

maa & ilma

*Tuunaa
elämäsi
onnelliseksi*

*Bostonin
kummitukset*

*Kännykkä-
puheluita
koneessa?*

ELSAN ELÄMÄ
katseen alla

SISÄLLYS

Päätoimittajalta	3
Uutisia ja ajankohtaista	4
Kenttäpiispa	5
Lentosuukko	9
Ammattiesittelyssä kuorma-autonkuljettaja	10
Timo Airaksinen tuunaustunnelmissa	12
Matkajärjestelyt minuutissa	18
Valokeilassa Elsa Saisio	22
Älä putoa Bostonin kartalta	28
Bostonin ystävälliset edesmenneet	31
Kännykkäpuheluista mahdollisia lentokoneessa?	34
Täysosumia	36
Terminaalilegendoja	38
Viisi tähteä	39



Näyttelijä **Elsa Saisio**:

”Näyttelemisen on kontaktin hakemista ja toivetta siitä, että meitä katsovat ihmiset tunnistaisivat meistä sen olennaisen.”



Filosofian tohtori

Timo Airaksinen:

”Rikastuminen ei ole hyvä projekti, vaikka rikkaana olo onkin onnellista. Rahaa on ikävä ansaita, mutta iloista käyttää.”

Onnellista matkaa!

Onni on tärkeää meille kaikille. Me toivomme onnea omalle kohdallemme ja rakkaittemme kohdalle. Onnen liittyvät toivotukset ovat arkista elämää, johon emme ehkä edes kiinnitä juurikaan huomiota. ”Onnellista matkaa” toivotetaan esimerkiksi yleismaailmallisesti matkaan lähtijöille.

Monet nauttivat kohta koittavan loman tai matkan tunnelmasta jo matkalaukkua pakatessa, taksissa tai lentoasemalle päästyään. Toisten mielestä loma ja varsinainen onni alkavat vasta perillä kohteessa. Kaikkien matkalaisten kannalta osa matkan onnistumista ovat joka tapauksessa sekä lentoasemalla että ilmassa sujuvat, mukavat ja turvalliset järjestelyt, joissa otetaan huomioon myös ympäristönäkökohdat.

Filosofian tohtori Airaksinen kertoo lehtemme tässä numerossa ajatuksiaan matkustamisesta ja onnesta. Hänen mukaansa lentomatkustaminen on osa onnen etsintää. Matkustamisen avulla ihminen tavoittelee vapauden ja mielihyvän ja sitä kautta onnen tunteita. Airaksinen matkustaa paljon mutta tunnustaa saavansa itse kaikkein aidoimmat onnen tunteensa työnteosta.

Myös Finaviassa onni syntyy työnteosta, aidosta halustamme palvella lentomatkestajia – ja sitä kautta koko suomalaista yhteiskuntaa – mahdollisimman hyvin.

Finavia luo lentoliikenteen palveluihin ja infrastruktuurillaan edellytykset suomalaisten yritysten menestymiselle kansainvälisessä kilpailussa. Hyvin toimivan lentoliikenteen avulla poistamme välimatkan Suomen ja muun maailman väliltä.

Sijaintimme Euroopan ja Aasian

kasvukeskusten välisten suorien lentoreittien alla antaa suomalaiselle elinkeinoelämälle etumatkaa kilpailijoihin verrattuna.

Finavian ylläpitämään lentoasemien verkkoon kuuluu Helsinki-Vantaan lisäksi 24 lentoasemaa. Verkko yhdistää maamme kaikki keskeiset talousalueet pääkaupunkiseutuun ja toimii samalla lentomatkestajille porttina maailmaan ja maailmalta. Tavoitteenamme on paitsi turvallinen ja sujuva myös säännöllinen ja taloudellisesti toimiva lentoliikenne, joka kuormittaa ympäristöä mahdollisimman vähän.

Tavoitteisiin pyrkiminen näkyy huolehtimisena tärkeitä, arkisista asioista: me vastaamme esimerkiksi lentoaseman pysäköintipaikoista, kiitoteiden aurauksesta, kitkamittauksista ja palo- ja pelastustöistä. Me vastaamme välillisesti lentoaseman tilojen eli kahviloiden, liiketilöiden, WC-tilöiden, odotustilöiden ja lentokoneille johtavien porttien kunnossapysymisestä.

Me huolehdimme Suomen lennonvarmistustoiminnasta, joka takaa sujuvan ilmaliikenteen taivaalla.

Lyhyesti sanottuna: Meidän vastuullamme on se, että matkoihin liittyvä palvelujen ketju toimii aukottomasti alusta loppuun – ja että lentomatkestajan matka sujuu mahdollisimman onnellisissa merkeissä. Etsimme myös jatkuvasti uusia keinoja lisätä lentomatkojen sujuvuutta. Lehden tässä numerossa kerromme esimerkiksi Helsinki-Vantaan uusista lähtöselvitysautomaateista, joita käyttämällä lähtöselvitys onnistuu jonottamatta minuutissa.

Sujuvia ja onnellisia matkoja lukijoillemme!



maa&ilma



Finavian lehti matkestajille 1/2007, ISSN 1796 - 6957, julkaisupvm. 13.4.2007 ● **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, faksi (09) 8277 2090 ● **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 LENTOMATKESTAJALLE 1 / 2007

Päästötietoutta sinulle ja minulle

Tiedätkö, että lentomatiasi on usein automaattisesti energiatehokkaampi? Oletko kuullut, että lentoliikennettä esitetään mukaan päästökauppaan? Tiesitkö, ettei siviililentoliikenne juuri vaikuta otsonikerrokseen?

Lentomatikustamisen energiatehokkuutta ja ilmastovaikutuksia on pyöritelty mediassa paljon, mutta aiheesta on tähän asti ollut kuitenkin vaikeata löytää oikeata ja ajantasaista tietoa.

Hiljattain avattu Lentoliikenne ja ilmasto -Internet-sivusto jakaa suurelle yleisölle perustietoa lentoliikenteen päästöistä sekä niiden vaikutuksista ilmastomuutokseen.

Finavian apulaisjohtajan **Mikko Viinikaisen** mukaan ihmiset ovat löytäneet uusille sivuille jo kohtuullisen hyvin. Aihepiiri kiinnostaa eri liikennemuotojen ympäristövaikutuksia pohtivia matkustajia.

Yhteistyö on voimaa

Hankkeessa ovat mukana liikenne- ja viestintäministeriö, Ilmailuhallinto, Finnair, Blue1 ja Air Finland sekä Finavia, joka vastaa sivuston teknisestä ylläpidosta.

Finavian tehtävä on pitää yllä lentoinfrastruktuuria, joten sen ympäristövaikutus keskittyy ennen kaikkea lentoasemiin ja lentoasemien ympäristöön sekä lennonvarmistuksen vaikutuksiin.

Ei mitään urbaanilegendaa

Lentoyhtiöt ja ilmailuelinkeino tekevät parhaansa pyrkiessään vaikuttamaan päästöihin ja kantavat siten osansa ilmasto- ja ympäristövastuusta.

Lentoliikenteen polttoaineenkulutusta liioitellaan välillä julkisuudessa, ja väärä fakta helposti jumiuttaa asiallisen

keskustelun. Siksi on tärkeää, että sivustolla esitetyt asiat pohjautuvat varmasti oikeaan tietoon.

Lentoliikenne ja ilmasto -sivuston sisältö perustuu EU:n julkaisuihin ja kansainväliseen tutkimustietoon. Poliittista kantaa päästöjen hallintakeinoihin ei sivustolla haluta ottaa, eikä sivustolla myöskään käsitellä paikallisia vaikutuksia, kuten melua tai ilmanlaatua. Sen sijaan siel-

tä löytyy esimerkiksi kansantajuinen selvitys lentoliikenteen ilmastoon vaikuttavien päästöjen määrästä ja niiden vaikutuksista sekä tietoa päästöjen hallintakeinoista. Näitä ovat suunniteltavan päästökaupan lisäksi esimerkiksi tekniikan kehittäminen sekä toiminnalliset keinot, kuten ilmatilan käytön tehostaminen.

Lisätietoa: www.lentoliikennejailmasto.fi



Lentoliikenteen infrastruktuuri todistetusti tehokas

Meillä pidetään huolta paitsi lentomatikustajasta myös lentomatkamisen edellytyksistä. Ilmaliikenneverkosto sai rakennetun omaisuuden tila 2007 (ROTI) -arvioinnissa liikenneverkkojen ainoan kiitettävän arvosanan – kouluasteikolla arvosana oli peräti 9,5. Upea lopputulos johtui arvioitsijoiden mukaan siitä, että lentoliikenteen infrastruktuuri on pystynyt vastaamaan tehokkaasti kasvaviin tarpeisiin. Myös ympäristötehokkuus on parantunut.

ROTI-arvioinnin mukaan ilmaliikenneverkoston hoito kelpaa esimerkiksi muille. Muun muassa omaisuuden tila on ilmaliikenneverkostolla kaikkein parhaassa kunnossa. Tärkeintä on tunnistaa rakennetun omaisuuden merkitys ja huolehtia omaisuuden hoidosta sekä rahoitusedellytyksistä.

Arvioinnin tavoitteena on tuottaa säännöllisesti tietoa suomalaisen rakennetun omaisuuden tilasta ja kehityssuunnista sekä nostaa esiin keskeisiä toimenpiteitä rakennetun omaisuuden tilan parantamiseksi.

Muista verkostoista tie- ja katuverkostot saivat arvosanaksi 7, rataverkoston arvosanaksi tuli 7- ja vesiliikenneverkoston arvosanaksi 8-. Kaikkien liikenneverkostojen yhteenlaskettu keskiarvosana oli niinkään 8-.



” **kenttäpiispa** ”

Onnea ja kaikkea hyvää

Onko hyvä elämä sitä, että unelmani toteutuvat ja mieleni on auvoinen? Totta kai itsekin sitä toivon, kukapa ei haluaisi olla onnellinen. Mutta onko hyvän elämän välttämätön ehto se, että tahtoni tapahtuu ja minun on hyvä olla?

Palasi jostain mieleeni Andrei Tarkovskin elokuva nimeltä Nostalgia. Päähenkilö, venäläinen runoilija, on Italiassa seuraamassa oman isänsä sinne aikoinaan jättämiä uskon ja toivon jälkiä. Hän käy paikoissa, joissa tämä on käynyt, etsii niitä kuin kadotettua paratiisia, sitä jonka isän kertomukset ovat hänen mieleensä maallaneet.

Tavallaan mies yrittää löytää tien kotiin.

Oppaanaan etsijällä on kaunis italiatar, joka haluaisi solmia romanttiseen sankariin intiimin suhteen, mutta tulee kerta toisensa jälkeen torjutuksi. Sitä hänen ylpeytensä ei lopulta siedä, hän hylkää nahjuksen, joka ei ymmärrä omaa hyvänsä.

Jokin miehen oudossa ikävässä kuitenkin hämmentää naista. Hän poikkeaa kirkkoon, katselee rukoilevia kansainmisiä, yrittää itsekin polvistua Marian kuvan eteen. Se ei kuitenkaan onnistu: hame on liian kapea, korkeat korot lip-suvat kivisellä lattialla.

Kumara, laiha suntio huomaa kömpelön yrityksen, tulee luo ja sanoo lempeästi: ”Sinä selvästi haluaisit olla onnellinen. Mutta on tärkeämpiäkin asioita kuin olla onnellinen”.

Nainen vavahtaa, mutta ei jää kuuntelemaan enempää vaan kävelee ulos.

Ei ole väärin etsiä onnea, ei toki.

Mutta mikä sitten olisi vielä tärkeämpää kuin olla onnellinen? Filmin päähenkilö – siis tuo onnensa ohittanut runoilija – ei sitä suoraan kerro. Mutta hänen haparoivista toimitaan käy ilmi, että hän yrittää olla pelastamassa jotain äärimmäisen tärkeää, mikä on maailmasta katoamassa: arvokkuutta ja hyvyyttä.

Itse sanoisin näin: hyvyys on vielä onnea tärkeämpää. Onneen sisältyy vähintäänkin hitunen itsekkyyttä. Sen voi sananparren mukaisesti yrittää kätkeä vain itselleen.

Hyvyys taas suuntautuu aina ulospäin ja on yhteisöllistä. Usein minun on rajattava omaa onneani, jotta yhteinen hyvä ja arvokas toteutuisivat.

Tampereen
hiippakunnan piispa
Juha Pihkala



Kuva **Eriika Ahopelto**

Lentoasemallakin junailaan Euroviisuja

”Ennen helvetti jäätyy kuin Suomi voittaa Euroviisut”, uskoi 5 299 995 suomalaista. Ne loput viisi jättivät tämän uskomuksen omaan arvoonsa ja voittivat viime vuoden viisut Ateenassa...

Teksti **Hanna Myllys** Kuva **Sony BMG**

Toukokuussa Hartwall-areenalla tehdään Suomen viimevuotisen voiton ansios-ta Suomen musiikkielämän historiaa. Lordin viimevuotinen voitto tuo vihdoinkin Euroviisut myös Suomeen. Lopullinen taisto käydään lauantaina 12.5. Järjestyksessä 52. viisut ovat melkoinen mediatapah-tuma, sillä televisiolähetystä seuraa noin sata miljoonaa katsojaa!

