäristön turvallisuuden varmistamiseksi. Tilapäisiä rajoitusalueita perustetaan tarpeen mukaan määräajaksi sekä puolustusvoimien (ammunnat) että siviili-ilmailun (purjelento- ja laskuvarjohypytoiminta) käyttöön.

Lennonjohtopalvelun (Air Traffic Control Service, lyh. ATC) tarkoituksena on estää yhteentörmäykset ilma-alusten sekä liikennealueella olevien ilma-alusten ja esteiden välillä. Lennonjohtopalvelun tarkoituksena on myös ilmaliikenteen jouduttaminen ja järjestyksen ylläpitäminen. Yhteentörmäysten estäminen tapahtuu porrastamalla ilma-alukset vaaka- tai pystytasossa tiettyjä kansainvälisiä porrastusminimejä (lyhin sallittu, aika- tai pituusmitoin ilmaistu välimatka kahden ilma-aluksen välillä) käyttämällä. Lennonjohtopalvelun perusmenetelmät, jotka perustuvat pääasiassa kansainvälisiin normeihin ja suosituksiin (ICAO Annex 11, Annex 2 ja PANS-RAC, Doc 4444), on annettu Lennonjohtajan käsikirjassa.

Ilma-alusten porrastaminen perustui aiemmin yksinomaan ohjaajien lentosuunnitelmissa antamiin perustietoihin ja lennon aikana annettuihin paikkailmoituksiin sekä lennonjohdon suorittamiin laskelmiin ilma-alusten sijainnista ja näihin perustuviin ohjeisiin ja määräyksiin (lennonjohtoselvityksiin). Tässä menetelmälennonjohtopalvelussa ilma-aluksen ohjaaja vastaa yksin lentosuunnituksesta. Tutkalennonjohtopalvelussa on osa ohjaajien suunnistusvastuusta sekä vastuusta ilma-aluksen porrastamisesta maastoon nähden siirtynyt lennonjohtajalle. Tutkan antaman kuvan avulla lennonjohtaja pystyy seuraamaan ilma-alusten liikkumista, johtamaan ilma-aluksia näiden käyttämillä reiteillä sekä määräämään niille uudet reitit kulloisenkin liikennetilanteen mukaan.

Lennonjohtopalvelu jakautuu palvelualoittain alue-, lähestymis- ja lähilennonjohtopalveluihin. Aluelennonjohtopalvelua antavat Suomessa Tampereen lentotiedotusalueella Tampereen aluelennonjohto (Tampere ACC) ja Rovaniemen lentotiedotusalueella Rovaniemen aluelennonjohto (Rovaniemi ACC). Lähestymislennonjohtopalvelua antavat Tampereen lentotiedotusalueella Hallin, Helsingin, Jyväskylän, Kauhavan, Kuopion ja Pirkkalan lähestymislennonjohdot (APP) sekä Rovaniemen lentotiedotusalueella Rovaniemen lähestymislennonjohto. Lähilennonjohtopalvelua sekä tarvittaessa myös lähestymislennonjohtopalvelua antavat Tampereen lentotiedotusalueella Hallin, Helsingin, Joensuun, Jyväskylän, Kauhavan, Kruunupyyn, Kuopion, Lappeenrannan, Maarianhaminan, Malmin, Pirkkalan, Porin, Turun ja Vaasan lähilennonjohdot (TWR) sekä Rovaniemen lentotiedotusalueella Ivalon, Kemin, Oulun ja Rovaniemen lähilennonjohdot.

Lentotiedotuspalvelun (Flight Information Service, lyh. FIS) tehtävänä on antaa lennolla oleville ilma-aluksille tietoja suunnistusrakenteiden ja lentopaikkojen kunnosta, muusta liikenteestä, säästä sekä muista lennon turvalliseen suorittamiseen vaikuttavista tekijöistä. Lentotiedotuspalvelua antavat kaikki lennonjohtoelimet sekä lähilennonjohtoelinten asemesta toimivat AFIS-elimet Enontekiön, Kajaanin, Kittilän, Kuusamon, Mikkelin, Savonlinnan, Seinäjoen ja Varkauden lentopaikoilla.

Ilmailutiedotuspalvelun (Aeronautical Information Service, lyh. AIS) tarkoituksena on varmistaa kansainvälisen ja kansallisen ilmaliikenteen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden kannalta tarpeellisen tiedon kulku. Jokainen ICAO:n jäsenmaa on velvollinen (ICAO Annex 15) julkaisemaan näitä tietoja maansa ilmailukäsikirjassa (Aeronautical Information Publication, lyh. AIP). Ilmailutiedotuspalvelusta Suomessa vastaa Ilmailulaitoksen ilmailutiedotusyksikkö. Suomen ilmailukäsikirja, AIP-Suomi, sisältää pysyvää laatua olevat ilmailun perustiedot Suomen ilmailutiedotusalueen vastuualueella.

Silloin, kun ilmoitettava tieto on vaikutukseltaan tilapäinen tai lyhytaikainen tai kun lentotoimintaan vaikuttavia operatiivisesti merkittäviä tietoja tai pitkäaikaisia muutoksia joudutaan ilmoittamaan lyhyellä ennakkoajalla julkaistaan tiedot erikseen jaettavilla tiedotteilla, NOTAMEilla (Notices to Airmen). NOTAMEja julkaisevat kaikki Suomen lentoasemat sekä Tampereen ja Rovaniemen alueenlennonjohdot. Määräajoin julkaistaviin tiedotuksiin (Aeronautical Information Circular, lyh. AIC) sisällytetään sellaiset yleismerkitykseltään tärkeät tekniset tiedot tai hallinnollista laatua olevat tiedot, jotka eivät sovellu ilmailukäsikirjassa tai NOTAMEilla julkaistaviksi.

Ilmailutiedotuspalvelun tehtävänä on hankkia kyseiset tiedot sekä kotimaasta että tarvittaessa myös ulkomailta ja pitää ne ohjaajien, lennonjohtajien, lennontiedottajien ja lennonvarmistusvirkaileijoiden saatavilla. Tiedot koskevat pääasiassa lentopaikkoja, niiden kiitoteitä, laskeutumispulaitteita, lennonjohto- ja sääpalveluelinten aukioloaikoja, ilmatilan jakoa, radiosuunnistus- ja ilmailuviestipalvelulaitteita, vaarallisia lentoesteitä sekä lentopelastuspalvelua. Näiden tietojen lisäksi julkaistaan karttoja lentopaikoista ja mittarilähestymismenetelmistä sekä ilmaliikenteen tarvitsemia suunnistuskarttoja. Lentoa edeltävää lennonneuvontapalvelua annetaan Suomen lentoasemilla niiden toiminta-aikoina.

Ilmailuviestipalvelun (Aeronautical Telecommunication Service, lyh. COM) tehtävänä on ilmaliikenteen tarvitsemien viestitys- ja suunnistuslaitteiden hankinta ja kunnossapito sekä kiinteän ilmailuviestiliikenteen järjestäminen. Suunnistuslaitteet ovat erityyppisiä radiosuunnistuslaitteita ilma-aluksen paikan, suunnan ja etäisyyden määrittämiseksi. Kiinteää ilmailuviestiliikennettä käytetään määrättyjen kiinteiden asemien väliseen sanomien vaihtoon. Tällaiset asemat ovat mukana eräissä maailman ja Euroopan laajuisissa kiinteiden asemien järjestelmissä. Siirtyvää ilmailuviestiliikennettä käytetään ilma-alusten ja maa-asemien sekä ilma-alusten keskinäisen viestiliikenteen välittämiseen. Maa-asema voi olla tällöin joko lennonjohtoelin tai liikennöitsijän oma asema. Ilmailuviestipalvelu hoitaa myös CQ-lähetyskiä, joissa sanomaa ei ole osoitettu tietyille ilma-aluksille. Tällaisia sanomia ovat automaattiset radiolähetykset, kuten säätietoja ja ennusteita koskevat VOLMET-lähetykset ja lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu ATIS.

