

## *Alkoholihäiriöt lentoliikenteessä ja lomamatkoilla*

### *Kolme häirikkökampanjaa ja niiden taustoista*

Toukokuussa 1975 aloittivat ilmailuhallitus, Finnair Oy, Kar Air Oy ja Suomen Matkatoimistoyhdistys ry. ensimmäisen ns. häirikkökampanjansa kiinnittääkseen huomiota lentomatkustamisen ikävään lieveilmiöön, häiriötä tuottavaan alkoholin käyttöön. Tämän kampanjan, samoin kuin myös kahden myöhemmän vastaavantyyppisen kampanjan, primus motorina ja puheenjohtajana toimi Kar Air Oy:n matkustajapalveluosaston päällikkö ja purseri Usko Ilvonen.

Osastopäällikkö Ilvosen mukaan on yksittäisiä, alkoholin liikkäytöstä johtuvia, häiriötapauksia esiintynyt aiemminkin, mutta kun 60-luvulla alettiin tilauslentoja ja seuramatkoja tehdä yhä enemmän ulkomaille, ne tulivat selvemmin esiin. Alkoholi miellettiin perinteisellä suomalaisella rämäpäisyydellä ja hienoisella uhmamielisyydelläkin oleelliseksi osaksi seuramatkailua. Esimerkiksi Keihäsmatkojen matkanjärjestäjä tavallaan innosti ja manipuloi massoja käyttämään alkoholia lentomatkoilla ja lomakohteissa. Vakavampana ongelmana alkoholista johtuva häiriökäyttäytyminen ilmeni 70-luvulla, kun käyttöön tulivat suuremmat kuljetusyksiköt, ns. laajarunkoneet, joihin mahtui kerralla useita satoja matkustajia. Tällöin tiedostettiin sekin mahdollisuus, että suurissa joukkokuljetuksissa voisi häiriökäyttäytymisen valvonta riistäytyä henkilökunnan käsistä (Kampanjatiedote 27. 5. 1975, s. 1—2; Ilvosen haastattelu 17. 6. 1986).

Vuoden 1975 kampanjassa todettiin alkoholihäiriöiden johtuvan yleensä joko liian suurista ennen lentoa nautituista alkoholimääristä tai matkustajien salaa koneessa nauttimista omista alkoholijuomista. Kuitenkin asetuksessa 729 (20. 12. 1968) kielletään matkustajia, sekä kotimaan että ulkomaan lennoilla, nauttimasta alkoholijuomia omista pulloista, mikä on kiellettyä myös lentosemien matkustajatiloiissa yleisen alkoholilainsäädännön mukaan. Molemmat lentoyhtiöt ja matkanjärjestäjät pyrkivät erilaisella tiedottamisella ja valistuksella ehkäisemään ilmenneiden häiriötilanteiden syntymistä tulevaisuudessa. Lisäksi tähdennettiin koneen päällikön oikeutta kieltäytyä ottamasta päihtynyttä matkustajaa koneeseen, sekä oikeutta, lennon jo alettua, poistaa häiritsijä väliasemalla tämän omaan laskuun. Vastaavasti tiedotettiin, että henkilökunta saattoi velvoittaa matkustajia auttamaan järjestyksen säilyttämiseksi koneessa (Kampanjatiedote 27. 5. 1975, s. 1—2).

Samantyyppinen kampanja järjestettiin seuraavan kerran vuonna 1980 ja kolmannen kerran tammikuussa 1985, ja tunnuksena oli ”Ilo ja maltti — matkan valtti”. Viimeksi mainittua, molempien lentoyhtiöiden käynnistämää kampanjaa tukivat ilmailuhallitus, Oy Alko Ab sekä sosiaali- ja terveysministeriö. Kampanja tähtäsi matkustajien asenteiden muokkaamiseen heidän oman ja kansamatkustajien turvallisuuden ja viihtyvyyden ylläpitämiseksi. Tähän kampanjaan liittyivät neljä kertaa keväällä ja syksyllä 1985 esitetty tietoisuus ja siihen mukautettu julistesarja lentokentillä ja kohdemaiden hotelleissa sekä tax free -kassien kyljessä muistutusteksti siitä, että nauttiminen omista pulloista on lentoasemilla ja koneissa kielletty (Kampanjatiedote 15. 1. 1985, s. 1; Aamulehti 16. 1. 1985).