Meikäläiset eivät todellakaan ole mitään nössöjä. Heti monstereiden jälkeen Suomi näet valitsi hevprinssessan: Suomen edustajan **Hanna Pakarisen** kappale ”Leave me alone” tykittää koko kisan raskainta rokkia.

Tehoa, tyyliä ja turvaa

Suomeen saapuu viisujen merkeissä 1 500 median edustajaa, tuhansia faneja sekä yli neljäkymmenen Euroopan maan delegaatiot, joista jokaiseen kuuluu parisenkymmentä henkilöä artisteista tv-yhtiöiden edustajiin ja kommentaattoreihin. Järjestelyt hoituvat kuitenkin rivakasti, sillä kokemusta massatapah-tumista ovat kerryttäneet esimerkiksi Suomen EU-puheenjohtajuuskausi ja puolentoista vuoden takaiset yleisurheilun MM-kisat.

Euroviisujärjestelyistä vastaa Helsinki-Vantaalla projektiryhmä, joka tekee tiivistä yhteistyötä sekä talon sisällä että YLE:n kanssa. Asiakkuuspäällikkö **Marko Tikka-sen** mukaan tavoitteena on hoitaa kisoihin saapujien tarpeet ”tyylikkäästi, sujuvasti ja turvallisesti”. Lopputuloksen varmistaa myös yhteistoiminta huolintayhtiöi-



den, lentoyhtiöiden, tullin, rajavartiolaitoksen, poliisin sekä lentoaseman myymälöiden kanssa.

Vilkkaimpina lähtö- ja saapumispäivinä omalla väellä saattaa olla tavallista tiheämpiä työvuoroja, vaikka henkilökunta ei olekaan tarpeen lisätä Euroviisujen ajaksi. Helsinki-Vantaan muu toiminta ei häiriinny kisojen takia, sillä euroviisukansa lentää Suomeen normaaleilla reititilenoilla eikä yksityiskoneita ole näillä näkymin tulossa.

Iloitkaa epätietoiset, nälkäiset ja julkisbongarit!

Yhteistyössä YLE:n kanssa lentoasemalle pystytetään euroviisumatkustajia varten molempiin tuloauloihin (aulat 2 ja 3) kahdeksi viikoksi euroviisuhenkisesti somistetut vastaanottotiskit eli Welcome-tiskit. YLE toimittaa tiskeille oppaita neuvomaan viisuilijoita kaikissa kysymyksissä maan ja taivaan väliltä.

Yhdessä YLE:n kanssa Finavia järjestää lentoasemalle myös niin sanotun Mediacornerin eli haastattelupisteen, joka sijoitetaan tuloaulojen 2 ja 3 väliin. Siellä lehdistön, radion ja television edustajilla on mahdollisuus haastatella esiintyjä ja välittää kuvaa maailmalle, ja ehkä suuri yleisökin onnistuu näkemään vilauksen idoleistaan!

Konkreettisia euroviisumuistoja etsivät löytävät aarteita porttialueen matkamyyntomymälöistä lentokentän Stockmannilta (sekä Schengen- että non-Schengen-alueelta). Kahvilat ja ravintolat ovat valmiita palvelemaan joustavasti koko kapasiteettillaan: nälkäiset sekä janoiset saapuvat äänestävät tuotevalikoimasta varmasti vielä vatsallaan. Myös Helsinki-Vantaan hiljainen huone on kaikkien tulijoiden käytössä uskontokunnasta riippumatta.



Kiloille kyytiä – matkustajille suunnattu rahtipalvelu kasvattaa suosiotaan

Unohda matkatavaroiden ylipainomaksut ja lähetä liiat tavarasi edullisemmin lentorahtina! Ulkomaanterminaalissa lähtöaulassa 4 toimiva Airport Travel Cargo Finlandin rahtipalvelu houkuttelee yhä useampia matkustajia.

Matkustajat, jotka haluavat kuljettaa mukanaan koko garderobiaan tai jotka muuten joutuvat kuljettamaan laukuisaan enemmän painoa kuin lentolippu sallii, ovat voineet lähettää matkatavaransa Airport Travel Cargon kautta lentorahtina jo vuodesta 2004.

Palvelu on houkutelut yksityishenkilöitä, kansainvälisiä järjestöjä sekä suomalaisten yritysten ulkomailta asuvaa henkilökuntaa.

– Vastakaiku on ollut yllättävän myön-

teinen, mikä osoittaa sen, että asiakkaat ovat huomanneet palvelun hyödyllisyyden ja vaivattomuuden, sanoo toimitusjohtaja Gösta Sjöberg.

Kuluneen vuoden aikana Airport Travel Cargo Finland Oy on laajentanut tarjontaansa ja tarjoaa nyt apuaan myös isomissa lähetyksissä, kuten ulkomaanmuuttoissa tai aikatakuu-kuljetuksissa. Vuodelle 2007 on lisäksi suunnitteilla sähköinen varausjärjestelmä, joka helpottaa rahtilähetysten varaamista.

Kiitotien käyttäjät lyöttäytyivät yhteen

Kiitotieympäristö on monimutkainen kokonaisuus: lentokoneiden ohjaamoilla, lennonjohdolla, maaliikenteellä ja lentoasemien kunnossapidolla on oltava saumaton yhteispeli, jotta turvallisuus olisi taattu.

Finavia kokosi eri kiitotieympäristössä vaikuttavat tahot saman pöydän ääreen keskustelemaan siitä, miten tietoa oman ammattikunnan käytännöistä ja olosuhteista saataisiin parhaiten jaettua muille kiitotien ammatti- ja harrastekäyttäjille: syntyi idea kampanjasta, jossa jaettaisiin tietoa ja keskusteltaisiin avoimesti mieltä askarruttavista asioista. Kaikki tieto, joka yhdessä tuotetaan, kootaan kiitotie.fi-sivuille laajaksi tietopankiksi.

Kampanjassa ovat mukana Finavian lisäksi lentoyhtiöistä Blue1, Finnair ja Finncomm Airlines. Yleisilmailua edustaa Ilmailuliitto ja sotilasilmailua Ilmavoimat, lennonjohtajia Suomen Lennonjohtajien Yhdistys sekä pilotteja Finnish Pilots' Association.

Kiitotiekampanjassa järjestetään kaikkiaan kuusi alueellista tilaisuutta Suomen eri lentoasemilla. Tilaisuuksiin on kutsuttu muun muassa kaikki Suomen lentolupakirjan haltijat. Tilaisuuksissa yhteistyöorganisaatioiden edustajat esittelevät omasta näkökulmastaan seikkoja, joista kiitotieturvallisuus koostuu. Puhumassa on yleis- ja liikenneilmailun, lentoasemien tekniikan ja kunnossapidon, sotilasilmailun, lentoasemien suunnittelun sekä psykologian asiantuntijoita sekä paikallista osaamista edustavaa kunnossapidon ja lennonjohdon väkeä.

Turvallisuutta ei voi koskaan pitää itsestäänselvyytenä, vaikka asiat olisivatkin nyt hyvin. Siksi alan toimijat jakavat tietoa ja verkostoituvat yhä tiiviimmin keskenään: todellinen turvallisuus luodaan yhteistyöllä.

Teksti: Suvi Reijonen

Kuva: Kampanjailme



Helsinki-Vantaa jälleen maailman lentoasemien huippua!

Matkustajat ovat valinneet Helsinki-Vantaan yhdeksi maailman parhaimmista lentoasemista matkustajien tyytyväisyyttä mittaavassa maailmanlaajuisessa ASQ-tutkimuksessa (Airport Service Quality). Jo toisena vuonna peräkkäin Helsinki-Vantaa sijoittui omassa kokoluokassaan maailman kolmanneksi parhaaksi ja kaikkien kokoluokkien vertailussa Euroopan kolmanneksi parhaaksi lentoasemaksi.

Tiedot ilmenevät ACI:n (Airports Council International) maaliskuun 12. päivänä julkaisemasta vuoden 2006 matkustajatutkimuksesta. Helsinki-Vantaa valittiin nyt seitsemättä kertaa maailman parhaimpien lentoasemien joukkoon.

ASQ-tutkimuksessa matkustajia pyydetään arvioimaan yli 30:tä lentoasemien palvelun laatua mittavaa osa-aluetta. Asiakastyytyväisyyden tärkeimpiä tekijöitä ovat muun muassa yleinen viihtyisyys, henkilökunnan kohteliaisuus, terminaalitilojen siisteys, turvallisuuden tunne sekä odotustilat.

Vertailuun osallistui yli 90 lentoasemaa, joilla haasteltiin 200 000:ta matkustajaa eri puolilta maailmaa.

ASQ-tutkimuksesta saa lisää tietoa ACI:n Internet-sivuilta osoitteesta www.aci.aero.



Mikael Jungner

”Vaikka matkoja olisi takana tuhansia, matkustamisessa on silti aina jotain kiehtovaa. Lentokoneen nousuun on minulla jo vuosia liittynyt erityisen jännittävä tunne, joka liittyy siihen, kun aikoinaan suoritin laskuvarjohyppykorttia. Hyppykokemus oli hieno, mutta kieltämättä hieman traumaattinen. Aina kun kone on noussut kilometrin korkeuteen, tulee väistämättä mieleen, että nyt sitten pitäisi hypätä. Ajatus viiltää vatsassa joka ikinen kerta. Hyppyurani jäi muuten siihen yhteen kertaan.

Lähden työmatkoille yleensä aamulla aikaisin ja lennän illalla takaisin. Lentokoneessa istuminen on minulle hengähdystauko. Siellä eivät kännykät pirise, eikä ole kokouksia. Lentokone on myös eräänlainen antihissi: siellä on helppo jutella tuntemattomienkin ihmisten kanssa. Lennot voivat olla pitkiä, ja niiden aikana pääsee keskustelussa aivan eri tasolle kuin millä tavanomaiset parin minuutin sääkeskustelut ovat.

Ulkomailla kaipaen suomalaisia sanomalehtiä – olen niin rutinoitunut niiden lukemiseen. Koti-ikävää lievittävät vähän Internetin kautta nähtävät tv-uutiset, mutta lehtiä kaipaakaan silti. Varsinkin silloin, jos olen ollut useampia päiviä ja öitä matkoilla, on mahtava tunne, kun paluumatkalla koneessa saan käsiini päivän lehden. Silloin tuntuu kuin olisi jo toinen jalka kotimaan kamaralla. Olen kuitenkin myös tekniikkafriikki. Varsinainen paluuhetki minulle on se, kun kone on laskeutunut ja saan laittaa kännykkäni päälle. Kotoisan tunnelman luovat erityisesti läheisiltä ja rakkailta tulleet viestit, jotka voivat olla täysin arkisiaakin.

Lähteminen on silti jännittävämpää kuin paluu, sillä lähtiessä ei koskaan tiedä, mitä tuleman pitää. Paluu on aina jollain tasolla paluu arkeen. Puhun nyt siis lentoasemalle paluusta. Omaan kotiin paluu onkin sitten aivan eri asia. Se tunne on verraton.”

Mikael Jungner

- oikeustieteen lisensiaatti
- oikeusministerin erityisavustaja 1999-2000 ja hallintoministerin erityisavustaja 1997-1999
- pääministerin poliittinen erityisavustaja 2000-2002
- Microsoftin tietoyhteiskuntasuhteista vastaava johtaja, vastuualueena Suomi, Viro, Latvia ja Liettua 2002-2004
- Yleisradio Oy:n toimitusjohtaja vuodesta 2005

Teksti: Tuuli Daavittila

Kuva: YLE





Teksti **Tuuli Daavittila**

Kuva **Jari Puranen**

Ei ensimmäistä kertaa *pappia kyydissä*

Kuorma-autonkuljettaja Timo Salonen

Konemies

Kaikki mikä pärisee, on aina ollut lähellä sydäntäni. Olin vain 14-vuotias, kun minulle myönnettiin traktorikortti, ja 15-vuotiaana istuin ensimmäisen kerran kai-vinkoneen puikoissa. Olen perinyt kiinnostuksen näihin laitteisiin ilmeisesti äitini suvun puolelta, sillä isäni ei ollut mikään konemies. Kasvoin Mäntsälän lähistöllä pienellä maatilalla, jonka pihalla kyllä nökötti aina jokunen kulkupeli. Koneiden kanssahan minä tässäkin työssä jatkuvasti pelaan.

Talvimies

35-vuotiaana minut palkattiin Finavian kunnossapitoon talvimieheksi. Pestin pi-

ti olla kolmen kuukauden mittainen, lyhyt kausityö, mutta kun yksiköstä samoihin aikoihin siirtyi työntekijä eläkkeelle, kysäisin pomolta, enkö voisi jatkaa. Ilmeisesti olin hoitanut työni hyvin, sillä sain jäädä hommiin. On meillä täällä vieläkin talvimiehiä. Heitä tarvitaan, sillä talven ja lumen myötä työmäärämme vähintäänkin tuplaantuu.

Eläimet

Kelin mukaan koko kiitotieympäristö tarkastetaan vähintään kolmesti päivässä. Pahimmassa tapauksessa auramme ja harjaamme koko vuorokauden ajan. Korjaamme pois myös kiitotielle ajautunutta rojua tai hätyyttelemme reitiltään eksyneitä eläi-

miä, kuten hirviä, peuroja tai jäniksiä. Kesällä eniten päänvaivaa aiheuttavat suuri-kokoiset linnut – lähinnä kurjet, joutsenet ja valkoposkihanhet.