Lentosääpalvelu (Aeronautical Meteorological Service, lyh. MET), jonka järjestämisestä Suomessa vastaa Ilmailulaitos, kerää, valmistaa ja toimittaa ilmaliikenteen tarvitsemat säätiedot. Lentoasemien sääneuvonta antaa ilmaliikenteelle niiden tarvitsemat säätiedot dokumentaationa lentosääsanomista (METAR+SPECI) sekä lentopaikkaennusteista (TAF). Lentosääsanomat sisältävät tietoja pintatuulesta, näkyvyydestä, kiittienäkyvyydestä, vallitsevasta säästä, pilven määrästä, korkeudesta ja tyypistä,

ilman lämpötilasta, -kosteudesta ja -paineesta sekä mahdollisesta vertikaalisesta tuuli-shearista ja inversiosta. Säähavaintoja tehdään pääasiassa vielä ihmisen valvonassa, koska automaattinen säähavaintojärjestelmä ei kykene havaitsemaan säätyyppiä, pilvien määrää ja näkyvyyttä yhtä kattavasti kuin ihminen.

Ilma-alusten ohjaajien odotetaan antavan sääilmoituksia (AIREP tai AIREP SPECIAL) erityisesti silloin, kun he kohtaavat lennolla sääilmiöitä, joita ei ole ennustettu tai joista ei ole varoitettu. Ohjaajien odotetaan välittävän ilmoitukset lähimmälle ATS- tai MET-elimelle, jossa saadun ilmoituksen perusteella laaditaan joko AIREP tai WXREP-sanoma. WXREP on kansallinen sanoma, ja sen voi ohjaaja tehdä aina, kun katsoo sääolojen poikkeavan ennustetusta tai vaarantavan lennon turvallisuutta. AIREP SPECIAL -havainnot sisältyvät lennonneuvontamateriaaliin kansainvälisen käytännön mukaisesti. WXREP-sanomat sisältyvät lennonneuvontamateriaaliin kaksi tuntia niiden laadinta-ajasta eteenpäin.

Ilmatieteen laitos laatii lentosääennusteita ilmailua varten Ilmailulaitoksen määrittelemässä laajuudessa. Ilmatieteen laitokselle kuuluvien sääpalvelutehtävien alueellista hoitamista varten on Suomeen perustettu neljä aluetoimistoa, jotka toimivat myös lentosääkeskuksina antaen operatiivista sääpalvelua ilmailun eri osapuolille omalla vastualueellaan. Ilmatieteen laitos antaa reittisääätiedot merkitsevän sään karttoina (SWC), yläkarttaennusteina ja tarvittaessa tropopausi-karttoina tai selväkielisinä alue-ennusteina, joissa käytetään ICAO:n lyhenteitä ja GAFOR BBBB-koodia. Selväkielisiä alue-ennusteita laativat Kuopion, Rovaniemen ja Tampereen lentosääkeskukset. Suomessa laaditaan lisäksi kansainvälisten määräysten mukaisia SIGMET varoitussanomia aliäänipinnoilla lentäville ilma-aluksille.

Lentopelastuspalvelu on Suomessa järjestetty ICAO:n Annex 12 normien ja suositusten mukaisesti Ilmailulaitoksen järjestämänä yhteistoiminnassa sisäasiainministeriön ja muiden viranomaisten kanssa. Lentopelastuspalvelu tarkoittaa toimintaa hädässä, kadoksissa tai muuten vaikeuksissa olevien ilma-alusten paikantamiseksi ja niissä olevien henkilöiden auttamiseksi ja pelastamiseksi sekä omaisuuden suojelemiseksi. Lentopelastuspalvelun päätehtävänä on hälytys- ja johto-organisaationa ilma-aluksen onnettomuuspaikan tai katoamisalueen määrittäminen (vaaratilanteeseen tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen paikantaminen). Varsinaisten pelastustöiden suorittamisessa lentopelastuspalvelu tukeutuu muiden pelastusviranomaisten apuun. Toisaalta taas lentopelastuspalvelu organisaatiollaan avustaa muita viranomaisia yleisissä etsintä- ja pelastuspalvelutehtävissä.

Lentopelastuspalvelu käsittää hälytyspalvelun (Alerting Service, lyh. AS) sekä etsintä- ja pelastuspalvelun (Search and Rescue Service, lyh. SAR). Lentopelastus-

palvelun vastuualueina ovat Tampereen ja Rovaniemen FIR/UIR. Suomessa on kaksi lentopelastuskeskusta, Etelä-Suomen lentopelastuskeskus ja Pohjois-Suomen lentopelastuskeskus, jotka johtavat ja koordinoivat lentopelastuspalvelua vastuualueellaan. Etelä-Suomen lentopelastusalueen rajat noudattavat Tampereen lentotiedotusalueen rajoja ja Pohjois-Suomen lentopelastusalueen rajat ovat samat kuin Rovaniemen lentotiedotusalueen rajat. Lentoasemilla toimivat lentopelastuslohkokeskukset ja hälytysasemat avustavat lentopelastuskeskuksia.

Lennonvarmistuspalvelun tekniset apulaitteet jaotellaan reittisuunnistusapulaitteisiin, lähestymis- ja laskeutumisapulaitteisiin, tutkiin ja viestiyhteysjärjestelmiin. Suomessa käytetään reittisuunnistuksessa apuna VOR/DME-laitteita ja NDB-radiomajakoita. Ilma-aluksen lähestymisessä ja laskeutumisessa käytetään apuna sekä ILS-mittarilaskujärjestelmiä ja merkkimajakoita että lähestymis- ja kiitotievalaistusjärjestelmiä. Lähestymisessä ja laskeutumisessa voidaan käyttää apuna myös PAR-tarkkuuslähestymistutkaa. Reitti- ja lähestymisaluevalvontatutkia käytetään sekä liikenteen valvontaan ja ohjaukseen että suunnistukseen. Näitä tutkia ovat TAR-, RSR- ja SSR-tutkat. Tutkien ohella ilma-alusten paikantamiseen käytetään VDF-suuntimoita. Viestiyhteysjärjestelmistä tavallisempia ovat radiopuhelimet sekä kiinteät puhelin- ja datalinjat.

Lennonjohdon tärkein apuväline ilmaliikennekuvan selvittämiseksi on tutka. Tutkalennonjohtajat ovat ottaneet päävastuun liikennevirtojen ohjailmisessa menetelmälennonjohtajien hoitaessa liikennevirtojen suunnittelun ja lennonjohtojen välisen yhteistyön. Aikaisemmin tutkat olivat ensiötutkia, joiden lähettämät aallot heijastuvat ilma-aluksen pinnasta takaisin tutkan antenniin. Ilma-aluksen etäisyys ja suunta tutka-asemaan nähden esitetetään tutkan näyttölaitteella. Ensiötutkan vastaanottamat kaiut ovat passiivisia vastauksia lähetettyihin aaltoihin eikä niiden avulla pystytä tunnistamaan ilma-alusta suoraan. Ne eivät myöskään anna tietoja ilma-aluksen korkeudesta. Tunnistaminen ensiötutkan avulla onkin melko työlästä.

Nykyisin lennonjohdot käyttävät pääasiallisesti toisiotutkaa liikennekuvan selvittämiseksi. Toisiotutkajärjestelmässä maa-asema (Interrogator) lähettää kyselyjä, jotka vapauttavat ilma-alukseen sijoitetusta vastauslähettimestä (Transponder) aktiivisia vastauksia. Vastaukset käsitellään kyselyaseman yhteydessä olevassa vastaanotto-asemassa. Toisiotutkan avulla saadut vastaukset ovat voimakkaampia kuin ensiötutkan avulla saadut. Tämän lisäksi toisiotutkan saama vastaus voi sisältää tiedot ilma-aluksen korkeudesta, tunnuksesta, nopeudesta jne. Toisiotutkan vastaus soveltuu erinomaisesti automaattiseen tietojen käsittelyyn ja maalinseurantaan, koska ilma-aluksen tunnistus sisältyy jo saatuun vastukseen. Ilma-aluksen tunnistaminen

toisiotutkan avulla tapahtuu siten, että kullekin ilma-alukselle annetaan oma koodi, jonka ohjaaja syöttää transponderiin, joka puolestaan lähettää sen vastaanottoasemalle. Ohjaaja voi myös transponderin avulla pyydettyä lähettää tunnuskoodia, joka täydentää ilma-alukselle annettua omaa koodia.

