

maa & ilma

*Miksi
taide
satuttaa? 28*

*Helsinki-
Vantaa
uudistuu 10*

*Tietääkö
taksikuski
kaiken? 18*

Kaisa Leka

RAUTAINEN REISSAAJA



*”Taide vaivaa ja hälyttää,
eikä se ole yhtään mukavaa.”*

Päätoimittajalta	3
Uutisia ja ajankohtaista	4
Kenttäpiispa	5
Lentosuukko	7
Profiili	8
Uudistuva Helsinki-Vantaa	10
Hamesankaritar lennossa	12
Taksikuski tietää kaiken	18
Lippu salkoon vaan!	20
Vuonna 2050	24
Kirja kaikkien puolesta	28
Manchester	36
Täysosumia	40
Terminaalilegendoja	42
Taivaalla	42
Viisi tähteä	43

Kaisa Leka:

*”Jalat ovat liikkumista
ja kivojen kenkien
pukemista varten.”*



Perillämatkalla

Miten ymmärtää monimutkaisia asiayhteyksiä? Miten löytää uusia ajattelutapoja ja oivalluksia? Miten kertoa yrityksestä ja sen toiminnasta kiinnostavasti ihmisille? Samalla tavoin kuin on tehty jo vuosituhansien ajan: kertomusten ja tarinoiden – kirjojen – avulla.

Finavia julkaisi tänä syksynä brändikirjan. Se ei saarnaa tai politikoi vaan sisältää kertomuksia lentämisestä, lentämisen mahdollistamista kohtaamisista – ja ennen kaikkea meistä ihmisistä. Kirja seuraa esimerkiksi kiinalaisen **Suetsugun** pariskunnan matkaa Suomen Lappiin viettämään 25-vuotishääpäiväänsä ja katsomaan revontulia. Kirjan kertomuksia ovat myös piispa **Eero Huovisen** pohdinta siitä, mikä on ihminen, ja Helsingin yliopiston kansleri **Ilkka Niiniluodon** ajatukset onnesta.

Kirja on aina matka toisen ihmisen tajuntaan. Taiteilija **Nanna Susi** kertoo, mikä on taiteen tekemisen ydinolemus. EVAn ja ETLAn toimitusjohtaja **Sixten Korkman** pohdii Suomen asemaa maailmassa. Mäkihyppyjoukkueiden päävalmentaja **Mika Kojonkoski** johdattaa meidät tunnelmiin mäkihyppytornin huipulla ja kapellimestari ja säveltäjä **Leif Segerstam** maalaa meille hurjat visionsa oopperapilvestä. Lentämisestä, maamme hienosta luonnosta ja ihmisyyden monista puolista kertovat omaa tarinaansa myös kirjan runot ja



valokuvat, jotka kuljettavat meidät ilmeisen taakse. Näkökulmiin, joita emme ehkä ole tulleet aiemmin ajatelleeksi.

Jo kirjan nimi **Perillämatkalla** sisältää pienen kertomuksen. Nimi vihjaa, että se, olemmeko perillä vai matkalla, riippuu pohjimmiltaan omasta mielestämme ja elämänasenteestamme. Ihmiselämä on luonteeltaan sekä matkan tekoa että perillä olemista – samaan aikaan. Sama ilmiö näkyy lentämisessä: moni kirjamme henkilöistä tuntee lentämisen vapautta jo lentoasemalla, ennen kuin kone nousee ilmaan tai pääsee perille kohteeseensa.

Tarinoiden kautta piirtyy esiin kuva siitä, miten merkittävä asia toimivat lentoyhteydet meille suomalaisille – meren takaisessa maassa asuville ihmisille – oikein ovatkaan. Ja miten monella tapaa ne elämäämme lopulta liittyvät. Samaa kertovat tämän lehden tarinat: olipa kyseessä sitten kirjan matka maailmalle, suomalaisyritysten menestys maailmalla tai sarjakuvapiirtäjä **Kaisa Leikan** lomamatka – me kaikki tarvitsemme lentoyhteyksiä. Myös Suomi maana tarvitsee lentoyhteyksiä säilyäkseen jatkossakin sellaisena kuin se nyt on: huipputeknologian, innovaatioiden ja korkean infrastruktuurin maana.

Avartavia lukuhetkiä!

maa&ilma



Finavian lehti matkustajille 2/2008, ISSN 1796 - 6957, julkaisupvm 15.12.2008 ● **Julkaisija** Finavia, PL 50, 01531 Vantaa puh. (09) 82 771, faksi (09) 8277 2090 ● **Päätoimittaja** Irmeli Paavola, irmeli.paavola@finavia.fi puh. (09) 8277 2002 ● **Toimitus** Mediafocus Oy, toimitus@mediafocus.fi ● **Valokuvat** Marja Helander ja Jyrki Komulainen ● **Ulkoasu** Lasse Rantanen **Graafikko** Jaska Poikonen ● **Painopaikka** Libris Oy ● **Paperi** Galerie Art Silk ● **Painosmäärä** 30 000

FINAVIAN LEHTI LENTOMATKUSTAJALLE 2 / 2008

Finavia ja Plan haluavat

LASTEN UNELMAT LENTOON

Helsinki-Vantaan lentoasemalle ilmestyy joulukuussa viisi pastillin muotoista lipasta. Ne ovat osa Finavian ja lastenjärjestö Planin tuoretta yhteistyötä, joka tuo maailman vähän lähemmäs jo ennen matkaa. *Teksti: Inna Perheentupa Kuvat: Plan*

Janne haluaa isona jääkiekkoilijaksi ja José unelmoi jalkapalloilijan urasta. Kun kotona on kaikki kunnossa, lapset voivat heittäytyä haaveilemaan tulevasta.

Helsinki-Vantaan lentokenttää isännöivälle Finavialle lasten ja perheiden olojen parantaminen on ensisijaisen tärkeää. Finavia on aiemmin tehnyt yhteistyötä muun muassa Seutulän koulun kanssa. Nyt se haluaa parantaa lasten arkea laajemmin.

– Harkitsimme pitkään sopivaa yhteistyökumppania. Teemme jo yhteistyötä useiden suomalaisten hyväntekeväisyysjärjestöjen kanssa. Tärkeää oli, että valittu kumppani toimisi aktiivisesti Suomessa ja olisi myös globaalisti tunnettu järjestö, jonka työ kohdistuu nimenomaan lapsiin ja heidän elinolojensa parantamiseen, Helsinki-Vantaan lentoasemajohtaja **Juha-Pekka Pystynen** kertoo.

Kehitysyhteistyöjärjestö Plan toimii yhteistyössä lasten ja näiden läheisten kanssa 66 maassa ympäri maailmaa. Järjestö tukee työllään köyhien yhteisöjen kehitystä ja lasten mahdollisuuksia elää köyhyydestä huolimatta arvokasta arkea – siis tulla rakastetuiksi, kuulluiksi sekä päästä nauttimaan nuoruuden kepeydestä ilman liian varhaista ja raskasta vastuuta.

Pienetkin rahasummat voivat olla ratkaisevia

Yhteistyön myötä Helsinki-Vantaan lentoasemalle kotoutuvat leikkisät Plan Pastilli -keräyslippaat muistuttavat, että vaikka asia on vakava, ei onnellisen arjen tarvitse silti olla totista. Lentoasemajohtaja Juha-Pekka Pystynen toivoo, että Finavian ja Planin yhteistyö innostaisi sekä lentomatkustajia että Finavian henkilökuntaa laittamaan hyvän kiertämään. Pienetkin lippaisiin lahjoitetut summat voivat olla köyhissä perheissä ratkaisevia esimerkiksi lasten työnteon lopettamiseksi ja kouluun pääsemiseksi.

– Tutustuimme tarkkaan Planin toimintaan ja talouteen, sillä halusimme olla varmoja yhteistyökumppanimme työn

laadusta. Plan käyttää 80 prosenttia varoitetaan kehitysohjelmien toteuttamiseen kohdemaissa eli sinne mihin haluamme rahojen päätyvänkin, Pystynen sanoo.

Plan Pastillien lisäksi Helsinki-Vantaalla nähdään tulevaisuudessa esimerkiksi Afrikassa, Aasiassa ja Etelä-Amerikassa elävien lasten arjesta kertovia valokuvanäyttelyitä. Lentoasemajohtaja Pystynen uskoo, että yhteistyöstä tulee pitkäjänteinen, ja se tekee Helsinki-Vantaasta entistä ihmisläheisemmän ja kodikkaamman.

– Lentoasemat ovat ilmapiiriltään melko teknisen ja steriilin oloisia. Vihreät Plan Pastilli -lippaat keräävät varmasti huomiota ja viestivät myös pehmeistä arvoista.

Plan Suomi täyttää tänä vuonna 10 vuotta.



Pastillin isä muotoilija Eero Aarnio toivoo, että Pastilleista tulee kohtaupaikkoja.
– Tulevaisuudessa ei tavata Stockan kellon alla vaan Pastillilla!



– Meillä päin tytöt menevät minun ikäisinä naimisiin, mutta haluaisin käydä vielä koulua, sanoo 12-vuotias **Mehwish**. Maanjäristys aiheutti tuhoa Pakistanin ja Intian raja-alueella vuonna 2005. Plan tukee muun muassa tyttöjen koulutusta.

Antamisen ja auttamisen iloa

Finavia on mukana monessa hyväntekeväisyysprojektissa – erityisesti jouluna mutta myös ympäri vuoden.

- Marraskuussa 2008 toista kertaa toteutetussa **Finavian lii-kuntakampanjassa** on yksinkertainen, mutta tehokas konsepti: henkilökunta merkitsee marraskuun ajan liikuntasuorituksensa sähköiseen kuntopäiväkirjaan, ja jokaisesta merkinnästä menee yksi euro hyväntekeväisyyteen. Vuoden 2008 kampanjan tuotto lahjoitettiin Suomen Punaisen Ristin katastrofirahastoon. Vuonna 2007 liikuntakampanjassa loppusummaksi kertyi yhteensä 11 100 euroa, joka lahjoitettiin lastenklinoille ympäri Suomea.
- **Wish-Upon-A-Star**-tempauksessa Finavia on mukana tukemassa Monarch Airlinesin lentoja, joilla tuodaan vaikeasti sairastuneita lapsia Iso-Britanniasta Lappiin. Lennot suuntautuvat Rovaniemelle, jossa lapset pääsevät tapaamaan joulupukkia.
- Joulukortti- ja joululahjarahoja Finavia lahjoitti vuonna 2008 kahteen eri kohteeseen. **Hyvä joulumieli** -keräyksellä autetaan vähävaraisia ja vaikeassa elämäntilanteessa olevia kotimaan lapsiperheitä. Kootut varat jaetaan perheille lahjakortteina, joille perheet voivat ostaa ruokaa jouluksi. Kirkon ulkomaanavun **Toisenlaisen lahjan** kautta Finavia lahjoittaa tänä vuonna ”luokkahuoneen”; tällä lahjalla rakennetaan uutta koulua ja tuetaan peruskoulutusta kaikkein köyhimmissä maissa.

”**kenttäpiispa**”

Brändi vai krapula?

Ei ole ihme, että jotkut pilkkakirveet ovat verranneet brändien kehittelyä viinan polttoon: puuroisesta mäskistä tislataan vähitellen esiin spiritus fortis – siis suomeksi *vahva henki*. Lopputuote pullotetaan, varustetaan etiketillä ja yritetään saada kaupaksi. Myydyksi saatu henki päästetään siten sopivien ja sopimattomien annosten nousemaan pullosta päähän ja riemu raikaa. Krapulaa ei kukaan mainosta. Se ei kuulu brändiin.

Brändi eli *myönteinen tunnettuus* on nimenomaan markkinoitiin ja mainontaan liittyvä tekijä. Mainonnalla pyritään tietoisesti ja aktiivisesti vaikuttamaan mielikuviin, jotta tuote kävisi kaupaksi. Sen ainoa päämäärä on voittoa valintatilanteessa kilpaileva vaihtoehto.

Mainonnan menetelmät on opittu jo antiikin retoriikassa: poliittisessa kamppailussa tai oikeusistuimessa pääsi niskan päälle se, joka pystyi parhaiten taivuttamaan tuomarit ja kuulijat puolelleen. Hyvä puhuja teki sen vain vähäisessä määrin tosiasioihin vedoten, paljon enemmän viihdyttävällä, huvittavalla ja tunteita nostattavalla kieli- ja mielikuvapelillä.

Taitava reettori sai kuulijat uskomaan siihen, mihin halusi heidän uskovan, vaikka se olisi ollut puolittomuus tai suorastaan valhe. Hän sai brändinsä läpi totuuden kustannuksella. Myös näistä voitoista on seurannut vähintäänkin moraalinen krapula. Ei ole hauskaa tunnustaa itselleen: olen ollut pahuksen sinisilmäinen!

Siksi jo antiikin aikana myös varoitettiin puhetaidon – siis mainonnan – vaaroista. Se saa pahaa aikaan, jos se hankkii voittonsa totuuden kustannuksella. Siksi vain oikeista ja totuudellisista sanoista ja teoista rakentuva myönteisen tunnettuuden luominen tuottaa todellista hyvää.

Kielteiset tosiasiat – sekä median välittämät uutiset etä omat kokemukset – tahraavat välittömästi hymistelevällä mielikuvaretorialla kiillotetut kilvet. Tämä koskee myös Suomi-kuvan markkinointia. Siinäkin olisi retoriikan asemesta tehtävä rankkaa ruohonjuurityötä hyviä mielikuvia järkyttävien tosiasioiden korjaamiseksi.



Tampereen emerituspiispa **Juha Pihkala**

Kuva **Eriika Ahopelto**



Luettavaksi sekä matkalla että perillä

Lentämiseen, suomalaisen luontoon ja ihmisiin liittyviä kiehtovia tarinoita. Ne on nyt koottu Finavian brändikirjaan nimeltä **Perillämatkalla**. Teksteistä, puheenvuoroista, valokuvista ja runoista koostuva kirja vie lukijan esimerkiksi lappalaiseen iglukylään, joulupukin juttusille, lentoaseman punaiselle VIP-matolle, kiitotievalojen symboliikan maailmaan sekä kansainvälisen bisneksen ytimeen.

Piispa **Eero Huovinen**, Helsingin yliopiston kansleri **Ilkka Niiniluoto**, EVAn ja ETLAn toimitusjohtaja **Sixten Korkman** sekä taiteilija **Nanna Susi** johdattavat puheenvuoroissaan lukijan ihmisytytimeen. Halki Suomen kulkevalla matkalla seurataan myös muun muassa mäkihyppyjoukkueiden päävalmentaja **Mika Kojonkosken** sekä kapellimestari, säveltäjä ja muusikko **Leif Segerstamin** kintereillä.

Yhtä lailla matka johdattaa meitä lennonjohtajien kielen saloihin, hiljaiseen huoneeseen ja lentoasemien kaappoihin. Matkalla nautitaan myös vuorokauden- ja vuodenaikojen vaihtumisesta, suomalaisen luonnon pienimpiä ihmeitä unohtamatta.

Suomen-tuliaiseksikin hyvin sopivaa kirja on myynnissä sekä suomenkielisenä että englanninkielisenä (**MindWings**) Helsinki-Vantaan lentoaseman Duty Free -myymälässä (portilla 26-27) sekä WSOY:n kirjakaupassa Helsingin keskustassa.

Suurennuslasissa turvallisuus

Miten tehdä turvatarkastuksesta matkustajalle entistä miellyttävämpi kokemus? Vastausten löytämiseksi Finavia ja Lapin yliopiston taiteiden tiedekunta ovat aloittaneet yhteisen tutkimusprojektin, jossa kerätään tietoja Rovaniemen, Helsinki-Vantaan ja Kemi-Tornion lentoasemilta. Havaintojen perusteella kehitetään tehokkaita ja toimivia malleja turvallisuuspalveluiden tuottamiseen. Hankkeen rahoittaa Finavia.



Silver Wings Lounge uudistui

Finnairin Silver Wings on Helsinki-Vantaan lentokentän Schengen-alueen suurin lounge-tila. Se palvelee kuukausittain noin 6 500 lentomatikustajaa. Vastikään remontoitujen oleskelutilan sisustuksessa ja somistuksessa on kotimaisuus vahvasti läsnä. Lentoa odotellessa matkustaja voi nauttia kahvilassa kupillisen espressoa, rentoutua lepotuoleissa ja seurata lähteviä ja saapuvia Euroopan-lentoja baari-pöytien ääressä.

Matkanjärjestäjät kotiutuivat tuloaulaan 2

Detur, Hispania, Aurinkomatkat, Domina Travel, Finnmatkat, Lomamatkat, Matka-Vekka, TakeOff ja Tjäreborg – nämä matkanjärjestäjät palvelevat lomalaisia Helsinki-Vantaalla. Palvelupiste on kuitenkin muuttanut lähtöaulasta 4 yhdyskäytävälle tuloaulaan 2.

Maksutta ja langatta nettiin

Surffausta ennen lentoa? Nyt se on paitsi mahdollista myös helppoa Finavian langattomassa verkossa: kun kannettava tietokone on verkon alueella, näytölle ilmestyy automaattisesti siitä tieto. Erillisiä tunnuksia ei tarvita. Aluksi langaton verkko toimii hotspot-periaatteella. Se kattaa tärkeimmät odotusalueet sekä kahviloiden ja ravintoloiden asiakastilat.

2400 lisäruutua

Tammikuusta 2009 alkaen Helsinki-Vantaalle mahtuu parkkiin lähes 12 000 autoa, mikä on 28 prosenttia enemmän kuin ennen P3-pysäköintitalon laajennusta.

Automaattisesti ilmaan

Automaatilla tehtävä lähtöselvitys kasvattaa suosiotaan. Finavian lähtöselvitysjärjestelmässä on nyt mukana 12 lentoyhtiötä:

- | | |
|---------------------|----------------|
| - Aer Lingus | - Estonian Air |
| - Air Baltic | - Finnair |
| - Air Finland | - Finncom |
| - Austrian Airlines | - KLM |
| - Blue1 | - LOT |
| - Cimber Air | - SAS |

Raiteet rakenteille

Vuonna 2014 Helsinki-Vantaan lentokentälle pääsee keskustasta puolessa tunnissa – junalla.

Martinlaakson radan ja pääradan yhdistävän kehäradan rakentaminen aloitetaan tammikuussa 2009. Ensin ovat vuorossa mittavat louhintatyöt: juna kulkee 18 kilometrin radalla kaikkiaan seitsemän kilometriä tunnelissa. Myös Helsinki-Vantaan lentoaseman pysäkki tulee maan alle.