Kiitotiellä juoksevista eläimistä tulee meille ilmoitus useimmiten joko lennonjohdosta tai lentäjiltä. Yritämme aina mahdollisuuksien mukaan ajaa eläimiä turvallisesti takaisin metsään, mutta joskus joudumme myös ampumaan. Pitää ajatella niin, että mieluummin lintu kuin ihmishenkiä.

Maailmanpankin Sisut

Sen jälkeen kun kolmas kiitotie täällä Helsinki-Vantaalla otettiin käyttöön, on mei-

”Reitit oppii aika hyvin ulkoa, kun niitä harjaa parhaimmillaan monta kertaa päivässä, kolmattakymmenettä vuotta.”

dänkin työtahtimme kiristynyt valtavasti. Kalustokin on kuitenkin onneksi parantunut. Silloin kun aloitin, olivat käytössä niin kutsutut maailmanpankin Sisut eli valtion rahoittamat Sisu-autot, joiden perässä roikkuivat harjauslaitteet. Sisujen ohjaamossa oli metelikin korvia huumautava. Mikäs näillä uusilla laitteilla on ajellessa – ohjaamo on lämmin ja mukava. Ja kun moottori ei pauhaa korvan juuressa, niin radiokin kuuluu paremmin.

Äidit ja tyttäret

Työni on kolmivuorotyötä. Toinen tykkää äidistä, toinen tyttärestä ja jotkut molemmista. Itse pidän eniten iltavuoroista. Siinä ehtii rauhassa heräillä ja aamupäivällä ehkä vielä jotain touhuamaankin. Kuudelta alkavaan aamuvuoroon olen vähän turhan aamu-uninen, ja yövuoro puolestaan alkaa olla tällaiselle papparaiselle liian raskas. Sinänsä sillä ei niin ole merkitystä, missä vuorossa on, koska työt ovat kuitenkin aina samat.

Yhteispeli

Varsinkin öisin, tai kun muuten on säkipimeää ja huono keli, ei kiitotiellä välttämättä näe juuri nenäänsä pidemmälle. Ajan mittaan olen kuitenkin oppinut tuntemaan reitit kuin omat taskuni. Miten voisinkaan olla oppimatta, kun parhaim-

millaan olen harjannut näitä samoja teitä useita kertoja päivässä, kolmattakymmentä vuotta? Se että tuntee paikat, ei silti tarkoita sitä, että ei tarvitsisi olla tarkkana. Onneksi olemme koko ajan radioyhteydessä lennonjohtoon, sieltä saa aina apua.

Pitkä päivä

Joinakin päivinä olemme kavereiden kanssa huomanneet päivän päätteeksi pitäneemme vain yhden pienen kahvituon. Olen itse vanhan koulukunnan kansalaisia ja tottunut siihen, että kun töitä on, niitä myös tehdään. Sitten kun on hiljaisempaa, voi rauhassa ottaa rennommin. Onneksi meillä on niin hyvä porukka täällä, että hommat hoituvat helposti ja hyvässä hengessä. Ja kyllä se niin on, että kun sitten saa päivän päätteeksi kiitokset hyvin tehdystä työstä, menee se nälkäkin ohi siinä samalla.

Trabant

Minulla on enää pari vuotta eläkeikään. En usko, että minulle tulee töiden loppumisen jälkeen vapaa-ajan ongelmia. Pihalla seisoo tälläkin hetkellä vanha Trabant, joka pitäisi paikata. Kun pääsen eläkkeelle, kunnostan sen perusteellisesti ja ajelen sitten sillä ympäri Suomea ja maailmaa. Tai ehkä otan lapsenlapset kuskeiksi.

t i e s i t k ö ?

Olen lukenut, että käsimatkatavaroissa olevat vauvanruoat (esimerkiksi maitopurkki) on pyydettyessä avattava turvatarkastuksessa. Onko tosiaan näin käytännössä?

Mukana matkustamoon kuljetettavat vauvanruoat on esitettävä turvatarkastuksessa ja nesteiden aitous on pyydettyessä todistettava. Tämän voi tehdä kuljettamalla ruoat alkuperäispakkauksessa. On kuitenkin mahdollista, että turvatarkastus voi pyytää myös maistamaan nestettä, jos sen epäillään olevan muuta kuin pakkauksen mukaista.

Menessäni turvatarkastuksen läpi minulta ei kysytty matkalippua. Eikö sitä pidä esittää turvatarkastetulle alueelle pääsemiseksi?

Toistaiseksi EU:n komission asetukset eivät edellytä lentolippujen tarkastusta turvatarkastuksen yhteydessä, joten matkustajien lentoliput tarkastetaan lähtöportilla ennen ilma-alukseen siirtymistä.

Olen lähdössä matkalle ja ottaisin mukaan suklaatäytekakun. Voinko viedä kakun matkustamoon, koska sehän olisi ”päreinä” jos joudun pakkaamaan sen matkatavaroihin?

Ainoastaan kuivat elintarvikkeet, kuten leipä ja siihen rinnastettavat kuivakakut sekä puurohiutaleet ovat sallittuja käsimatkatavaroissa. Jos kakku on niin sanottu märkä kakku eli siinä on esimerkiksi kostea suklaakuorrutus ja/tai märkä täyte, se tulee pakata lastiruumaan, sillä myös jähmeät nesteet kuuluvat nesterajoituksen piiriin. Toki kyseisen kakun kuivat osat saa viedä käsimatkatavaroissa ja täytteen sekä kuorruksen voi lisätä matkan päätyttyä.

Saako kukkakimpun, joka on kääritty paperiin, viedä lentokoneeseen käsimatkatavarana?

Ellei pakkauksen mukana ole suurta määrää nestettä jonkinlaisessa pakkauksessa, sen voi kuljettaa matkustamossa.

Saako pakastemarjoja (kokonaisia mustikoita ja puolukoita, hilloja) viedä käsimatkatavarana?

Marjat luetaan nesteeksi, joten matkustamossa ne voi kuljettaa enimmillään 100 ml:n pakkauksissa, jotka mahtuvat litrankokoiseen läpinäkyvään, uudelleensuljettavaan pussiin.

Voinko ottaa sukkapuikot mukaan matkustamoon? Pitkällä matkalla valmistuisi useampi sukkapari!

Muoviset tai puiset sukkapuikot sekä virkkukoukut voi ottaa mukaan matkustamoon. Metalliset on kuljetettava ruumassa.

Kuva **Marja Helander**



Tuunaa ELÄMÄSI

Eli kaikki se, mitä **et halunnut tietää onnesta**

Teksti **Nina Pinjola** Lainaukset Timo Airaksisen kirjasta **Onnellisuuden opas** (Johnny Kniga 2006) Kuvat **Jyrki Komulainen**

Onnellisuuden voi saavuttaa vain luostarissa. Halutalous johtaa onnettomuuteen, ja matkustaminen on helvettiä. Siinä muutama filosofian tohtori **Airaksisen** ajatus onnesta ja sen tavoittelusta. Haluatko sinä murtaa mielikuvasi onnesta? Siinä tapauksessa: lue eteenpäin.

- Nykyään koko kansa on masentunut ja tarvitsee Cipramilia. Olenkin jo kauan sitten ehdottanut sen lisäämistä Helsingin juomaveteen fluorin lisäksi. Saataisiin iloisia ja hyvähampaisia ihmisiä, hyväntuulinen ja välitön filosofian tohtori Timo Airaksinen letkauttaa ja laskee Tiedekahvilan pöydälle pullon Coke Lightia.

— Korkki avautuu sihahtaen, ja musta juoma alkaa poreilla houkuttelevasti lasissa. Ihmisen, joka ei saa nautintoa kolajuomista, on mahdotonta ymmärtää, millaisen tunteen nuo viattoman oloiset pienet kuplat lupaavat. Mutta minulla ja Airaksisella sattuuakin olemaan sama pahe.

— Onnen tunteen voi saada esimerkiksi omia haluja tyydyttämällä, vaikkapa nauttimalla lasillisen Coke Lightia, Airaksinen sanoo ja kohottaa lasin huulilleen. — Mutta onnellisuutta emme saavuta halujamme tyydyttämällä,

”Kun hyveellinen näkee toisen Porschen, hän ilahtuu toisen puolesta. Paheellinen ihminen tuntee kateutta. Kade haluaa eroon tunteestaan. Toisin sanoen hän ei halua olla mielentilassa, jota kateus hallitsee. Tämä on määritelmän mukaan onnettomuutta. Jotakin on tehtävä. Kade sanoo itselleen, että Porsche on röyhkeiden nousukkaiden auto ja naapuri häpäisee itsensä ostamalla moisen. Tämä valhe ja itsepetos vähentää tuskaa. Tai sitten paha menee yöllä ulos ja vetää avaimella naarmun auton kylkeen. Se tuntuu tosi hyvältä.”



vaan päinvastoin: olemme tuomitut onnettomuuteen juuri halujemme vuoksi. Onnea on vaikea tavoittaa.

Onni tosiaan näyttää olevan meiltä kateissa. Suomessa kuluu suuria määriä särky-, närästys- ja mielialalääkkeitä, ja monet yli 40-vuotiaat haaveilevat jo eläkkeestä. Tutkimuksissa vaikutamme kuitenkin perin tyytyväiseltä kansalta. Sosiologien mukaan peräti 83 prosenttia suomalaisista arvioi olevansa onnellisia. Miten Helsingin yliopiston käytännöllisen filosofian laitoksen professorina toimiva Airaksinen selittää tämän ristiriidan?

– Kaikkien on OLTAVA onnellisia, sillä onnellisuus ja hyvä olo ovat sosiaalinen perustilanne, jota markkinoidaan ahkerasti kaikissa lehdissä ja medioissa. Kukaan ei kehtaa sanoa olevansa onneton, sillä jokainen tietää, että julkinen onnettomuus on tuomittavaa. Ihminen nojaa laumaeläimenä yhteisiin arvoihin ja normeihin ja vastaa niin kuin hänen mielestään ”pitää vastata”, vaikka totuus olisikin toinen, Airaksinen hymähtää, ja hänen silmissään pilkkahtaa haastavasti.

”Tämä halutalouden sairas maailma”

Lennokaasti puhuva ja kirjoittava Airaksinen on pohtinut onnea paljon. Viime vuonna hän julkaisi aiheesta satiirisesti käsittelevän kirjan *Onnellisuuden opas*. Siinä onnellisuus ja onnen tunteet erotetaan toisistaan. Kun ”onnellisuus” tarkoittaa olotilaa, josta ei ole kiire mihinkään, ”onnen tunteissa” taas on kysymys nopeasti vaihtuvista tunnetiloista. Esimerkiksi keskitysleirillä olevaa ihmistä ei varmastikaan voi kutsua onnelliseksi, mutta hänellä voi hyvin olla satunnaisia onnen tunteita.

Onnellisuuden opas -kirjassa kuvataan, miten länsimaissa vallitsevan liberalistisen käsityksen mukaan ihminen on onnellinen, kunhan saa mitä haluaa. Onnellisuus on omien halujen tyydyttämistä. Mitä enemmän halujaan saa siis tyydytettyä, sitä onnellisemmaksi ihminen tulee. Buddhalaisen käsitys on päinvastainen. Sen mukaan halut tekevät ihmisen onnettomaksi, koska ihminen ei lopulta-kaan koskaan saa sitä, mitä haluaa. Haluava pettyy aina, kun yrittää toteuttaa halunsa.

– Tämä johtuu siitä, että ihmisen halun perustana on mielikuva, joka ei sovi yhteen todellisuuden kanssa. Halu nähdään toivona paremmasta, osana onnellista elämää. Mutta halupa perustuukin sepitteeseen ja toiveeseen, jotka eivät ole totuudenmukaisia. Kun halut sitten kohtaavat todellisuuden, on seurauksena väistämättä pettymys, Airaksinen kuvaa.

Haluille on tyypillistä, että niiden tuottama mielihyvä on lyhytkestoista. Jokainen on kokenut sen: uusi auto ei tunnu enää miltään, kun sillä on ajellut jonkin aikaa.



”Minulla on vain hengissäselviytymisprojekti. Siinä on paljon vaivaa ja se epäonnistuu aina: valtava prosessi ilman toivoa.”

Kauan kaivattu tutkinto ei takaakaan onnea työmarkkinoilla. Uusi asunto alkaa pian tuntua liian pieneltä, ja mielessä on jo isomman hankkiminen. Koska halut johtavat pettymykseen, on haluttava äkkiä uudestaan ja jotain muuta. Elämä muodostuu peräkkäisten halujen toistoksi ja siten matkaksi yhdestä pettymyksestä toiseen.

– Tilanne on yksilölle traaginen: yhteiskunta vaatii valintoja ja elämä on pelkkää haluamista, vaikka onnellisuus on tavoitettavissa aivan toisin keinoin. Koko liberalistinen yhteiskunnallinen todellisuutemme perustuu suureen harhaan, eikä kukaan uskalla kritisoida tilannetta, Airaksinen lataa.

– Tämä on sairas maailma!

”Piinaavat ja helvetilliset matkat”

Normit värittävät myös matkailua. Airaksinen sanoo ällistyneensä sitä, että lentomatkat ovat nykyään ainoa asia, jota hyvinvointimaailmassa enää varauksettomasti ihaillaan.

– Aina kun joku kertoo juuri palanneensa vaikkapa Malediiveilta, muut luovat häneen ihailevia katseita ja kyselevät, millaista siellä oli. Hienoa autoa, asuntoa tai kaunista vaimoa pitää piilotella ja kesämökkiä Lapissa pidetään pröystäilynä, mutta matkoilla saa vapaasti keuhkella. Matkailu edustaa meille menestystä, valtaa, vitaliteettia ja kaikkea maallista hyvää.