Lennonjohtajan työ edellyttää lupakirjaa. Lupakirjan haltijana lennonjohtaja on oikeutettu antamaan lupakirjaansa merkittyjen kelpuutusten mukaista ilmailiikennepalvelua. Lennonjohtajalla voi siten olla useita toimenkuvia: hänen tehtävänsä vaihtelevat liikenteen luonteen ja toimipaikan sijainnin mukaan. Kelpuutuksistaan riippuen lennonjohtaja voi antaa lähilennonjohto-, lähestymislennonjohto-, aluelennonjohto-, tarkkuuslähestymistutka-, lähestymisalueututka- ja aluetutkapalvelua. Kelpuutusten saamisen edellytyksenä on, että lennonjohtaja osoittaa sekä käytännössä että teoriassa kykynsä hoitaa hyväksytysti niitä tehtäviä, joihin kulloinkin kelpuus hänet oikeuttaa. Hänen on täytettävä tiedoiltaan, kokemukseltaan ja taidoiltaan tehtävänsä edellyttämät vaatimukset sillä lentoasemalla tai lennonjohtoalueella, jossa hän työskentelee.

Lähilennonjohtaja johtaa ja valvoo ilmailiikennettä lentopaikalla ja sen lähialueella sekä maaliikennettä lentopaikan liikennealueella. Lähilennonjohtaja määrää liikenteen järjestyksen ja porrastaa ilma-alukset vastuualueellaan maassa ja ilmassa antamalla tarpeellisia selvityksiä ja ohjeita, ottamalla huomioon kunkin ilma-aluksen sijainnin, tyypin, nopeuden ja suorituskyvyn, käytettävät menetelmät, kiitotien ja sen kunnan, sääolosuhteet, mahdolliset melurajoitukset, ilma-alusten jättämät pyörrevarat jne. Lähilennonjohtaja johtaa ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua lentokentällä ja sen läheisyydessä sekä osallistuu alueelliseen etsintä- ja pelastuspalveluun lentopelastuskeskuksen määrittelemällä tavalla. Lähilennonjohtaja antaa myös lähestymislennonjohtopalvelua lentosemilla, joilla ei ole erillistä lähestymislennonjohtoa. Lähilennonjohtaja antaa ilmailutiedotuspalvelua ja hoitaa joitakin hallinnollisia tehtäviä.

#### Lähilennonjohtajan tehtäviin kuuluu

- perehtyä vallitsevaan säätilaan ja ennustuksiin, valvoa liikennealueen radio- ja valaistuslaitteiden toimintakuntoa sekä ohjata valaistusjärjestelmiä
- antaa rullausohjeet ilma-aluksille ja liikenneohjeet kenttäalueella liikkuville
- antaa lähtö- ja laskuluvat sekä muut tarpeelliset selvitykset valvonnassaan oleville ilma-aluksille sekä välittää alue- ja lähestymislennonjohtoon antamat selvitykset
- antaa säättietoja ilma-aluksille
- tarkistaa ja välittää suunnistus- ja radiolaitteiden toimintakuntoa koskevat ilmoitukset



- olla kiinteässä yhteistoiminnassa alueennonjohdon ja/tai lähestymislennonjohdon sekä lentoaseman muiden elinten kanssa
- avustaa yksityisissä tai muuten vaikeuksissa olevia ilma-aluksia sekä hälyttää tarvittaessa muut pelastusviranomaiset

Lähestymislennonjohtaja vastaa johdetusta ilmaliikenteestä vastuualueellaan lähitai alueennonjohtajalle tapahtuvaan luovutukseen saakka. Lähestymislennonjohtajan tulee pitää tiedossaan ilma-alusten sijainti, korkeus, lentorata jne. Hänen tulee olla yhteistoiminnassa lähi- ja alueennonjohtajan kanssa, järjestää tilaa lähteville ja saapuville ilma-aluksille sekä säännellä liikenteen kulku.

Lähestymislennonjohtajan tehtäviin kuuluu

- antaa selvityksiä, ohjeita ja ilmoituksia ilma-aluksille ja lähilennonjohdolle
- välittää alueennonjohdon antamat selvitykset ilma-aluksille ja lähilennonjohdolle
- perustaa käyttämänsä ratkaisut omii ja/tai muilta lennonjohtoelimiltä saamiinsa laskelmiin ja tietoihin ilma-alusten arvioiduista sekä todellisista nopeuksista ja korkeuksista, suunnistuslaitteiden ylitysajoista sekä määrätä niiden perusteella ilma-aluksia muuttamaan korkeuttaan, odottamaan tietyssä paikassa, säätämään nopeuttaan ja määrätä järjestys tulevan ja lähtevän sekä muun liikenteen välillä
- olla kiinteässä yhteistyössä tutkalennonjohtajan, toisten lennonjohtoelinten ja muiden yksiköiden kanssa
- johtaa tarvittaessa ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua pelastuslohkonsa alueella

Alueennonjohdon valvomassa ilmatilassa lentävät ilma-alukset saavat alueennonjohtopalvelua. Alueennonjohtajan työ on vastuualueensa ilmaliikenteen järjestämistä sekä yhteistoimintaa kotimaisten ja Suomen vastuualueeseen rajoittuvien ulkomaisten lennonjohtoelinten kanssa. Alueennonjohtaja johtaa ja valvoo ilma-aluksia vastuualueellaan siihen asti, kunnes luovuttaa ne toisen lennonjohtoelimen johdettaviksi. Alueennonjohtaja käynnistää ja johtaa ilmailun alueellisen etsintä- ja pelastuspalvelun. Hän sovittaa operatiivisen sotilasilmaliikenteen muun ilmaliikenteen kanssa sekä avustaa tarvittaessa rajavartiolaistosta, tullia ja poliisia.

Alueennonjohtajan tehtäviin kuuluu

- olla selvillä vastuualueensa liikenteestä sekä ennakoida tulevat liikennetilanteet
- perehtyä vastuualueensa ja sen lentopaikkojen sääntilaan ja -ennusteisiin, radio- ja suunnistuslaitteiden sekä lentopaikkojen kuntoon

- johtaa liikennettä yhteistyössä tutkalennonjohtajien, viereisten sektorien aluelennonjohtajien ja toisten lennonjohtojen kanssa
- antaa reittiselvityksiä sekä määräyksiä ja ohjeita ilma-aluksille ja toisille lennonjohdoille säilyttääkseen vastuualueellaan olevien ilma-alusten porrastukset
- antaa tarvittaessa kaikille vastuualueellaan oleville ilma-aluksille sää- ja muita lentämisen turvallisuuden kannalta tarpeellisia tietoja
- avustaa hädässä tai vaikeuksissa olevia ilma-aluksia

Tutkalennonjohtaja antaa tutkan avulla alue-, lähestymisalue- tai tarkkuuslähestymis-tutkapalvelua. Hänen tehtäviinsä kuuluu

- seurata ilmaliikenteen kulkua ja antaa ohjaussuuntaa, nopeutta ja korkeutta koskevia määräyksiä ja ohjeita ilma-aluksille riittävän porrastuksen säilyttämiseksi ja liikenteen jouduttamiseksi
- avustaa ilma-aluksia välttämään kielto-, rajoitus- ja vaara-alueita sekä vaarallisia sääalueita
- johtaa lähteviä ja reitillä olevia ilma-aluksia
- johtaa saapuvia ilma-aluksia loppulähestymisvaiheeseen ja tarvittaessa laskuun saakka
- avustaa hädässä tai vaikeuksissa olevia ilma-aluksia
- olla kiinteässä yhteistyössä lähestymis- ja aluelennonjohtajan sekä toisten lennonjohtojen kanssa

## LIITE 2

### Haastattelukysymykset

1. Jos viiden vuoden kuluttua ette tee enää lennonjohtotyötä, mitä työtä kuvittelisitte tekevänne?
2. Jos voittaisitte lotossa todella suuren summan rahaa, lopettaisitteko työn tekemisen?
3. Mikä lennonjohtotyössä on olennaisinta?
4. Mikä olisi pahinta mitä kuvittelisitte tapahtuvan työpaikallanne seuraavien viiden vuoden aikana?
5. Mikä olisi parasta mitä kuvittelisitte tapahtuvan työpaikallanne seuraavien viiden vuoden aikana?
6. Jos puhuttaisiin vähän läheltä piti -tilanteista. Olen nimittäin kuullut erään pääkkonttorin juristin toteavan, että ihmishenget, mitä ne ovat?
7. Miten ”käsialan” (toisen työn laadun) paikkaaminen tapahtuu?
8. Mihin te lennonjohtajina tunnette kuuluvan?
9. Mitä palkka teille merkitsee?
10. Miten lennonjohtotyötä voisi kehittää?

