

# Malmin mies

Malmin pitkäaikaisin yrittäjä Mark Baker on toiminut uhanalaisella lentoasemalla puoli vuosisataa. Ilmailu kävi kuulostelemassa Bakerin ajatuksia menneistä vuosista ja tulevaisuudesta.

**TEKSTI** PEKKA SUURONEN **KUVAT** ROOPE PERMANTO  
JA MARK BAKERIN ARKISTO

*Mark Bakerin yritys  
BF-Lento Oy perustettiin  
Malmille vuonna*

1969





ILMAILUKÄRPÄNEN PURAISI **Mark "Pupa" Bakeria** jo 9-vuotiaana kesämökillä Lammilla, kun Ilmavoimien Valmet Vihuri pyyhkäisi erittäin matalalta yli. Sen jälkeen ura olikin kirjoitettu.

Baker suoritti yksityislentäjän lupakirjan jo 17-vuotiaana vuonna 1964. Neljä vuotta myöhemmin hän ajoi ansiolentäjän lupakirjan ja mittarikelpuutuksen sekä rupesi osakkaaksi Sir-Air-liikentoyhtiöön. Tätä kautta tulivat monimootorikelpuutus sekä Piper Aztecin tyypit.

Vuonna 1969 Baker suoritti lennonopettajan paperit ja perusti Malmille yrityksen T:mi BF-Lento (BF tulee sanoista Baker Flying). Hän osti velaksi ensimmäisen lentokoneensa, tehdasuden Cessna 150:n OH-CCO, eli legendaarisen "Charlie-Ossin".

– Pupan elämäntapa on lentobisneksen pyörittäminen. Hän on aktiivinen yrittäjä, joka on selviytynyt useammastakin vaikeasta ajasta. Toistaalta hän on saanut nauttia hyvistäkin vuosista lähes puolen vuosisadan ajan, kertoo Suomen Ilmailuopiston laatupäällikkö **Jukka Intke**.

Intke on tuntenut Bakerin 27 vuotta. Hän suoritti 1990-luvun alussa ansiolentäjän lupakirjan (CPL) BF-Lennolla ja toimi myöhemmin yrityksen lennonopettajana.

– Pupalla on jäljentämätön tapa hoitaa suhteita. Näillä eväillä on pärjännyt pisimpään yksityisenä lentokouluttajana Suomessa.

## **Haikeat muistot ilmailun kulta-ajoista**

1970-luvun alkua voidaan kutsua Suomen yleisilmailun kulta-ajaksi. Wihuri toi maahan uusia Cessnoja, Pipereita ja Beechcrafeja. Niitä sai ostaa pienellä käsirahalla ja pitkällä maksuajalla. Helsinki-Malmin operaatioiden määrä ylitti sadantuhannen rajan, kun Helsinki-

## **MARK BAKER**

- Yksityislentäjän lupakirja 1964
- Ansiolentäjän lupakirja 1968
- Monimootorikelpuutus 1968
- Lennonopettajan kelpuutus 1969
- Perusti lentokonekoulu ja konevuokraamo T:mi BF-Lennon 1969
- BF-Lennosta osakeyhtiö 1973
- Taksilentoja ja ilmakuvausta 1970–90-luvuilla
- Koulutusta kansainvälisen yhteistyön puitteissa 2000-luvulla
- Toiminut Malmilla samoissa tiloissa vuodesta 1969
- Kouluttanut yli 1 000 uutta lentäjää Suomeen
- Asuu Helsingissä omakotitalossa
- Perhe: avovaimo Gun Gustavsson, viisi aikuista lasta ja koira
- Nuoruuden harrastukset: autokilpailut, rata ja ralli, lentorallit, kalastus, metsästys, kirjallisuus

Vantaalla määrä oli tästä kolmasosa. Suomeen syntyi ennätysmäärä harrastelentäjiä, joista osa jatkoi uraa pidemmälle kaupallisiin lupakirjoihin ja liikennelentäjäksi asti.

Bakerin BF-Lento ratsasti aallon harjalla. Se muutettiin osakeyhtiöksi vuonna 1973. Koneita hankittiin lisää, sekä omia että operoitavia. Niitä oli pian 13.

– Lentobensa maksoi 33 penniä litra, ja lentolupakirjan sai 2 500 markalla. Se oli vain duunarin parin kuukauden bruttopalkka, Baker muistelee.

– Koulutimme oikein urakalla. Lupakirjan saaneille vuokrasimme koneita. Malmilla oli todella vilkasta, ja yrittäjiä taisi olla parhaimmillaan kymmenkunta. BF-Lento Oy on ainoa, joka on jäänyt jäljelle noista vuosista, Baker muistaa haikeudella.

## **Öljykriisistä lama-aikaan**

Vuonna 1973 syntyi Lähi-Idän Jom Kippur-sodan seurauksena öljykriisi, joka järjestytti koko maailmaa. Suomessa se näkyi muun muassa siten, että "hupilentäminen" kiellettiin kokonaan. Lentokoulutus sai kuitenkin jatkaa. Malmin yrittäjät joutuivat myymään koneitaan, ja kursseja tuli lukuisia.