– Rautatie on ruuhkaton vaihtoehto saavuttaessa Helsingin keskustasta lentoasemalle, Finavian lentoasemaliiketoiminnan johtaja **Reijo Tasanen** sanoo ja lisää, että radasta hyötyvät myös alueen työmatkalaiset.

Lentomatrustajien lisäksi radan vaikutuspiirissä arvioidaan olevan 200 000 asukasta ja saman verran työssä kävijöitä. Kehärata on väylä Aviapolikseen, joka on Suomen voimakkaimmin kasvava työpaikka-alue. Radan varteen rakennetaan myös uusia asuntoja. Esimerkiksi Veromiehen kaupunginosasta luodaan houkuttelevaa asuinpaikkaa paljon matkustaville, joille hyvät liikenneyhteydet ovat tärkeitä.

– Kyse on merkittävästä joukkoliikennetarkistuksesta, jossa voittajia olemme me kaikki ja ennen muuta ympäristö, sanoi liikenneministeri **Anu Vehviläinen** liikennepoliittisen selonteon esittelytilaisuudessa viime syksynä.



lento **suukko**

Pirjo Kauppinen

”Lontoon Heathrow kesällä 1975. Vaalea sinisilmä seuraa jonoa ja kas: Olostuloaulasta löytyy pariskunta heilutellen nimeäni kantavaa kylttiä. Yes! Olen suoriutunut 14-vuotiaana valtavan lentokentän uumenista ja löytänyt minulle entuudestaan tuntemattomat Arnallit. Tapaamishetki on lämmin ja babysitterin työt saavat sujuvan lähdön Lontoon Highgatessa.

Parikymppisenä ”majailin” silloin tällöin Helsinki-Vantaan lentokentällä – vierustoverina vain hieno vaaleansininen matkalaukkuni. Katse lähteviin lentoihin ja pikainen päätös: Korfun kone lähtee aiemmin kuin Garda-järven. Eikun halpisliput tiskiltä ja Kreikkaan.

Tunnelmaa New Yorkin J.F. Kennedyllä ja Washingtonin kentällä vuonna 1984 ei voi unohtaa. Seuranani oli PR-naiseksi tituleerattu **Anne Murto** ja ylibuukkauksen, odottamisen ja lievän hysteerisen väsymyksen vallassa piti toki nauttia samppanjaa. Sisäisen lennon jälkeen meidät ohjattiin valkoiseen limoon, jonka tummennettujen lasien takaa näkymän tarjosi aamu-usvainen Washington. Niipistin nahkaani. Kyllä tässä istui toimittaja Kauppinen kaukaa Suomesta.

Taakse on tietty tähän ikään mennessä kertynyt monia lentoasemia Moskovasta Dubaihin ja Euroopan eri keskuksiin. Myös pyörätuolissa. Kun kerran rullasin Egyptin Sharm el Sheikin turvatarkastukseen, naisvirkaileija kysyi, mitä on tapahtunut. Selitin lyhyesti tapaturmani ja huntuunsa kietoutunut nainen polvistui eteeni. Hän risti kätensä, mumi Allahille avunpyynnön ja unohti tarkistaa olinko huumeiden salakuljettaja. Inhimillistä toimintaa, sanoisin.”



PIRJO KAUPPINEN

- pitkän linjan toimittaja. Lähti elämänsä työmatkalle jo 20-vuotiaana, lyhyiden mutta ytimekkäiden opintojen jälkeen.
- työskennellyt suomalaisissa aikakauslehdissä, radiossa ja televisiossa yli 20 vuoden ajan.
- loukkaantui vakavasti liukastuttuaan kotiportaissa syksyllä 1998. Selkäydinvauriosta ja pyörätuolista huolimatta jatkanut töitään myös luennoitsijana, kolumnistina ja tiedottajana.
- Vuoden Eeva ja Vuoden positiivisin suomalainen 2002.
- Elämän polte -elämäkerta 2003 (Otava)
- ollut mukana sisällöntuotantoon, viestintään ja yhteiskuntasuhteisiin keskittyneessä perheyrittäksessä, Mediawirma Oy:ssä vuodesta 2008.
- perhe: aviomies, kaksi lasta ja koira nimeltä Bulizer.

Teksti: **Pirjo Kauppinen** Kuva: **Mediawirma**



Pysyvästi muutoksessa

Helsinki-Vantaan kaupallisen
liiketoiminnan johtaja Kari Salonen

Teksti: Tiia Soininen Kuva: Jyrki Komulainen

Tulin Helsinki-Vantaalle töihin maaliskuun 21. päivä vuonna 1994 – ”suht” tarkka ilmaisu ja hyvä muisti ovat minulle ominaisia piirteitä. Silloin oli käynnissä kotimaan ja ulkomaan terminaalin yhdistävän keskiterminaalin hankesuunnittelu. Tulin kasaamaan sinne liiketoimintarypystä, joka kattaisi rakennuskustannukset. Sitä ennen Suomen lentokentillä ei kaupallista liiketoimintaa paljon ollut.

Nykyisin tehtävänäni on kehittää liiketoimintakonsepteja, joita sovelletaan Suomen lentokentillä sen mukaan, miten

kunkin aseman rahkeet ja resurssit riittävät. Benchmarkkaan myös kansainvälisiä lentokenttiä seuraamalla niiden tilastoja ja käymällä aistimassa fiilinkiä paikan päällä. Mutta kyllä kansainvälisistä kentistä Helsinki-Vantaa on ykkönen – paitsi asiakkaidemme mielestä myös omasta mielestäni!

Kitkatta

Minulle lentokenttä merkitsee yhteisöä, jossa työskentelee tuhansia ihmisiä. Kai-

kissa prosesseissa on mukana valtavasti erilaisia persoonallisuuksia, erilaisia huumorintajuja, myös erilaisia tapoja kiukutella. Tavoitteena on saada tämä suuri kokonaisuus pelaamaan niin, että asiakkaat eivät koe kitkaa.

Liiketoimintakonseptien suunnittelussa pääperiaatteenamme onkin katsoa lentokenttäympäristöä asiakkaan silmin ja ottaa kantaa hänen puolestaan: valita kentille palveluita, joita asiakkaat haluavat. Myymälöitä, kahviloita, ravintoloita, pankkeja, valuutanvaihtoa, matkatoimistoja, VIP-tiloja...

Pingottamatta

Lentomatikustajia on kahdenlaisia. Liikentomatikustaja on bisnesmies tai -nainen, joka tulee viime tingassa ja tietää, mille portille suunnistaa. Lomamatikailija saattaa olla tämä sama henkilö, mutta eri roolissa. Hän on rentoutunut, käy kahviloissa ja tekee ostoksia myymälöissä. Meille lomamatikailija on paras asiakas.

Myymälöissä naiset tekevät enemmän



ostoksia kuin me miehet, jotka kuljemme tuliaistoive muistilapulle kirjattuna ja ostamme lisäksi itsellemme viskipulлон. Palvelussa tärkeää onkin, että myyjä tekee ostamisen asiakkaalle helpoksi. Esimerkiksi vaikeasti lausuttavat brändinimet voivat suomalaiselle suorittajakansalle olla ostamisen este. Lentokentillämme ne voi lausua pingottamatta, myyjällä ymmärtää.

Suomalaisesti

Valtion liikelaitoksena kilpailutamme uudet yrittäjät ”by the book”, pilkun tarkasti. Se joka pääsee yrittäjäksi, on meidän mielestämme paras palvelemaan asiakkaitamme siinä paikassa. Kokonaisvisio johdattaa konseptisuunnitteluamme.

Tässä kokonaisvisiossa suomalaisuus on tärkeä elementti. Haluamme lentokentillemme parhaat suomalaiset ja takuuvaramat kansainväliset brändit – siis tuttua ja turvallista mutta myös mielenkiintoista kansallista. Yrittäjien kanssa pyrimme kuluneesti sanottuna win-win-tilanteeseen,

hakemaan balanssin niin, että me emme kurista heitä vuokraehdoilla, eivätkä he nosta hintojaan liian korkeiksi asiakkaille.

Suunnitellen

Merkittävä osa työtäni ovat myös maaliikenne- ja pysäköintiasiat. Esimerkiksi lokakuussa koululaisten talvilomaviikolla pysäköintipaikat ovat aina ihan täynnä. Silloin otetaan käyttöön vaikka nurmikentätkin. Lupaamme, että ketään ei käännytetä pois.

Työssäni vaikeinta ja mielenkiintoisinta on jatkuva muutos ja alituinen liike. Mikään ei ole koskaan valmista. Minulle muutos on elämää.

Työni on myös hyvin rationaalista ja loogista. Toimintaa rakennetaan pitkäjänteisesti sen mukaan, miten matkustajamäärät tilastotietojen mukaan kehittyvät. Vaihtoehdot on nähtävä kauas. Yhtään sellaista unelmaa minulla ei ole, joka olisi mahdotonta toteuttaa. Haaveeni on upotettu suunnitelmiin. ■

tiesitkö?



Milloin lentoasemalle?

Lentomatikustajan on hyvä saapua lentoasemalle ajoissa. Matkaa suunniteltaessa on hyvä ottaa huomioon pysäköintiin, lähtöselvitykseen, turvatarkastukseen ja lentoaseman palveluihin käytettävä aika. Turvatarkastusta voi nopeuttaa, kun nesteet ja terävät esineet on jo kotona pakattu ruumaan menevään matkatavaraan. Käsimatkatavaroissa voi kuljettaa alle 100 ml toilettitarvikkeita, kunhan ne on pakattu yhden litran uudelleensuljettavaan muovipussiin. Muista varata reilusti aikaa, jos tarvitset avustamispalvelua tai kuljetat erikoismatkatavaraa, kuten suksia tai golfvarusteita.

Lähtöselvitysaika ja muut kuljetusehdot vaihtelevat lentoyhtiöittäin. Tarkista nämä tiedot aina omalta lentoyhtiöltäsi tai matkatoimistoltasi. Lähtöselvitys tulee olla tehtynä ennen lentoyhtiöiden antamia minimiaikoja.

Hiihtokauden matkatavaramääriä?

Hiihtokauden aikana on hyvä muistaa, että kotimaanlentojen sallittu matkatavaramäärä on veloituksetta 20 kiloa. Suksipussi kuljetetaan veloituksetta, mikäli se sisältyy tähän 20 kiloon. Jos 20 kilon matkatavaramäärä ylittyy, suksipussista peritään 20 euron maksu. Kun matkustajalla on talviurheiluvälineitä mukana, kotimaan lennoilla matkustavien on hyvä saapua lentoasemalle 45 minuuttia ennen lentoa.

Sateenvarjo mukaan lennolle?

Sateenvarjon saa kuljettaa joko käsimatkatavaroissa tai ruumaan menevisissä matkatavaroissa.

Käsimatkatavaroiden koko?

Käsimatkatavaroiden koosta on olemassa niin sanottu ”kansainvälinen” sääntö, ja lisäksi lentoyhtiöillä on yhtiökohtaisia rajoituksia. Kansainvälisen lentoliikennejärjestön ohjeiden mukainen käsimatkatavaroiden enimmäiskoko on 55 x 40 x 20 cm. Tämä tieto löytyy myös Finavian sivuilta. Lentoyhtiöt voivat halutessaan antaa myös omia mittoja, joten kannattaa aina tarkistaa yhtiökohtaiset mitat ennen matkaa.



Uusi vuosi

- UUDISTUVA HELSINKI-VANTAA

Vuosi 2009 merkitsee Helsinki-Vantaalla kehittymistä, kasvua ja kansainvälistymistä. Päämääränä kaikissa muutoksissa on tehdä matkustamisesta yhä sujuvampaa. *Teksti: Tiia Soininen Kuva: Marja Helander*



Helsinki-Vantaan lentokenttää on sanottu Suomen suurimmaksi taksitolpaksi ja toiseksi isoimmaksi bussiasemaksi. Selvä trendi kertoo, että kentälle tullaan yhä useammin myös omalla autolla. **Tammikuussa** tänne liikenteen solmukohtaan valmistuukin P3-pysäköintitalon laajennusosa, jolloin autopaikkojen määrä on kaikkiaan lähes 13 000.


Keväällä Helsinki-Vantaalla alkavat kotimaan terminaalin parannustyöt, jotka tehdään loppuun syksyyn mennessä. **Kesällä** puolestaan otetaan käyttöön ulkomaan terminaalin laajennuksen ensimmäinen vaihe. Kyseessä on Finavian historian suurin investointi, johon tärkeänä osana kuuluu myös vuonna 2010 käyttöönotettava matkatavara-keskus. Keskukseen käsittelyjärjestelmän huippukapasiteetti on yli 7 000 matkalaukkuun tunnin – ja

konetta vaihtavien matkatavarat ehtivät omistajiansa mukaan jatkolentoille.

Syksyllä Helsinki-Vantaan terminaaleissa siirytään uuteen lähtöaulajakoon. Niin sanotussa allianssijaossa terminaaleja ei jaeta enää kotimaan ja ulkomaan lentojen mukaan, vaan matkaan lähdetään siitä terminaalista, jossa oma lentoyhtiö operoi. Samalla terminaalit numeroidaan. Nykyisestä kotimaan terminaalista tulee terminaali 1 ja ulkomaan terminaalista terminaali 2.

Loppuvuodesta lentoasemalla käynnistyvät myös remontti lähtöaulassa 3 ja muutostyöt porttialueella 30–33. Kaikkien muutostöiden rinnalla uusitaan opasteita. Erityisesti allianssijakoon siirryttäessä huolehditaan, että lentoasemalle saapuvat ohjataan hyvissä ajoin asemaa lähestyttäessä oikeaan terminaaliin ja aulaan. ■



A close-up, low-angle shot of a person's legs from the knees down. They are wearing black leggings and black prosthetic legs. The prosthetics are dark with blue accents at the knee joints. They are wearing black socks and black sneakers with brown soles. The person is standing on a metal grate floor. The background is a blurred, industrial-looking environment with vertical lines and some light reflections.

Kaisa Leka ei lähde lentokentältä pelkästään lomille. Sarjakuvapiirtäjä on kiertänyt alan festivaaleilla Ranskassa, Ruotsissa, Norjassa ja Venäjällä.

Hamesankaritar

LENNOSSA

Sarjakuvapiirtäjä **Kaisa Leka** oivalsi, ettei maailman parantamiseen tarvita miestä trikoissa.

Teksti: Tiia Soininen Kuvat: Marja Helander ja Jyrki Komulainen

Kaisa Lekan sarjakuvat olivat vielä muutama vuosi sitten kaveripiirin lukemistoa, jota aloitteleva taiteilija myi sukulaisille puolipakolla. Kunnes *I Am Not These Feet* ilmestyi.

Amputaatiosta kertovaa kirjaa myytiin Akateemisessa kirjakaupassa niin kuin mitä tahansa muutakin teosta. Ja ihmiset ostivat.

– *Vieraat* ihmiset ostivat minun kirjaani, Leka kertoo muistoja maistellen. Niin sarjakuvapiirtämisestä tuli ammatti. Ja Lekalle tuli kiire.

Harva taitelija elää pelkällä taiteen tekemisellä tai edes sen myymisellä, eikä Kaisa Leka vielä kuulu niihin harvoihin. Vaikka juuri 30 vuotta täyttäneen naisen arjesta iso osa menee graafikon töitä tehdessä ja sarjakuvatyöpajoja vetäessä, piirtää hän silti huimaavaa tahtia. Esimerkiksi Internetissä ilmestyvään sarjisblogin ilmestyy uusi strippi melkein joka päivä.

Lekan suurin unelma on tuttu monelle taitelijalle: iso apuraha, jonka turvin voisi tehdä taidetta aamusta iltaan. Muut haaveet liittyvät matkustamiseen. Parhaillaan Leka haaveilee New Yorkista tai Costa Ricasta. Jompaankumpaan näistä ”kahdesta kovasta vaihtoehdosta” hän lähteekin kevättalvella.

– Onneksi saimme veronpalautusta! Leka paljastaa nauraen.

Jos punkissa ei osata soittaa...

New Yorkissa hindulaisuuteen uskova kasvisyöjää houkuttelevat muun muassa ”maailman ihanimmat kasvisravintolat”. Lekan silmissä siintää upea gourmet-kasvisannos ja illallisseurana tietysti oma mies, joka muuten-



kin on ollut harvinaisen tärkeä matkakumppani – niin matkoilla maasta ja kaupungista toiseen kuin elämänmatkalla.

Ilman Christofferia Kaisa ei ehkä olisi sarjakuvapiirtäjä.

– Minulle tuli 90-luvun lopussa tarve tehdä taidetta. Pakko. Ei sitä voi selittää. Oli saatava purkaa omia tunteita taitteen muotoon. Itsekritiikki oli kuitenkin rajua. Silloin tustuin mieheeni, joka kannusti ja sanoi, että rupeat vain piirtämään, Kaisa Leka kertoo.

Kannustamisesta teki uskottavaa se, että miehen tausta on punk-rockissa.

– Ja punkissahan ei kuulukaan osata soittaa! Ajattelin, että oikei, ei minun tarvitse osata piirtää, mutta piirrän silti.

Paasaamisen pakko

Hurja itsekritiikki on usein kilttien ja tunnollisten taakka. Niin myös Kaisa Lekan tapauksessa. Leka kutsuu entistä minäänsä kypmintytöksi, joka oli itselleen ankara, vaati

paljon ja tunsu usein epäonnistuneensa. Muutto Porvooseen ja ”ei-niin -järkevän” opiskelualan ja -paikan valinta olivat vapauttavia kokemuksia.

Pienen kansanopiston taidelinjalla Leka löysi sarjakuvan, josta tuli väylä paasata.

– Vaikka hylkäsin armottoman suorittamisen ja hyväksyin sen, ettei koko maailman tarvitse levätä harteillani, olen yhä sama maailmanparantajatyypin, jonka on yläasteelta asti pitänyt päästä paasaamaan.

Suhteestaan sarjakuvaan Leka toteaa yksiselitteisesti, että ”meillä klikkasi”. Taidemuodon helppous viehätti häntä silloin ja kiehtoo yhä.

– A4:nen, kynä ja heppoinen tekniikka riittävät. Pääasia että on hyvä tarina kerrottavana.

Leka pysähtyy pohtimaan, onko hän sittenkin enemmän teksti- kuin kuvataiteilija. Ainakin hänen luomisprosessinsa alkaa aina tarinan pureskelemisellä, ja vasta kun juoni on hiottu, piirtää hän kuvat päälle.

– Mutta kun kirjoitan kolumnia, tuntuu, että jotain olennaista puuttuu ja olen heikoilla jällä.