## LIITE 3

# Selvitys lennonjohtajien ilmailutaustasta

### Johdanto

Tämän kyselyn avulla selvitettiin lennonjohtajien ilmailutaustaa talvella 1997. Tällä haluttiin erityisesti kartoittaa, millainen asema ilmailulla lennonjohtajien työssä on; pitävätkö lennonjohtajat ilmailua ympäristönä, jossa lennonjohtotyötä tehdään vai kulttuurisena pääomanaan, jonka varaan lennonjohtajan ammattitaito rakentuu.

*Taulukko 1. Perusjoukko, otos ja vastanneet sukupuolen mukaan*

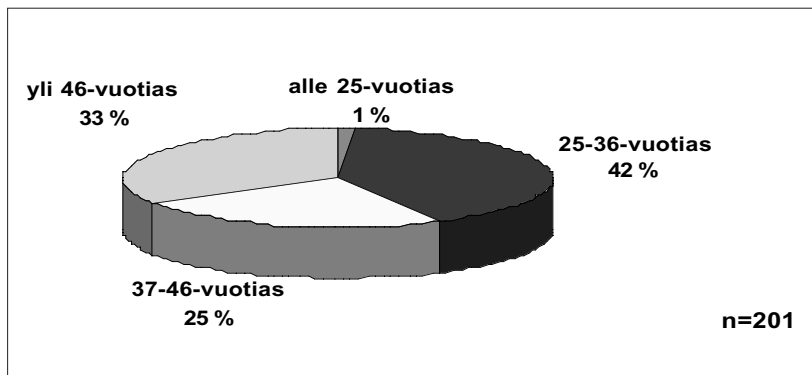
sukupuoli	perusjoukko	otos	vastanneet
mies	208	201	179
nainen	31	28	24
yhteensä	239	229	203

Kysely postitettiin 229 Ilmailulaitoksen palveluksessa työskentelevälle lennonjohtajalle. Virkavapaalla oleville ei kyselyä postitettu. Kyselyyn vastasi 203 lennonjohtajaa, eli 88,6 prosenttia kyselyn saaneista. Vastaamatta jätti 26 lennonjohtajaa, joten kato oli 11,4 prosenttia. Helmikuussa 1997 oli Ilmailulaitoksen palveluksessa 239 lennon-

johtajaa, joista 237:llä oli voimassa oleva lennonjohtajan lupakirja. Näistä kahdeksan lennonjohtajaa oli virkavapaalla, eikä tehnyt lennonjohtotyötä Ilmailulaitoksen palveluksessa. Naisia näistä 239 lennonjohtajasta oli 31. Naisista oli helmikuussa 1997 kolme virkavapaalla.

## Sukupuoli ja ikä

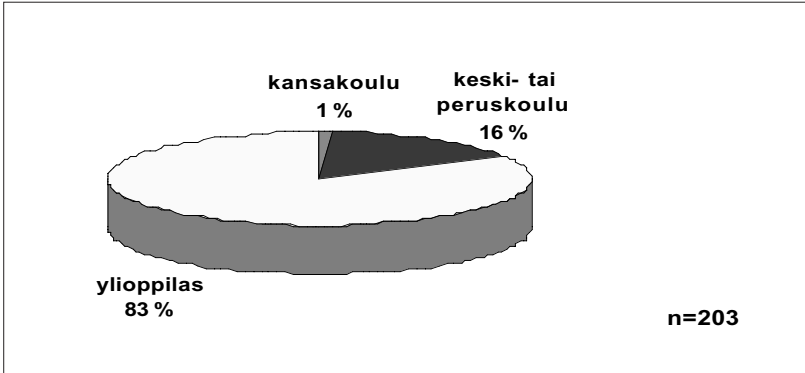
Vastaajista oli 88 prosenttia miehiä ja 12 prosenttia naisia. Naisten osuus lennonjohtajista oli 13 prosenttia ja miesten 87 prosenttia. Kyselyyn vastanneista 42 % oli iältään 25–36-vuotiaita, kuvio 1. Yli 46-vuotiaita vastaajista oli kolmannes (33 %). Neljännnes (25 %) vastaajista kuului ikäluokkaan 37–46 vuotta. Vain yksi prosentti vastaajista oli alle 25-vuotiaita.



Kuvio 1. Vastaajat iän mukaan jaoteltuna

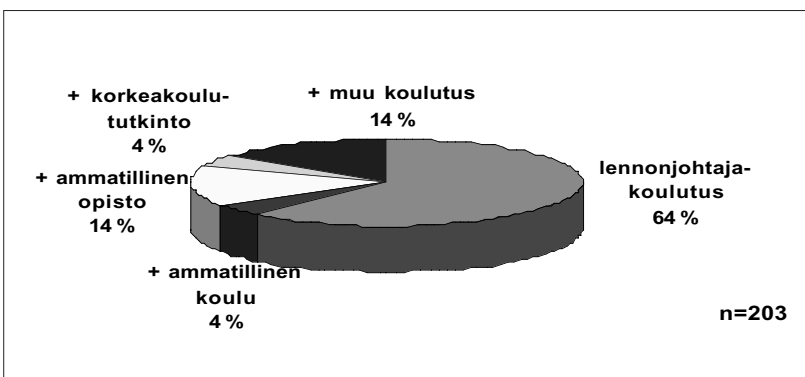
## Koulutus

Vastaajista suurin osa (83 %) oli peruskoulutukseltaan ylioppilaita. Lähes kahdella kolmasosalla (64 %) vastaajista ei ollut muuta ammatillista koulutusta kuin lennonjohtajan koulutus. Lennonjohtajakoulutuksen lisäksi 14 prosenttia vastaajista oli suorittanut opistotasaisen tutkinnon. He olivat koulutukseltaan joko merkonomeja tai insinöörejä.



Kuvio 2. Vastaajat peruskoulutuksen mukaan jaoteltuna

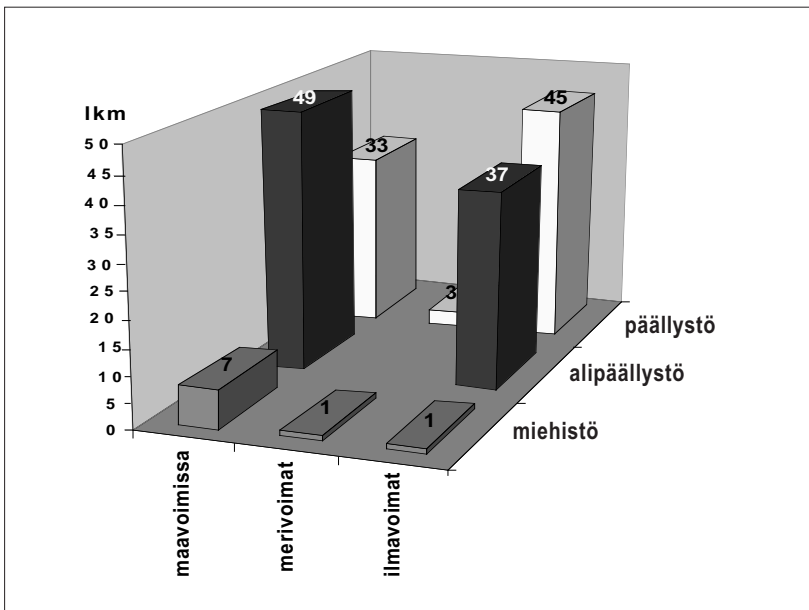
Sotilaslentäjän koulutus oli vastaajista 13 prosentilla ja ansiolentäjän koulutus viidellä prosentilla. Neljällä prosentilla vastaajista oli korkeakoulututkinto. Näistä kahdeksasta korkeakoulututkinnon suorittaneesta vastaajasta toimi operatiivisina lennonjohtajina kuusi ja lennonjohdon päällikköinä kaksi. Viidellä vastaajalla olivat opinnot korkeakoulussa jääneet kesken. Kaksi vastaajaa oli suorittanut aikuiskasvatuksen approbaturarvosanan yliopistossa. Lennontiedottajakurssin oli suorittanut kaksi vastaajaa. Vastaajista kolmella oli poliisin tutkinto ja kahdella radiosähkötäjän koulutus.