Vuonna 1980 BF-Lennon toimitusjohtajaksi nimitettiin Bakerin avovaimo **Gun Gustavsson**. Baker itse kulki nimikkeellä lentotoiminnan johtaja ja koulutuspäällikkö.

Talous lähti nousuun vuoden 1985 paikkeilla, ja sitä mukaa Malmin toimintakin taas virkistyi. Sitten tuli 1990-luvun alun lama, joka vuoden 1991 devalvaatioineen pani taas Suomen polvilleen. Tästä oltiin tuskin selvitetty, kun Yhdysvalloista lähtenyt finanssikriisi iski vuonna 2008.

Talouden sykliä ovat vuoristorataa. Se heijastuu luonnollisesti lentoyrittäjän arkeen nopeammin ja rajummin kuin maitokauppaan.

– Oli meilläkin valuuttalainaa silloin 1990-luvulla. Millin velasta tulikin yhdessä illassa puoli-toista millia, muistelee BF-Lennon taloudesta vastaava Gustavsson.

– Siihen kaatui monta suomalaista yritystä ja yrittäjää. Velkoja maksetaan vieläkin.

## **Cessna-uskovainen yrittäjä**

Vuosien varrella BF-Lennolla on ollut monenlaista kalustoa, muun muassa Pipereista mallit Cherokee, Six, Aztec ja Navajo, Beagle Pup ja Beechcraft Musketeer. Parhaimmillaan yrityksen laivastossa oli 22 lentävää konetta sekä lisäksi legendaarinen Beechcraft 18, jota Baker ei kuitenkaan saattanut lentokuntoon.

Lopulta koulutus- ja vuokrauskaluston selkärangan on aina ollut Cessna.

– Se on luja kone, joka kestää koulutuskäyttöä laskutelineitä myöten, Baker kehuu amerikkalaismerkkiä 47 vuoden kokemuksella.

– Ensimmäinen koneeni OH-CCO lensi minulla 13 000 tuntia. Saapa nähdä, pystyvätkö muovikoneet samaan, Baker arvuuttelee.

Kirjoitushetkellä BF-Lennon laivastoon kuuluu kymmenen Cessna 152 - ja Cessna 172

-koneita. Lisäksi BF-Lento operoi Piper Chieftainia ja Rockwell Commander 690:tä. Molemmilla tehdään kartoituslentoja.

## Koulutusta, kuljetusta ja koneiden vuokrausta

Elinkaarensa aikana BF-Lento on tehnyt monenlaista lentotoimintaa. PPL-koulutuksen jälkeen asiakkaat voivat vuokrata koneita omia matkoja ja harrastuksia varten.

BF-Lento on vuosien varrella kouluttanut sekä ansiolentäjiä että mittari- ja monimoottorikelpuutuksia.

– Kaiken kaikkiaan olemme kouluttaneet toistatuhatta lentäjää toimintamme aikana, Baker arvioi.

1990-luku oli taksilentojen kulta-aikaa. Silloin lennätettiin kaksimoottorisilla Pipe-reillä liikemiesryhmiä sekä kotimaan sisällä että Pohjoismaihin, Baltiaan ja Venäjälle. Jonkin aikaa BF-Lento operoi myös postilentolinjaa Helsingin ja Mikkelin välillä.

Liikelennot loppuivat siihen, kun Suomi liittyi Euroopan unioniin. Eurooppalainen ilmailuviranomainen EASA määritteli BF-Lennon käyttämät 6- ja 8-paikkaiset Piperit 4- ja 6-paikkaisiksi. Tämä olisi nostanut matkustajapaikan hinnan liian korkeaksi.

Lento-oppilas heitetään ensimmäisen yksinlennon jälkeen Malmin lentokentän suihkulähteeseen 1970-luvulla.



Mark Bakerin avovaimosta Gun Gustavssonista tuli BF-lennon toimitusjohtaja vuonna 1980.

Samaan aikaan muuttuneet organisaatiovaatimukset nostivat toiminnan kustannustason haastavan korkeaksi.

– Siirryimme ansiolentotoimiluvan ylläpitämisestä lentotyöluvan alaiseen toimintaan. Näin meidän oli mahdollista jatkaa valokuvauslentotoimintaa, jota olemme harjoittaneet koko yrityksen elinkaaren aikana. Uskollisimmat asiakkaamme ovat käyttäneet palveluksiamme jo parinkymmenen vuoden ajan, Baker kertoo.

## Tulevaisuuden mahdollisuudet

Yksityislentäjän PPL(A)-koulutuksen kokonaishinta on BF-Lennolla kirjoitushetkellä 12 900 euroa + viranomaismaksut. Koulutus annetaan Cessna 152 - ja Cessna 172-koneilla. Nykyisin sekä PPL- että Frozen ATPL-teoriat voidaan opiskella etänä netissä.

Jos haluaa jatkaa liikennelentäjäksi asti, BF-Lennon koulutuskonseptilla se hoituu

noin 18 kuukaudessa. Täydellinen koulutuspaketti sisältää noin 600 tuntia etäteoriaa, 70 tuntia (2 viikkoa) lähiteoriaa, 200 tuntia lentotiimaa oikeilla lentokoneilla ja 40 tuntia simulaattorilla.