Siis kuvataiteilija.

3 000 kilometriä erilaisilla jaloilla

Kuvataiteilija Lekan tyyli on naivistinen. Siihen kuuluu, että jos tulee moka, se saa jäädä paperille. Tyylin valinta vahvistaa, että entinen suorittaja on tosiaan oppinut olemaan itselleen armollisempi.

Tärkeä oivalluksen paikka Lekalle sarjakuvapiirtäjänä oli se hetki, kun hän ymmärsi, ettei sankariksi tarvitse keksiä ihmeahmoa, maailmaa pelastavaa miestä trikoissa.

Lekan sarjakuvat ovatkin alusta asti olleet arkisia ja maanläheisiä. Tarinoita esimerkiksi kasvissyönnistä – tai matkoista, joista seuraava ennen New Yorkia tai Costa Ricaa suuntautuu Nizzaan. Nizzaa Leka luonnehtii itselleen sopivaksi. Kyse ei ole trendikkästä bilekaupungista, vaan miljööstä, jonka kauneudessa silmät lepäävät ja jossa on ihanan valoisaa silloinkin, kun Suomessa on aamusta iltaan pimeää.

”Keho on väline, jonka avulla voi tehdä kaikkea, mutta joka ei itsessään ole kaikki kaikessa.”

– Ranska on muutenkin minun juttuni, tykkään maasta tosi paljon. Viime kesänä pyöräilimme sinne miehien kanssa, Leka yllättää.

Huonokuntoisempaa hämmästyttävät jo pelkät 3 000 poljettua kilometriä. Mutta Kaisa Leka on polkenut ne erilaisilla jaloilla.

Kivoja kenkiä varten

Leka syntyi jalkaterät epämuodostuneina ja lopulta paha nivelrikko alkoi heikentää 18-vuotiaaksi ehtineen naisen liikuntakykyä. Vuonna 2002 hän pyysi lääkäreitä amputoimaan jalkansa.

– Vanhoilla jaloilla en reissannut. Amputoinnin jälkeen ihmiset ovat kysyneet, olenko katunut jalkojen menettämistä, ja minä vastaan kysymällä: ai olisinko katunut sitä, että pystyn liikkumaan? Amputaatio ei ollut traaginen tapahtuma, Leka sanoo jämakästi.

Tekojalkoja Leka ei itsellään näe. Proteesit ovat jalat siinä missä kenen tahansa muunkin, eri materiaalista vain. Vammaisuutensa hyväksymisessä Lekaa on auttanut hindulainen elämänfilosofia. Karman lain mukaan ihminen palaa niihin asioihin, jotka edellisessä elämässä ovat jääneet käsittelemättä. Tämä elämä on tilaisuus mennä eteenpäin, päästä yli jostakin kesken jääneestä.

Lyhyessä hameessa viihtyvä Leka on miettinyt paljon sitä, millaisena hän haluaa muiden näkevän itsensä.

– Mutta yhtä lailla olen miettinyt sitä, miten minä katson muita. Millä perusteella minä tuomitsen toisen ihmisen, hän muistuttaa kolikon kääntöpuolesta.

Usko uudelleensyntymiseen saa Lekan ajattelemaan kehoa välineenä, jonka avulla voi tehdä kaikkea – mutta joka ei itsessään ole kaikki kaikessa. Hänen mukaansa jalat ovat liikkumista ja kivojen kenkien pukemista varten.

Lentolupa ekotaakkaa kompensoida

Hindulaisuuteen liittyy myös Lekan pariskunnan hinku päästä Costa Ricaan. Hyvät ”jenkkiystävät” rakentavat sinne

joogakeskusta, jossa tavoitteena on elää omavaraisesti: maitoa saadaan omista lehmistä ja kasviksia omilta viljelmiltä.

Kaisa Leka on huomannut, että moni suomalainen katsoo amerikkalaisia ”nenää pitkin”. Omat kokemukset Yhdysvalloista ovat toista maata.

– Amerikka on vastakohtien maa, ja vastakohtat kiehtovat minua. Toisaalta siellä eletään hyperkulutuskuulttuurissa ja autot nielevät bensaa enemmän kuin missään, mutta toisaalta siellä on supervahva vihreä liike ja itämainen henkisyys on iso juttu. Olen käynyt New Yorkissa, San Franciscossa ja Los Angelesissa. Ne ovat kaikki mielenkiintoisia ja monipuolisia kaupunkeja, Leka tunnelmoi.

Ainut huonempi homma on hänen mielestään näiden kaukomaisten etäisyys koti-Suomesta. Tai ei se etäisyys, mutta huono omatunto, joka matkustamisesta tulee. Porvoon kunnanvaltuustossa nyt toista kautta vihreiden edustajana istuva Leka on vahvasti tietoinen ympäristön tilasta.

– Lentäminen ei ole ekologinen tapa matkustaa. Siksi tunnen aina piston sydämessäni, kun menen kentälle, hän sanoo.

– Mutta tosiasiat on myönnettävä: lennettävähän minun on, jos haluan New Yorkiin. Teen kuitenkin oman osuuteni ympäristön hyväksi ja kompensoin ekologista taakkaani arkisilla teoilla. Kierrätän, käytän julkista liikennettä, en polta tupakkaa ja maksan Maan ystäville vapaaehtoista lentoveroa, jolla esimerkiksi parhaillaan käynnissä olevassa kampanjassa hankitaan Indonesiaan liesiä, jotta puuta tarvitsisi polt-

Metalliesine kehossa?

Turvataarkastusportin hälytykseen vaikuttavat portin läpi menevän metallin määrä sekä sen laatu. Jos turvatarkastusportti hälyttää matkustajan kulkiessa siitä läpi eikä näkyvien metalliesineiden (esimerkiksi vyö tai kello) poistaminen lopeta hälytystä, matkustajalle tehdään käsintarkastus.

Lainsäädännössä ei vaadita lääkärintodistusta ihon alla olevasta metal-

lista, proteesista tai muusta vastaavasta, mutta todistuksen esittäminen helpottaa asioita turvatarkastuksessa. Useilla matkustajilla onkin lääkärintodistus sekä suomen että englannin kielellä. Todistuksen voi esittää turvatarkastajalle ennen tarkastusta tai kertoa mahdollisesta metallisesta esineestä kehosta, jolloin käsintarkastus suoritetaan heti eikä turvaportin läpi tarvitse kulkea useita kertoja.

Traveling light

ONKO ROUVA NYT VAKMA, ETTÄ VIIKONLOPPUREISSUSTA SELVITÄÄN KOLMELLA PARILLA KENKIÄ JA VIIDELLÄ MEHOLLA?

NO HUOMIoidEN, ETTÄ HERRA PAKKAA MATKALUKEMISEKSI NOIN 900 SIVUA KAUNOKIRJALLISUUTTA, EN LAINKAAN VAKMA.



taa vähemmän. Myös kasvissyönti on iso arkinen ekoteko, koska lihateollisuuden päästöt ovat suuret. Ruokakaupassa voi siis torjua ilmastonmuutosta joka päivä, vaikka lomalla lipsahtaisikin lentämään.

Kun Leka on näin saanut päästöpotiaan pienennettyä, antaa hän itselleen luvan nauttia lentämisestä. Sarjakuva-piirtäjän sisällä asuu pieni lapsi, jonka mielestä on jännää, kun kone lähtee lentoon. Ja mitä pienempi kone, sen jännempää. New Yorkin kaltaiseen metropoliin viehtynyt nainen tietää, että suoja tiellä on paljon vaarallisempaa kuin yöilmoissa.

Hikoilua lähtöselvityksessä

Kirjat. Siinä on kasvisravintoloiden ohella toinen asia, mikä Kaisa Leka imee New Yorkiin. Kirjat ovat Yhdysvalloissa edullisia, dollarin kurssin ollessa alhainen suorastaan halpoja. Kirjat ovat myös syy siihen, miksi Lekat usein hikoilevat paluulennon lähtöselvityksessä.

– Matkalaukkupunnituksessa on aina jännät paikat. Jännitystä lieventääksemme pakkaamme pikkureput täyteen ja kuljemme sitten muka kevyennäköisesti kymmenen kilo kummankin selässä, Leka möläyttää lievästi liioitellen ja muistaessaan, mihin lehteen juttua ollaankaan tekemässä, alkaa naurunsekainen em-piminen siitä, mitä tulikaan tunnustettua.

Myös muualle kuin New Yorkiin mentäessä kirjat ovat osa Kaisa Lekan matkustusta. Matkoilla ehtii yleensä lukea sen teoskasan, joka on arjen kiireessä odottanut sopivaa hetkeä. Lisäksi lentokentältä pitää ostaa vähintään yksi pokkari mukaan jo lähdettäessä.

Hyvä kirjakauppa on hyvän lentokentän kriteeri

– Helsinki-Vantaalla on toisen passintarkastuksen jälkeen, siis kun mennään vaikka Pohjois-Amerikkaan tai Intiaan, todella hyvä kirjakauppa. Samanlainen sinne toisellekin puolelle, Leka vinkkaa.

Toinen hyvä kirjakenttä on Amsterdamin Schiphol. Lontoon Heathrow saa puolestaan pisteet delistä, jossa tarjoillaan mozzarella-tomaatti-leipiä. Koska myymälä on vasta turvatarkastuksen jälkeen, leipiä voi hamstrata koneeseenkin. Se, että esimerkiksi avaamattomat vesipullot pitää jättää turvatarkastukseen, harmittaa Leka aika lailla.

– Mitä tuhlausta, hän perustelee.

Sen sijaan se, että hänen jalkansa hälyttävät takuuvarmasti metallinpaljastimen läpi käveltyessä, ei ota humoristia päähän lainkaan.

– On hauskaa seurata, miten turvatarkastus eri maissa tehdään. Esimerkiksi Helsingissä tarkastaja sutaisee metallinpaljastuskepuksella, mutta Amerikassa minut viedään aina jonkin sortin kaappiin ja taputellaan. Kengät pitää tietysti ottaa pois.

– Sillä ei ole minulle mitään väliä, että turvatarkastus kestää kohdallani aina kauemmin kuin muilla. On kiva tietää, että kaikki, joiden kohdalla portit hälyttävät, tarkaste-taan, Leka sanoo.

Kaisa Leka

- Syntynyt lokakuussa 1978 Hollolassa
- Asuu vanhassa puutalossa Porvoossa
- Naimisissa Christoffer Lekan kanssa
- On omasta mielestään helposti innostuva, utelias, nopea oppimaan, idealisti.
- Teoksia: I Am Not These Feet (2003), Your Name Is Krishangi (2004), Two Stories (2005), The Little Book of Bhakti Yoga (2006), On the Outside Looking in (2006), Little Fish Big Fish (2007), Madame Souris & Monsieur Canard, 15 postikortin sarja, Audarya-Lila – The death of Tuomas Mäkinen (2008)



Uskallus inspiroi

Kun Lekat kevättalven jälkeen kotiutuvat New Yorkista tai Costa Ricasta, aloittaa pariskunta seuraavan matkan suunnittelun. Kaisalla on jo hahmotelmia mielessä.

– Jenkkien halki olisi hienoa pyöräillä. Tai Japanin. Siellä on ole käynyt, mutta maan luonto ja arkkitehtuuri ovat varmasti upeita.

Pyörä on Lekalle ilmiselvästi rakas kuluväline. Yhtäkkiä hän kuitenkin yllättää taas ja toteaa, että eihän se ole kuin metalliklöntti. Verrattuna nimittäin hevoseen.

– Kun 30. ikävuosi alkoi lähestyä, tunsin olevani valmis palaamaan lapsuuden unelmiin ja aloitin ratsastuksen. Hevonen on elävä persoonallisuus, jonka kanssa käymme neuvotteluja siitä, mihin suuntaan seuraavaksi mentäisiin, Leka kertoo innostuneena.

Innostunut hän on myös uusimmasta kirjaprojektistaan, Audarya-Lilasta. Kirja kertoo Lekan hyvästä ystävästä Tuomas Mäkisestä, joka jätti kaiken taakseen ja muutti hindumunkiksi Yhdysvaltoihin.

– Haastattelin mieheni kanssa Tuomasta, hänen entistä tyttöystävänsä sekä vanhempiaan. Oli pelottavaa tehdä kirjaa todellisista ihmisistä, koska usein lukijat unohtavat, että vaikka kirja perustuu tosiasioihin, kirjan hahmot ovat erilaisia kuin todellisuuden vastinparinsa. Asiat kärjistyvät, kun tiivistetään.

Audarya-Lila käsittelee Lekalle tärkeää teemaa – sitä, miten inspiroivaa on, kun joku uskaltaa.

– Moni tahtoi jotain muuta, mutta tyytyy siihen, mitä ja miten on. Ei nähdä vaihtoehtoja. Kaverini toteutti unelmasa, joka vaikutti ulkopuolisista typerältä ja epärealistiselta, mutta siellä hän vain on neljättä vuotta luostarissa ja voi hyvin. Kaverini antoi minulle uskoa ihmiskuntaan, sanoo Leka, joka itsekään ei ole tyytynyt yhteen muottiin.

Sarjakuvapiirtäjä, maailmanparantaja ja -matkaaja, unelmoija, vammaainen... Kuka Kaisa Leka lopulta on?

– Tällainen sekasorto, hän sanoo. Tietysti hymyillen. ■

Pyörätuolimatkalla apu on nyt lähellä.

Pieni pirteä nainen puikkelehtii varmoin ottein pyörätuolillaan lentokentän ihmisiin. Hän on 26-vuotias **Saila Pihlainen**, intohimoinen maailmanmatkaaja. – Lentoasemien lattiat ovat kaikkialla niin tasaisia, että pyörätuolilla liikkuminen ei ole yhtään hankalaa, syntymästään asti liikuntavammainen Saila vakuuttaa.

Lattian tasaisuus ei kuitenkaan yksin riitä. Monet tarvitsevat avustamispalveluita ja erilaisia apuvälineitä liikkumisen avuksi – niin myös Saila.

Viime kesänä voimaantulleen asetuksen myötä vammaisilla ja muuten liikuntarajoitteisilla matkustajilla, kuten vanhuk- silla, on virallisesti oikeus saada asiointi- ja saattoapua kaikilla EU:n lentoasemilla. Suomessa avustamispalvelusta vastaa Finavia 21 kotimaan matkustajaliikenteen lentoasemallaan.

Suunnitellusti lentoon

Mutta vaikka kentällä kaikki sujusi ongelmitta, voi lentokonetyyppi rajoittaa matkan tekoa; lennoille otetaan konetyypistä riippuen rajoitettu määrä vammaisia matkustajia. Esimerkiksi kevyisiin lentokoneisiin ei oteta lainkaan painavia sähköpyörätuoleja.

– Olen lähdössä ensi keväänä poikaystäväni kanssa Orlandoon, mutta otin jo lokakuussa yhteyttä lentoyhtiöön, koska poikaystäväni tarvitsee pitkällä lennolla hengityskoneen. Kävi ilmi, että kyseisen lentoyhtiön koneissa voi käyttää vain akulla toimivaa hengityskonetta. Onneksi asia selvisi ajoissa, Saila kertoo.

Reittilennolle mentäessä kannattaa ottaa hyvissä ajoin yhteyttä lentoyhtiöön. Jos kyseessä on lomalento, yhteyttä kannattaa ottaa ensisijaisesti matkanjärjestäjään.

Silti mikään ei saa nuoren naisen matkailuintoa lannistumaan. – Liian monta maata on vielä näkemättä, seuraavaksi Brysseliin lentävä Saila nauraa.

Avustamispalvelun ABC

- Lentoasemat vastaavat vammaisten ja liikuntarajoitteisten avustamispalvelusta.
- Palvelu on ilmainen.
- Mainitse avun tarpeestasi jo matkan varaushetkellä joko lentoyhtiölle tai matkatoimistoon – viimeistään 48 tuntia ennen matkaa.
- Kerro tarkasti millaista apua tarvitset.
- Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapuessasi mene ensin joko kutsupisteeseen tai lähtöselvitykseen. Kutsupisteen nappia painamalla voi pyytää avustajan paikalle. Lähtöselvityksessä virkailija puolestaan tilaa sinulle avustajan.
- Jokaiselle asiakkaalle taataan koulutettu avustaja.
- Kerro avustajalle avoimesti kuinka sinua tulee nostaa ja siirtää. Älä epäröi antaa avustajalle ohjeita tarvittaessa.
- Kaikille Suomen lentoasemille on hankittu pyörätuoleja, porraskiipijöitä ja muita liikkumista helpottavia välineitä. Helsinki-Vantaalle on hankittu myös oma invabussi asematasolla tapahtuvia kuljetuksia varten.



“OSAATTEKO VARMASTI *Esposseen?*”

Suomen ylivoimaisesti vilkkain taksiasema sijaitsee Helsinki-Vantaalla. Lomalta palaavat kyselevät kuljettajilta monenlaista säästä formuloihin. Teksti: Hanna Myllys Piirros: Fleur Wilson

– **”Kuka** voitti miesten kuulan?” Miten formuloissa on mennyt?” ja “Onko milaista säätä luvattu ensi viikoksi?” ovat tyypillisiä kysymyksiä, kertoo Helsinki-Vantaalta saapuvia lentomatkustajia useasti kyyditsevä taksinkuljettaja **Markku Mäkinen**.

Helsinki-Vantaan lentoasema on paitsi maamme päälentoasema myös Suomen ylivoimaisesti vilkkain taksiasema. Joka päivä taksin kyytiin nousee siellä peräti

3 000 yksittäistä matkustajaa tai matkustajaryhmää eli enemmän kuin monessa pienessä kunnassa on asukkaitakaan.

Mäkinen on vuosien varrella kuullut monenmoisia kommentteja ja kysymyksiä taksinsa takapenkin uumenista.

– Erityisen paljon ihmetellään säätä, Mäkinen sanoo. – Sateella tiedustellaan, että onko täällä satanut koko viikon. Välistä matkustaja on taksissakin niin lomantunnelmissa, että vaikka pyyhkijät viuhkovat minkä kerkiävät, matkustaja saat-



taa hyvin kysyä että "Sataako siellä ulkona?"

Eräänä kesänä Suomessa oli helteistä ja monessa etelän maassa taas viileää.

– Asiakkaat tietysti kysyivät kotimaan keleistä, kun olivat olleet etelässä palelemassa, Mäkinen nauraa. – Kerrankin oli kiva vastata, että yöllä on mukavaa, kun lämpötila putoaa 23 asteeseen, niin on vähän viileämpää.

"Onko presidentti vielä sama?"