Tähän mennessä oli lentohäiriköinti ennättänyt herättää siinä määrin kiusaantumista, että matkatoimisto LEM-Matkat ryhtyi 80-luvun puolivälissä järjestämään muiden matkojensa ohella Matka-seurat-matkoja — raitishenkisiä ”sivistyslomamatkoja” — niin itään kuin länteenkin. Matkoille saattoi osallistua liittymällä jäseneksi poliittisesti ja uskonnollisesti sitoutumattomaan Matka-seurat-yhdistykseen (Helsingin Sanomat 16. 1. 1985).

### *Lentohäiriköinnin määrästä ja laadusta*

Vuoden 1984 loppupuoliskolla kirjattiin 35 häiriköitäpausta, jotka sattuivat sekä kotimaan lennoilla että ulkomaan reitti- ja tilauslennoilla. Kaikki pikkukujeilu ei tullut tilastoihin, ja niinpä eräiden laskujen mukaan olisi suomalaiskoneissa häiriköitä vain 0,1—1 promillea matkustajamäärästä (Helsingin Sanomat 16. 1. 1985). Toki tästä ongelmasta on pyritty tekemään paikkansa pitäviä tilastoja, mutta jo häiriötapausten määrittäminen tuottaa vaikeuksia. Häiriköintiä ilmenee niin monenasteisena. Jotkut matkustajat kokevat häiriköinniksi jo lievemmänasteisenkin kansamatkustajan häiriökäyttäytymisen ja toiset vasta sen, että häirikkö oksentaa heidän syliinsä tai lyö nyrkillä. Näin ollen läheskään kaikki häiriötapaukset eivät tule henkilökunnan tietoon eivätkä siten myöskään tilastoihin. Joka koneeseen ei häiriköitä sentään satu, mutta toisinaan heitä ilmaantuu useitakin. Vuositain harkitaan lähtöselvityksissä 500—1 000 matkustajan jättämistä koneesta ja kentälle heitä jää odottamaan seuraavaa, uudelleen maksettavaa lentovuoroa noin 160 (Ilvosen haastattelu 1986; Suomenmaa 16. 1. 1985; Ilta-Sanomat 19. 1. 1985; Hufvudstadsbladet 16. 1. 1985).

Välilaskut häiriköiden vuoksi, ja heidän laskuunsa, ovat olleet harvinaisia, mutta ainakin kerran joutui Finnairin Frankfurtin-vuoro 70-luvun loppupuolella tekemään välilaskun Kööpenhaminaan. Tällöin nuori matkustaja oli alkoholin ja lääkeaineiden yhteisvaikutuksesta

saanut sydämenpysähdyksen lukitussa WC:ssä. Tilanne edellytti WC:n oven murtamisen lisäksi tekohengityksen antamista, välilaskua ja ambulanssimatkaa sairaalaan (Uusi Suomi 16. 1. 1985). Äärimmillään saattaa häirikkö muodostaa lennolla turvallisuusriskin. Joulukuussa 1984 sattui kaksi tapausta, jolloin päihtyneet matkustajat intoutuivat häiritsemään kapteenia ja heidät jouduttiin taltuttamaan käsirautojen avulla. On myös mahdollista, että humalainen, joka ei hallitse itseään, voi syyttää tupakallaan tuleen lähes mitä tahansa koneessa tai käydä joko henkilökuntaan tai muiden matkustajien kimppuun (Helsingin Sanomat 16. 1. 1985; Ilta-Sanomat 19. 1. 1985). Lisäksi lentoturvallisuutta alentavasti vaikuttaa myös se, että jos yhden tai useamman häiriköivän matkustajan rauhoittamiseen tarvitaan usean lentohenkilökunnan jäsenen panosta, jää tällöin itse lentokoneen hallintaan vähemmän resursseja. Samoin alkoholin vuoksi hulinoivat tai liikuntarajoitteiset matkustajat voivat hidastaa ja haitata nopeaa lentokoneen evakuoimista, jos sellainen jouduttaisiin esim. pakkolaskun yhteydessä tekemään (Ilvosen haastattelu 1986).

Useammissa tapauksissa ei kyseessä ole kuitenkaan väkivaltainen tai äärimmäisen rauhaton humalainen, vaan kovääninen ja ympäriinsä huiskiva hauskanpitäjä, joka jaksaa näin piinata penkkinaapureitaan ja vähentää läheisyyteensä pakosta joutuneiden matkustajien matkustusviihtyvyyttä (Helsingin Sanomat 16. 1. 1985; Ilta-Sanomat 19. 1. 1985).