– Tällöin lentäjällä on ansiolentäjän lupakirja (CPL), mittari- ja monimoottorikelpuutukset (IR, ME) sekä liikennelentäjän Frozen ATPL plakkarissa. Koko paketti maksaa 59 500 euroa, laskee Baker.

– Tällä yhdistelmällä voi hakea perämiehen paikkaa lentoyhtiössä. Pienellä lisäinvestoinnilla voi myös hakea meille lennonopettajaksi.

Onhan 60 000 euroa paljon rahaa. Toisaalta taas valtiojohtoinen Patria Pilot Training ilmoittaa liikennelentäjän koulutuksen hinnaksi 80 000 euroa. Lisäksi Finnair on ilmoittanut tarvitsevansa sata uutta lentäjää vuodessa seuraavan seitsemän vuoden ajan eli yhteensä 700 uutta lentäjää.



Mark Baker 1980-luvulla.

Mark Baker lentää vuonna 1969 ensimmäisellä koneellaan, Charlie-Oskarilla.



Mark Baker ja Gun Gustavsson ovat pyörittäneet BF-Lentoa yhdessä monta vuosikymmentä.

Noin suuren summan satsaaminen ylittää tavanomaisen, kuusi vuotta kestävä korkeaakoulutuksen hinnan. Toisaalta, rakkautelle ilmailuun ei voi asettaa hintaa. Eikä tietenkään lentäjän sädekehälle.

– Näin hyviä tulevaisuuden näkymiä lentäjän uralle ei ole nähty sitten 1970-luvun alun, muistelee Baker.

– Itse näen niin, että lentäjämateriaali Suomesta loppuu kesken. Finnairin ja Norran on pakko ruveta rekrytoimaan ulkomailta. Nyt olisi uusilla lentäjänaluilla tuhannen taalan paikka.

## Malmin kohtalonkysymys

Tuskin kukaan on jännittänyt Malmin lentoaseman kohtaloa niin paljon kuin Baker, joka aloitti yrittäjänä kentällä 47 vuotta sitten.

Ensin Malmin lentoaseman ystävät ry:n adressi keräsi runsaat 70 000 kannattajaa. Sitten tehtiin kansalaisaloite LEX Malmi, joka keräsi ennätysajassa, alle kahdessa kuukaudessa, tarvittavat 50 000 ääntä. Luonnollisesti yrittäjäpariskunta Baker-Gustavsson iloitsee siitä, että Malmin lentoaseman puolustajia löytyi näin paljon näin lyhyessä ajassa.

– Olisi todella käsittämätöntä tuhota Suomen vanhin lentoasema, jolla on historiallista ja kulttuurillista merkitystä, Baker puhisee.

– Toivotaan, että järki voittaa niin eduskunnassa kuin Helsingin kaupunginvaltuustossakin. – Helsingin ympäristössä on paljon vapaata tilaa. Sen näkee parhaiten

”HELSINGIN YMPÄRISTÖSSÄ ON PALJON VAPAATA TILAA. LUPAAN VIEDÄ PÄÄTTÄJIÄ KATSELEMAAN ILMASTA, KUNHAN PYYDETÄÄN.”

ilmasta. Minä lupaan viedä päättäjiä katselemaan ilmasta, kunhan pyydetään!

## Hätävaihtoehtona Turku

Malmin pitkäaikaisin yrittäjä Mark Baker ei ole vielä luopunut toivosta Malmin lentoaseman suhteen. Samoin Gustavsson uskoo Malmin eloonjäämisen mahdollisuuksiin.

– Uskon 65–35 Malmin puolesta, Gustavsson sanoo.

Nyt tilanne näyttääkin paremmalta kuin aikoihin. Malmin lentoaseman ystävät on tehnyt kantelun oikeusasiamiehelle Finavian ja liikenne- ja viestintäministeriön toimista. Kansalaisaloite Malmin lentoaseman säilyttämiseksi etenee eduskunnan käsittelyyn. Sekä eduskunnan että Helsingin kaupunginvaltuuston rivit ovat melko hajallaan Malmin suhteen.

BF-Lennon osalta varavaihtoehto on tarvittaessa siirtää toiminnot Turkuun (EFTU). Se on ”oikea” lentoasema, missä on ruhtinaallinen 2 500 x 60 metrin valaistu kiitotie, lennonjohtopalvelut (ATC 24 h), mittarilähestymismenetelmät ja lähestymistutkapalvelut (APP).

Koulutuksessa on tärkeää, että oppilas oppii alusta lähtien ”oikean” radiopuhelinliikenteen ja sopeutuu kaupallisen liikenteen sekaan. Moottoritie vie Helsingistä lähes Turun lentoasemalle. Tampereeltaakaan ei ole huonot yhteydet Turkuun.

– Mutta totta kai olemme loppuun asti luottavaisia Malmin tulevaisuuteen Suomen yleisilmailun ja koulutuksen mekkana, sanoo yhteen ääneen ilmailupariskunta par excellence, Mark Baker ja Gun Gustavsson. ☺