Kuvio 3. Vastaajat ammatillisen koulutuksen mukaan

## Sotilaspalvelu

Asevelvollisuuden suorittaneista vastaajista puolet (50 %) oli palvellut maavoimissa ja lähes puolet (48 %) ilmavoimissa. Heistä viidesosa (21 %) oli kuulunut puolustusvoimien kantahenkilökuntaan. Kantahenkilökuntaan kuuluneista oli 84 prosenttia palvellut ilmavoimissa. Vastanneista kuusi prosenttia kuului reservissä miehistöön, 48 prosenttia alipäällystöön ja 46 prosenttia päällystöön. Kuviossa 4 on vastaajat luokiteltu sen mukaan missä aselajissa he olivat palvelleet ja mikä heidän asemansa oli reservissä.



Kuvio 4. Vastaajien aselaji ja asema reservissä

## Tietolähteet ammatista

Vastaajista lähes puolet (47 %) oli saanut tietää lennonjohtajan ammatista ilmailuharrastuksen kautta ja 13 prosenttia suorittaessaan asepalvelusta ilmavoimissa, kuuluessaan ilmavoimien kantahenkilökuntaan, suorittaessaan ammattilentäjän opintojaan tai

työskennellessään siviili-ilmailun palveluksessa. Lähes kaksi kolmasosaa vastaajista oli näin ollen saanut tietää lennonjohtajan ammatista ilmailun kautta tavalla tai toisella. Pelkästään joukkotiedotusvälineiden kautta oli lennonjohtajan ammatista saanut tietoa yhdeksän prosenttia vastaajista.

*Taulukko 2. Vastaajien tietolähteet lennonjohtajan ammatista*

	vanhemmilta	sukulaisilta	tuttavilta	puolisolta	ammattinvalinnasta	ilmailuharrastuksen parista	joukkotiedotusvälineistä	muualta	yht.
yhdestä lähteestä	10	3	5	1	2	84	14	22	141
kahdesta lähteestä	5	4	11	1	1	30	21	8	46
kolmesta lähteestä	3	3	1	–	3	10	8	4	12
neljästä lähteestä	2	1	–	–	1	1	–	1	4
yhteensä	20	11	17	2	7	125	43	35	203

Lennonjohtajat ovat tulleet alalle ilmailun piiristä. Ilmailun maailma on usein melko suljettu ja sisäänpäin lämpiävä, joten ilmailua harrastamattomalla nuorella tuskin on paljon tietoa lennonjohtajan ammatista. Vaikka lennonjohtajista kerrotaan aika ajoin tiedotusvälineissä, lennonjohtajien työ ja sen luonne on jäänyt suurelle yleisölle melko tuntemattomaksi. Ilmailu on ollut tietty lähtökohta monen lennonjohtajan ammatin valinnalle. Tämä näkyy selvästi myös vastaajien ilmoittamissa syissä, joiden perusteella he olivat kiinnostuneet lennonjohtajan ammatista.

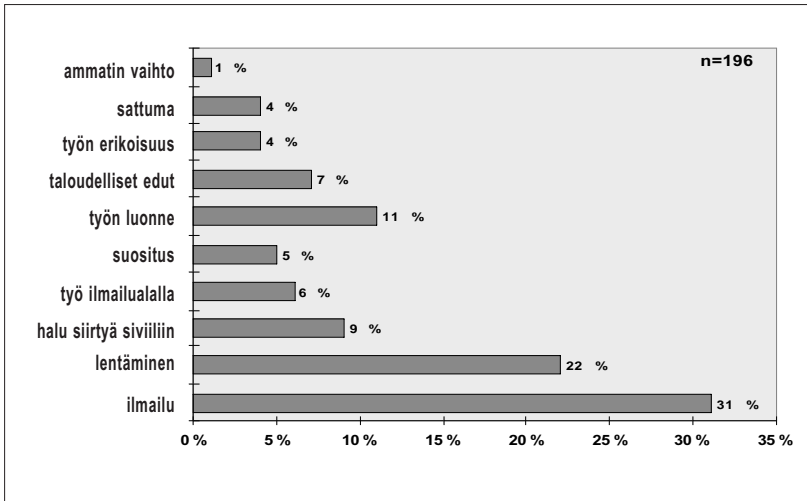
### Kiinnostumisen syyt ammattia kohtaan

Kiinnostumisensa syyt lennonjohtajan ammattia kohtaan kertoi 196 vastaajaa 203:sta. Olen luokitellut kymmenen erilaista lennonjohtajien ilmoittamaa alalle hakeutumisen syytä. Kuvioista 5 nähdään, että ilmailun yleisenä kiinnostuksen kohteena ilmoitti 31 prosenttia vastaajista syyksi ammatinvalintaansa. Vastaajista 22 prosenttia ilmoitti



lentämisen erityisenä kiinnostuksen kohteenaan vaikuttaneen siihen, että he olivat hakeutuneet lennonjohtajaksi. Koska he eivät olleet päässeet lentäjiksi, he katsoivat lennonjohtajan ammatin olevan hyvä kakkosvaihtoehto.

Niistä syistä, joita vastaajat pitivät tärkeimpinä alalle hakeutumisen perusteina, mainittiin kiinnostus ilmailua kohtaan selvästi useimmin. Yli puolet vastaajista oli hakeutunut lennonjohtajiksi, jotta saisivat työskennellä ilmailun parissa. Ilmailu on harrastus, joka yhdistää lennonjohtajia toisiinsa. Vastaajat ilmoittivat harrastaneensa ilmailua muodossa tai toisessa. Harrastus oli alkanut lennokkien rakentamisesta ja johtanut purjelentoharrastuksen myötä moottorilentämiseen. Heille ilmailu oli kaiken yli kietoutunut ilmapiiri, eivätkä he käsittäneet sitä pelkästään fyysisenä tapahtumisena. He pitivät ilmailua kulttuurisena pääomanaan, jota ilman työnteke ei olisi mielekäästä.



*Kuvio 5. Vastaajien kiinnostumisen syyt lennonjohtajan ammattia kohtaan*

Vastaajista 11 prosenttia oli kiinnostunut lennonjohtajan työstä olettaessaan sen olevan luonteeltaan mielenkiintoista, haastavaa ja arvostettua. Yhdeksän prosenttia vastaajista ilmoitti halunneensa siirtyä ilmavoimista siviili-ilmailun palvelukseen. Ilmavoimien tarjoama lennonjohtajan koulutus oli ollut yksi mahdollisuus siirtyä siviili-ilmailun palvelukseen. Seitsemän prosenttia vastaajista oli kiinnostunut lennon-

johtajan ammatista taloudellisten etujen vuoksi. Hyvä palkka, ilmainen ja lyhyt koulutus sekä varma työpaikka olivat vaikuttaneet heidän hakeutumiseensa lennonjohtajiksi.

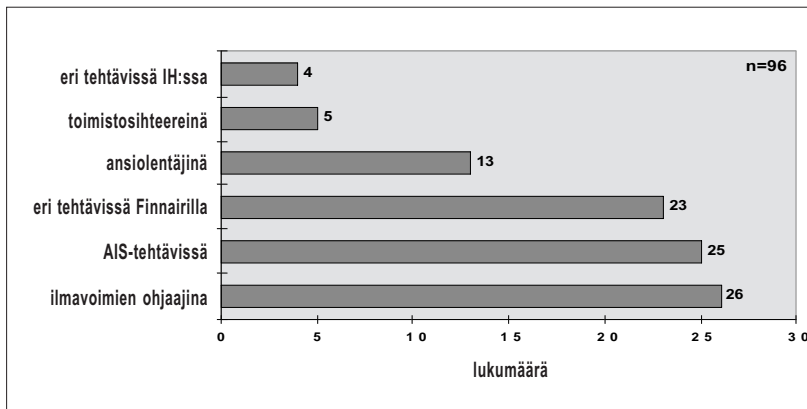
Kuusi prosenttia vastaajista oli kiinnostunut lennonjohtajan ammatista työskennellessään lennonjohtoapulaisina, säähavainnontekijöinä, viestivalvojina, lennontiedottajina, asematasovalvojina tai lentokoneiden lastaajina. Myös heidän ammatinvalintaansa oli vaikuttanut lennonjohtajan työn arvostus ja hyvä palkka. He pitivät lennonjohtajan työtä oikeana ammattina, johon kouluttaudutaan. Siihen ei ajauduta, kuten lennonjohtoapulaisen avustavaan työhön. Halu näyttää itselle ja muille sen, että kykenee tekemään oikeaa työtä, on vaikuttanut heidän hakeutumiseensa lennonjohtajiksi. Tuttavat tai sukulaiset olivat suositelleet lennonjohtajan ammattia viidelle prosentille vastaajista. Suositelijat olivat usein itse joko lennonjohtajia tai ammatilientäjiä.