Häirikön arkkityyppiä ei ole varsinaisesti identifioitu, eikä se kovin helppoa olekaan. Lentohäiriköitä on kaikenikäisiä, kaikista sosiaaliryhmistä ja niin kotimaan lennoilla kuin ulkomaan reitti- ja tilauslennoillakin. Mieshäiriköt ovat yhä yleisempiä, helpommin väkivaltaisuu-teen taipuvaisia ja vaivalloisemmin rauhoitettavia kuin naihäiriköt, jotka hekin ovat kyllä lisääntyneet. Erityisesti matkakohteissa koetaan kuitenkin naihäiriköt kiusallisemmiksi, osaltaan ilmeisesti siitä syystä, ettei heitä ole vielä totuttu näkemään siinä määrin ja yhtä usein kuin häiriköiviä miehiä. Toisaalta myös jotkut samanhenkiset, esimerkiksi nuorten urheilijoiden muodostamat seurueet, joilla on halu irrotella yhdessä hieman enemmän, voivat helpomman muodostua häiriöille alttiiksi (Ilvosen haastattelu 1986; Aamulehti 16. 1. 1985).

Alkoholin ja muiden päihteiden tuottamat häiriöt liittyvät kaikkeen lentotoimintaan, mutta kärjistetympin ne ilmenevät tilauslennoilla. Erityisesti talvella näitä tapauksia on enemmän. Tämä johtuu osaltaan siitäkin, että tällöin lennetään enemmän kaukaisempiin kohteisiin ja lentokoneessa vietetty aika tulee pidemmäksi, jopa 6—10 tunniksi, jolloin alkoholiakin ennätetään nauttia enemmän. Häiriöille alttiuden suhteen ovat ns. massaturismikohteet ykkösrhymää, esimerkiksi Kanariansaarten lennoilla niitä ilmenee keskimääräistä enemmän. Toki aiemmin nämä lomakohteet olivat vieläkin alttiimpia häiriöille, mutta seuramatkailun yleistyessä on tasaantumista viime vuosina tapahtunut (Ilvosen haastattelu 1986; Ilta-Sanomat 19. 1. 1985).

Häiriköiden seuloita lähtötarkastuksissa on ongelmalista, koska matkustajat enemmän tai vähemmän tietoisina siitä, että heiltä voidaan evätä lennolle pääsy, kykenevät terästytymään hetkeksi tai koska juuri ennen len-

nolle lähtöä nautittu, tax freestä ostettu, alkoholi ei ole vielä noussut päähän ja he näin vielä hallitsevat itsensä. Näiden pohjien päälle voi lentokoneessa tarjoiltu tai salaa ja nopeasti omista pulloista kiskaistu alkoholi sitten tuottaa häiritsevän humalatilan. Kansainväliset tullimääräykset ovat tähän mennessä kariuttaneet tehdyt ehdotukset tax free -myynnin siirtämisestä ulkomaan lentojen päätehtäville, ja taas kaikkien pullokassien kerääminen matkustajilta lennon ajaksi olisi henkilökunnalle kohtuuton urakka. Jos kuitenkin omista pulloista naukkailemista havaitaan, takavarikoidaan nämä pulloet ja palautetaan lennon päätyttyä. Eniten häiriköintiä aiheuttaa juuri omista pulloista juominen lennon aikana (Ilvosen haastattelu 1986; Uusi Suomi 16. 1. 1985; Demari 16. 1. 1985).

Kaikkein ongelmallisimpia ovat ne, jotka käyttävät yhdessä alkoholia ja lääkkeitä tai alkoholia ja muita huumeita; heitä on noin 1/3 kaikista häiriötapauksista. He ovat pahimpia tapauksia sen vuoksi, että yleensä pelkän alkoholin vuoksi häiritsevästi käyttäytyvää henkilöä kyetään aina jotenkin käsittelemään. Tiedetään varsin nopeasti hänen odotuksensa ja käsitellään häntä sen mukaisesti. Hänen kaivatessaan yleensä huomiota hänelle annetaan sitä ja näin hänet pystytään panemaan pian aisoihin ja saamaan hyvälle tuulelle, jos hän on ollut aggressiivinen. Sen sijaan huumeet, joko sellaisenaan tai yhdessä alkoholin kanssa, voivat ilmetä eri yksilöissä niin arvaamattomina käyttäytymismuotoina, että heitä on erittäin vaikea käsitellä yleensäkin ja lennoilla erityisesti. Lisäksi potentiaalisten sekakäyttäjien tunnistaminen lähtötarkastuksessa on erityisen vaikeaa (Ilvosen haastattelu 1986; Uusi Suomi 16. 1. 1985).