Matkalta tullessaan moni haluaa taksimatalla varmistaa, että maailma on vielä raiteillaan. Viikon Kreikassa viettänyt lomaltapalaaja saattaa esimerkiksi tiedustella taksinkuljettajalta, onko Suomessa vielä sama presidentti kuin ennen matkalle lähtöä.

Mäkinen kertoo taksinkuljettajien toimivan myös yleisenä tietotoimistona. Heidän uskotaan muistavan niin urheilutapahtumat kuin sääennusteetkin. Kokeneelta kuljettajalta pyydetään tietysti usein automerkkisuosituksia ja ajo-ohjeita. Toisaalta kyydittävien joukossa on aina myös epäileviä Tuomaita, jotka tiukkaavat esimerkiksi "Osaatteko te ihan varmasti ajaa Espooseen?" ennen autoon nousemistaan.

Ulkomaalaisia puolestaan jaksaa ällistyttää Suomen vähäinen väkimäärä. – Eräskin japanilainen herra matkusti taksilla Tampereelle päin kahdelta yöllä. Herra ihmetteli, että ovatko nuo nopeusrajoitukset voimassa yölläkin, kun eihän täällä ole ketään missään, Mäkinen muistelee.

Takseja tarpeen mukaan!

Helsinki-Vantaan kaltainen iso taksiasema vaatii toimiakseen aivan erityisen taksijärjestelmän. Se toimii siten, että taksien keräily- eli odotusalueen porttijärjestelmä tunnistaa etätunnistuslaitteella varustetun taksin ja ohjaa sen oikeaan terminaaliin autojen tarpeen mukaan. Tunnistusjärjestelmä toimii RFID- eli mikroaalloilla toimivalla tekniikalla. Taksinkuljettajat saa-

"Mikä on hyvä automerkki?"

vat myös datapääteeltään reaaliaikaista tietoa kyytien tarpeesta ja määristä sekä saapuvista lennoista.

Kasvaneiden matkustajamäärien takia matkustajat joutuivat aiemmin 90-luvulla toisinaan odottamaan taksia hetken pitkempään varsinkin ruuhka-aikana puutteellisten tilaratkaisujen vuoksi. Taksien ohjausjärjestelmän ensimmäinen versio ja keräilyalue otettiin käyttöön vuonna 2000 ja silloin saatiin merkittävä parannus taksipalveluihin

Kesällä 2008 Helsinki-Vantaan lentoasemalle rakennettiin uusi taksien keräilyalue liikenteellisesti aikaisempaa parempaan paikkaan, ja samalla lähes tuplattiin takseille varattu odotustila.

– Investoimalla taksien keräilyalueeseen halusimme lyhentää kyydin jonotusaikaa, sanoo Finavian lentoasemaliiketoiminnan johtaja **Reijo Tasanen**. – Uudelta keräilyalueelta saadaan syötettyä autoja terminaalien eteen tarvittaessa lähes jatkuvasti ilman taukoja.

Kumijalkojen kapellimestarit

Helsinki-Vantaalla taksiin pyrkiviä matkalaisia ohjaavat ruuhka-aikoina asiakasohjaajat. He huolehtivat siitä, että taksei-

hin pyrkijät pääsevät kukin vuorollaan seuraavaan vapaaseen autoon. Näin vältetään kaikenlaiset epäselvyydet ja jonossa etuileminen.

– Asiakasohjaajat ovat kuin kapellimestareita, jotka johtavat sinfoniaorkesteria, kehuu Helsinki-Vantaan taksiliikenteestä vastaavan Taxi Pointin toimitusjohtaja **Esa Niinivaara**. Taxi Pointin omistavat Vantaan Taksi Oy ja Finavian tytäryhtiö Airpro yhdessä.

Niinivaaran mukaan asiakasohjaajien on osattava ennakoida tulevat tilanteet.

– Kun yhden asiakkaan laukkuja aletaan pakata autoon, asiakasohjaaja varmistaa jo seuraavien matkustajien tilanetta.

Jos matkustajalla on esimerkiksi mukanaan niin paljon matkatavaraa, etteivät tavallisen taksin tilat riitä, asiakasohjaaja ei jää ihmettelemään tilannetta vaan kutsuu paikalle tila-auton. Ruuhkahuippujen aikaan liikenteessä saattaa olla huikeat 400 autoa, joten asiakasohjaajilta vaaditaan ohjaustyössä nopeasti muuttuvien kokonaisuuksien hallintaa.

– Asiakaskunta on kansainvälinen, joten kielitaito on myös tarpeen. Tarpeen vaatiessa puhutaan vaikka käsillä, Niinivaara lupaa. ■

Hyvä tietää taksimatkasta

- Taksimatka lentoasemalta Helsingin keskustaan kestää noin puoli tuntia ja maksaa noin 30–35 euroa.
- Turvavyön käyttö on taksissa lain mukaan pakollista sekä etu- että takapenkillä matkustettaessa. Kyse ei siis ole kuljettajan toiveesta.
- Autoihin jääneet löytötavarat toimitetaan poliisin löytötavaratoimistoon Vantaalle.



Lippu salkkoon VAAN!

***Euroopan Japanissa, Suomessa,
moni kotimainen yritys tähtää
yhä korkeammalle.***

Maailmanympäripurjehduksessa aurinkoinen keli alkaa vaihtua myrskyksi, mutta purjehtija on osannut ennakoida tilanteen. Hänen Suomessa kehitetyn rannetietokoneensa barometri on jo paljon aikaisemmin ilmoittanut, että säätila on muuttumassa, korkeapaine vaihtuu matalapaineeksi.

Samaan aikaan toisaalla sveitsiläinen lapsi tupsahtaa leikeissään syksyiseen kuralätäkköön. Se ei haittaa, sillä suomalaisen valmistajan tekemät vaatteet kestävät kovaakin kulutusta eikä lapsi kastu.

Huipputeknologian ja käytettävyyden yhdistäminen on juuri sitä aluetta, jossa suomalaisyritykset menestyvät – ja jossa esimerkiksi Suunto ja Reima ovat maailmalla eturivissä. Kummankin yrityksen markkinat ovat jo pääosin ulkomailla.

– Suomalaista designia arvostetaan maailmalla ja kun siihen vielä yhdistetään tekniset ja innovatiiviset kulutta-

jatuotteet, syntyy kaupallista menestystä, Suunnon toimitusjohtaja **Juha Pinomaa** tiivistää suomalaisen menestyksen reseptin.

Suomalainen pitkäjänteisyys

Monilla menestyvillä suomalaisyrityksillä on pitkät perinteet. Lähes 75-vuotias Suunto on kehittynyt nestekompassien valmistajasta huipputeknologian yritykseksi. Vuodesta 1944 suomalaisia kurapukuikäisiä ja hieman varttuneempia-kin lapsia vaatettanut Reima on noussut alansa johtavaksi brändiksi Pohjoismaissa. Molemmilla yrityksillä ulkomaisen myynnin osuus kasvaa koko ajan.

Suunnon rannetietokoneita myydään peräti sadassa maassa. Yritys on markkinajohtaja golfiin, purjehdukseen, kiipeilyyn ja sukeltamiseen tarkoitettujen asujen valmistajana. Myös suomalaiset

sykemittarit ja niihin liittyvät matka- ja nopeusmittarit ovat jo kolmen kärjessä maailmalla.

Reiman tuotteita puolestaan myydään Pohjoismaiden lisäksi Keski-Euroopassa ja Venäjällä, kaikkiaan 22 maassa. Pelkästään Moskovassa suomalaisia lastenvaatteita voi jo ostaa yli 20 liikkeestä. Venäjän kasvun vuosivauhti on ollut 50 prosenttia.

Suomalainen tuotekehitys

Minkä maailmalla menestyvät suomalaiset yritykset sitten osaavat muita paremmin?

Kysymys ei ainakaan saa kummankaan toimitusjohtajan sormeja suuhun. Menestyvissä yrityksissä tuotesuunnittelu ja visiointi ovat vahvasti mukana kuvassa koko ajan.

Suunto uskoo tuotteiden älykkyyden

ja helppokäyttöisyyden korostuvan. Urheilijoita ja aktiivikuntoilijoita saattaa viehättää esimerkiksi mahdollisuus jakaa netin kautta entistä helpommin tietoa harjoittelustaan.

– Ensi keväänä tuomme markkinoille uuden ReimatechX-materiaalin, Reiman toimitusjohtaja **Christopher Silcowitz** puolestaan kertoo. – Suomessa on totuttu koviin olosuhteisiin ja pystymme hyödyntämään osaamistamme sillä alueella.

Ei ehkä tule ensimmäisenä ajatelleksi, että Suomen maantieteellisestä sijainnista

ja arktisten olosuhteiden tuntemuksesta on ollut suomalaisille hyötyä ulkoiluasujen kehittämisen lisäksi myös esimerkiksi lentoasemien kiitoteiden kunnossapidossa tai vaikkapa auton talvirenkaiden kehittämisessä.

Ilmastonmuutos saattaa tosin sekoittaa palettia ainakin joillain aloilla. Kun lapset aiemmin piti vaatettaa lunta ja kylmyyttä vastaan, nyt suunnittelutyössä pääpaino on kosteudelta suojautumisessa ja hankauskestävyydessä. Märkä sora tai asfaltti kuluttaa vaatteita aivan eri tavalla kuin pakkaslumi.

Aviapoliksesta maailman kartalle: Suunnon toimitusjohtaja Juha Pinomaa ja Reiman toimitusjohtaja Christopher Silcowitz vetävät lipun salkoon.



Suomalainen yhteistyö

Innovaatioiden pohjana on useimmiten luova tietojen vaihto niin erimaalaisten ihmisten kuin yritystenkin välillä. Reiman spin off -yritys Clothing Plus Oy on tehnyt yhteistyötä monien maailmanlaajuisten yritysten kanssa elektroniikan ja vaatteiden yhdistämisessä.

– Tulevaisuudessa lastenvaatteisiin voidaan ehkä lisätä laitteita, joilla esimerkiksi lapsen pystyy paikantamaan ulkoleikeistä tai lähialueelta, tanskalainen insinööri innostuu ideoimaan, vaikka muistuttaa-kin samaan hengenvetoon, että peseminen ja tekniikka sopivat ainakin toistaiseksi vielä huonosti yhteen.

Suunto puolestaan on tehnyt Suomen Hiihtoliiton kanssa yhteistyötä jo vuodesta 2003 lähtien. Tietoa on vaihdettu puolin ja toisin. Urheilijat ovat osallistuneet esimerkiksi purjehdus-, golf- ja kiipeilytuotteiden kehitykseen. Näin kerättyä tietoa on sovellettu aktiiviharrastajille ja aloittelijoille suunnattuihin sykemittareihin ja niiden mittauslaitteisiin.

– Halpoja sykemittareita myydään esimerkiksi Aasiassa paljon, mutta niiden laatu ei ole kovin korkea. Suomalainen osaaminen perustuu siihen, että satsataan huipputeknologiaan, Pinomaa summaa.

Suomalainen oivallus auttaa oikeasti

Parhaat keksinnöt tarjoavat käyttäjälleen aivan uudenlaisia elämyksiä – tai käytännön apua ja hyötyä. Yhtään hullumpi ei monen mielestä varmaan olisi esimerkiksi ”älykäs” laite, joka hälyttäisi, kun stressitaso tai kehon kestäkyvyn raja ylittyisivät – ja opastaisi kahvitauolle. Treenineuvoja tämän päivän laitteilta jo saa.

– t4-sykemittarissa on harjoitusohjelma, joka ehdottaa sopivan rasituksen tason päivittäiselle harjoittelulle ja muistuttaa myös lepopäivistä, kertoo Pinomaa. – Laite reagoi jokaiseen harjoitukseen ja muokkaa seuraavan päivän ohjelmaa kerätyn tiedon pohjalta.

Kun hyvä tuote on suunniteltu ja tehty, sen pitää vielä tavoittaa oikeat – ja riittävän tunnetut – käyttäjät. ”Tavisten” uskotaan sitten seuraavan esimerkkiä. Suomalaista t6-rannetietokonetta käyttävät

monet kestävyysurheilun maailmantähdet. Olympiatason urheilijoita ja heidän valmentajiaan kiehtovat laitteen tarjoamat hyödyt. Harjoittelun rasittavuuden ja levon suhdetta mitataan kehon seitsemällä parametrilla.

– Rannetietokone auttaa pitämään huolta, ettei innokas ja menestystä hakeva urheilija vedä itseään niin kutsutusti ”yli” eli tilaan, jossa elimistö ei enää palaudu harjoittelusta.

Suomen jääkiekko- ja lentopallomaajoukkueet ovat jo pitkään käyttäneet joukkuelajeihin suunniteltuja laitteita. Ensimmäisten joukossa joukkueurheilijoiden kunnon ja rasituksen seurantaan heräsivät jääkiekon NHL-seurat. Esimerkiksi viime kevään kahdeksasta parhaasta NHL-joukkueesta viisi hyödynsi Suunun mittauslaitteita.

Tarina jopa kertoo, että erään jääkiekkojoukkueen harjoitusleirillä havaittiin, etteivät kaikki pelaajat olleet täysillä mukana: tehot olivat 70 prosenttia maksimita. Kun harjoitustiedot oli analysoitu, ilmoitti joukkueen toimitusjohtaja pukopissa, että seura noudattaa palkanmaksussa samoja prosenttiosuuksia kuin pelaajat harjoittelussaan. Seuraavissa harjoituksissa mitattiin ”yllättäen” uusia huipparvoja.

Suomalainen Aviapolis tukikohtana

Maailmalla menestyvien yritysten sijainnilla on myös epäilemättä merkitystä. Suunto on asettunut Tammistoon ja Reiman myyntikonttori on Pakkalassa. Molempien yritysten sijaintipaikat kuuluvat Helsinki-Vantaan läheisyydessä sijaitsevaan Aviapoliksen yritysalueeseen. Tämä ei ole sattumaa.

Kansainvälistymisen myötä nopea ja helppo liikkuminen ovat nousseet avainasemaan. Vantaan Aviapolis on pääkaupunkiseudun nopeimmin kasvava yritysalue, sieltä pääsee nopeasti ja helposti maailmalle ja takaisin. Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Suomeen saapuu 38 prosenttia lentomatikustajista.

Silcowitz on ollut Reiman palveluksessa jo 15 vuotta, mutta Suomessa hän on asunut vasta keväästä 2007 lähtien. Silcowitz veti pitkään Reiman myyntikonttoria

”Suomalainen napakymppi: tekniset ja innovatiiviset kuluttajatuotteet oikealla designilla.”

Tanskassa ja lensi lähes viikoittain Suomeen. Näin tuli kantapään kautta esille hyvien kulkuyhteyksien merkitys.

– On tärkeää olla ”lähellä” asiakkaita ja omistajia. Meillä on tuotantoa 10 maassa. Jo pelkän ajankäytön vuoksi on tärkeää, että fyysiset yhteydet maailmalle ovat mahdollisimman joustavat.

Nyt myös yrityksen toimiva johto siirtyy Aviapolikseen. Nykyisen myyntikont-

torin yhteydestä on jo hankittu lisätilaa. Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys Aasian liikenteen porttina on menestyville suomalaisyrityksille merkittävä tekijä.

– Meidän päämarkkinamme ovat Pohjoismaissa, Sveitsissä ja Venäjällä, mutta tuotanto pääosin Aasiassa. Aviapolis on hyvä paikka, sillä eri yhteistyökumppanimme pääsevät lentokentältä tänne helposti ja nopeasti. ■

Mikä ihmeen Aviapolis?

Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyydessä sijaitseva Aviapolis on noussut viimeisten tutkimusten mukaan yhdeksi pääkaupunkiseudun suosituimmista yritysalueista (Tulevaisuuden Työympäristö -barometri/2008). Alueen vetovoiman takaavat toimivat liikennejärjestelyt, parkkitilat ja nykyaikaiset toimitilat. Aviapoliksesta pääsee nopeasti maailmalle ja takaisin.

Aviapolis ei ole kuitenkaan pelkkä yritysalue, vaan siellä asuu noin 16 000 ihmistä. Laadukkaita asuinalueita ovat Pakkala, Tammisto ja Ylästö, jotka tarjoavat palvelujen lisäksi erinomaisia ulkoilu- ja pyöräilyreitit sekä vapaana säilynyttä luontoa.

Pohjoismaiden toiseksi suurimman kauppakeskuksen Jumbon kupeeseen on avattu tänä syksynä jättimäinen vapaa-ajan keskus Flamingo, johon kuuluvat muun muassa hotelli, kylpylä ja vesipuisto, elokuvateatteri ja ravintola.

Aviapolis on laajuudeltaan Suomen mittavin ja ainutlaatuisin public-private-yhteistyöhanke. Vantaan kaupungin kanssa kehitysryhmässä työskentelevät alueen merkittävät maanomistajat, kiinteistökehittäjät ja palveluntarjoajat.

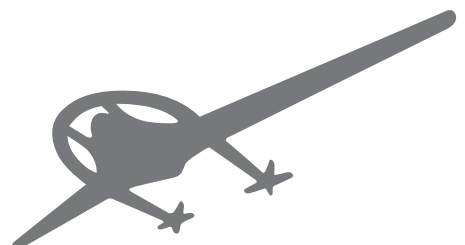
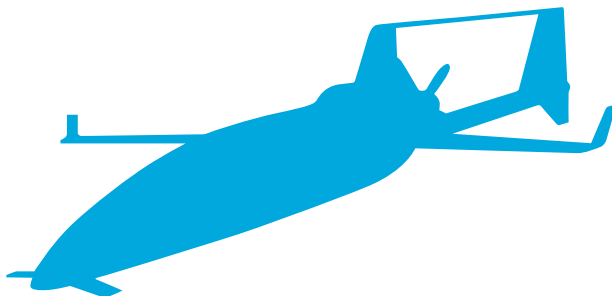
www.aviapolis.fi



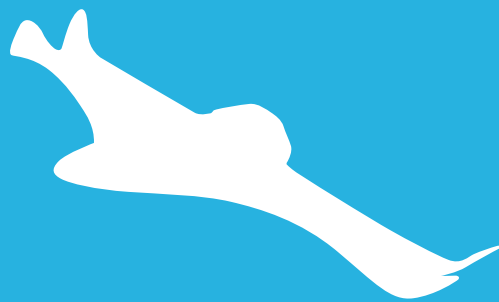
VUONNA 2050

Teet uudenvuoden risteilyn taivaalla päästöttömällä fuusioenergialla kulkevalla lentokoneella. Samaan aikaan toisaalla taivasta halkoo maailman ensimmäinen yli tuhannen matkustajan lentokone. **Tervetuloa tulevaisuuteen!**

Teksti: Sari Lapinleimu ja Nina Pinjola Kuvitus: Jaska Poikonen



”Tulevaisuudessa
voimme risteillä taivaalla
samaa tapaan kuin
nyt merellä.”