Käsitys lennonjohtajan työn eksoottisuudesta tai jännittävydestä oli vaikuttanut vastaajista neljän prosentin kiinnostumiseen ammattia kohtaan. He ilmoittivat olleensa uteliaita kokeilemaan lennonjohtajan työtä. Nämä vastaajat ilmoittivat kiinnostumisensa lennonjohtajan työhön heränneen juuri alan erikoisuuden takia. He pitivät lennonjohtajan ammattia jännittävänä, yksilöllisenä, erilaisena ja arvostettuna. He halusivat erottua kavereistaan valitsemalla lennonjohtajan ammatin. Neljä prosenttia vastaajista oli sattumalta hakeutunut alalle. Heillä ei ollut ennakoita alasta mitään käsitystä, eivätkä he myöskään tunteneet erityistä kiinnostusta ilmailua kohtaan. Prosentti vastaajista oli hakeutunut alalle vain sen vuoksi, että halusi vaihtaa ammattia.

## Aikaisempi työkokemus ilmailualalla

Vastaajista hieman alle puolet (96) oli työskennellyt ilmailualalla ennen hakeutumistaan lennonjohtajiksi, kuvio 6. Heistä 25 oli työskennellyt Ilmailuhallituksen tai Ilmailulaitoksen palveluksessa viestivalvojina, lennonneuvojina, lennonjohtoapulaisina tai lennontiedottajina. Neljä vastaajaa oli työskennellyt erilaisissa tehtävissä kunnossapidossa ja lennonvarmistustekniikassa.

Ilmavoimissa ohjaajina oli työskennellyt 26 vastaajaa. Vastaajista 23 oli työskennellyt Finnair Oy:n palveluksessa erilaisissa tehtävissä, kuten varastomiehinä, rahti- ja liikennevirkailijoina, kirjanpitäjinä, stuertteina ja verovapaiden tuotteiden myyjinä. Ansiolentäjinä pienissä lentoyhtiöissä oli työskennellyt 13 vastaajaa sekä toimistotehtävissä viisi vastaajaa.



Kuvio 6. Vastaajien aikaisemmat tehtävät ilmailualalla

## Sukulaisten työskentely ilmailualalla

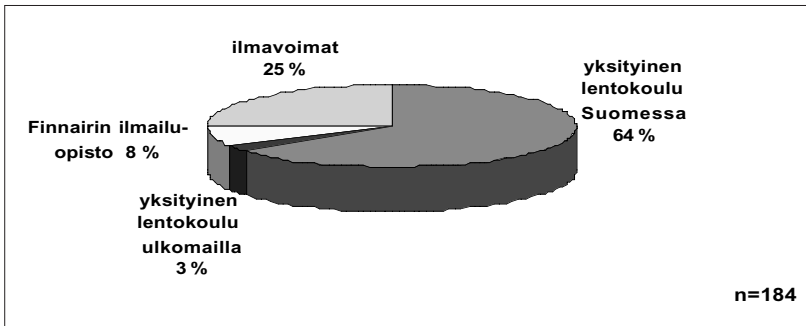
Vastaajista neljäsosa ilmoitti sukulaistensa työskentelevän tai työskennelleen ilmailualalla eri tehtävissä: lennonjohtajina (15 mainintaa), ilmavoimien lentäjinä (17 mainintaa), liikennelentäjinä (8 mainintaa) sekä erilaisissa tehtävissä ilmailualalla (25 mainintaa). Viimeksi mainituissa tehtävissä vastaajien sukulaiset olivat työskennelleet lentoaseman päällikköinä, lentokonemekaanikkoina, ilmavoimien valvonta-tehtävissä, lentoemäntinä, ilmailutarkastajina, toimistosihteerinä, virkailijoina, lennonvarmistusteknikkoina, viestivalvojina ja lennontiedottajina.

Taulukko 3. Sukulaiset ilmailualalla

	lukumäärä
lennonjohtajina	15
ilmavoimien lentäjinä	17
liikennelentäjinä	8
<b>yhteensä</b>	<b>40</b>

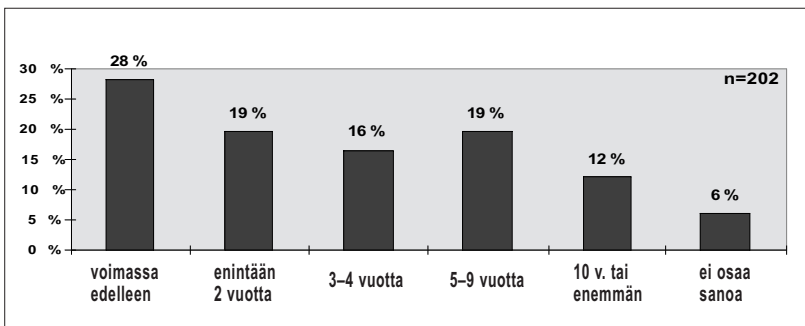
## Lentokokemus

Kaksi kolmesta (67 %) vastaajasta oli hankkinut lentokoulutuksensa yksityisissä lentokouluissa. Neljännes (25 %) vastaajista oli saanut lentokoulutuksensa ilma-voimissa. Finnairin ilmailuopistossa oli kouluttautunut kahdeksan prosenttia vastaajista. Kolme neljäsosaa (75 %) vastaajista oli suorittanut yksityislentäjän (A2) lupakirjan. Ansiolentäjän lupakirjan (B1) oli suorittanut viidesosa (20 %) vastaajista.



Kuvio 7. Vastaajien lentokoulutuspaikat

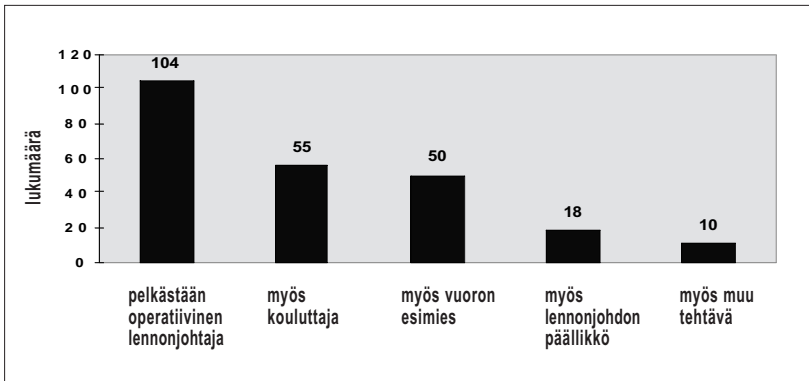
Kolmasosalla vastaajista oli ollut lentolupakirja voimassa alle viisi vuotta heidän lennonjohtajaksi valmistumisensa jälkeen. Vajaalla viidesosalla (19 %) oli ollut lentolupakirja voimassa viidestä yhdeksään vuotta valmistumisensa jälkeen. Runsaalla neljäsosalla (28 %) vastaajista oli lentolupakirja edelleen voimassa.



Kuvio 8. Lentolupakirjan voimassaoloaika valmistumisen jälkeen

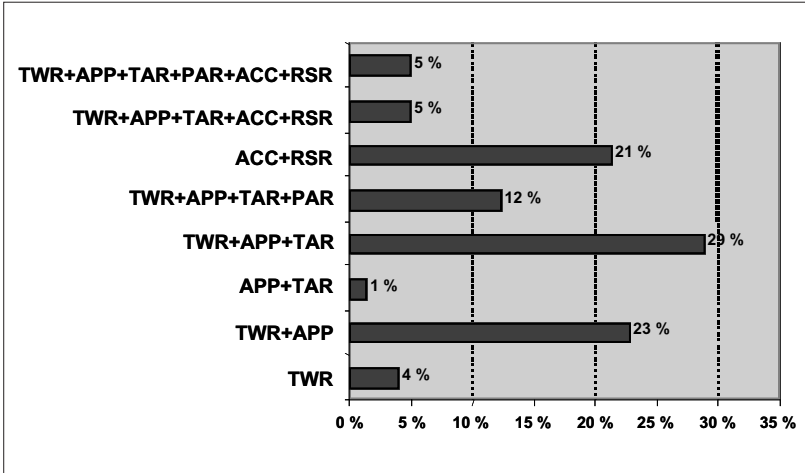
## Asema ja kelpuutukset

Lähes puolet (44 %) vastaajista työskenteli pelkästään operatiivisina lennonjohtajina. Operatiivisen työn lisäksi vastaajista neljännes (23 %) toimi kouluttajina. Vuoronesimiehinä vastaajista työskenteli viidesosa (21 %) ja lennonjohdon päällikköinä vajaa kymmenesosa (8 %). Suunnittelutehtävissä toimi neljä prosenttia vastaajista.