Filosofian tohtorista se on käsittämätöntä, sillä matkustaminen on hänen mielestään kallista, likaista, piinaavaa ja rasittavaa puuhaa. Puheistaan huolimatta Airaksinen ei toki itse ole mikään sohvaperuna. Hän tunnustaa matkustaneensa todella paljon, yli 1 150 000 lentokilometriä ympäri maailmaa.

– Nuoruudesta juontuva paha tapa, hän kuittaa pilkettä silmäkulmassa. – Vieläkin aina, kun näen Ruotsin-laivan satamassa, ajattelen heti, että haluan lähteä Tukholmaan. Vaikka hyvin tiedän, että tosiasiaa laivalla on helvetillistä: ei mitään muuta järkevää tekemistä kuin sulkeutua hyttiin seuralaisen kanssa koko matkan ajaksi.

”Vapauttavat ja mielihyvää tuottavat matkat”

Airaksinen ei ole koskaan ollut lomamatkalla mutta matkustaa jatkuvasti työnsä puolesta. Vuonna 2006 hän kävi muun muassa Argentiinassa, Isossa-Britanniassa, Saksassa, Puolassa, Unkarissa ja Yhdysvalloissa. Matkoillaan hän kuvaa mieluiten liikkuvansa ”kahta kättä heilutellen”.

– Se tarkoittaa, että haluan kulkea ilman kantamuksia. Minulla ei milloinkaan ole mukanani matkalaukku. Kannettava tietokonekin on liian painava. Parasta on, kun voin

”Maailma on paikka, jossa vierailaan viihteen lomassa, silloin kun onni ja elämä on upeimmillaan. Tämä on todellista elämän laatua.”

vain tunkea hammasharjan toiseen taskuun ja puhtaat kaljarit toiseen. Muun tarvittavan voi ostaa sitten perillä.

Rooma ja Australia, siinä kaksi paikkaa, jotka ovat jääneet erityisesti mieleen. Airaksinen kuvaa Suomen Rooman-instituutin Villa Lanten terassilta aukeavaa maisemaa, josta voi erottaa kaikki Rooman merkittävät nähtävyydet.

– Ne voi tosiaan nähdä sieltä parvekkeelta, jos vain tietää asiasta, hän sanoo ja jatkaa kuvaamalla kävelyretkiä Rooman vanhoilla kujilla. – Rooman vanha kaupunki on sanoin kuvaamattoman kaunis, fantastinen elämys.

Siis matkat tuottavat mielihyvää myös tälle miehelle?

– Sitä juuri. Mielihyvän lisäksi matkat ovat vapauden tunteen tavoittelua. Ihminen on pohjimmiltaan vaeltava olento. Hän pakenee arkea ja huolia matkoille ja etsii näin uusia kokemuksia ja mielihyvää, sosiaalisesti hyväksytyjä onnen tunteita ja halujensa tyydytystä – mutta löytää vain hetkellisiä onnen tunteita, Airaksinen analysoi.

”Mitättömien ja paisuvien egojen ongelmat”

Jos halujen tyydyttämisen, tavaroiden ostamisen tai matkustelun kautta ei näytäkään aukeavan todellista onnen mahdollisuutta, aina riittää niitä, jotka uskovat astetta kultivoituneempaan onnen etsintään: itsensä toteuttamiseen.

– Yleisesti uskotaan, että ihmisellä pitää olla projekteja, joiden kautta hän voi ilmaista itseään ja tulla siksi mikä on. Tosiasiaa egomme yrittää tulla joksikin näiden projektien kautta. Ego voi haluta olla esimerkiksi rakastettu, ihailtu, menestynyt tai rikas, olla Jumalan valittu tai mitä vain. Projektit rakentavat meitä joksikin ja luovat minuuttamme.

Airaksisen mukaan itsensä toteuttamisen kautta saatava tyydytys onkin tarpeen, sillä pieni ego ei ole elinkelpoinen:

– Pientä egoa vaivaa jatkuva alemmuuskompleksi, se masentuu ja ryhtyy itsetuhoisiin puuhiin. Tämä on loo-

”Kaverit menevät ravintolaan koska haluavat hyvää ruokaa. Kotona saa parempaa. Näin siinä aina käy.”

gista, sillä jos ego on mitätön, kuka sen kanssa jaksaisikaan elää, hän kysyy huvittuneena.

Isokaan ego ei ole ihmiselle hyväksi, sillä se tekee ihmisestä ympäristölleen sietämättömän. Paradoksaalista kyllä, onnellisimpia vakuuttavat tutkimusten mukaan olevansa nimenomaan ne ihmiset, joilla on kohtuuttoman suuri ego. Tällaiset ihmiset ovat omasta mielestään kaikessa parhaita, kadehdittuja ja kaikkein tärkeimpiä. Suuriegoisten toteuttamiskelvottomissa projekteissa ei ole koskaan vikaa: muut ovat vain ”tulkinneet ne väärin”.

– Tällainen itsepetos takaa onnellisuuden tunteen. Toisaalta, jos ihminen ei ole mitään, hän pystyy korvaamaan oman mitättömyytensä samaistumalla muihin, esimerkiksi näyttelijöihin. Voi myös keksiä loputtomiin verukkeita sille, miksei pärjää. Näin kenenkään ei tarvitse koskaan kohdata todellisuutta.

”Laiskuus itsehillinnän keinona?”

Miten filosofian tohtori itse sitten saa pidettyä egonsa kurissa? Eikö kuuluisuuden ja ihailluksi tulemisen mukana seuraa vaara, että oma ego paisuu kohtuuttomiin mittoihin? Airaksinen purskahtaa vapautuneeseen nauruun ja nyökyyttelee. – Tuohan se pulma juuri onkin, hän sanoo ja vakuuttaa, että hänelle laiskuus on tärkeä itsehillinnän keino.

– On pyrittävä suoraan tuloksiin, helposti ilman mitätviä projekteja, jotka voisivat paisuttaa egoa.

Mutta eikö siitä tilanne juuri pahene, jos saa helposti sen, mitä haluaa?

– Kyllä. Aikaisempien vastoinkäymisten muistelu on yksi keino välttää egon paisumista. Ja sitä paitsi, kyllä tiedeyhteisö lopulta on aika armoton, ei siinä pääse ylpistymään, hän vakuuttaa.

Filosofian tohtori sanoo pyrkivänsä itse saamaan egos-

taan kohtuullisen kokoisen ja hyveellisen.

– Se tarkoittaa sitä, että ihminen pyrkii aidosti tulemaan hyväksi ihmiseksi ja hankkimaan itselleen oikeita luonteenpiirteitä eli viisautta, rohkeutta, kohtuullisuutta, oikeamielisyyttä, rakkautta, hyväntahtoisuutta ja armeliaisuutta, hän selittää ja piirtää samalla ruutupaperille avainsanoja kunnon luennoitsijan tapaan.

”Onnellista elämää luostarissa?”

Pohjimmiltaan Timo Airaksinen uskoo, että onnellinen elämä on mahdollista vain luostarissa, kurinalaista ja säännöllistä elämää eläen. Silloinkin kuitenkin edellyttäen, että sinne menee riittävän nuorena.

– Muuten halut, mielikuvitus ja muistot piinaavat ja ilahduttavat mieltä eikä mielenrauhaa ole mahdollista enää saavuttaa.

Airaksisen mukaan maailma on täynnä kiusauksia, joista suurin osa on vieläpä mahdollista toteuttaa. Tästä aiheutuu tuplaonnettomuus, sillä ihmisen osaksi tulee kärsiä sekä itse kiusauksesta aiheutuneesta piinasta että sen toteuttamisesta aiheutuvista seurauksista eli muistoista. Luostarissa munkeilla ei sen sijaan ole mahdollisuuksia toteuttaa kiusauksiaan – ja siten jäljelle jää vain pään sisäisten ajatusten aiheuttama piina.

– Täydellistä vapautumista kiusauksista ei ole, sillä halusta ei voi päästä eroon. Munkitkin kilvoittelevat kehittämiensä mielikuvien kanssa. Sosiaalisesti hyväksytyjen halujen kanavointimekanismien puutteessa näistä mielikuvista tulee mitä ihmeellisimpiä, mutta se on minusta sitenkin parempi vaihtoehto kuin kipeät muistot.

Juuri muistojen merkitystä ei pitäisi Airaksisen mielestä vähätellä. Hän näkee ne tärkeinä onnellisuuden esteinä.

– Kuvittele mielessäsi esimerkiksi autokolarin ajanut ihminen, joka on ajanut kaksi ihmistä kuoliaaksi. Hän voi

kokea tämän piinaavan muiston vainoavan itseään loputtomasti. Mutta jos hän olisi mennyt jo nuorena luostariin, ei tällaisia muistoja olisi syntynyt. Nuorilla ei ole muistoja, kun taas vanhojen ihmisten harteilla lepää raskas muistojen ja kokemusten taakka. Niistä on vaikea päästä irti. Siksi sanotaankin, että paras onnen tae on huono muisti.

”Persoona ja sen monet kloonit”

Niille, joiden osalta luostariin meno on jo auttamattoman myöhästä, Airaksinen tarjoaa joukon pakokeinoja, kuten aistien kouluttaminen, muistin hallinta tai itsepetos. Hänen mukaansa yksi varsin yleinen itsepetoksen tapa on muistaa väärin tai kontrolloida muistoja väittämällä, ettei ole enää sama persoona kuin silloin, kun onnettomuus tai jokin ikävä asia tapahtui.

– Kreikaksi sana ”persoona” merkitsee olemattomuuden päälle vedettyä naamiota. Ihminen voi torjua ikävät muistot ja satuttavat tapahtumat luomalla persoonalleen kloonin ja, väittämällä, ettei ole enää sama kuin aiemmin. Tällainen ajattelutapa voi toimia vapautuskeinona ja on tietysti osittain tottakin, sillä ihmisellä ei ole kiinteää persoona, joka pysyisi samana läpi ajan, hän hymyilee.

Airaksinen sanoo, että tietenkin on myös mahdollista linnoittautua omaan kotiinsa ja rakentaa siitä oma luostarinsa. Silloin ihminen elää varjoelämää, pysyy tiukasti kotinsa seinien sisäpuolella ja välttää ulkopuolista maailmaa ja riskienottoa. Sitten on vielä tietysti yksi vaihtoehto: se, että ihminen vain yksinkertaisesti ymmärtää itsensä syyttämisen turhaksi, hyväksyy tapahtuneen ja siten vapautuu.

– Mutta moniko siihen pystyy?

”Liika hyvä on kirous”

Airaksiselle onnellisuus on elämän haltuunoton kautta saavutettava mielenrauhaa ja harmoniaa. Elämä on hallinnassa silloin – ja vain silloin – kun hyvää on kohtuullisesti ja paha on minimoitu. Pysyvään onnellisuuteen filosofian tohtori ei usko. Onnellisuus on hänen mielestään paremminkin tila, johon pystymme joissain erityisissä tilanteissa.

Missä tilanteessa Airaksinen sitten itse on onnellisimmillaan?

– Elämäni on nykyään pelkkää työntekoa, hän sanoo. – Vain kirjoittaminen tekee minut onnelliseksi. Silloin olen vapaa ja omatuntoni on puhdas.

Aikaa kirjoittamiseen on, sillä Airaksinen ei enää omista

televisiota. Hän kertoo vieraantuneensa vähitellen ”puhuvien päiden maailmasta, jossa touhutaan kaikkea omituisia” – puhumattakaan mainoksista. Median tarjoama ”onnellisten” maailma tuottaa hänelle lähinnä satunnaista huvia: naistenlehtiä huumorintajuinen Airaksinen tunnustaa lukevansa joskus nimenomaan itseään naurattaakseen.

Airaksinen sanoo kirjoittavansa pohjimmitaan itselleen, itsensä rakentamiseksi. Hän sanoo oppivansa kirjoittamalla, kokevansa kirjoittamisen ajatteluna. Osa hänen kirjoistaan on tarkoitettu tavallisille ihmisille, ”lukevalle yleisölle”, osa taas on tieteellisinä julkaisuinä suunnattu kollegoille.

– Mutta meriittikirjoittamisen tarve minulta on hävinnyt, eikä maailmanparantajan tai kansanvalistajan tarpeita liioin ole, hän sanoo vakavoituneena ja katoaa pitkän takin liepeet heilahtaen kadulle, takaisin kohti rauhansa tyyssijaa, kotiluostariaan.

Kesällä 2007 julkaistaan Timo Airaksisen uusi kirja **Eiämänhallinnan haaste** (Johnny Kniga), joka kertoo mielenrauhasta.

Timo Airaksinen

- **Syntynyt:**
25.4.1947 Vaasassa

- **Koulutus:**
Valtiotieteen maisteri
1971 ja filosofian
tohtori 1975, Turun
yliopisto

- **Virat:** Helsingin
yliopiston käytännöllisen filosofian professori
vuodesta 1983 alkaen. Lapin yliopiston dosentti.

- Lukuisia vierailuja maailman eri yliopistoissa
luennoimassa sekä erilaisissa tutkimusviroissa,
viimeksi Cambridgen yliopistossa.

- **Julkaisut:** Yli 270 erilaista tieteellistä julkaisua.