Kun amerikkalaiset **Wrightin** veljekset, **Wilbur** ja **Orville**, nousivat ilmaan *The Flyer* -nimisellä polttomoottorikoneellaan vuonna 1903, he tuskin osasivat kuvitella, miten nopeasti ja millaiseen suuntaan lentoliikenne tulevina vuosikymmeninä kehittyisi. Puusta ja kankaasta rakennetun Flyerin 37 metrin ja 12 sekunnin mittainen ensilento oli kieltämättä melko vaatimaton suoritus verrattuna nykyisten matkustajakoneiden mannertenvälisiin lentoihin ja liki tuhannen kilometrin tuntinopeuksiin!

Siirtyminen suihkumoottoreiden aikakauteen tapahtui vain viitisenkymmentä vuotta veljesten historiallisen päänavauksen jälkeen. Lentämisen tekniset perusratkaisut ovat pysyneet pääosin samoina meidän päiviimme saakka, mutta muutoksia voi olla tulossa.

Tunnetun futuristin, **Ray Kurzweilin** mukaan teknologia kehittyi seuraavan 30 vuoden aikana niin nopeasti ja moninaisesti, että se voi vuoden 2040 tietämällä singahtaa mihin suuntaan tahansa. Huimia harppauksia odotetaan myös lentoteknologiassa, ainakin jos alan asiantuntijoihin ja heidän visioihinsa on uskominen.

Huikeita visioita...

IATAn **Paul Steele** arvelee, että 1900-luvun puolivälissä alkanut suihkukonekausi päättyy vuoden 2050 tietämällä.

– Lyhyen kantamatkan koneet yleistyvät, ja ne saattavat lentää melkein kokonaan sähköllä. Muotoilu kehittyi, ja käyttöön otetaan ensimmäiset lentokoneet, jotka pystyvät kuljettamaan yli tuhat matkustajaa.

Airbus Engineeringin **Ingo Wuggetzer** puhuu lentämisen kokemuksesta ja sen mullistumisesta: tulevien vuosikymmenten avainsanoja ovat hänen mukaansa joustavuus ja yksilöllisyys. Ihmiset voivat valita erilaisista lentotyypeistä, mihin liittyvät myös nykyisten Ruotsin-laivojen seuraajat, ilmojen risteilyalukset.

– Voimme risteillä samaa tapaan kuin nyt merellä: uida uima-altaassa, katsella koralliriuttoja ja keskustella videoiden välityksellä kollegoiden kanssa, Wuggetzer maalailee.

Airbusin **Pascal Huet** panee kuitenkin vielä paremmaksi.

– Vuonna 2093 lento toiselle puolelle maapalloa tapahtuu ylääänikoneella ilmakehän yläpuolella parissa kolmessa tunnissa. Ja mikä tärkeintä: elinpiirimme laajenee lähiavaruuteen, jonne matkustetaan ja jossa myös asutaan pysyvästi, hän ennustaa.

...ja lähiajan arvioita

Huikkeimpien visioiden toteutuminen ei kuitenkaan tapahdu aivan lähivuosikymmeninä.

– Valmistamme tänään lentokoneita, jotka on suunniteltu 60-luvun alkupuolella ja jotka lentävät seuraavat 10–15 vuotta. Vastaavasti 2000-luvun alussa suunniteltua, vastikään käytönotettua Airbus A380 -koneita valmistetaan ainakin 2030-luvulle saakka ja lennetään vielä vuoden 2050 jälkeen, Pascal Huet toteaa.

Pitkän aikavälin ratkaisuista puhuu myös Tampereen teknillisen yliopiston Hydrauliiikan ja automatiikan laitoksen (IHA) tutkija **Jussi Aaltonen**. Hän uskoo nykyisten moottorityyppiin, suihkumoottorin ja lyhyemmällä lennoilla käytettävän potkuriturbiinin, pitävän pintansa hamaan tulevaisuuteen.

– Tekniikka kehittynee, mutta suihkumoottoreille ja potkuriturbiineille tuskin ilmestyy korvaajia. Niiden etuna noin yleisellä tasolla on, että molemmissa palaa tarvittaessa vaikka voisula, hän perustelee.

Kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA (International Air Transport Association) näyttää kuitenkin uskovan innovaatioihin. Huomattava osa näistä liittyy ympäristövaikutusten minimoimiseen: ympäristövastuu otetaan ainakin liiton julkilausumien perusteella vakavasti. Vuonna 2007 kattojärjestö haastoi jäsenensä, 230 lentoyhtiötä, yhteisiin talkoisiin: se määritteli visiokseen päästöttömän lentokoneteknologian vuoteen 2050 mennessä.

Ison-Britannian hallituksen **Nicholas Sterniltä** tilaaman, vuonna 2006 julkaistun ja runsaasti julkisuutta saaneen raportin (*The Economics of Climate Change – The Stern Review*) mukaan erityisen ratkaisevassa asemassa ovat kahden seuraavan vuosikymmenen aikana tehtävät toimenpiteet. Lentokoneteknologia on siis suurten haasteiden edessä!

Teknologiaa päästöjen vähentämiseksi

Kaikkien liikennemuotojen energiatehokkuutta pyritään parantamaan ja päästöjä vähentämään, niin myös lentämisen. Lentokoneiden päästöt matkustaja- ja tonnikilometriä kohti ovat teknologian kehittymisen myötä pudonneetkin huomattavasti: nykylentävät kolme kertaa pidemmän matkan samalla polttoainemäärällä kuin 40 vuoden takaiset mallit. Ne myös kuluttavat huomattavasti vähemmän kuin aiemmat koneet: vähimmillään kolmisen litraa polttoainetta sataa matkustajakilometriä kohti.

Koska lentoliikenteen kysynnän kasvu maailman globalisoituessa jatkuu, myös päästöjen uskotaan lisääntyvän. Tähän mennessä lentokoneiden päästöjä on saatu vähennettyä muun muassa energiatehokkaammilla moottoreilla, kevyemmällä rakennusmateriaaleilla ja paremmalla aerodynamiikalla – mitä kevyempi ja virtaviivaisempi kone, sitä pienempi polttoainekulutus – sekä lentoreittejä, -nopeuksia ja -korkeuksia optimoimalla. 2000-luvulla pääosaan ovat nousseet vaihtoehtoiset energianlähteet, erityisesti bio-

polttoaineet.

– Biopolttoaineita on kokeiltu hyvin tuloksin: Suomessakin tehtiin viime syyskuussa onnistunut lento pelkkää esteeröityä kasviöljyä käyttävällä mäntämoottorilla, ja vielä harastajavoimin, Jussi Aaltonen kertoo.

– Käyttöönotto kestää kuitenkin vielä pitkään lentoturvallisuus- ja kustannuskysymysten vuoksi.

IATA on asettanut jäsenilleen konkreettisen välitavoitteen matkalla kohti päästöttömää lentoteknologiaa. Se haluaa nostaa vaihtoehtoisten polttoaineiden osuuden kymmenen prosenttiin vuoteen 2017 mennessä.

Uusia energialähteitä

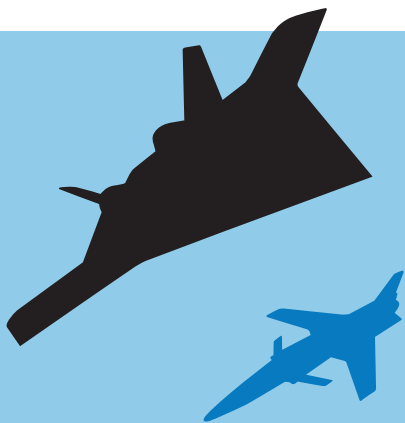
Erittäin lupaavana, joskin lisätutkimusta ja -kehitystä vaativana energianlähteenä on alettu pitää biopolttoaineiden “kolmatta sukupolvea”. Tällä tarkoitetaan kestävänsä kehityksen periaatteita noudattaen viljeltyjä ja ruoaksi kelpaamattomia biomassalähteitä, kuten levää, suolakasveja ja jatropha-pensasta sekä lännenhirssiä ja babassu-palmua. Esimerkiksi levää voidaan kasvattaa saastuneissa ja suolaisissa vesissä, ja se tuottaa moninkertaisen määrän öljyä soijapapuihin verrattuna. Jatropha puolestaan viihtyy joutomaille, juurtuu hyvin ja estää samalla eroosiota.

Ratkaisu saattaa löytyä yhden vaihtoehdon sijaan useampien energianlähteiden – biopolttoaineiden, auringon ja maalämmön sekä biokaasun, tuulen ja aaltojen – fuusioenergiaksikin kutsutusta yhdistelmästä. Tai sitten tämän päivän Wrightin veljekset ovat jo jossakin päin maailmaa keksimällä uudenlaisen moottorin tai polttoaineen. Meidän mielestämme ehkä mahdottomalta tuntuva tempu, ihan niin kuin ensimmäinen polttomoottorikonekin Wilburin ja Orvillen aikalaisten mielestä. ■

Kirjallisia lähteitä:

Departure 2093 – Viisi visiota lentomatkailusta. Finnair 2008. Building a greener future. IATA 2008.

Lähteitä netissä mm.: www.iata.com, www.lipasto.vtt.fi, www.lentoliikennejailmasto.fi



Synteettinen polttoaine: Fischer Tropsch

Niin sanotut Fischer Tropsch -polttoaineet ovat erilaisista raaka-aineista, kuten hiilestä, kaasusta ja biomassasta, valmistettuja synteettisiä polttoaineita.

Saksalaisten keksijöiden, Franz Fischerin ja Hans Tropschin, mukaan nimetyssä menetelmässä raaka-aineet hajotetaan molekyyleiksi, jotka puhdistetaan kemiallisesti ja joista rakennetaan tämän jälkeen uusia tuotteita, kuten kerosiinia.

1920-luvulla keksitty Fischer-Tropsch-menetelmä on vakiintunutta tekniikkaa – lentoteollisuuden käytettävissä se on ollut kymmenen vuotta. Polttoaineen suosioita kuitenkin heikentävät perinteistä lentopetrolia korkeammat hiilidioksidipäästöt, korkeat pääomakustannukset, käyttö- ja ylläpitokulut sekä öljyn epävakaa hinta.

MIPS

mittaa luonnonvarojen kulumista tarkemmin

Tällä hetkellä lentäminen aiheuttaa suunnilleen kaksi prosenttia maailman hiilidioksidipäästöistä. Määrä on noin kymmenesosa maantieliikenteen ja kolmasosa vesiliikenteen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä. Osuuden on kuitenkin arvioitu nousevan kolmeen prosenttiin vuoteen 2050 mennessä.

Hiilidioksidin lisäksi lentoliikenteen päästöjen lämmitysvai-
kutukseen tuovat lisäyksen muut päästökäsitteet, kuten typen oksidit ja hiilivedyt. Kun nämä kaikki otetaan huomioon, on lentoliikenteen ilmastoa lämmittävä vaikutus suunnilleen kaksinkertainen sen hiilidioksidipäästön osuuteen verrattuna. Pakokaasujen sisältämän vesihöyryn vaikutuksen määrästä ei ole selvää numerotietoa.

- Henkilökuljetuskilometriä kohti laskettuna lentämisen hiilidioksidipäästöt Euroopan sisäisessä liikenteessä ovat tällä hetkellä hieman suuremmat kuin tieliikenteen, kun henkilöautojen käyttöasteeksi on määritelty 1,8 matkustajaa ja lentokoneiden täyttöasteeksi 56 prosenttia. Selvästi eniten saastuttaa vesiliikenne, ja selvästi puhtainta on linja-auto- ja junaliikenne, Jussi Aaltonen täsmentää.

Eri liikennemuotojen ympäristövaikutuksia on perinteisesti tarkasteltu ja verrattu lähinnä vain päästöjen ja energiakulutuksen näkökulmasta. Tällä vuosituhannella käyttöön otettu MIPS-mittari laajentaa näkökulman elinkaarenaikaiseen luonnonvarojen kulutukseen. Se tuo siten uuden näkökulman keskusteluun liikenteen ympäristövaikutuksista ja kestävästä kehityksestä.

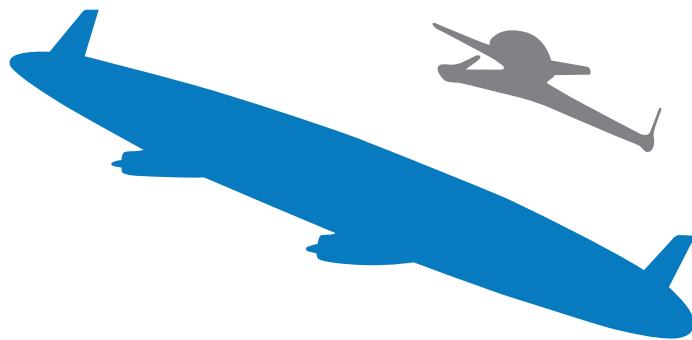
MIPS (Material Input Per Service Unit) suhteuttaa materiaalinkulutuksen siitä saatuun hyötyyn. Se eroaa ekologisesti selkäreputa siten, että siinä on mukana myös tuotteen oma paino. MIPS-luvuilla arvioidaan kulunutta luonnonvarojen määrää tiettyä hyötyä kohden. Näin voidaan helposti vertailla saman palvelun tuottamista eri tavalla.

Esimerkiksi tieliikenteen kokonaisuutena kuluttamista abioottisista eli uusiutumattomista luonnonvaroista kuluu keskimäärin 93 prosenttia teiden rakentamiseen ja ylläpitoon. Vain 7 prosenttia uusiutumattomista luonnonvaroista kuluu polttoaineen kulutukseen. Siinä, missä maanteitä tarvitaan tuhansia ja taas tuhansia kilometrejä valoimeen ja asfalttipintoihin, riittää lentämiseen huomattavasti lyhyempi kiitotien pätkä.

MIPS-menetelmän on kehittänyt professori Friedrich Schmidt-Bleek 1990-luvun alussa Wuppertal-instituutissa Saksassa. Suomessa FIN-MIPS Liikenne -hankkeen rahoittivat pääosin ympäristöministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö. Hanketta koordinoi Suomen luonnonsuojeluliitto. (NP)

Lisätietoa:

www.ymparisto.fi, www.stat.fi, www.sll.fi, www.mintc.fi



Toteutuneita kokeiluja ja suuria suunnitelmia

2008

- Airbus lensi A380-koneella, jonka yhdessä moottorissa käytettiin Fischer-Tropsch-menetelmällä valmistettua synteettistä polttoainetta.
- Virgin Atlantic lensi Boeing 747-400-koneella, jonka yhdessä moottorissa käytettiin 20-prosenttista, babassu- ja kookosöljystä valmistettua, biopolttoainetta.

2008/2009

- Air New Zeland lentää Boeing 737-koneella, jonka yhdessä moottorissa käytetään kerosiiniin ja biopolttoaineen sekoitusta.

2009

- Continental Airlines lentää Boeing 737-koneella kolmannen sukupolven biopolttoaineella.
- JAL testaa toisen sukupolven biopolttoainetta Pratt & Whitney-moottoreilla varustetussa Boeing 747-300 koneessa.
- Kokonaan aurinkoenergialla toimiva miehitetty lentokone, Solar Impulse, suorittaa yöaikaisen maailmanympärlennon.

2010

- KLM käyttää leväpohjaista biolentopolttoainetta vuoteen 2010 mennessä. Käyttö alkaa F-50 koneista.

Kustantaja kirjan ja

KIRJA KAIKKIEN *puolesta!*

On olemassa kaksi tapaa oppia ymmärtämään maailmaa ja ihmisiä: matkustaa maailmalle kohtaamaan – tai kohdata maailma kirjassa.

Teksti: Nina Pinjola Valokuvat: Marja Helander

WSOY:n Yleisen kirjallisuuden osasto 3. marraskuuta 2008. Syyskuussa työnsä aloittanut kustannusjohtaja Anna Bajjars pahoittelee huoneensa huonoa akustiikkaa: uudet huonekalut ovat vasta tilauksessa ja puolityhjä tila kaikuu ikävästi. Ikkunasta näkyy ulos Vanhan kirkon puistoon, jossa puiden yllä roikkuvat marraskuun harmaat pilvet. Bajjars sen sijaan hehkuu kirjoista puhuessaan.

– Kirjat ovat silta toisen ihmisen luo. Niiden arvoa ei voi mitata rahassa.

Bajjars sanoo olevansa mielellään kirjallisuuden esiteltäjä, eräänlainen musketööri. Hänestä maailma on välillä niin ankea paikka, että tarvitaan kirjallisuuden kaltaista lohtua ja pakomahdollisuutta.

– Elämme juuri nyt Suomessa ääri-individualistista aikaa, jossa yhteisöllisyys on kateissa. Meiltä puuttuvat luontevat ihmisten väliset kohtaamiset. Siksi lukiessa joskus tuntuu, että kirja on vahvemmin kiinni elämässä kuin me täällä steriilissä elämäntavassamme. Tarvitsemme kirjaa lohduksemme.

Kustannusjohtajan mielestä kirjat myös auttavat ymmärtämään ihmisloukkoa paremmin kuin psykologian kurssit:

– Esimerkiksi **Anna Gavaldan** kirjoja psykologit ovat jopa määränneet masennuksesta kärsiville. Kirjat voivat vala uutta uskoa elämään. Kirjojen viisauden muruset tarjoavat sitä samaa henkistä ravintoa, jota ennen saatiin filoso-

fiasta ja retoriikasta.

Bajjarsin mukaan pohjimmiltaan on kysymys reaktiosta informaatiotulvaa ja hektisyyttä vastaan: nyt halutaan pysähtyä ja mennä syvemmälle.

– En hämmästyisi, vaikka ihmiset saisivat vielä tarpeekseen nykyajan kiireestä ja nousisivat barrikadeille.

Anna Bajjarsin mielestä kirjallisuudella on tärkeä tehtävä myös kansojen välisen ymmärryksen lisäämisessä. Aina ei tarvitse matkustaa maapallon toiselle puolelle oppiakseen erilaisista tavoista elää, kirjatkin voivat olla eräänlainen pikamatka.

– Maailma tietäisi paljon vähemmän Afganistanin tilanteesta ilman **Khaled Hosseinin** kaltaisia kirjailijoita. Kirja on silta toisen ihmisen luo, ja kirjojen kautta on mahdollista matkustaa minne vain.