Kuvio 9. Vastaajien asema tai työtehtävä

Vastaajista 29 prosentilla oli torni-, lähestymis- ja tutkakelpuus (TWR + APP + TAR). 12 prosentilla oli näiden kelpuutusten lisäksi vielä tarkkuustutkakelpuus (TWR + APP + TAR + PAR). Torni- ja lähestymiskelpuus (TWR + APP) oli 23 prosentilla. Pelkkä tornikelpuus (TWR) oli neljällä prosentilla vastaajista. Alue- ja aluetutkakelpuus oli 21 prosentilla vastaajista (ACC + RSR). Neljällä prosentilla vastaajista oli kaikki mahdolliset kelpuutukset, kuvio 10.



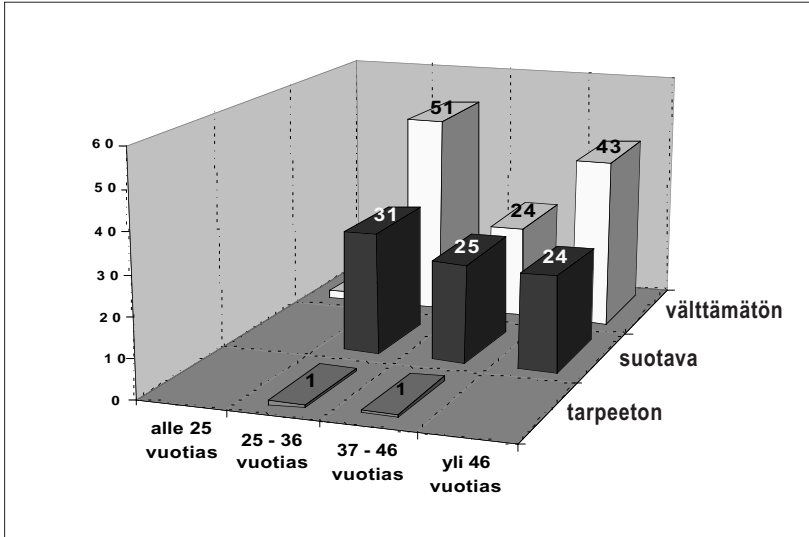
Kuvio 10. Vastaajien lupakirjajakelpuutukset

## Lentokokemuksen tarpeellisuus

Vastaajista lähes kaksi kolmasosaa (59 %) katsoi lentokokemuksen työssään välttämättömäksi ja yli kolmannes (40 %) suotavaksi. Vain kaksi vastaajaa piti lentokokemusta työssään tarpeettomana. Kun tarkastellaan vastaajien käsityksiä lentokokemuksen tarpeellisuudesta ikäryhmittäin, voi havaita, että yli 46-vuotiaat ja 25–36-vuotiaat pitivät lentokokemusta työssään välttämättömämpänä kuin 37–46-vuotiaat, kuvio 11.

Lentokokemusta välttämättömänä työssään pitäneet olivat harrastaneet ilmailua enemmän kuin ne, jotka pitivät lentokokemusta suotavana. Kaksi kolmasosaa (73 %) lentokokemusta välttämättömänä pitäneistä oli saanut tietää lennonjohtajan ammatista ilmailuharrastuksen parista. Puolet (51 %) lentokokemusta suotavana pitäneistä oli saanut tietää lennonjohtajan ammatista ilmailuharrastuksen parista. Lentolupakirja oli voimassa kolmasosalla (34 %) niistä, jotka pitivät lentokokemusta välttämättömänä. Lentokokemusta suotavana pitäneistä oli lentolupakirja voimassa vain 16 prosentilla.

Lennonjohtajat ilmoittivat olevansa sitoutuneita ilmailuun. Vastaajien mielestä lentokokemus kuuluu oleellisena osana lennonjohtajan ammattitaitoon. Lentokokemuksen omaaminen mahdollistaa lennonjohtajan asettumisen lentäjän asemaan. Tämä tulee esille erityisesti etsintä- ja pelastustehtävissä. Vastaajat näkivät, että mitä



Kuvio 11. Lentokokemuksen tarpeellisuuden arviointi ikäryhmittäin

monipuolisempi kokemus ilmailusta lennonjohtajalla on, sitä paremmin hän ymmärtää mitä lentäjä tekee. Mitä ammattitaitoisempi lennonjohtaja on, sitä parempaa palvelua hän pystyy antamaan.

## Yhteenveto

Kyselyn perusteella voi esittää, että tyypillinen Ilmailulaitoksen palveluksessa työskentelevä lennonjohtaja oli talvella 1997 34-vuotias mies. Hän oli peruskoulutukseltaan ylioppilas ja hänellä ei ollut muuta ammatillista koulutusta kuin lennonjohtajan. Hän oli valmistunut lennonjohtajaksi 1980-luvulla ja hänellä oli 12 vuoden työkokemus. Hän työskenteli operatiivisena lennonjohtajana ja hänellä oli torni-, lähestymis- ja tutkakelpuus. Hän oli suorittanut asevelvollisuutensa joko maavoimissa tai ilmavoimissa ja kuului reservissä päällystään. Jos hän oli kuulunut puolustusvoimien kantahenkilökuntaan, oli hän palvellut ilmavoimissa.

Hän oli saanut tietää lennonjohtajan ammatista ilmailun kautta. Hän oli hakeutunut lennonjohtajaksi, koska hän oli ollut kiinnostunut ilmailusta yleensä ja lentämisestä erityisesti. Lennonjohtajan ammatti oli tarjonnut hänelle mahdollisuuden päästä työskentelemään ilmailun pariin. Hän oli työskennellyt ilmailualalla ennen hakeutumistaan lennonjohtajaksi. Hänen sukulaisiensakin olivat usein työskennelleet ilmailualalla lennonjohtajina ja lentäjinä.

Hän oli hankkinut yksityislentäjän lupakirjansa yksityisessä lentokoulussa Suomessa. Hän piti lentokokemusta oleellisena osana ammattitaitoaan, mutta ei ollut kuitenkaan pitänyt lentolupakirjaansa voimassa viittäkään vuotta lennonjohtajaksi valmistumisensa jälkeen.

Lennonjohtajat olivat sitoutuneet ilmailuun. He olivat hakeutuneet alalle ilmailuharrastuksen ohjaamina. He olivat kasvaneet ilmailun maailmaan, joko vanhempiensa antaman esimerkin kautta tai oma-aloitteisesti. Joillekin lennonjohtajan ammatti oli ollut ilmailuammattina toivelistalla toisena lentäjän ammatin jälkeen. He olivat itse todenneet ajautuneensa lennonjohtajiksi, koska eivät olleet päässeet lentäjiksi. He olivat kuitenkin tyytyväisiä työhönsä.

Heidän mielestään lennonjohtajan ammatti on ilmailuammatti siinä missä lentäjänkin ammatti. Ja lennonjohtajan ammattitaitoon kuuluu kykyymmärtää ilmailua kokonaisuutena. Jotta lennonjohtaja ymmärtäisi ilmailua, hänellä on oltava lentokokemusta. Lentokokemuksen omaaminen mahdollistaa sen, että lennonjohtaja on ilmailun ammattilainen. Kun hän ymmärtää työnsä luonteen ilmailun piiriin kuuluvana, hän ei määriyty pelkästään mekaaniseksi lentoliikenteen kulun valvojaksi.