Menollennoilla häiriköinti ilmenee useimmiten juuri lomaa aloiteltaessa aktiivisemmän, aggressiivisemmän humalan muodossa. Tällöin jaksetaan touhuta ja tehdä kaikenikäistä. Paluullennoilla on taas yleensä kysymys asiakkaita, jotka ovat käyttäneet alkoholia yhtämittaisesti viikon, joskus jopa kolmekin ja ovat tällöin erittäin heikossa kunnossa. He eivät jaksaa esiintyä kovin aktiivisesti tai aggressiivisesti, mutta häiritsevästi kylläkin (Ilvosen haastattelu 1986).

### *Häiriköinnin taustalla olevista syistä*

Luonnollisesti on pohdittu paljon niitä välillisiä syitä, jotka runsaan alkoholin käytön muodossa tuottavat häiriköintiä lennoilla. Reittilennoilla saattavat joskus työkoennuksilta kotimaahan palaavat matkajat innostua tarpeettoman railakkaaseen ilonpitoon. Liikemiespiireissä voivat onnistuneet tai epäonnistuneet liikeneuvottelut antaa sysäyksen runsaaksi muodostuvaan alkoholin käyttöön. Lentopelko on tutkimustenkin mukaan jossain määrin aiheuttamassa tarvetta laukaista syntynyt olotila ja jännitykset. Vieraan kulttuurin kohtaamisen pelko, jo hieman etukäteen, voi myös aiheuttaa pullon kallistelua lennon aikana tai ennen koneeseen nousua.

Yksi osatekijä on ehkä meidän suomalaisten hieman kankea yhteiselo ja kanssakäyminen toisten ihmisten kanssa. Niinpä esimerkiksi Kanariansaarilla on havaittu suomalaisten käyttäytyvän varsin ambivalentilla tavalla: toisaalta suomalainen heittäytyy herraksi ja ylimieliseksi

paikallisväestöä kohtaan, toisaalta hän on matkailijana tavattoman arka. Pienen paikkakunnan ilmapiiri kotona Suomessa, jossa kukaan ei saa erehtyä kaidalta polulta, voi muodostua vastakohdaksi ulkomailla (Ilvosen haastattelu 1986; *Ilta-Sanomat* 19. 1. 1985).

Yksi merkittävä tekijä on ollut selvästi yleensä halu heittää loman alussa vapaalle. Osastopäällikkö Ilvonen Kar Airista on keskusteluissaan häiriköiden ja muiden matkustajien kanssa havainnut seuraavaa: ”Usein ennen lomaa on ollut paljon tekemistä, työasioita, privaattiasioita, järjestelyjä, on voinut mennä viikkokin kovassa tohinassa ja vielä viime hetkeen jää asioita hoitamatta. Niitä yritetään hoitaa, ollaan hermostuneita ja väsyneitä ja rasittuneita. Sitten ollaan tilanteessa, kun on kuljettu passitarkastuksesta läpi, jolloin ei enää voida tehdä yhtään mitään ja silloin lauetaan. Ja silloin ajatellaan, että laukaistaanpas tätä lisää ja otetaanpas viinaa. Nyt on aika. Ja ruvetaan irrottelemaan oikein kunnolla ja siinä heitetään yli.”

Myös viime tipassa ostetut alennusmatkat tuottavat paljon harmia lentohenkilökunnalle. Jotenkin äkipäätös lähteä reissuun tuo myös mukanaan tarpeen juoda pää täyteen jo lennolla. Silloin kun on ollut huono kesä ja ikävä syksy, on ennakoitavissa, että näitä ”dumppimatkustajia” tulee tavallista enemmän (*Ilta-Sanomat* 19. 1. 1985).

### *Alkoholin tarjoilusta ja nauttimisesta koneissa*

Ns. alkoholin normaalista ja kohtuukäytöstä lennoilla ei Kar Airilla ole kiinteitä normeja. Sen sijaan tarjoilusta vastaavalle henkilökunnalle on annettu sellaiset ohjeet, että drinkkikierron tarjoillaan joka toinen tunti. Se voi kerrallaan käsittää 10—15 cl alkoholijuomia. Tällöin voidaan esimerkiksi ruokailun yhteydessä tarjota aperitiivi, ruokajuoma ja avec-juoma kahvin kanssa. Mutta purse-rit, matkustamon vanhimmat, voivat harkintansa mukaan sallia poikkeamia tästä keskimääräisestä käytännöstä puoleen taikka toiseen. Finnairilla noudatetaan paljolti vastaavanlaista käytäntöä. On varsin tavanomaista, että noin kolmen neljän tunnin lennon aikana nautitaan edellä mainitut kolme juomaa ja ehkä yksi drinkki niiden lisäksi (Ilvosen haastattelu 1986).