Otavan Yleisen kirjallisuuden osasto 10. marraskuuta 2008. Otavan kustannusjohtaja **Minna Castrénin** huoneessa sähköpostit kilahtelevat tasaiseen tietokoneen näyttörudulle kuin epätasaisesti lyövä kello.

– Lukemistamme kirjoista voi tulla minuutemme rakennusosia. Ajatellaan vaikka lapsuuden voimakkaita lukuelämyksiä. Itselleni sellainen oli muiden muassa **Astrid Lindgrenin Veljeni Leijonamieli**, joka todella imaisi minut maailmaansa. On hienoa tietää, että tuolla kaduilla kävelee



"Kirja auttaa ymmärtämään
ihmiselämää paremmin kuin
psykologian kurssi", WSOY:n
kustannusjohtaja Anna Bajjars sanoo.

monia ihmisiä, jotka kantavat sisällään niitä samoja kirjoja. Kirjat vaikuttavat lähtemättömästi mieleemme sekä tapaamme tuntea ja kokea.

Castrén kuvaa kirjaa ajattelua aktivoivaksi välineeksi. Kirjan lukeminen ei ole passiivista vastaanottamista vaan aktiivinen ajattelun tapahtuma. Hyvä kirja puhuttelee lukijaansa ja saa hänet näkemään ja yhdistelemään asioita uudella tavalla. Hyvä kirja herkistää ja herättelee, ja kirjan kautta lukijalle syntyy yhteisyyden tunne. Pohjimmiltaan kirjallisuus on kommunikointia.

– Lukija menee kirjailijan luomaan maailmaan, jossa kirjailija ja lukija kohtaavat. Se on joka kerta yhtä suuri, kiehtova ihme.

Castrénin mielestä nyky-Suomessa eletään parhaillaan murrosaikaa, jossa katseet kääntyvät taaksepäin, ja menneisyydestä haetaan vastausta sille, mitä nyt ja tulevaisuudessa tapahtuu.

– Moni iso asia hämmentää meitä: tiedonvälitys on mullistunut, maailma globalisoituu, ilmastonmuutos pelottaa, nuorilla on henkistä pahoinvointia ja taloudella tökkii, kustannusjohtaja kuvaa. – Yritämme kuumeisesti ymmärtää mitä on tapahtumassa, miksi, ja mihin tämä johtaa.

Monet ajankohtaiset ilmiöt, kuten ilmastonmuutos ja maahanmuutto, alkavat jo tunkea kirjallisuuteen. 80-luvun nousuhuman kuvaaminen on käynyt kirjallisuudessa vähiin, nyt pestään jälkipyykkiä. Esille ovat nousseet Estonia-onnettomuus ja kansalaisista.

– Kirjallisuus on kansakunnan muisti. Toki kirjallisuus katsoo myös eteenpäin, mutta historian käsittely rakentaa siltaa menneestä tulevaan, Castrén pohtii. – Ihmiset hakevat kirjoista olemassa olevien arvojen vahvistusta sekä uusia tapoja ymmärtää maailmaa.

Kustannusosakeyhtiö Teos 3. marraskuuta 2008. Kustantaja **Silja Hiidenheimo** tunnustaa yrittäneensä itse monesti kirjoittaa, ja huomanneensa, että se on uskomattoman raskasta ja paljastavaa työtä:

– Ainakin jos haluaa kohti totta – ja jos ei halua, ei ole mieltä kirjoittaa. Kirjoittaessa joutuu kohtaamaan itsensä ja suhteensa maailmaan ja näkemään nekin asiat, joita ei olisi halunnut.

Hiidenheimo tunnustaa, ettei olisi hengissä ilman kirjoja, sillä totuus on myös vapauttavaa.

– Kirjat voivat näyttää meille näkökulmia, joita emme ikinä tajuaisi muuten. Voimme nähdä, mitkä eri voimat vaikuttavat samaan aikaan, tai miten

hyvät pyrkimykset saavatkin aikaan pahaa. Olemme usein täysin tietämättömiä siitä, mikä vaikutus meillä ja toiminnallamme on toisiin ihmisiin. Kirjallisuus on minulle myös elämän tarkoituksen etsimistä.

Kirjan voima perustuu Hiidenheimon mielestä sen mahdollisuuteen kuljettaa lukijaa makrotasolta mikrotasolle – ja takaisin.

– Esimerkiksi **Vainö Linnan** *Tuntemattomassa sotilaassa* kertoja kommentoi välillä suvereenisti Jumalan tekosia ja heittää sitten lukijan aivan lähelle yksittäistä ihmistä. Linnan kertoja on häpeämätön ja nerokas.

Hyvä kirja on täysin ainutlaatuinen ja pysäyttävä.

– Me kaikki tunnistamme kauneuden, mutta emme pysty kesyttämään sitä kaavaksi, toistamaan sitä. Hyvä kirja saa lukijan tajuamaan jotain sellaista, jonka hän on ikään kuin syvällä sisimmässään tiennyt aina, mutta ei ole vain osannut muotoilla sitä sanoiksi. Hyvä kirja sinkoaa meidät toisiin sfääreihin kuin barokkimaalaus.

Yhteiskunnan henkistä ilmapiiriä leimaa tällä hetkellä Hiidenheimon mielestä se, että kaikki esittelevät itseään ja sitä, mitä ”minällä” on.

– Nykyään julkisuus esittelee helposti ihmiset sellaisina jotka ovat kiinnostuneita omasta minästään ja sen viihtyvyydestä, ei asioista. Kaikki kiertyy sen ympärille että meistä on tullut kansalaisten sijaan kuluttajia, ja tätä vaativaa asiakkuutta sitten esittelemme toisillemme.

Myydyimmät kotimaiset kaunokirjat vuonna 2007 (ei pokkareita)

Sija	Kirja	Kustantaja	Myynti kpl
1.	Ilkka Remes: Pahan perimä	WSOY	133 100
2.	Laila Hirvisaari: Grand Hotel	Otava	118 500
3.	Reijo Mäki: Uhkapelimerkit	Otava	63 400
4.	Arto Paasilinna: Rietas rukousmylly	WSOY	58 500
5.	Hannu Väisänen: Toiset kengät	Otava	52 300
6.	Eppu Nuotio: Kosto	Otava	46 100
7.	Virpi Hämeen-Anttila: Sokkopeli	Otava	42 500
8.	Anja Snellman: Lemmikkikaupan tytöt	Otava	30 100
9.	Kaari Utrio: Ilkeät sisarpuolet	Tammi	29 100
10.	Riikka Pulkkinen: Raja	Gummerus	28 500
11.	Henrik Muste - Kari Kallis: Suomen parhaat vitsit 2008	Gummerus	21 800
12.	Leena Lehtolainen: Luonas en ollutkaan	Tammi	21 500
13.	Matti Yrjänä Joensuu: Harjunpää ja ahdistelija	Otava	19 300
14.	Jouni Hynynen: Rakkauksella, Hynynen	Like	17 300
15.	Jarkko Sipilä: Kylmä jälki	Gummerus	16 900
16.	Reino Lehtolainen: Seesjärven sissit	WSOY	16 100
17.	Juha Itkonen: Kohti	Otava	15 700
18.	Matti Rönkä: Isä, poika ja paha henki	Gummerus	15 300
19.	Raija Oranen: Valkea talo jokivarressa	Teos	13 600
20.	Seppo Jokinen: Viha on paha vieras	Karisto	13 100

Lähde: Suomen Kustannusyhdistys ry

*”Yritämme kuumeisesti
ymmärtää
mitä on tapahtumassa, miksi, ja
mihin tämä johtaa.”*

Otavan
kustannusjohtaja
Minna Castrén

Kustantajalle tarjottavissa käsikirjoituksissa ajan henki näkyy siten, että uudet kirjoittajat eivät kykene tajuamaan, mikä on teoksen kertoja, ja miten se eroaa kirjan henkilöistä.

Helsingin Kirjamessut lokakuussa 2007. Kuikuilen tarivarivista kohti lavaa, jossa keskustellaan Suomen Kirjailijaliiton silloisen puheenjohtaja **Kari Levolan** johdolla juuri ilmestyneestä kirjasta *Kirjailijan työmaa*, joka käsittelee kirjailijan arkea ja elämää. Keskustelussa käy ilmi, että kirjailijoiden saama tulo on uskomattoman pieni: vain 2 000 euroa vuodessa. Kirjailijan työllä on siis mahdotonta elää.

Syksyyn 2008 mennessä tilanne ei ole muuttunut.

– Ei tässä ajeta kirjailijan aseman parantamista, vaan pi-

Kirja voi paksusti, kirjailija laihtuu

Kaunokirjailijan keskimääräiset ansiot ovat vain noin 2 000 euroa vuodessa. Suomen Kirjailijaliiton mukaan liittoon kuuluvien 600 kirjailijan taloudellinen asema on viime vuosina huonontunut, eivätkä he saa työstään riittävää toimeentuloa. Noin neljännes kirjailijoista käy vakituudessa työssä kirjoittamisen ohessa, ja yli puolet tekee tilapäistöitä.

Kirja sen sijaan voi paksusti, ainakin numeroilla mitattuna. Kaunokirjallisuuden julkaiseminen on kasvanut tällä vuosikymmenellä peräti neljänneksellä. Kirjojen kokonaisymyynti vuonna 2007 oli suurempi kuin koskaan aiemmin, tuolloin ilmestyi 389 uutta kotimaista proosakirjaa ja 165 kotimaista näytelmä- tai runoteosta.

Suomen Kustannusyhdistyksen keräämien tietojen mukaan kirjoja myytiin Suomessa kaikkiaan 274,8 miljoonan euron edestä. Kun digitaaliset tuotteet lasketaan mukaan, kokonaisymyynti nousi 288 miljoonaan euroon. Kaunokirjallisuuden osuus koko potista oli 40,2 miljoonaa euroa ja oppikirjojen yli tuplaten eli 89,6 miljoonaa. Tietokirjojen myynti oli huikeat 104,1 miljoonaa. Häntäpäähän jäivät lasten- ja nuortenkirjat (29,4 milj. euroa) ja sarjakuvat (11,5 milj. euroa).

Nopeimmin kirjojen myynti on kasvanut tavarataloissa ja marketeissa.

Suomalaiset lainaavat kirjoja mielellään. Yleisistä kirjastoista vuosittain otettavien kirjalainojen määrä on yli kaksinkertainen myytyjen kirjojen määrään verrattuna. Vuonna 2006 lainattiin yhteensä 75 miljoonaa kirjaa, ja lainaajia oli 43 prosenttia Suomen väestöstä.

Kustannustoiminnasta saa vuosittain leipänsä yli 1600 ihmistä.

Lisätietoja:

www.kustantajat.fi

www.stat.fi (**Kirjan menestystarinoita**, *Tilastokeskuksen Hyvinvointikatsaus 2/2007*)

tää taistella huonontamisen estämiseksi, Suomen Kirjailijaliiton juuri valittu uusi puheenjohtaja **Tuula-Liina Varis** kommentoi marraskuussa ilmestyneessä kirjallisuuslehti *Parnassossa* pian valintansa jälkeen.

Samaan aikaan lähes joka toinen suomalainen haaveilee kirjailijan ammatista, ja koko kansakuntamme arvostaa kirjaa ja kirjailijoita. YLE Uutisten kesällä 2008 teettämän kyselyn mukaan kirjailija on taiteen alan ammasteista arvostetuin, kun taas listan häntäpäähän jäivät esimerkiksi runoilijat, galleristit ja kriitikot. Kirjailijuus saattaa kuitenkin kiinnostaa enemmän kuin itse työ. Mielikuvien ja todellisuuden välillä ammottaa leveä kuilu.

Kirjailijan työhuone on yksinäinen paikka, mutta se jää suurelta yleisöltä tajuamatta. Päälimmäisenä mieleemme jäävät Finlandia-palkintoja pokkaavat tähdet. Todellisuudessa kustannustoimittaja on usein lähes ainoa kirjailijan tuki ja esilukija.

– En ole tavannut yhtään kirjailijaa, joka ei olisi epävarma oman tekstinsä suhteen, Hiidenheimo kertoo. – Suurin osa ei pysty lukemaan tekstejään enää uudelleen julkaisun jälkeen tai jos lukee, haluaisi kirjoittaa ne uudelleen. Kirjailija häilyy tyytyväisyyden ja epätoivon välillä.

Mielikuva itsekeskeisistä, narsistisista ja vaikeista taiteilijoista ei pidä yksiselitteisesti paikkaansa.

– Loistavat kirjailijat ovat usein myös äärimmäisen mukavia ja kypsä ihmisiä. Itsensä, yksinäisyyden, kirjojen kritiikin ja toimeentulovaikeuksien kestäminen muokkaavat ihmistä, Hiidenheimo analysoi. – Kirjailijalla ei ole varaa katkeroitua. Jos hän katkeroituu, hän ei pysty kirjoittamaan.

Mistä kirjailijoiden aseman kurjistuminen sitten oikein johtuu? Suurin syy on se, että vaikka kirjallisuus kokonaisuutena myykin vuosi vuodelta enemmän, yksittäistä kirjaa kohden laskettuna myyntiluvut ovat laskussa. Se taas johtuu siitä, että nykyään julkaistaan kaksi kertaa niin paljon nimikkeitä kuin vuonna 1985.

– Kun tarjontaa on enemmän, kutakin nimikettä myydään vastaavasti vähemmän, Baijars sanoo.

– 10 000 kappaletta myyvä kirja on tänä päivänä menestynyt. Ei ole mitenkään tavatonta, että laadukas uutuuskirja myy vain 1 000 kappaletta.

Silja Hiidenheimo näkee asiassa hyviäkin puolia: pienkustantamot ovat parantaneet kirjailijoiden asemaa. Hillitön myyntimenestys ei ole myöskään yksiselitteisen hyvää asiaa: julkisuuden mukana kun seuraa usein ”näkyvyyspöytä”, joka alkaa haitata kirjailijan työtä.

– Kun kamera kuvaa näyttelijää, hän alkaa kuvitella olevansa itse merkityksellinen, eikä se, mitä hän ilmentää roolissaan. Sitten näyttelijä alkaa kaivata katsetta.

Itäkeskus, Akateeminen kirjakauppa 13. marraskuuta. Kaupassa on vilskettä päiväsaikaankin, kirjoja ostetaan jo täyttä häkää joululahjoiksi. Kuukauden myydyimmän kirjan paikalla, seinän korkeimmalla telineellä komeilee **Ilkka Remeksen** *Pyörre*. Myyjän mukaan paljon menee myös esimerkiksi **Jari Tervon** *Troikkaa*, **Siri Hustvedtin** *Amerik-*

*”Lentäminen
ja kirjallisuus
mahdollistavat
kohtaamisia.”*



”Kirja nousee ihmisyymden ytimestä.”



kalaista elegiaa ja **Panu Rajalan** kirjoittamaa **Mika Waltarin** *Unio Mystica* -elämäkertaa.

Lista vahvistaa mielikuvan todeksi: Jos kohta keskimäärin kutakin kirjaa myydään vähemmän kuin aiemmin, on todellisia bestsellereitä. Suomesta tosin löytyi vuonna 2007 vain kaksi kirjailijaa, joiden teokset myivät yli 100 000 kappaletta: Ilkka Remes ja **Laila Hirvisaari**.

Hiidenheimon mukaan kustantaja ei voi nostaa mitä tahansa kirjailijaa taitavalla markkinoinnillakaan suosioon. Kirjan tulee olla helppolukuinen, sen on täytettävä tietyt kriteerit. Viihteelliseksi Hiidenheimo kuvaa sellaista kirjallisuutta, jossa ei ole mitään uutta eikä vierasta elementtiä:

– Viihde antaa lohtua, koska se toistaa niitä täysin samoja rakenteita, joihin ihminen on tottunut. Taide taas vastavasti rikkoo rakenteita. Se vaivaa ja hälyttää – ja sehän ei ole meistä aina olleenkaan mukavaa.

Kun lukeva yleisö muuttuu yhä sirpaleisemmaksi, on kustantajilla täysi työ löytää eri lukijaryhmille omat tuotteensa. Kirja-alalla puhutaan vilkkaasti eri yleisöjen lisäksi myös eri kanavista ja kirjan uusista muodoista: äänikirjoista, sähkökirjoista ja kirjan mp3-muodosta. Vain isoimmilla kustantamoilla on kuitenkin varaa panostaa monimediallisuuteen.

Kehitys näkyy myös kasvukipuina: Kirjailijaliitto ja kustantajat ovat kiistelleet teosten laajentuvasta käytöstä maksettavista korvauksista, vaikka periaatteessa kaikki osapuolet näkevätkin kirjan monipuolistumisen hyvänä asiana.

Helsinki-Vantaan lentoasema. Miten kirjat sitten matkaavat maailmalle? Vastaus on looginen: Kohtaamisten kautta. Kustantajat lentävät tapaamaan toisiaan kirjajessuille, etupäässä Frankfurtiin, Lontooseen, Göteborgiin tai Yhdysvaltoihin.

– Kirja on ihmisyymden ytimestä lähtöisin – ja jos sen leviämistä ei hoideta ihmisten kautta, niin voiko se sanoma ikinä välittyäkään? Anna Bajars kysyy.

Kustantajat toki tutkivat internetin kautta tarjolla olevia teoksia, mutta kohtaamisilla on suuri merkitys.

– Kaikki bisnessän on pohjimmiltaan ihmisbisnessä eli ihmisten välillä tapahtuvaa kanssakäymistä, Bajars tiivistää. – Ihminen, joka kertoo silmät loistaen käsikirjoituksesta, saa sen huomattavasti paremmin kaupaksi kuin anonymi sähköpostiviesti. Sama lainalaisuus koskee varmasti kaikkea bisnessä.

Maailmalla suomalainen kirjallisuus kiinnostaa yhä enem-



Siltala starttasi

Kustannusala kuohahti keväällä 2008, kun julkisuuteen tuli tieto kirjallisen johtajan **Touko Siltalan** ja hänen veljensä, tietokirjallisuuden kustannuspäällikkö **Alexi Siltalan** irtisanoutumisesta WSOY:ltä. Siltalan veljekset erosivat WSOY:stä perustaakseen oman kustantamon ja toteuttaakseen pitkäaikaisen haaveensa.