- **Kirjat:** Onnellisuuden opas (Johnny Kniga 2006),
Ihmiskoneen tulevaisuus (WSOY 2006), Tekniikan
suuret kertomukset (Otava 2003), Vanhuuden
ylitystys (Otava 2002), Rakkauden vangit (Otava 2001),
Minuuden rakentajat (Otava 1999), Markiisi de
Saden filosofia (Gaudeamus 1995), useita lukion
filosofian oppikirjoja sekä yhteisteoksia muiden
kirjoittajien kanssa.



Omatoiminen ei joudu
jonottamaan

Matkajärjestelyt

MINUUTISSA



Jo 50 prosenttia Finnairin ruuhka-ajan reittimatrustajista hyödyntää erilaisia itsepalvelumahdollisuuksia. Lentolipun varaaminen ja kuitin tulostaminen Internetistä on ollut jo pitkään mahdollista, ja nyt myös lähtöselvitys on saanut siivet. Omatoiminen lähtöselvitys Finavian yhteiskäyttöisillä automaateilla vie keskimäärin vain minuutin. Joko sinä olet kokeillut?

Teksti **Hanna Mylly** Kuvat **Jyrki Komulainen, Jaska Poikonen**

Maailman suurilla lentokentillä hyvin tunnettu lähtöselvitystapa on nyt käytössä myös Suomessa. Finavian matrustajaohjausesimiehen **Antti Reinikaisen** mukaan omatoimisella lähtöselvityksellä palvellaan myös turvatarkastuksen ruuhkaa, kun kaikki koneeseen tulijat eivät kiemurtele eri selvityspisteisiin yhtenä ja samana jonona.

Tällä hetkellä Finavian laitteilla voi tehdä itse lähtöselvityksen Finnairin, KLM:n ja Finncomm Airlinesin lennoille. Helsingin lentoasemalla on käytössä myös SAS:n omia automaatteja.

– Tulevaisuudessa erilliset lentoyhtiökohtaiset automaatit kuitenkin poistetaan, sillä tavoitteena on saada vähintään 80 prosenttia lentoyhtiöistä operoimaan samojen automaattien kautta, sanoo Reinikainen. Liittyminen Finavian automaattien järjestelmään on mahdollista kaikille Helsinki-Vantaalla toimiville lentoyhtiöille.

Tunnetulta ohjelmistojen ja laitteistojen valmistajalta IBM:ltä tilatut laitteet on valmistettu Torontossa. Samaa automaattimallia käytetään muuallakin, esimerkiksi Amsterdamin lentoasemalla on käytössä täysin samantyyppiset laitteet, vaikka ne on maalattu paikallisten lentoyhtiöiden tunnusvärien pohjalta.

Automaattisesti eteenpäin

Modernin kaarevalinjaiset sini-harmaat lähtöselvitysaautomaatit otettiin käyttöön Helsinki-Vantaan lentoasemalla marraskuussa 2006. Automaatteja on sijoitettu kaikkiin lähtöauloihin sekä kotimaan- että ulkomaanterminaal-

”Tavoitteena on saada vähintään 80 prosenttia lentoyhtiöistä operoimaan samojen automaattien kautta.”

sa. Voit tehdä selvityksesi millä tahansa automaatilla riippumatta siitä, mihin olet lentämässä. Ulkomaanterminaalissa voi siis esimerkiksi hoitaa lähtöselvityksen kotimaan lennolle ja päinvastoin. Koneen ruumaan menevät matkatavarat on kuitenkin muistettava jättää kuljetettaviksi oikeassa lähtöaulassa.

Automaattia käytettäessä varausta ei voi muuttaa tai peruuttaa, mutta istumapaikkansa voi vaihtaa toiseksi, mikäli koneessa on vapaita paikkoja.

Lähtöselvitys tehdään samalla tavalla, olipa mukana vain käsimatkatavaraa tai myös lentokoneen ruumaan menevää matkatavaraa. Kun olet hoitanut lähtöselvityksesi, automaatti pyytää jättämään ruumassa kuljetettavan matkatavaran lentoyhtiösi matkatavaran luovutuspiisteeseen (baggage drop -tiskille) sekä kertoo, missä lähtöaulassa kyseinen tiski sijaitsee.

Automaatti antaa tulosteena viivakoodilla varustetun tarkastuskortin eli ”boarding passin”. Säilytä kortti ja esitä se virkailijalle matkatavaran luovutusasteessa sekä lähtöportilla koneeseen noustessasi.

Matkatavarakuittia automaatti ei tulosta. Finnairin ja Finncomm Airlinesin operoimilla lennoilla saat matkatavarakuitit lentoyhtiön matkatavaran luovutusasteesta lähtöauloista 1 ja 2. KLM:n lennoilla matkatavarakuitit saa KLM:n matkatavaran luovutusasteista lähtöaulasta 3.

Matkalipputyypit eivät vaikuta lähtöselvitykseen. Voit käyttää automaatteja riippumatta siitä, onko käytössä paperinen lippu vai sähköisen lipun eli e-lipun tuloste.

Vaaratonta, helppoa ja vaivatonta

Lähtöselvitysautomaatin käyttöön tarvitaan käyttäjän tunnistamista varten pankkikortti, kansainvälinen luottokortti tai Finnairin kanta-asiakaskortti. (KLM:n lennoilla tunnistamiseen voi käyttää myös passia tai lipun varausnumeroa.) Kortti ei kuitenkaan mene kokonaan automaatin sisään, eikä kortin tunnuslukua tarvitse naputella. Näin ollen kone ei mitenkään voi nielaista korttia eikä kortinomistajan tiliä voi veloittaa. Kortilla käyttäjä vain ikään kuin esittelee itsensä ja voi panna korttinsa takaisin lompakkoon heti sen jälkeen.

Valinnat tehdään koskettamalla tietokoneen näyttöä halutun kuvakkeen kohdalla. Voit keskeyttää lähtöselvityksen milloin tahansa painamalla ”Keskeytä”-painiketta. Varmistathan ulkomaan kohteisiin lentäessäsi edelleen, että sinulla on mukana voimassa oleva passi ja muut vaadittavat asiakirjat.

– Uusien automaattien ensimmäinen käyttäjä oli saksalainen herrahenkilö, joka sattui paikalle juuri kun huput nostettiin koneitten päältä. Automaattien helppokäyttöisyys ensikertalaisellekin tuli todistettua vakuuttavasti, kun tämä ensimmäinen käyttäjä hoiti laitteella koko lähtöselvityksensä kolmella painalluksella omatoimisesti ja tyynen rauhallisesti koneen antamien ohjeiden mukaan, kertoo Antti Reinikainen.

Omatoimisuus säästää lähtijän aikaa lähtöselvityksessä, mutta muistathan silti tehdä selvityksen lentoyhtiön antamaan määräaikaan mennessä! Tarkista määräaika lentoyhtiöltäsi.

Kaikkeen on ratkaisu

Nykyisin automaatteja voi käyttää edellä mainittujen lentoyhtiöiden fyysisesti operoimilla reittilennoilla. Charter-lennoilla eli niin sanotuilla lomalennoilla tätä mahdollisuutta ei toistaiseksi ole. Toisin sanoen esimerkiksi

pakettimatkoilla lähtöselvitys hoidetaan edelleen perinteisellä tavalla.

Entä jos kuitenkin joskus sattuisi niin, että automaatti ei toimisikaan? On tärkeää pitää mielessä, että vaikka yhteys yhden lentoyhtiön lähtöselvityksiin olisikin poikki, automaattilla voi kuitenkin hoitaa edelleen muiden lentoyhtiöiden selvityksiä.

Jos automaateilla tehtävä lähtöselvitys ei onnistu, on syynä useimmiten se, ettei varausta tunnisteta. Matkustajan lippu saattaa olla charter-lento reittilennon sijasta, tai matkalippu on British Airwaysin tai muun järjestelmään toistaiseksi liittymättömän yhtiön lennolle. Ota tällöin yhteyttä lähtöselvityshenkilökuntaan. Matkaselvitys tehdään aina tiskillä myös siinä tapauksessa, että mukana matkustaa lemmikki tai kyseessä on avustettava matkustaja tai pikkulapsi.

Päivän vilkkaimpina aikoina automaattien läheisyydessä on myös oppaita varta vasten automaattien käyttöä neuvomassa. Tunnistat heidät henkilökorteista ja Finavian virkapuvusta. Oppaat ovat paikalla aamuisin kello 4.30–9 ja iltapäivisin kello 14–17.

Lentoon Internetillä tai kännykällä?

Kotimaan liikenteessä e-lippu on jo pitkään ollut dominoiva lipputyypit. Sekä e-lippu että Internet-lähtöselvitys ovat osoittautuneet erittäin suosituiksi, ja käyttö kasvaa tasaiseen tahtiin. Ei ihme, sillä on tuki mukavaa hoitaa lähtöselvitys kuntoon vaikka jo ennen matkalaukun pakkaamista. On myös mukavaa käyttää matkalippua, jota ei voi unohtaa kotiin tai hukata, jota ei voi varastaa ja joka ei voi luiskahtaa väärään laukun lokeroon!

Internetiä eivät suinkaan hyödynnä matkustamisessa vain nuoret. Suuret ikäluokat käyttävät muutenkin paljon Internet-palveluita ja ovat tottuneet ottamaan uusia palveluita käyttöönsä, ja kaikki paljon matkustavat arvostavat rutiinien vaivattomuutta.

Sähköä ilmassa – e-lippu

Useilla lentoyhtiöillä jo käytössä oleva e-lippu eli sähköinen lentolippu yksinkertaistaa lipun hankintaa ja kentällä tapahtuvaa lähtöselvitystä. Lentolippu ostetaan ja maksetaan Internetin välityksellä. Perinteistä paperista lippua ei silloin tarvita lainkaan, koska matkustustiedot välitetään sähköisessä muodossa. Lippua ei siis tarvitse myöskään erikseen noutaa tai muistaa pitää tallessa.

Internetissä tehdystä ostosta asiakas voi tulostaa muistilistakseen kuitenkin, jossa eritellään lentotiedot. Tämä tosite tai siitä nähtävä lentolipun numero on pidettävä saa-

tavilla matkan ajan.

Sähköistä lippua käyttävällä matkustajalla on oltava sekä kotimaan- että ulkomaanlennoilla mukanaan kuvallinen henkilöllisyystodistus. E-lipun oston yhteydessä lentovarakukseen merkitään tunniste, jonka perusteella sähköinen lippu löytyy kentällä tietokoneen lähtöselvitysjärjestelmästä. Henkilöllisyystodistuksella varmistetaan, että lippu on oikean matkustajan käytössä.

Mikäli lentoon liittyvän lähtöselvityksen haluaa tehdä lentokentän automaateilla, tarvitaan automaateilla tehtävää tunnistamista varten pankkikortti tai luottokortti.

Rajamuodollisuuksiin lipputyypit ei vaikuta, joten passi ja muut rajanylitysasiakirjat on pidettävä ulkomaille matkustettaessa mukana entiseen tapaan. Lisätietoa e-lipusta saat lentoyhtiösi Internet-sivuilta.

Lähtöselvitys Internetissä tai tekstiviestillä

Internetiä voi käyttää myös reittilentojen lähtöselvityksessä. ”Nettiselvityksen” voi tehdä kaikessa rauhassa ja helposti kotona jo lähtöä edeltävänä päivänä – jopa 36 tuntia ennen koneen lähtöä.

Sähköinen selvitys on tällä hetkellä käytössä seuraavilla yhtiöillä:

Blue 1, British Airways, Finnair, KLM, SAS, Brussels Airlines.

Internet-lähtöselvityksessä tehdään samat toimet kuin muissakin lähtöselvitysmuodoissa, toisin sanoen yksilöidään lento ja matkustaja sekä vahvistetaan tai vaihdetaan istuinpaikka. Vahvistettuasi lähtöselvityksen voit tulostaa tarkastuskortin (”boarding pass”). Halutessasi voit saada myös sähköpostiisi viestin vahvistetusta selvityksestä.

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaan kuuluvat matkustajat voivat käyttää Suomesta ja Tukholmasta alkaville Finnairin reittilennoille myös ”maailman helpointa lähtöselvitystä” eli tekstiviestilähtöselvitystä. Tekstiviestillä tehtävä lähtöselvitys onnistuu myös Finnairin jatkolennolle Helsingistä. Aamulentoille viesti lähetetään edellisenä iltana ja iltapäivän lennoille muutama tunti ennen koneen lähtöä.

Jätä lentokoneen ruumaan menevät matkatavarat oman lentoyhtiösi matkatavaran luovutuspiisteeseen (baggage drop -tiskille) normaalien lähtöselvitysaikojen puitteissa. Esitä tulostamasi tarkastuskortti tai tekstiviestivahvistus lähtöportilla.

Lisätietoja saat lentoyhtiöiden sivustoilta!



Finavian automaattit:

Sijainti: kaikki lähtöaulat sekä kotimaan- että ulkomaanterminaaleissa

Lentoyhtiöt: Finnair, Finncomm Airlines, KLM

Lentotyypit: reittilennot, ei charter-lennot

Lipputyypit: paperiliput ja e-liput

Tulosteet: tarkastuskortti eli ”boarding pass” (matkatavarakuitin saa vasta matkatavaran luovutuspiisteestä eli baggage drop -tiskiltä).

Näin käytät lähtöselvitysautomaattia.