Lennoilla tarjoillut alkoholimäärät eivät ole henkeä kohti laskettuna lisääntyneet, mutta viime vuosikymmeninä laajentuneen matkailun vuoksi on koneissa nautittu yhä enemmän alkoholia. Tuoreimpia lentomatkoilijoita ovat esimerkiksi maaseudulla asuvat. Heistä erityisesti naiset, jotka ovat harvemmin tottuneet käyttämään alkoholia, tilaavat sitä lennoilla ja kysyvät myös neuvoa valitessaan. Yleensäkin naisten osuus alkoholin käyttäjinä lennoilla on kohonnut, ja he ovat siirtyneet miedoista, perinteisistä naisten juomista väkeviin alkoholijuomiin. Aterioilla nautitut miedot juomat tai yleensäkin koneissa tarjoillut alkoholijuomat eivät ole juuri tuottaneet häiriköintiä, ellei niitä ole nautittu entisten pohjien päälle (Ilvosen haastattelu 1986).

### *Häirikökampanjoiden vaikutuksista ja tulevaisuudesta*

Lentohäiriköinti ei ole pelkästään suomalainen ilmiö, vaan sitä esiintyy kaikilla lentoreiteillä, ja suurimmissa koneissa voi sen vuoksi kärsiä jopa 345 matkustajan viihtyvyys. Osastopäällikkö Ilvosen mukaan häiriköintiin tehoaa vain jatkuva ja toistuva asennekasvatus, ja kahden viimeksi toteutetun kampanjan vaikutukset ovatkin olleet selvästi nähtävissä. Ongelman olemassaolo on tiedostettu, ilmenneiden häiriötapausten käsittely on käynyt helpommaksi ja niiden lukumäärä näyttää vähentyneen. Sinänsä häirikökampanjoissa sivutaan arkoja alueita. Pidetäänhän alkoholia asiana, joka kuuluu lentomatkoiluun, ja sitä kaikki kilpailijatkin tarjoavat. Rajoituksia ei saa olla liikaa, sillä siitä kärsisi palvelutaso ja sen myötä taas matkustajien viihtyvyys. Asennekasvatusta puoltaa Ilvosen mukaan myös se ikävä havainto, että koneessa häiriöasteelle noussut alkoholin käyttö jatkuu usein vastaavanlaisena läpi koko loman (Ilvosen haastattelu 1986; *Aamulehti* 16. 1. 1985; *Suomenmaa* 17. 1. 1985).

Osastopäällikkö Ilvonen vetoaa kanssamatkustajiin, etteivät he tyytyisi vain sietämään häiriköiviä matkustajia, jotka näin terrorisoivat heitä joko fyysisesti tai henkisesti, vaan koettaisivat tahdikkaasti puuttua ilmiöön tai kääntyisivät arastelematta henkilökunnan puoleen. Missään tapauksessa ei näillä häirikökampanjoilla ole pyritty moralisoimaan, vaan edesauttamaan turvallista ja viihtyisää lentomatkaa tilanteissa, joissa joudutaan pakosta ventovieraiden läheisyyteen. Näin voisivat myös potentiaaliset häiriköt välttyä sakkorangaistukselta, joka seuraa lentohäiriköinnistä, jos siitä tehdään rikosilmoitus (Ilvosen haastattelu 1986; *Uusi Suomi* 16. 1. 1985).

*Reijo Mononen*

---

### *Vapaus vai rakkaus — huomautuksia Alasuutarille*

Pertti Alasuutari on julkaissut tutkimuksen työläisten elämänviivoista ja niiden annista alkoholismien ymmärtämiselle ja selittämiseksi (Alasuutari 1986 a & b). Tutkimus sisältää kiinnostavia katkelmia ihmisten elämästä, osuvilta tuntuvia havaintoja sekä oppinutta keskustelua kulttuuritutkimuksen teorioista ja menetelmistä. Isetarokituksellisesta akatemistisestä käsitevoimistelusta sen erottavat sekä empiirisen aineiston keskeisyys että pyrkimys pitää silmällä myös tulosten käyttökelpoisuutta juoppojen auttamisessa. Jokin tutkimuksessa ei kuitenkaan tunnu olevan paikallaan. Siksi muutama kommentti siinä esitetyn alkoholismiteorian pulmista.

En puutu tässä kummemmin tutkimuksen väitteeseen, jonka mukaan 53 tarinaa 54:stä noudatti samaa juonirakennetta. Totean vain pari seikkaa. Juonirakenteeseen sopimisen kriteerit ovat niin epäselviä ja muutaman episodin luokittelu niin outo, että on vaikea kuvitella tari-