Kustannusosakeyhtiö Siltalan esikoiskirjat ilmestyivät syksyllä 2008. Ehkä suurimman huomion keräsi **Paulo Coel-**

hon nimeä erehdyttävästi muistuttavalla nimimerkillä **Pauli Kohelo** julkaisu kirja *Ohessa tilinumeroni*. Henkilöä nimimerkin takaa ei ole saatu selville, mutta kirjan tekijäksi on arvuuteltu sekä **Touko Siltalaa** itseään että **Kari Hotakaista**. Arvaus ei välttämättä ole kaukaa haettu, sillä Hotakainen oli yksi Siltaloiden perässä WSOY:ltä lähteneistä kirjailijoista.

Myös **Hannu Raittilan** *Ulkona* ja **Pirkko Saision** *Kohtuuttomuus* ilmestyivät Siltalalta syksyllä 2008.

män, mutta sen vieminen ei silti ole kovin helppoa.

– USA:n markkinoilla vuoden aikana julkaistusta uutuskirjallisuudesta vain 2 % on käännöskirjallisuutta. Suomessa vastaava luku on noin 40 %, Minna Castrén kertoo. – Suomalaisen kirjallisuuden myyminen ulkomaille on todellinen taitolaji. On rakennettava kontaktiverkostoja, osattava myydä ja markkinoida, puhua kiinnostavasti ja innostavasti oikeista kirjoista oikeille ihmisille. Loppupelissä kustannuspäätöksen voi ratkaista se, että saat yhden ihmisen syyttämään.

Suomi on ulkomaalaisen silmin eksoottinen maa. Meiltä odotetaan pohjoista hulluutta.

– Joskus katselutapa ja eri kulttuurikonteksti muuttavat kirjailijan koko sanoman ja olemuksen aivan täysin. **Arto Paasilinna** esimerkiksi nähdään Keski-Euroopassa Nobel-luokan anarkistina, suurena filosofina, nerona, joka rinnastetaan **Gabriel Garcia Marquez**in, Baijars sanoo. – Toisaalta kun aihepiiri on universaali, ei kielellä eikä kansallisuudella ole väliä.

Tulevaisuuden klassikot: nykypäivän luusereita? Historiasta tunnemme lukuisia kirjailijoita, joilla oli aikanaan suuria vaikeuksia saada kirjojaan julki, mutta jotka ovat kuolemansa jälkeen kohonneet klassikoiksi. Onko siis esimerkiksi mahdollista, että teksti on aikaansa edellä?

Tai että käsikirjoituksen kirjoittajan tajunta liikkuu korkeammalla tasolla kuin sitä arvioivan kustannustoimittajan – ja teksti jää siksi ymmärtämättä?

– Toki, tämän tiedämme vaikka **Franz Kafkan** ja **Gunnar Björlingin** kirjojen kohtaloista, Silja Hiidenheimo sanoo. – Ei myöskään ole olemassa mitään hyvyysmittaria, jolla taidetta voitaisiin mitata. Hyvä taide kyseenalaistaa ja kirjoittaa aina uusiksi ne kriteerit, joilla sitä arvioidaan.

Kustantamot ovat avainasemassa sen suhteen, millainen 2000-luvun suomalaisen kirjallisuuden kuvasta tulee. Kirjailijat ovat kritisoineet kustantamoita siitä, että niissä keskitytään liian paljon bisnekseen ja liian vähän kirjallisuuden sisältöön.

– Kustantamon voitontavoittelu voi olla myös henkistä, Hiidenheimo sanoo.

Castrén ja Baijars ovat samaa mieltä. – Olennaista on pystyä erottamaan lahjakkuus ja antaa lupaavalle kirjailijalle mahdollisuus kasvaa – silläkin uhalla, että lukijoita olisi alkuun vain kourallinen, Baijars toteaa.

Castrénia suivaannuttaa ajattelu, jossa laatukirjallisuuden merkinä pidetään vähälevikkisyyttä.

– Kielteinen suhtautuminen kirjan myyntiin on järjen vastaista. Vain myyty kirja voi tuoda palkan niin kirjailijan kuin kustantajankin työstä. Jos kirjoja ei myydä, julkaisutoiminta ei voi jatkua.

Kaikkien kustantajien unelmana on löytää kirjailijoita ja kirjoja, joista tulee aikanaan klassikoita.

– Haasteena on se, että työltä halutaan niin nopeita tuloksia, Baijars sanoo. – Nykyisiä kirjallisuuden klassikkoja, kuten **Charles Dickens**iä, **Jules Verne**ä tai Suomes-

sa **Mika Waltaria** ja **Kalle Päätalo**a paheksuttiin aikanaan. Etukäteen on mahdotonta tietää, mistä kirjasta tulee klassikko.

Hiidenheimon mukaan nostalgia ei saa nousta omassa työssä tulevaisuuden esteeksi:

– Jos ajatellaan, että hyvää on vain se, joka on tuttua omasta lapsuudesta tahi nuoruudesta, olemme löytämisen sijasta ikuisessa karaokessa. Ei taiteilijan ole mieltä kirjoittaa siitä mikä jo tiedetään ja täysin ymmärretään, on uskallettava kohti tuntematonta. Kustantamon tehtävä on auttaa siinä.

Hiidenheimo lukee ääneen työtään ohjaavan lauseen, joka kelpaisi varmaan tienviitaksi itse kullekin: ”*Usko on luja luottamus siihen, mitä toivotaan, ojentautuminen sen mukaan, mikä ei näy.*” ■

KIRJALLISUUDEN IDOLS: – aiotko 68 esikoiskirjailijan joukkoon?

Isoimmat kustantamot vastaanottavat vuosittain jopa tuhansittain käsikirjoituksia. Myös uusia esikoiskirjailijoita tulee vuosittain enemmän kuin koskaan aiemmin, mutta heidän määränsä suhteessa kustantajien hyllyissä käsitelyään odottaviin käsikirjoituspinoihin on silti häviävän pieni. Esimerkiksi vuonna 2007 esikoiskirjailijoita oli 68, heistä 48 oli kirjoittanut proosateoksen ja 20 joko runokokoelman tai näytelmän.

Kustantajat taistelevat ristiriitaisen pulman kanssa: toisaalta käsikirjoituksia toivotaan ja odotetaan, sillä valtaosa julkaistavista teoksista löytyy yhä niiden joukosta – toisaalta kasvavat käsikirjoituspinot alkavat jo tuottaa käytännön pulmia:

– On haaste, että käsikirjoitukset pystytään kunnolla käsittelemään, Anna Baijars WSOY:ltä myöntää, ja myös Otavalla ja Teoksessa ollaan samoilla linjoilla:

– On surullista ettei käsikirjoitusten kirjoittajia pystytä ohjaamaan samassa määrin kuin ennen. Pyrimme siihen kyllä, Silja Hiidenheimo Teoksesta sanoo.

Kustantajat ovat myös ryhtyneet aktiiviseksi aivan eri tavoin kuin aiemmin: ei ole mitenkään tavatonta, että kustantaja ottaa yhteyttä johonkin henkilöön ja ehdottaa kirjan tekemistä. Yhteistyötä tehdään myös elokuvateollisuuden kanssa: yhä useampi käsikirjoitus päätyy valkokankaalle.

Alan uusi ilmiö ovat teinien ja lasten kirjoittamat käsikirjoitukset. Kun isojen tekstimassojen tuottaminen on tullut helpoksi, samalla myös kynnys kirjoittaa kirja on laskenut. Kustantajat ovat havainneet itsekritiikin puutetta: käsikirjoitus lähetetään kustantamoon raakileena. On myös nähtävissä, että oikeinkirjoitustaito ei ole läheskään kaikilla hanskassa: yhä useampi nuori ei esimerkiksi hahmota yhdyssanoja.



MANCHESTER

kaupunki tehtaanpiippujen takana

Mitä yhteistä on Manchesterilla ja ”Suomen Mansella” eli Tampereella?

Teksti: **Hanna Myllys** Valokuvat: **SXC**

Manchester ei ihan ensimmäisenä tule mieleen turistin ykköskohteenä tai häämatkahaaveena. Suomesta Manchesteriin lennetään useimmiten liikeasioissa, mutta myös bisnesmies voi löytää kaupungista muutakin kuin tehtaita ja jalapallohuligaaneja.

Manchester oli jo keskiajalla Englannin puuvillateollisuuden keskus ja keskeisessä roolissa teollisen vallankumouksen synnyssä 1800-luvun alussa. Tekstiiliteollisuus ja raskas teollisuus kotiutuivat kaupunkiin nopeasti, sillä olosuhteet olivat niiden tarpeisiin ihanteelliset.

Samantapainen on myös Tampereen historia. Juuri vankat juuret tekstiiliteollisuudessa ja pitkä historia teollisuuskaupunkien pioneereina yhdistävät nämä kaksi ”Mansea” toisiinsa.

Kartanoherrat ja tehtaantytöt

Tehdastyö oli pitkään fyysisesti erittäin raskasta. Klassikkonsa ja kartanoromaaninsa lukeneet muistavat varmasti väsyneet, nuhriset tehdastyöläiset, joita sangen monet brittiläiset kirjailijat uuteras-ti kuvasivat.

Nyky-Manchester on kuitenkin toista maata. Kaupunkia pidetään Englannin taiteiden, median ja korkeakoulutuksen sekä talouden keskuksena, ja tärkeysjärjestyksessä se on monen mielestä kaupungeista seuraava heti Lontoon jälkeen. Kolmannes koko Luoteis-Englannin taloudellisesta tuotosta saadaan Manchesterista.

Asukkaita on noin 441 200, ja kaupungin vaikutusalueeseen voidaan laskea kooluvan peräti 2,3 miljoonaa ihmistä. Toisin





Kaupungin ulkoasun uusimisesta ovat huolehtineet lähinnä saksalaisten ja IRA:n pommit.

kuin monesti ajatellaan, Manchesterissa kuten muissakin tehdaskaupungeissa oli tietysti elämää jo ennen ensimmäistäkään kutomakonetta. Teollisuuden myötä elinkeinorakenne vain muutti muotoaan. Katedraalikin on rakennettu jo 1400-luvulla. Hengellisistä tarpeista oli siis huolehdittu, mutta muu henkisyys sai vielä odottaa. Oma yliopisto opinnälkäisille perustettiin vasta viime vuosisadan alussa (1903).

Fitzin saappaanjäljissä

Vaikka viktoriaanista kaupungintaloa pidetäänkin mielenkiintoisena, kaupunkia on monesti luonnehdittu ”karuksi ja koruttomaksi matkailukohteeksi”. On myös sanottu, että kaupungin ulkoasun uusimisesta ovat huolehtineet lähinnä saksalaisten ja IRA:n pommit eikä visuaaliseen puoleen ole sen jälkeen panostettu kovinkaan paljon.

Nyttemmin kaupungissa on kuitenkin rakennettu ahkerasti. Esimerkiksi *Fitz ratkaisee* -sarjasta tuttuja maamerkkejä etsivä matkailija ei välttämättä enää löydäkään niitä. Manchester sopiikin parhaiten niille, jotka eivät odota matkaltaan niinkään maisemia kuin aitoja ihmisiä ja mukavasti muljuvaa puheenpartta.

Toisaalta historiasta tai talouselämästä kiinnostuneille samoin kuin mediantutkijoille kaupunki on onnen omiaan, jalkapallohulluista puhumattakaan. Man-

chesterin pubeista löydät samaa olutta kuin Lontoostakin, ja taatusti yhtä aitoja tyyppisiä hörppimässä omasta lasistaan viereisessä pöydässä. Aitoenglantilaiselle teelle tuleva matkailija voi saada täällä paljon parempaa palvelua kuin Lontoon hienostokahviloissa.

Joulutunnelmia, teetä ja sympatiaa

Jos sattuu Manchesteriin joulun aikaan, kannattaa käydä myös vuosi vuodelta laajenevilla joulumarkkinoilla. Myyjät tarjoavat markkinapaikoilla tuotteitaan ihasuttavista perinteisistä puumökeistä, ja kaiken yllä leijuu paahdettujen kuumien kastanjoiden tuoksu. Ihmiset vaeltavat hyväntuulisina kojulta kojulle ja virittäytyvät joulutunnelmaan aamusta iltahämärään auki olevilla markkinoilla.

Kaupunkipäivän voi päättää liikunnallisesti vaikka luisteluun Piccadillyn rautatieaseman lähellä sijaitsevalla kentällä. Luistinten vuokra sisältyy sisäänpääsymaksuun. Luistelu on kaupungissa niin suosittua, että kaikki halukkaat eivät mahdu kentälle yhtä aikaa, ja siksi käytössä on ajanvarausjärjestelmä. Jonojen välttämiseksi luistelijoita pyydetään saapumaan paikalle ainakin puoli tuntia ennen varaamaansa aikaa. Lopuksi maistuu tietysti perienglantilainen, höyryävä kupillinen teetä – a nice cup of tea, mate! ■

Kuppi teetä?

- Teenjuonti alkoi saada jalansijaa Britanniasa vuonna 1660 Kaarle Toisen naidessa teenjuontiin tottuneen Portugalin prinsessan.
- British East India Company alkoi tuoda teetä Kiinasta alun alkaen lääkinällisiin tarkoituksiin. Aluksi teetä joi vain aristokraattinen eliitti, mutta vuoteen 1750 mennessä siitä tuli jo kansallisjuoma.
- Teenjuonnin leviämiseen vaikutti suuresti ruokosokerin tuonti siirtomaista: britit halusivat teensä nimenomaan sokerin kanssa.
- Kiina ei juuri ollut kiinnostunut brittiläisistä tuotteista teekaupan maksuksi, joten suuri osa teestä piti maksaa hopealla. Kun huomio kiintyi kiusallisen paljon tähän Englannin hopeavarannon hupenemiseen, britit ryhtyivät tuottamaan oopiumia Intiassa ja pakottivat kiinalaiset sopimukseen teen myynnistä oopiumia vastaan pahamaineisten ”oopiumisotien” jälkeen.





Maali!
Maali!

Maali!

Moni brittimies elää vain jalkapalloa varten.

Teksti: Hanna Myllys Kuvat: Getty Images

- **Miksei** niille kaikille anneta omaa palloa, ettei tarvitsisi tapella samasta, naljailee jalkapallon salatieteeseen vihkiytymätön henkilö helposti. Britanniassa tällainen kommentti merkitsisi sosiaalista itsemurhaa, sillä moni brittimies elää vain jalkapalloa varten. Jotkut peräti sanovat käyvänsä töissä ainoastaan siitä syystä, että saisivat rahaa jalkapallo-otteluiden kausilippuihin.

Saarivaltakunnan jalkapallossa pyörivät musta-valkoisen pallon lisäksi suunnattoman suuret rahavirrat. Pääseminen korkeimmalle jalkapal-



Manchesterin lentoasema

Manchesterin lentoasema on ainut Pohjois-Englantiin kulkevia kansainvälisiä matkustajia palveleva lentoasema. Sieltä pääsee lentämään useampaan kohteeseen kuin miltään muulta Ison-Britannian kentältä.

Tämä lentoasema kuuluu Manchester Airport Groupiin, joka hallinnoi Manchesterin lentoaseman lisäksi kolmea muuta lähistöllä sijaitsevaa pienempää lentoasemaa

Manchesterin kautta kulkevia matkustajia palvelee lentoasemalla kaikkiaan 19 000 ihmistä käsittävä henkilökunta. Lentoasemalle on erinomaiset liikenneyhteydet niin henkilöautolla, linja-autolla kuin junallakin.

Terminaaleja on kaikkiaan kolme. Terminaalit 1 ja 2 sijaitsevat vierekkäin, ja niiden välillä on yhdyskäytävä. Terminaali 3:een on toisista terminaaleista 10–15 minuutin kävelymatka.

Yhdistyneen kuningaskunnan suurimpiin lentoasemiin kuuluva Manchesterin lentoasema on satsannut paljon vaivattomaan ja stressittömään matkustamiseen, monenlaisien erityisryhmien lentomatkat mukaan lukien. Esimerkiksi ensimmäistä kertaa lentäville on tarjolla omat selkeät, yksityiskohtaiset ohjeet, ja lentopelosta kärsivä ohjataan osallistumaan erityisille pelonhallintakursseille.

Lentoasemalla järjestetään monenlaisia opastettuja kiertokäyntejä ja esimerkiksi lasten ohjelmallisia syntymäpäiväjuhlia. Mielenkiintoisimpia kiertokäyntikohteita on tutustuminen paikalliseen ylpeyteen, aitoon Concorde-GBOAC-koneeseen.

Manchesterin lentoasema:

- Yhdistyneen kuningaskunnan suurin Lontoon ulkopuolella sijaitseva lentoasema
- palvelee yhteensä sataa kotimaista ja ulkomaista lentoyhtiötä
- yli 225 lentokohdetta
- yli 22 miljoonaa matkustajaa vuosittain.

loilun sarjatasolle eli Englannin Valioliigan (Premier League) merkitsee joukkueelle noin 90 miljoonan punnan eli lähes 126 miljoonan euron vuosituottoa. On laskeutu, että liigasta putoaminen puolestaan köyhdyttää seuran kukkaroa noin 45–75 miljoonalla punnalla (noin 63–105 miljoonalla eurolla) vuotta kohti. Pikkuseuroilla on harvoin varaa tällaisiin hyppyksiin, joten pysyvä jalansija liigassa on yleensä vain mahtiseuroilla.

We are the Champs!

Kaukana ovat ne ajat, jolloin paikallinen kyky liittyi paikalliseen seuraan ja pelasi paikallisia otteluita ikuisesti uskollisena omilleen. Valioliigan siirtosummien arvioidaan jo ylittäneen 350 miljoonaa puntaa

”Typerä ja täysin hyödytön peli?”

(500 miljoonaa euroa). Pelaajien ostaminen ja myyminen seurasta toiseen on nykyisin puhdasta liiketoimintaa, mutta mukana on tietysti inhimillisiäkin tunteita. Esimerkiksi mallina, tyyllitaiturina ja Spice Girls -yhtyeen ”**Posh Spicen**” eli **Victoria Beckhamin** aviomiehenäkin tunnettu Manchester Unitedin tähtipelaaja **David Beckham** myytiin Real Madridille päätähuimaavalla 35 miljoonalla eurolla vuonna 2003. Syynä väitetään olleen välirikko valmentajan kanssa.

Jos matkasi osuu Manchesteriin silloin kun legendaarinen Manchester United pelaa kotiotteluaan, ja onnistut saamaan itsellesi ottelulipun, älä jätä tilaisuutta käyttämättä. Saat taatusti mieleenpainuvan kokemuksen, vaikkeet tietäisi jalkapallosta mitään. Brittiläinen yhteiskunta on vieläkin aika luokkatietoinen, mutta jalkapallokatsojissa huutaa todellisuuksessa vain kaksi ryhmää: kotijoukkueen ja vierajoukkueen kannattajat.