Esimerkkinä on Finnairin lähtöselvitys e-lippua käytettäessä, kun istuinpaikka on varattu ennakkoon. Automaatti neuvoo käyttäjää vaihe vaiheelta.

1. Valitse lentoyhtiö.
2. Käyttäjän tunnistaminen: Aseta automaatin aukkoon pankkikortti, luottokortti tai Finnair Plus -kortti. Syötä kortti magneettiraita alhaalla oikealla.
3. Vahvista esitetty lähtöselvitys painamalla OK. Voit myös vaihtaa paikkaa tai päivittää Finnair Plus -kanta-asiakastiedot tässä vaiheessa.
4. Automaatti kertoo lähtöporttisi numeron sekä ajan, milloin sinun on oltava lähtöportilla, sekä antaa ohjeet mahdollisen ruumaan menevän matkatavaran luovutuksesta matkatavaran luovutuspiisteessä (baggage drop -tiskillä).
5. Muista ottaa mukaasi tulosteena saamasi tarkastuskortti (”boarding pass”).
6. Esitä tarkastuskortti virkailijalle matkatavaran luovutuspiisteessä sekä lähtöportilla koneeseen noustessasi.
7. Siirry turvatarkastukseen ja lähtöportille.
8. Hyvää matkaa!

Katseenalais

NÄYTTÉLIJÄN KOHTALONA

Elsa Saisio kertoo, mitä eroa on näyttölemisellä ja näyttölemisen näyttölemisellä ja miksi intuitio on näyttölijälle arvokas ja samaan aikaan pelottava asia.

*Teksti: Nina Pinjola Kuvat: Marja Helander Lainaukset Elsa Saision kirjasta **Katseen alaiset***

Palavasilmäinen ja kirkasääninen nuori nainen marsii korkeakorkoisissa saappaissa Espoon kaupunginteatterin lavalle. Nainen haluaa lentää maailmalle, kohota siivilleen ja matkustaa pois Suomesta löytääkseen itsensä. Hänen askelensa ovat rytmikkäät ja lennokkaat, jalat asettuvat pianon pedaaleille tottuneesti. Hän on näyttelijä Elsa Saisio, joka esittää nuorta kirkkoherran tytärtä ja kanttoristia Hagaria Pirkko Saision käsikirjoittamassa ja ohjauksessa näytelmässä Kuume.

Siviilissä Elsa Saisio on määrätietoisempi kuin esittämänsä Hagar. Hän on välitön, mutta mittaa samaan aikaan tarkkaan sanansa ja punnitsee kuulijansa kykyä ymmärtää merkitykset oikein. Teatterista hän puhuu ehkä varauksettomimmin:

– Teatteri ei sellaisenaan simuloi elämää vaan käyttää keinoinaan uuden luomista: se tihentää tapahtumia, väittää vastaan, kysyy ja karsii tehdäkseen sanomansa selväksi. Teatteriesitys voi antaa katsojalle todellista ajattelemisen aihetta. Viihdekin on tarpeellista, mutta teatteriesityksillä on pohjimmiltaan aina viihdettä suurempi arvo, Saisio kuvaa, miettii pitkän tovin ja jatkaa:

uus





– Joskus, kun olen itse käynyt teatterissa katsomassa jotakin esitystä, minulle on tullut voimakas kiitollisuuden tunne siitä, että nuo ihmiset, näyttelijät, ovat tehneet esityksensä nimenomaan minulle, minua varten. Se on koskettavaa.

Kuumetta ja lämpöä

Pirkko Saision käsikirjoittama ja ohjaama näytelmä Kuume tapahtuu tavallisen maalaisseurakunnan kirkkoherranvirastossa. Oona-papin kodin ja kappelin arjen sekoittaa naispuolinen hiippakunnan tarkastaja, joka saapuu yllättäen nuuskimaan seurakunnan asioita.

Tarkastajan on tarkoitus antaa arvionsa seurakunnan henkisestä ja hengellisestä tilasta, mutta lopulta hän osoittautuukin karismaattisemmaksi saarnaajaksi kuin kirkkoherra itse. Tarkastajan psykologinen silmä näkee ja paljastaa armotta seurakunnan ja seurakuntalaisten salaiset synnit – ja tarkastaja saa lisäksi koko seurakunnan henkisen ja hengellisen kuumeen valtaan.

Jonkinlaista lämpöä Kuume saa aikaan myös katsojassa. Taitavat, iskevät replikoinnit ja terävänäköiset kohtaukset elämästä ja ihmisen psyykestä jättävät pohtimista myös kotiinviemisiksi. Näytelmässä on niin ikään monia kauniita huomioita. Yksi niistä on ajatus siitä, miten äidit valitsevat lastensa nimet: annettu nimi on hyvän matkan toivotus, joka kertoo samalla sii-

tä, millaisen matkan äiti arvelee lapsensa elämästä muodostuvan.

– Itse käsitän Kuumeen näytelmänä, joka peilaa ja arvioi luterilaisen kirkon elinvoimaa. Toisaalta Kuume kuvaa myös persoonallishäiriöisen ihmisen piirteitä ja paranoian aiheuttamaa empatiakyvyn puutetta, Elsa Saisio selittää.

Saision mielestä hyvä teatteriesitys toimii tasapainotavana voimana.

– Siinä missä yhteiskunta on päämäärähakuinen, kiireinen, yksinäinen ja keskittymätön, teatteri taas on yhteisöllinen ja toimii tässä hetkessä. Teatteri asettuu yhteiskunnan peiliksi.

Tunteet työvälineinä

Elsa Saisio on kasvanut kahden vahvan naisen perheessä. Elsan äiti, kirjailija-professori Pirkko Saisio muutti yhteen elokuvaohjaaja Pirjo Honkasalon kanssa, kun Elsa oli puolitoistavuotias.

Vieläkö voimakkaiden naisten varjo lankeaa ylle?

– Ongelma on enemmän minun pääni sisäinen. Tosi-asiassa kukaan muu ei ole enää aikoihin kysynyt minulta tuota asiaa – paitsi toimittajat. Joka tapauksessa sitä mukaa kuin oma ammatillinen identiteetti vahvistuu, asia helpottuu, Elsa sanoo, mutta kasvoilla välähtää ilme, joka kertoo, että asian prosessointi jatkuu.

”Näyttelijä työskentelee oman vaistonsa ja herkkyytensä kautta, instrumenttinaan oma, tuntematon itsensä. Työskennellessään hän ei koskaan näe itseään ulkopuolelta.”

– Toisaalta se, että Kuume-näytelmän kirjoittaja oli äitini, saattoi auttaa minua näytelmän ymmärtämisessä. Omalle äidille on tosin aina helpompi intää vastaan ja kyseenalaistaa omia repliikkejä, hän hymyilee.

Kuumeen harjoitusprosessi oli kaikkiaan vaativa. – Näytelmän eri tyylilajien etsiminen oli vaikeaa ja vei aikaa. Lisäksi halusin roolihenkilöni Hagarin olevan muutakin kuin vain äitiään vastaan tappeleva teini-ikäinen.

Kuumeen työryhmään kuuluu kaikkiaan viisi freelancer-näyttelijänäistä. Mystisen tarkastajan roolissa on Sari Havas ja kirkkoherrana Niina Nurminen. Viraston kanslistina on Marja-Leena Kouki ja pahasuisena työllistettyinä Heli Sutela.

– Viiden naisemme yhteisössä emotionaaliset panokset olivat harjoituksissa kovat, mutta niin oli myös vastuunotto toinen toisistamme. Koska freelancereilla ei ole pysyvää työyhteisöä, produktiokohtainen yhteisöllisyyden tarve on usein suurempi, Saisio kertoo.

– Tämä ammatti vaatii työskentelyä omien tunteiden kanssa. Näytelmän harjoitusvaihe on aina luova prosessi, jossa näyttelijät voivat parhaimmillaan kohdata toisensa syvästi ja tasa-arvoisesti. Se kuitenkin edellyttää keskinäistä luottamusta.

Miksi yhteisöllisyys on niin tärkeää?

– Mitä muuta meillä siellä lavalla on? Saisio kysyy ja napittaa läheltä silmiin.

Tasapainon horjumisen opettaa

Sanotaan, että näyttelijä on aina yhtä hyvä tai huono kuin viimeisin roolinsa – onko se Elsa Saision mielestä totta?

– Pirjo Honkasalo sanoi minulle osuvasti, että ihminen on niin lahjakas kuin hän parhaimmillaan on. Toisaalta

näyttelemineen on ”hetken taidetta”, jossa jokainen esitys on tehtävä aina uudelleen.

Paikalleen ei voi jäädä makaamaan.

Elsa Saisio kuvaa hyvää näyttelijää sellaiseksi, jolla on rohkeutta uusiutua ja kokeilla uutta, joka ei jää miellyttämään ketään ja joka ei jätä jotakin tekemättä epäonnistumisen pelossa.

– Näyttelijän työ voi paljastaa sellaisia omia piirteitä, mistä ei ollut aiemmin tietoinen. Sisällämme on intuitiivista tietoa, jonka avulla voimme eläytyä sellaisiinkin tilanteisiin, joita emme ole itse kokeneet. Esimerkiksi kirjailija Dostojevski ei tietämämme mukaan ollut murhannut ketään, mutta osasi silti kirjoittaa murhan tehneen ihmisen tuntemuksista Rikoksessa ja rangaistuksessa.

Saisio sanoo, että intuition päästäminen omaan tajuntaan voi olla pelottava kokemus.

– Ihminen haluaa yleensä aina pysyä tasapainossa sekä olla vahva ja miellyttävä, eikä hän halua horjuttaa itse luomaansa tasapainon tunnetta avautumalla uusille asioille, jotka voivat ravistaa ja kenties murtaakin omakuvan. Siksi intuition kuunteleminen vaatii rohkeutta.

Läsnäolo ja karisma

Saisio arastelee hiukan puhua näyttelijän työstä syvällisemmin. Aihe on hänestä niin monimuotoinen ja suuri. Hän kohauttaa hartioitaan, mutta taipuu sitten selittämään, että työn pohjana toimii tekniikka ja rytmitaju. Kaikki on mietitty hyvin tarkkaan: millainen rytmi kohtaukseen ja dialogiin rakennetaan, minne katsotaan, millaisia kontakteja ihmisten välillä on – tai ei ole.

– Kun ihminen esimerkiksi muistelee jotakin, hän ei katso toista ihmistä silmiin vaan sisäänpäin, ei minnekään.

”Vaistonvaraisuus ja empatia ovat herkkyyttä, ja herkkyys on vahvuutta.”



Toisen katsominen, toisin sanoen katseen fokusointi, häiritsee muistamista. Kaikki tällaiset pienetkin asiat otetaan huomioon näyttelemisessä.

Saisio kuvaa, että näyttelijän pyrkimyksenä on elää aina aidosti kulloisenkin roolihahmon elämää.

– Näyttelijän on todella oltava ja eletävä siinä hetkessä. Hänen on kyettävä aitoon läsnäoloon. Jos hän ei kykene olemaan kussakin hetkessä aidosti läsnä, näyttelemisen muuttuu näyttelemisen näyttelemiseksi, hän sanoo ja katsoo lujasti silmiin kuin tarkistaen, menikö viesti oikein perille.

– Hyvällä näyttelijällä on aina myös karismaa. Se on selittämätön asia, mutta uskoisin, että se liittyy nimenomaan juuri kykyyn olla läsnä hetkessä.

Katseen alaisen problematiikka

Näyttelijä kokee, että lopulta vasta katsojat tekevät näytelmän eläväksi.

– Kuumeen harjoituksissa olimme melkein unohtaneet, että kyseessä oli komedia. Kun yleisö sitten ensimmäisessä esityksessä purskahti nauruun, esitys keveni ja muuttui paljon komediallisemmaksi.

Näyttelijä on aina katseen kohteena. Katselijoina ovat

ohjaajat, muut näyttelijät, yleisö ja kriitikot. Myös julkisuus kuuluu ammattiin. Elsa Saisio on pohtinut oikeaa suhtautumista katseen kohteena olemiseen kirjassaan *Katseen alaiset*, joka käsittelee näyttelijän työtä ja sitä, miltä tuntuu olla jatkuvasti muiden määriteltävänä.

– Uskon, että katseenalaisuudessa elävän pitää opetella olemaan mahdollisimman itsenäinen. Näyttelijän täytyy säilyttää itsearviointikykynsä ja luottaa omiin päätöksiinsä ja itseensä, hän pohtii. – Kriitiköiden vaihtelevat sen mukaan, millainen kriitikon oma kokemustausta on, ja toisaalta eri ohjaajien katseen alla olen aina vähän eri henkilö tai minusta tulee näkyviin eri puolia.

Saisio tunnustaa silti aina jännittävänsä uuden ohjaajan tapaamista, kyseessä on niin tärkeä suhde näytelmän ja oman roolin onnistumisen kannalta.

– Näyttämöllä ollessaan ei voi alkaa pohtia, miltä näyttää muiden silmissä tai onko tarpeeksi hyvä, sillä muuten oma olo ei ole luonteva. Vasta jos kokee, että tulee hyväksytyksi ohjaajan silmissä, voi keskittyä kunnolla omaan tekemiseensä. Se, kuinka paljon ohjaajan kommentit kolahtavat, riippuu tietysti siitä, kuinka suurena auktoriteettina ohjaajaa pitää.