## LENNONJOHTAJAKYSELY

1. Mikä on sukupuolesi?	mies	179	88 %
	nainen	24	12 %
	yhteensä	203	100 %
2. Minkä ikäinen olet?	alle 25 vuotias	2	1 %
	25–36 vuotias	83	41 %
	37–46 vuotias	49	25 %
	yli 46 vuotias	67	33 %
	yhteensä	201	100 %
3. Mikä on peruskoulutuksesi?	kansakoulu	2	1 %
	keski- tai peruskoulu	32	16 %
	ylioppilas	169	83 %
	yhteensä	203	100 %
4. Millainen ammatillinen koulutus sinulla on?	pelkkä lennonjohtajakoulutus	130	
	ammatillinen koulu	10	
	ammatillinen opisto	32	
	korkeakoulututkinto	8	
	muu koulutus	32	
	yhteensä	212	
5. Suorititko asevelvollisuutesi?	maavoimissa	89	50 %
	merivoimissa	4	2 %
	ilmavoimissa	85	48 %
	yhteensä	178	100 %
6. Palvelitko kantahenkilökuntaan kuuluvana?	maavoimissa	6	16 %
	merivoimissa	–	–
	ilmavoimissa	32	84 %
	yhteensä	38	100 %
7. Kuulutko reservissä?	miehistöön	11	6 %
	alipäällystöön	86	48 %
	päällystöön	81	46 %
	yhteensä	178	100 %

8. Mistä sait tietää lennonjohtajan ammatista?			
	vanhemmilta	23	
	sukulaisilta	12	
	tuttavalta	22	
	puolisolta	2	
	ammatinvalinnasta	8	
	ilmailun parista	130	
	joukkotiedotusvälineistä	45	
	muualta	37	
	<i>yhteensä</i>	256	
10. Milloin valmistuit lennonjohtajaksi?			
	60-luvulla	19	9 %
	70-luvulla	61	30 %
	80-luvulla	82	41 %
	90-luvulla	41	20 %
	<i>yhteensä</i>	203	100 %
11. Kuinka pitkä on työkokemuksesi lennonjohtajana?			
	yli 25 vuotta	37	18 %
	15–24 vuotta	59	29 %
	5–14 vuotta	93	46 %
	alle 5 vuotta	14	7 %
	<i>yhteensä</i>	203	100 %
12. Oletko työskennellyt ilmailualalla ennen hakeutumistasi lennonjohtajakurssille?			
	en	106	52 %
	kyllä	96	48 %
	<i>yhteensä</i>	202	100 %
15. Missä olet hankkinut lentokoulutuksesi?			
	yksityisessä lentokoulussa Suomessa	118	64 %
	yksityisessä lentokoulussa ulkomailla	5	3 %
	Finnairin ilmailu-opistossa	14	8 %
	ilmavoimissa	47	25 %
	<i>yhteensä</i>	184	100 %
17. Lentolupakirjasi?			
	A2	148	74 %
	B1	38	19 %
	joku muu	10	5 %
	A2 ja B1	2	1 %
	A2 ja joku muu	3	1 %
	<i>yhteensä</i>	201	100 %

18. Montako vuotta lennonjohtajaksi valmistumisesi jälkeen lentolupakirjasi oli voimassa?			
	ei osaa sanoa	24	16 %
	yli 10 vuotta	21	14 %
	5–9 vuotta	36	25 %
	4 vuotta	15	10 %
	3 vuotta	15	10 %
	2 vuotta	20	14 %
	1 vuosi	13	9 %
	ei vuottakaan	3	2 %
	<i>yhteensä</i>	147	100 %
19. Lentolupakirjasi päättyi?	vuonna 1997	30	56 %
	vuonna 1998	19	35 %
	vuonna 1999	5	9 %
	<i>yhteensä</i>	54	100 %
20. Työskenteletkö tällä hetkellä?	pelkästään operatiivisena	104	44 %
	myös kouluttajana	55	23 %
	myös vuoronesimiehenä	50	21 %
	myös lennonjohdon päällikkönä	18	8 %
	myös muussa tehtävässä	10	4 %
	<i>yhteensä</i>	237	100 %
21. Voimassa lupakirjakelpuutesi?			
	TWR	8	4 %
	TWR+APP	46	23 %
	APP+TAR	3	1 %
	TWR+APP+TAR	58	29 %
	TWR+APP+TAR+PAR	25	12 %
	ACC+RSR	43	21 %
	TWR+APP+TAR+ACC+RSR	9	5 %
	TWR+APP+TAR+PAR+ACC+RSR	9	5 %
	<i>yhteensä</i>	201	100 %
22. Katsotko lentokokemuksen työssäsi?			
	tarpeettomaksi	2	1 %
	suotavaksi	77	38 %
	välttämättömäksi	123	61 %
	<i>yhteensä</i>	202	100 %

## SUMMARY

### Guiding stars

The construction of air traffic controllers' professional identity in group interviews

The subject of this study – the attitude of Finnish air traffic controllers to their job and their position – has long been at the centre of public discussion and debate in Finland. One incident that attracted special attention was the industrial dispute in early spring 1999 between the Finnish Air Traffic Controllers' Association and the Employers' Association for Transport and Special Services. Editorial comment in newspapers denounced the profession as the *enfant terrible* of the labour market, saying it was running a campaign of blackmail and threats to claim unearned benefits. This public image that was constructed of air traffic controllers as troublemakers who showed complete disregard for the norms of society, differs sharply from the professional self-perceptions and self-portrayals of the air traffic controllers interviewed in this study.

The study is a doctoral thesis in sociology that is theoretically grounded in social constructionism. Adopting a cultural studies perspective, the work sets out to explore the way in which air traffic controllers make sense of their own position and their own actions in a given historical situation, which is characterised by a pronounced policy of individualism and competition. The aim of the study is to unravel the meanings and the logic of the processes in which air traffic controllers' professional identity is constructed.

The material for the study consists of 13 group interviews with air traffic controllers. The interviews were carried out in spring 1996 at eight Civil Aviation Administration units: at the airports of Helsinki-Vantaa, Jyväskylä, Kuopio, Oulu, Tampere-Pirkkala and Turku, and at the Air Navigation Services Centre for South Finland in Tampere and at the North Finland Air Navigation Centre in Rovaniemi. Analysis of the material collected was based on the tools of discourse, argumentation and narrative analysis.

The research shows that the professional identity of Finnish air traffic controllers is constructed out of interpretations about the struggle for legitimacy that the profession has waged in order to secure its position and autonomy. The professional identity of air traffic controllers has unfolded as a process of self-comprehension about the profession's strong but at once unstable position in the labour market. The profession's strong labour market position is based upon the heavy demands and responsibilities that are placed upon the job in securing the safety of air travel. Work in air traffic is largely a craft trade based on a professional institution that for others than the people engaged in that profession produces an indivisible outcome of labour. The apprentice system that characterises the training of air traffic controllers, ties in with the hidden application of know-how and the background understanding that is so crucial to the practice of air traffic work.

The distinctive characteristics of work in air traffic control explain not only the strength of the profession, but also its unstable position in the labour market. The Civil Aviation Administration, the employer of air traffic controllers, is a strictly hierarchic expert organisation headed by professional experts representing engineering sciences, law, and business and commerce. In the CAA hierarchy, air traffic controllers rank below all these experts. Although the profession of air traffic controllers, within this organisation that is anchored to special expertise and modern technologies, represents the highest level of expertise in the control and management of air traffic, it does not represent a pure form of closed expertise. The authority for the profession's expertise is not provided by science, but by rules and procedures. Nor is the profession's authority guaranteed by the institution, because the profession has not attained the status of a bearer of reliable knowledge. The profession's authority is guaranteed by its triad of expertise which is subject to constant evaluation: experience, competence and skills.

The research addresses the instability of the profession's situation both in relation to the expert-profession system prevailing in Finnish society and in relation to the political and economic situation of the 1990s. The period when the research material was collected in spring 1996 has been described as one of post-expansive political control. At CAA, post-expansive political control has been exercised primarily through two avenues, viz. investment policy and adaptation policy. The latter has been geared to strengthening and securing the supervisory rights of management above all vis-à-vis the profession of air traffic controllers. Both the industrial action taken by the profession and the air traffic controllers' accounts and narratives of their position and

work reflect the struggle that the profession has waged in order to achieve recognition, autonomy and honour.

Within the air traffic controllers' accounts and narratives about their work and their position it is possible to identify the honour-driven, autonomy-minded collective consciousness that cuts through Finnish wage labour more generally. The professional identity of air traffic controllers is thus constructed within a system of representation whose purpose it is to legitimise the profession's status in the labour market as the guiding stars of air traffic safety and productivity.

*Keywords:* air traffic control, professional identity, expertise, social constructionism, cultural studies