Pallon matka tähän päivään

Jalkapallon historia alkoi Kiinasta jo 1600-luvulla eKr. Silloin palloa tosin yritettiin potkia ylös ripustettuihin koreihin. Tuhatkunta vuotta myöhemmin esimerkiksi Kreikassa ja Rooman valtakunnassa pelattiin jo nykyjalkapalloa suuresti muistuttavaa peliä, ja esimerkiksi **Julius Caesarin** kerrotaan olleen siinä aikamoinen taituri!

Roomasta jalkapallon silloinen muoto levisi myös Brittein saarille. 1200-luvulla peli oli jo hyvin suosittua. Se oli myös erittäin raakaa, sillä jalkapallossa ei ollut silloin mitään sääntöjä. Pallo oli vain kuljetettava vastustajan maaliin keinolla millä hyvänsä. Jopa kuolonuhrit olivat tavallisia. Myöskään otteluiden kesto ei ollut mitenkään määritelty, ja yksi ottelu saattoi kestää useita päiviä.

Keskiajalla kuningas **Edward III** kielsi koko pelin todeten sen olevan ”typerä ja täysin hyödytön”. Hän kuitenkin aliarvioi alamaistensa pelihimon: kylissä pelattiin jalkapalloa edelleen – tosin salaa kuninkaalta.

Kyynikot voisivat sanoa, että pahimmillaan mikään ei siis tunnu muuttuneen, sillä turhautuneiden jalkapallohuligaanien kurissapitäminen alkaa olla nykypäivän peleissä vakava ongelma. Riehujiin varalta on käytössä ruumiintarkastuksia, pommikoiria ja kaikenlaisia muita varotoimia. Tuon tuostakin tunteet kuumenevat eri seurojen kannattajien kesken, eikä väkivaltaisuuksilta ja suoranaistiltojen hengenmenetyksiltäkään ole kokonaan välttytty.

Jotain on sentään muuttunut: **Elisabet II** tuskin uneksiikaan yrittävänsä kieltää pelaamasta jalkapalloa. Silloin vannottuneinkin monarkisti saisi teen väärään kurkkuun ja kääntyisi äänestämään tasavallan puolesta, vaikkei itse välittäisikään pelistä tuon taivaallista! ■

KUUSAMO

Rukalla lautaillaan suomenmestaruudesta

1 Rukan haastavat kilparinteet keräävät tunturiin Suomen parhaat lumilautailijat kauden kovimmassa kotimaisessa kilpailussa 25.–29. maaliskuuta. Lumi pöllyää ja taivas on lähellä, kun lumilautailijat temppuilevat ilmojen vietävinä. Lumilautailun suomenmestaruudet ratkotaan half pipe, slope style, boardercross sekä rata-lajeissa. Half pipessa lautailijan suoritusta arvostellaan lumilautakourussa esitettyjen hyppyjen perusteella. Slopestylessä puolestaan liu'utaan hyppyjen ohella kaiteilla. Boardercrossissa sen sijaan radalla on yhtä aikaa useita laskijoita, jotka kilpailevat toisiaan vastaan haastavalla reitillä. Pujottelun ystävät saavat lipuilleen vastinetta rata-lajien seuraamisesta.

Lumilautailun SM-kisat Rukalla

Kuusamo 25.–29.3.2009

OULU

Taivu tammikuussa tangoon

2 Oulussa järjestetään jo kuudetta kertaa tango juh-laviikko 5.–11. tammikuuta. Luvassa on tangoaiheisia tapahtumia, musiikkia ja tietysti tanssia. Tällä kertaa keskitytään etenkin argentiinalaisen ja suomalaisen tango väliseen suhteeseen. Opetuksen tason takaavat sekä argentiinalaiset tangooppettajat **Silvio Grand** ja **Mayra Galante** että useat oululaiset opettajat, jotka tuntevat niin suomalaisen kuin argentiinalaisenkin tanssin. Eri-laiset konsertit, tango-illalliset ja tanssiesitykset takaavat vauhdin ja viihtyvyyden. Myöskään lapsia ei ole unohdettu. Sunnuntaina 11. tammikuuta Mustan kissan tango-lastenjuhlassa alle 12-vuotiaille lapsille on tarjolla kivaa tanssilista puuhaa ja jännittäviä tarinoita.

Tangon juh-laviikko

Oulu
5.-11.1.2009



JYVÄSKYLÄ

160-vuotiasta Kalevalaa juhlistetaan kirjamesseilla

3 Kirja-alan suur tapahtuma Jyväskylän Kirjamesset kutsuu maaliskuun lopulla Jyväskylä Paviljonkiin runsain joukoin eturivin kirjailijoita, alan asiantuntijoita, kustannusalan edustajia sekä tietenkin kirjojen lukijoita. Jo kolmatta kertaa järjestettävien messujen teema on tällä kertaa ”Suomalainen kirjallisuus – Kalevala 160 vuotta”. Elias Lönnrot sai Kalevalan käsikirjoituksen valmiiksi jo alkuvuodesta 1835, mutta koska runoaineistoa karttui yhä, Lönnrot alkoi työstää Kalevasta uutta ja entistä laajempaa versiota. Vuonna 1849 julkaistu Uusi Kaleva tunnetaan Suomen kansalliseepoksena. Messuilla perehdytään kattavasti Kalevalan historiaan suomalaisen kirjallisuuden nykytilaa unohtamatta.

Jyväskylän kirjamesset

Jyväskylä Paviljonki 28.–29.3.2009



JOENSUU

Maaliskuussa rakennetaan!

4 Elinkeinoministeri **Mauri Pekkarinen** avaa lauantaina 28.3.2009 kaksipäiväisen RALVIS-tapahtuman, jonka osallistujille luvataan kattava katsaus rakennus-alasta ja sen uusimmista trendeistä. Tapahtuman aihealueita ovat muun muassa rakentaminen, sisustaminen, LVI- ja sähkötekniikka, materiaalit ja tarvikkeet sekä kodinkoneet ja elektroniikka. Kun kevään kynnyksellä ollaan, myös piha- ja puutarhatrendit ovat esillä. Ralvis-messut järjestetään itseoikeutetusti Joensuu Arenassa – onhan kyseessä Suomen suurin puurakennus!

RALVIS – Karjalan rakennusmessut

Joensuu Areena, 28.–29.3.2009

TURKU

Viikonlopuksi joulu-markkinoille

5 Turussa vuosittain järjestettävät Vanhan Suurtorin joulumarkkinat saavat mielen takuuvarmasti joulun odotuksen tunnelmaan. Marraskuun viimeisestä viikonlopusta alkaen joka viikonloppu järjestettävillä joulumarkkinoilla voi kokea aitoa vanhanajan joulutunnelmaa. Torin myyntikojut täyttyvät uniikkeista käsitöistä, käsin tehdyistä kynttilöistä ja joulukoristeista sekä jouluisista herkuista. Lisäksi Vanhan Raatihuoneen konsertit saavat kuuntelijan ainakin hetkeksi tunnelmomaan ja unohtamaan joulukiireet. Torin vilkskeessä voi törmätä myös joulupukkiin tonttuineen ja talviterassin rauhaan voi istahtaa nautiskelemaan glögiä lämpimän viltin suojiin kääriytyneinä.

Vanhan suurtorin joulumarkkinat

Avoinna 29.11.–21.12.2008
aina viikonloppuisin klo 12–17.



LAPPEENRANTA

Näyttely Väinö Linnan elämäntyöstä

6 Etelä-Karjalan museossa Lappeenrannassa voi helmikuusta alkaen tutustua kirjailija Väinö Linnan elämäntyöhön. Väinö Linna -näyttelyn monipuolinen kuvamateriaali kertoo, miten urjalalaisnuorukaisen tie vei tehdastyöntekijäksi ja sodan jälkeen kirjailijaksi. Tuntematon sotilas ja Pohjantähti -trilogia nostivat Linnan koko kansan tuntemaksi mieheksi, yhteiskunnalliseksi vaikuttajaksi ja lopulta arvostetuksi akateemikoksi. Esillä on myös Väinö Linnan henkilökohtaista esineistöä. Lisäksi Etelä-Karjalan museon perusnäyttely Rajalla houkuttelee tutustumaan karjalaisten kaupunkien ja Etelä-Karjalan maakunnan historiaan. Halutessaan Etelä-Karjalan museon näyttelyihin voi syventyä draamallisessa opastuksessa. Oppaina toimivat 1800-luvun historiallisiin asuihin pukeutuneet rouvat ja tohtori. Draamaopastus tulee varata museon toimistosta etukäteen ja sen hinta on 68 euroa tunti.

Väinö Linna -näyttely, Etelä-Karjalan museo

Lappeenranta 7.2.–10.5.2009



Kaksikielisyys kunniaan

Joskus yhteinen sävel lentokenttävirkaillijan ja asiakkaan kanssa saattaa löytyä huumorin kautta. Keskusteluista voi kehittyä hyvinkin erikoisia, hauskoja päivän piristyskiä.

Eräänä vilkkaana päivänä siihen aikaan, kun nykyisen kaltaisia puhelinkeskusjärjestelmiä ei vielä ollut eivätkä puhelut ”kieräneet” linjoilla odotusmusiikin tahtiin, piti puheluihin vastaavien asiakaspalvelijoiden poimia jonossa odottavia asiakkaita puhelimissa välkkyvien linjavalojen takaa yksitellen. Asiakas saattoi kuulla useampaan otteeseen saman virkailija huikkaavan linjoille tuon tavanomaisen väliaikatiedon: Hetkinen, olkaa hyvä. Ett ögonblick, var så god.

Kun jonossa olleen asiakkaan oma vuoro vihdoin osui kohdalle ja puhelu pääsi läpi, kuuli huumorintajuinen asiakas tervehdyksen vielä kerran molemmilla kotimaisilla kielillä:

- Tiedustelut, information. Hyvää päivää, god dag.

Kaksikielisyydestä innostunut asiakas aloitti keskustelun niin ikään esittelemällä itsensä ja asiansa molemmilla kotimaisilla kielillä. Virkailija oli juonessa mukana, ja lopulta koko minuutteja kestänyt puhelinkeskustelu käytiin sekä suomeksi että ruotsiksi. Näin asia tuli varmasti ymmärretyksi ja perin pohjin selvitettyksi. Puhelusta jäi ainakin virkailijalle hauska muisto.

Kuulossa vikaa

Huonokuuloinen virkailija vastasi neuvontaan tulleeseen puheluun:

- Neuvonta, information.
- Putket.

Hölmistynyt virkailija ei ymmärtänyt kuulemaansa, vaan epäröiden esitti asiakkaalle vastakysymyksen.

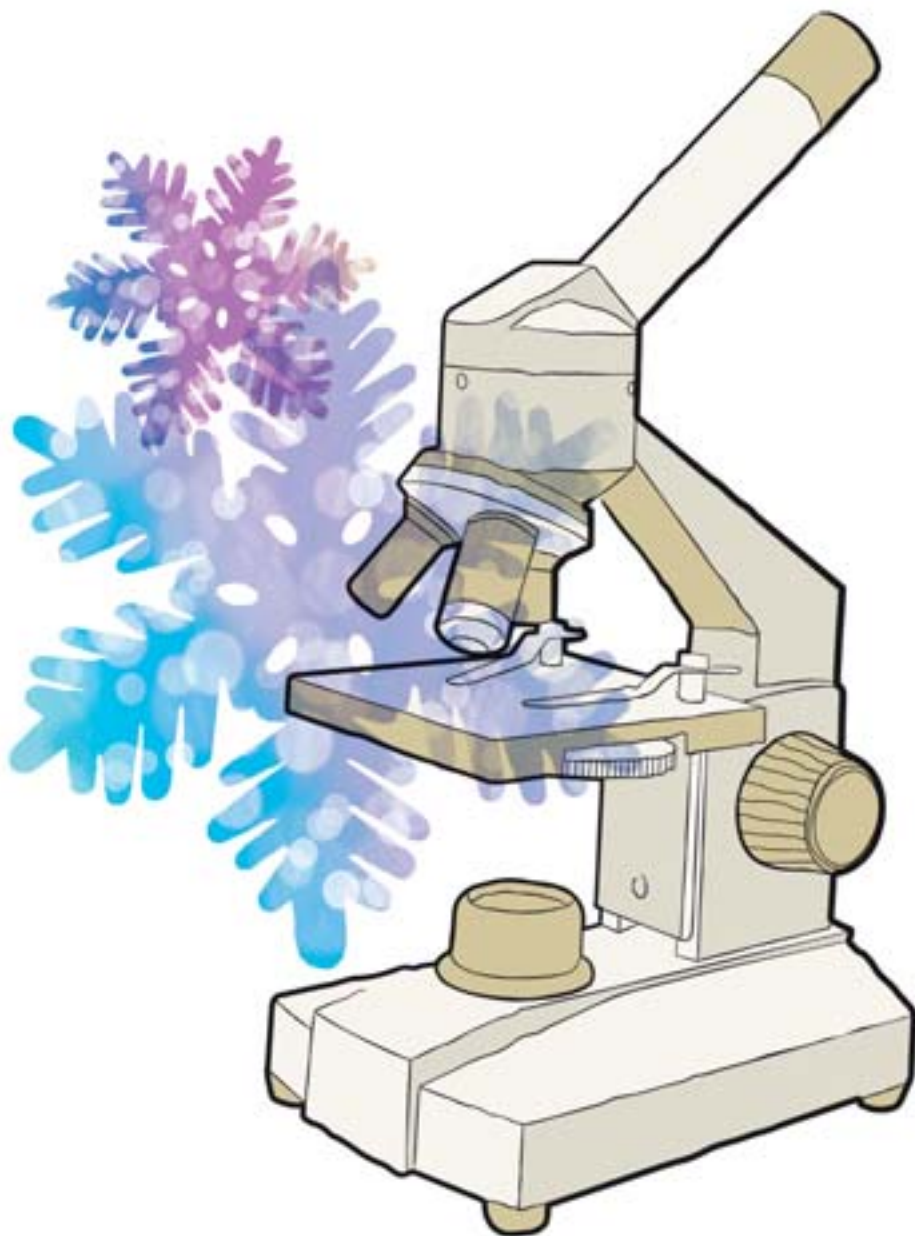
- Anteeksi, mutta mistä putkista on kyse?

Asiakas ratkesi nauramaan.

- Ei kun tarkoitan, että saanko Budget-autovuokraamoon, kiitos.

Lumihiiutale

Lumihiiutaleet hurmasivat 20-vuotiaan poikamiehen eliniäksi. *Teksti: Nina Pinjola Kuvitus: Jaska Poikonen*



mies

Vermontissa, pienessä Jerichon kaupungissa asuva nuori mies **Wilson A. Bentley** näki lumihiihtaleiden putoavan lumoavina maatilansa yli kaartuvalta taivaalta. Hän katsoi kädelleen laskeutunutta lumihiihtalettä, sitten toista. Hän toi mikroskoopin ulos ja siirsi varovasti lumihiihtaleitä sen lasille. Näky oli verrattoman kaunis!

Mikroskoopin lasia tuijottava nuori mies tajusi, että jokainen lumihiihtale oli ainutlaatuinen, uniikki ja symmetrinen taideteos. Kahta samanlaista lumihiihtalettä ei ollut. Siitä hetkestä alkaen Wilson halusi tallentaa hiihtaleiden kauneuden ennen kuin ne sulaisivat ja katoaisivat ihmissilmiltä iäksi.

Vuonna 1885 tuolloin 20-vuotias Wilson onnistui valokuvaamaan ensimmäisenä maailmassa lumihiihtaleen kauneuden yhdistämällä mikroskoopin kameraansa. Lumihiihtaleistä tuli poikamiehenä pysytelleen Bentleyyn suuri, koko elämän mittainen rakkaus.

46 vuotta myöhemmin, jouluaaton aattona vuonna 1931, Wilson A. Bentleyyn elämä tuli tiensä päähän. Ei tiedetä, satoi hänen kuolinpäivänään lunta vai ei, mutta lunta ei Bentleyyn elämästä ainakaan ollut puuttunut. Hän oli valokuvannut elämänsä aikana yli 5 000 lumihiihtalettä. Kuollessaan hänet tunnettiin lempinimellä ”Snowflake” Bentley.

Meissä kaikista elää Lumihiihtalemies. Kun taivaankannelta alkaa sataa keveitä, leijailevia lumihiihtaleitä, me keskeytämme puuhamme ja katsomme vaistomaisesti valkoista ihmettä. Joskus katseemme pysähtyy pidemmäksi aikaa kämmenelle lennähtäneelle lumitähdelle – ja tajuamme levätä hetken sen ajattomassa kauneudessa.

Meissä kaikissa elää
Lumihiihtalemies.”

viisi tähteä



Kotipesä *puun latvassa*

*Tee lapsuutesi Tarzan-leikeistä totta.
Ei kuitenkaan unissakävelijöille!*

Haluaisitko nähdä lomallasi makuuhuoneen kynnykseltä elefantin tai tiikerin? Muun muassa Intiassa sekä monissa Afrikan maissa turisti voi majoittua yöksi puunlatvaan rakennettuun asumukseen, jonka turvista voi rauhassa ihailla villieläimiä.

Puunlatvamökit on yleensä rakennettu lähellä eläinten juomapaikkoja kasvaviin puihin, joten on hyvin mahdollista saada näkyviin suuriakin eläimiä. Mökkien varustetaso vaihtelee paljon: alkeellisimmissä (ja halvimmissa) majoissa on vain välttämätön, mutta laadukkaimmissa puunlatvamökeissä on jopa juokseva kylmä ja kuuma vesi, kylpyamme ja WC.

Vaikka nämä hotellit sijaitsevatkin rauhallisessa ympäristössä, niihin on yleensä hyvät liikenneyhteydet. Esimerkiksi eteläintialaisen Wild Canopy Reserve -puunlatvahotellin vieraitten noutopisteeseen pääsee Bangaloren miljoonakaupungista sekä linja-autolla, junalla että henkilöautolla.

Wild Canopy Reserve kertoo majoittavansa vieraat puunlatvoihin ”elefantin silmää ylemmäksi”. Majapaikat onkin rakennettu puihin yli kymmenen metrin korkeuteen, joten uteliaskaan elefantti ei taatusti tirkistele turistin makuuhuoneeseen.

Puunlatva-asumuksia vuokraavat yrittäjät järjestävät monesti myös erilaista oheistoimintaa, kuten safareita, elefantilla ratsastusta tai eksoottisten lintujen bongausretkiä.

Teksti **Hanna Myllys**

Kuva **Wild Canopy Reserve, India**

Finavia yhdistää Suomen maailmaan