Eli voisiko tästä päätellä, että lopulta vain auktoriteeteista vapautumalla voi saavuttaa myös todellisen näytte-

lemisen vapauden, joka ei ole riippuvainen muista ihmisistä? Saisio pohtii asiaa hetken, mutta arvelee sitten auktoriteettien olevan hänelle itselleen hyväksi.

– Kokemusta ja ammattitaitoa on hyvä kunnioittaa, vaikka auktoriteetti voi tietenkin myös aiheuttaa hämmennystä ja ristiriitoja.

Miten näyttelijä välttää masennuksen ja narsismin vaarat?

– On tärkeää löytää näyttelemiseen kaikki muut motiivit kuin hyväksynnän hakeminen. Koko elämä ei saa nojautua työn varaan, vaan yksityiselämässä pitää olla tasapainottavaa sisältöä. On myös tärkeää tuntea tulevaisuuden hyväksytyksi ihmisenä eikä vain suoritustensa kautta.

Päiväkirja ja katukahvila

Mikä sitten tekee Elsa Saision onnelliseksi?

– En vielä tiedä, mitä onni on. Pohdin kyllä asiaa paljon ja yritän etsiä vastauksia.

Arkisina ja harmaina päivinä näyttelijä tunnustaa haaveilevansa ulkomaanmatkoista.

– Haluaisin vain istua katukahvilassa katselemassa ohikulkevia ihmisiä ja kirjoittamassa päiväkirjaani.

Saisio kertoo matkustaneensa viime vuosina poikkeuksellisen paljon. Viime vuonna hän teki kolme ulkomaanmatkaa.

– Minulle matkustaminen on aina mielen matka yhtä lailla kuin fyysinenkin matka. Matkalla ajatusten kulku vaihtaa rataa: fyysinen etäisyys antaa henkistä etäisyyttä omaan arkeen. Monesti ihmiset myös avautuvat lentokoneessa ihan kummallisella tavalla. Anonyyminä ja vapaana on helpompi puhua vierustoverin kanssa. Olen myös huomannut, että matkoilla oma arvomaailma kirkastuu.

Seuraavaksi Saisio suuntaa Pariisiin pääsiäiseksi.

– Tarkoitus on käydä katsomassa teatteriesityksiä, poiketa taidenäyttelyihin ja istua katukahviloissa. Nauttia matkoihin liittyvästä vapauden tunteesta.

Siihtäkin voi tosin saada tarpeekseen. Saisio kertoo, miten puoli vuotta Espanjassa riitti ja miten hän sen jälkeen jo palasi kotiin riemumielin töihin.

– Tulin takaisin Suomeen keskellä sydäntalvea. En koskaan unohda, miten hyvältä tuoksui suomalainen kahvi ensimmäisenä työaamunani Teatteri Jurkassa. Tajusin oppineeni ulkomailla arvostamaan Suomea ja suomalaisuutta, hän naurahtaa.

– Suomalaisten sanaan voi esimerkiksi luottaa!

Elsa Helena Saisio

- **Syntynyt:** 19.7. 1981 Helsingissä

- **Koulutus:** Teatterikorkeakoulu v. 1999–2004, teatteritaiteen maisteri, pääaineena näyttelijäntyö

- **Teatteritöitä:** **Kuume** (Hagar), Pirkko Saisio, ohj. Pirkko Saisio, Espoon kaupunginteatteri 2007, **Blackbird** (Una), David Harrower, ohj. Mikael Baran, Suomen Kansallisteatteri 2006, **Leyla ja Daniel**, musikaali (Leyla), Pasi Toivanen, säv. Petri Kaivanto, ohj. Kurt Nuotio, Lahden kaupunginteatteri 2005, **Myrskylintu**, musikaali (Elin), Jussi Helminen, säv. Oskar Merikanto, ohj. Jussi Helminen, Sampoalinnan kesäteatteri 2005, **Kuningas Lear** (Cordelia), William Shakespeare, ohj. Reko Lundan, Suomen Kansallisteatteri 2005, **Kirsikkapuisto** (Anja), Anton Tšehov, ohj. Jussi Helminen, Espoon kaupunginteatteri 2004, **Hamlet** (Ofelia, Gertrude, haudankaivaja), William Shakespeare, ohj. Samuli Reunanen, Teatteri Jurkka 2004, **Baikalin lapset** (Tanja, Vimppa), Pirkko Saisio, ohj. Timo Torikka, KOM-teatteri 2002, **Romeo ja Julia** (Julia), William Shakespeare, ohj. Esa Leskinen, Suomen Kansallisteatteri 2002, **Tulevat työt: Likaiset kädet** (Jessica), Jean-Paul Sartre, ohj. Jotaarkka Pennanen, Tampereen teatteri 2007, **Jäniksen vuosi** (jänis), Arto Paasilinna / Panu Raipia, ohj. Panu Raipia, Tampereen komediateatteri 2007

- **Elokuva- ja tv-töitä:** **Jumalan kaikki oikut**, tv-sarja (Tina), Tove Idström, ohj. Jarmo Lampela, YLE TV1, 2006, **Pahat Pojat**, elokuva (Pirjo), Pekka Lehtosaari, ohj. Aleksis Mäkelä, Solar-films 2003 **Pelon maantiede**, elokuva (Riikka), Auli Mantila, ohj. Auli Mantila, Blind Spot Pictures 2000 **Tulennieli**, elokuva (Irene), Pirkko Saisio, ohj. Pirjo Honkasalo, Matila&Röhre productions 1998

- **Lisäksi useita dubbauksia ja kuunnelmarooleja sekä omia musiikkiesitystuotantoja.**

Älä putoa Bostonin kartalta!

Tämän lukemalla löydät helpommin sinne minne haluat. Jos mukana on lisäksi kunnan kompassi ja annos seikkailumieltä, asfalttiviidakon valloittamisen pitäisi olla helppo nakki – tai amerikkalaisittain ”kakunpala”. Kun vielä muistat pitää papuja ja turskaa jumalten ruokana, olet hyvää vauhtia kehittymässä kelpo bostonilaiseksi.

Bostonissa on yli 2 000 kadunnimeä. Aina nimestä ei voi päätellä mitään, mutta jos olet onnistunut saamaan kyläilykutsun bostonilaiseen kotiin, jonka katuosoitteessa on puun nimi, kyseessä on todennäköisesti elitistinen Beacon Hillin kaupunginosa, missä asuu Bostonin kuohukerma. Olet siis alueella, jossa löytyvät kaupunkilaisista kunnioitetuimmat, ”the Proper Bostonians”. Perimätiedon mukaan he ovat hienostuneita, hillityn etäisiä ja kunniantuntoisia ja polveutuvat hyvästä vanhasta paikallisesta suvusta. Hienoimmista hienoimpia kaupunkilaisia kutsutaan Intian kastijärjestelmää mukaillen myös ”Bostonin bramaaneiksi”.

John Collins Bossidy tiivistää Bostonin perinteet ja hierarkian näin:

**Siis tämä on vanha kunnan Boston
Joka turskan ja pavut meille soi:
Cabotille suo Lowell hatunnoston
Vain Luojalle Cabot nyökätä voi.**

(Suomennos kirjoittajan, lähde: Andrews, Robert (ed.) (1996). Famous Lines: A Columbia Dictionary of Familiar Quotations. Columbia University Press)

Missä olet, mihin menet?

Jos vaahteran, lehmuksen tai pyökin mukaan nimityn kadun sijaan löydätkin itsesi aamutuimaan esimerkiksi kuuluisan runoilijan kunniaksi nimeytyltä kadulta, ilta on saattanut venyä pitkäksi ja oletkin eksynyt läheiseen Wellesleyhin. Onneksi välimatkaa on vain parikymmentä kilometriä – tai jos se on taitettava jalan, on ehkä parempi ajatella sitä olevan vain 13 mailia, niin matka ainakin tuntuu lyhemmältä!

Jos olet muutenkin helposti eksyvää sorttia, yritä etsiä majapaikkaa Back Bayn kaupunginosasta. Siellä kadut ovat jämäkästi aakkosjärjestyksessä: A niin kuin Arlington, B niin kuin Berkeley, C niin kuin Clarendon ja niin edelleen. Bostonin läheisen Cambridgen – jossa kannattaa tutkia Harvardin yliopistoa ja nauttia opiskelijamaisen värikkäästä katukuvasta – kadunnimistä taas löytyy herkkupala kaikille numerofriikeille: First Street, Second Street, Third Street ja niin edelleen, New York Cityn malliin. Älä silti luota automaattisesti kadunnimien logiikkaan näillä seuduilla. Esimerkiksi Bostonin School Streetillä (Koulukadulla) ei ole







Bostonin katukuvassa ja maisemissa on mielikuvitusta kutkuttavia värejä ja muotoja.

nykyään ensimmäistäkään koulua, Court Streetin (Tuomioistuimenkadun) varrella ei ole minkäänlaista tuomioistuinta, Dock Squarella (Telakka-aukiolla) ei ole telakkaa ja juuri mainitusta Back Baysta (Takalahdelta) on turha etsiä lahtea – se on täytetty kauan sitten. Myös Water Street (Vesikatu) on kuiva kuin beduiinin sandaali.

Kieli rakoilla ja muisti kovilla

Kaduista käytetään usein lempinimiä, mikä onkin varsin viisasta, jos ei halua saattaa kieltänsä solmuun. Sellaiset valtaväylien nimet kuin Commonwealth Avenue, Dorchester Avenue ja Massachusetts Avenue riittävät lannistamaan jo ulkonäöllään. Ainakin aamupöpperöisessä puhelinkeskustelussa saattaa olla hankala saada suustaan oikeaoppisesti ”Massachusetts Avenueella Bostonissa Massachusettsissa”. Sen sijaan lempeänpyöreät lempinimet Mass Ave, Comm Ave ja Dot Ave tuskin tuottavat vaikeuksia kankekielisellekään.

Varaudu myös siihen, että jos pyydät taksissa kyytiä Bostonin State Houseen, City Halliin, Court Houseen tai vaikka John Hancock Buildingiin, täytyy valita vähintään kahdesta vaihtoehdosta. Kaikista on ainakin sekä vanha että uusi rakennus, eikä välttämättä ollenkaan samassa paikassa. Kartastakaan ei aina ole apua, sillä esimerkiksi tiennimistä Route 128 tunnetaan myös lyhenteellä I-95, ja juuri kun opit muistamaan tämän, huomaat, että toiset käyttävätkin samasta tiestä lyhennettä I-93!

Kouraan kouluaikojen kompassi?

Entä mikä on sitten kuuluisa Bostonin ilmansuuntakaruselli? Ei valitettavasti mitään tivolimukavaa lapsille,

vaan lisää suunnistusohjeita kaupunkiviidaksoon. Kas tässä muutama perussääntö: Bostonin maantieteellinen keskus on Roxbury. Siitä etelään sijaitsee South End, joka ei puolestaan ole ollenkaan sama asia kuin South Boston eli Southie. Jälkimmäinen sijaitsee South Endistä itään. South Endistä pohjoiseen löytyy tietysti East Boston eli Eastie, ja kulkemalla sieltä lounaaseen päästään North Endiin. Sinne pääsee myös kulkemalla West Endistä itään, ainoa pulma on vain siinä, että West Endin olemassaolo päättyi eräänä yönä, kun aluetta tarvittiin rakentamiseen...

Jos kompassineula tässä vaiheessa pyörii vain villisti paikallaan, uupunut turisti voi aina pelastautua lähimmälle metroasemalle, ellei kello ole jo liian paljon. Bostonin metroa kutsutaan nimellä ”the T” – ei ”subway” – eikä se kulje koko yötä. Fah chrysales, this ain’t Noo Yawk!

Auliisti aukioita

Kaikkea ei muutenkaan ole alistettu kaupallisuuden alttarille. Neljän vilkkaimman metroaseman nimeämisoikeudet oli kerran tarkoitus myydä eniten tarjoaville, mutta kaupunkilaiset onnistuivat estämään tämän. Eräs vastustajista tiivistä tuntonsa paikallisessa Boston Globe -sanomalehdessä näin: ”Älkää pakottako meitä hokemaan yritysten nimiä, kun puhumme metromatkamme määränpäästä!”

Ehkä tämä kaupunkilainen olisi peräti ansainnut oman aukion, Bostonissa kun on harrastettu innokkaasti sellaisten nimeämistä erityisen ansioituneiden henkilöiden kunniaksi. Ainahan johonkin uusi aukio sopii, on aina ennenkin sopinut!

Bostonin ystävälliset edesmenneet

Teksti: **Hanna Myllys**

Kuva: **SXC**

Elipä kerran – ja tavallaan elää edelleenkin – Bostonissa pari kunnianarvoista naisihmistä. Sanotaan heitä selvyuden vuoksi vaikka Amandaksi ja Abigailiksi. Heidän oikeita nimiään emme tiedä, eivätkä he niitä meille helposti kertoisikaan, hieno nainen kun ei rupea juttusille tuntemattomien kanssa ilman sääntöjenmukaista esittelyä.

Nämä toisensa läpikotaisen tuntevat ystävykset onnistuivat peräti harvinaisessa tempussa: he yksinkertaisesti ikävystyttivät toisensa kuoliaiksi. Vaikka he olivatkin aikanaan naisopistossa tutustuneet sivistäviin ajatelmiin, he eivät olleet koskaan ymmärtäneet **Voltaire**n ajatusta ”Ikävystytämisen salaisuus on siinä, että sanoo kaiken”.

Bostonin Public Gardensissa ja Commonissa nähdään välillä nämä kaksi 1830-luvun tyyliisiin tärkättyihin vaaleisiin leninkeihin pukeutunutta ikäneitoa kävelemässä käsikoukkua tai katselemassa puiston vilinää rauhalliselta penkiltä ohikulkijoille hyväntahtoisesti hymyillen ja nyökytellen. Mutta juuri kun olet aikeissa kysäistä, ovatko he osa jotakin performanssia tai vastaavaa, huomaatkin tuijottavasi suoraan heidän lävitseen.

Monet kummituksetkin ovat aitoamerikkalaiseen tyyliin ystävällisiä ja palveluhenkisiä.

Amandan ja Abigailin uskotaan olleen puiston vie-reisen pramean Ritz Carlton -hotellin vieraita. Kummitutkijat kehottavat nämä daamit Public Gardensissa kohtaavaa matkailijaa muistamaan käytöstavat ja ennen kaikkea pidättäytyvän kertomasta, että naiset eivät enää vaella tässä maailmassa; moinen tieto saattaisi järkyttää heitä suuresti.

Aaveapua matkailussa

Kaikki haamut eivät siis suinkaan ole pahantahtoisia. Ehkä amerikkalainen palvelukulttuuri on mennyt niin veriin – tai mitä nyt haamun suonissa virtaakaan – että erityisesti Massachusettsissa, jota pidetään yhtenä Pohjois-Amerikan kulttuurin kehtona, monet kummituksetkin ovat erityisen ystävällisiä ja palveluhenkisiä.

Wellesleyssä, vain 13 mailin päässä Bostonista, väitetään erään sisällissodan aikaisen lääkärin edelleen parantavan pienen hotellin tiettyyn huoneeseen tarkoituksellisesti majoittuneita matkustajia.

Bostonilaisessa Omni Parker Housessa taas uskotaan, että hotellin perustaja, ”Proper Bostonian” **Harvey Parker**, jolle jokaisen hotellivieraan viihtyminen oli sydämenasia, yrittää yhä edelleen varmistaa, että kaikki on hyvin, vaikka hänen kuolemastaan on jo yli sata vuotta.

Luotsaava noita

1600-luvun lopussa elänyt, noitana pidetty **Edward Diamond** on puolestaan pelastanut mystisesti meidän päivimme asti useita laivoja haaksirikkoutumasta kammottavissa myrskyissä huutamalla ohjeita Boston North Shoren korkealta Burial Hilliltä.

Kaikuva ääni on saattanut huutaa ”Jyrkästi tyyrpuuriin!” tai ”Suoraan eteenpäin!” Huuto on kuulunut selvästi vaikka kuinka kaukana merellä kamppaileviin aluksiin. Kukaan ei koskaan osaa kertoa asiasta myöhemmin muuta kuin että mäellä on tapahtuman aikoihin nähty sini-viittainen mies – väri on samaa voimakasta sinistä kuin Edward Diamondin viitassa. Ehkä Diamondilla on lupaus pidettävänä tai vala täytettävänä?

Toki Bostonilla on myös omat vertahyivät tarinansa, esimerkiksi kertomus edelleen vaikeroivasta Marbleheadin kirkuvasta naisesta (Screeching Lady), jonka merirosvoit saivat kiinni ja tappoivat sen jälkeen kun hän oli turhaan rukoillut apua rannikon pelosta jähmettyneiltä asukkailta.

Pullo historiaa, ilmastoitu bussi

Edesmenneet ovat olleet myös tahtomattaan hyödyksi jälkipolville. Kummittelua ja muuta hurjempaa menneisyyttä on osattu hyödyntää myös kaupallisin keinoin.

Läheisessä Salemissa hyödynnetään historiaa hieman erikoisella tavalla.

Yritteliäät kauppiaat ovat keksineet myydä matkamuis-toina kaarnankappaleita ”Salemin noitavainoissa” vuonna 1692 käytetystä hirttopuusta.

Puritaanien noitahysteria johti aikanaan vähintään 25 ihmisen hirttämiseen noitina neljän teloituspäivän aikana. Suurin osa tuomituihin oli naisia, kuten aina noitaoikeudenkäynneissä.

Kauppiaita ja historioitsijoita lukuun ottamatta jälkipolvet ovat sanoutuneet irti noista ajoista. Esimerkiksi Salemissa syntynyt kirjailija **Nathaniel Hawthorne** (1804–1864) muutti jopa sukunimensä kirjoitusmuodon katkais-takseen yhteyden isoisoisaisäänsä, Salemin hirttäjäiset vi-ranomaisena toimeenpanneeseen **John Hathorneen**, vaikka kirjoittikin yhden menestysteoksistaan eli ”Tulipunai-sen kirjaimen” juuri noitavainojen pohjalta.

Uskalias voi osallistua Bostonissa myös keväästä syksyyn järjestettäviin kummituskierroksiin, esimerkiksi jal-kapatikassa tehtävälle puolitoistatuntiselle kierrokselle tai useamman tunnin linja-autokierrokselle lukuisine pysäh-dyksineen. Lisämaksusta voit myös varata muun muassa ruokailun kummitusten suosimassa ravintolassa. Ehkä elinaikanaan herkkusuuna tunnettu ihminen mielellään palaa kuoltuaankin ainakin katselemaan herkuttelijoita tai tutkailemaan uusia reseptejä?

Loganin lentokenttä

Teksti: **Tuuli Daavittila** Kuva: **SXC**



Kenraali Edward Lawrence Loganin mukaan nimetty Loganin lentokenttä Itä-Bostonissa on yksi Yhdysvaltojen vilkkaimmista kentistä. Sen kautta kulkee yli 27 000 matkustajaa vuodessa.

Loganin lentokentällä on neljä terminaalia, jotka on nimetty aakkosittain terminaaleiksi A, B, C, ja E. Kaikki ulkomaanlennot saapuvat terminaaliin E. Terminaaleja yhdistävät paitsi jalankulkuväylät myös lentokentän sisäiset bussit (pysäkit tunnistaa merkistä MASSPORT). Bussit eli shuttlet kuljettavat ihmisiä jatkuvasti terminaalista toiseen, parkkipaikalle sekä paikallisen metron, bussien ja vesibussin pysäkeille. Lentokentältä on Bostonin keskustaan vain viitisen kilometriä.

Loganin lentoaseman jokaisesta terminaalista löytyvät lähestulkoon samat kattavat palvelut.

Lentokentältä pääsee julkisilla kulkuvälineillä kätevästi myös Bostonin päälinja-autoasemalle sekä rautatieasemalle, joilta on yhteys muihin Yhdysvaltojen kaupunkeihin ja osavaltioihin.

Lentoaseman palvelut:

- 12 erilaista à la carte -ravintolaa
- 33 erilaista pikaravintolaa, kahvilaa tai pubia
- 31 erilaista kauppaa
- 9 pankkia
- tax free (jokaisessa terminaalissa)
- 3 Internet-pistettä
- kampaamo ja kauneushoitola terminaalissa C

Erityistä:

- Kidport. Hauska ja viihtyisä koko perheen ajanviettopaikka. Lapsille monipuolista puuhaa, leluja, liukumäkiä ja kiipeilytelineitä. Aikuisille mukavat oleskelutilat.
- C-terminaalista on mahdollista vuokrata käyttöönsä muun muassa kannettavia DVD-soittimia ja elokuvia.

Lentokentän alueen hotellit:

- Hotel Hyatt Harborside
(www.hyattharborside.com)
- Hilton Boston Logan Airport
(hiltonfamilyboston.com)

Lentokentältä keskustaan:

- Logan express -lentokenttäbussit
- Bostonin kaupungin julkiset bussit
- metro (pysäkki: T)
- vesibussi (ei lauantaisin, matkan kesto 7 minuuttia, 10 \$ / henkilö)
- taksi (24 h)
- limusiini (varattava etukäteen)
- vuokra-auto

Etäisyyksiä Bostonista:

New York, New York noin 300 km
Philadelphia, Pennsylvania noin 430 km
Washington D.C. noin 640 km
Montreal, Quebec, Kanada noin 400 km
Ottawa, Ontario, Kanada noin 500 km

Pahassa paikassa?

Teksti: Tuuli Daavittila

Kuvitus: Fleur Wilson

- Haloo? No een...

Koneessa, tunnin päästä Singaporessa.

Mitäs sinä?



Lentokoneet ovat kännyköiden uusi aluevaltaus. Ennen kuin huomaammekaan, olemme tavoitettavissa myös pilvien yläpuolella. Miten ihmisessä soittaminen ja puheluiden vastaanottaminen lennon aikana nyt yhtäkkiä on mahdollista, kun se tähän saakka on ollut tiukasti kiellettyä? Viestintäviraston kehityspäällikkö **Petteri Jokela** paljastaa puhelujen mahdollistajaksi lentokoneen sisään rakennettavan tukiaseman sekä laitteen, joka synnyttää riittävästi kaikkia matkapuhelintaajuuksia häiritsevää taustakohinaa.

– Taustakohina estää puhelimia saamasta yhteyttä maanpäällisiin verkkoihin, ja lentokoneen oma tukiasema puolestaan pakottaa puhelimet käyttämään pienintä mahdollista tehoa. Pienempi teho ei vaikuta puhelimen käytettävyyteen mitenkään mutta on kuitenkin niin pieni, ettei se myöskään häiritse lentokoneen laitteiden toimintaa lennon aikana.

Vahingossa päälle jääneet puhelimet ovat saattaneet aiemmin aiheuttaa esimerkiksi sen, että koneen automaatiohjaus on mennyt pois päältä tai savuhälytyn on ilmoittanut olemattomasta savusta. Uusien laitteiden avulla tällaisten ongelmien pitäisi olla menneen talven lumia.

Ongelmana nousut ja laskut

Sekä matkustajille että lentohenkilökunnalle voi kuitenkin tuottaa päänvaivaa se, että puhelukielto on jatkossakin edelleen voimassa nousujen ja laskujen aikana. Kun turvavyön merkkivalo palaa, mitään elektronisia laitteita ei saa olla päällä, koska alle kolmen kilometrin korkeudessa laitteet voivat kaikesta huolimatta häiritä navigointijärjestelmää.

Jokelan mieltä askarruttaakin se, miten matkustajat saadaan sisäistämään, että puhelin saa olla päällä vain koneen ollessa vaaka-asennossa.

– Yksi ratkaisu voisi olla se, että kännykät määrättäisiin suljettaviksi jo ennen koneeseen astumista ja kapteeni ilmoittaisi matkustajille, kun kännykät taas voi avata ja kun ne jälleen pitää sulkea.

Oi, ihana tavoitettavuus

Mitään kokonaan uutta lentokonepuhelut eivät ole. Vanhojen satelliittipuhelimiensa suurimmaksi puutteeksi on kuitenkin osoittautunut se, että niihin ei voi vastaanottaa puheluita. Juuri tavoitettavuus on ihmisille nykypäivänä tärkeää. Satelliittipuhelut ovat myös kalliimpia kuin kännykäpuhelut. Tutkimusten mukaan ihmiset suostuisivat maksamaan puheluihinsa yläilmoissa korkeintaan 2,5 euroa minuutilta, sitten tulee jo ”kipuraja” vastaan.

– Tämä ei tarkoita sitä, että puheluita tulisi välttämättä niinkään kalliita. Luulisin, että lopullinen hinta on noin yhden euron luokkaa, mikä on suunnilleen sama kuin useimmissa ulkomaanpuheluissa, Jokela arvelee.

Muutenkin lentokonepuhelujen hinnat määräytyvät samalla tavalla kuin maanpäälliset ulkomaanpuhelut. Lentokoneessa istuva joutuu maksamaan myös vastaanotetuista puheluita ulkomaanosuuden. Koska puhelut ovat kuitenkin huomattavasti kalliimpia kuin kotimaan kamaralla, voisi hyvin kuvitella, ettei kaikilla ole varaa löpötellä koneessa. Yhden tekstiviestin hinnaksi tulee noin yksi euro, mikä on hyllypeasti enemmän kuin normaaleilla tekstiviesteillä. Jäivätkö siis lentokoneesta soitettut puhelut ja lähetetyt tekstiviestit vain rikkaiden huviksi ja hyödyksi?

– Oletan, että käytäntö muodostuu samanlaiseksi kuin junassa, metrossa tai bussissa. Ihmiset, jotka yleensäkin käyttävät puhelimia paljon eri kulkuvälineissä ja ulkomailla, käyttävät niitä myös koneissa.

Mikään huikea tulonlähde lentokonepuheluista ei kuitenkaan tule, sillä käytön epäillään kaikesta huolimatta jäävän melko marginaaliseksi. Jokela uskoo puhelumahdollisuuden olevan ennemminkin lisäpalvelu lentoyhtiöille sekä markkinointikeino ja imagonkohottaja. Samalla hän kuitenkin arvelee, että tekniikka saattaa vielä kehittyä niin, että puhelut tulevaisuudessa halpenevat.

Nouseeko matkustamossa ”social rage”?

Kaikista lentokonepuheluihin liittyvistä asioista ei olla vielä selvillä. Yksi näistä on lentokone puhelimen käytön ympäristönä. Jokelan mielestä lentokoneympäristö ei välttämättä ole kaikkein suotuisin paikka jatkuvalla puhelimessa rupattelemiselle.

– Markkinatutkimusten mukaan ihmiset kyllä mielellään itse puhuisivat kännykkään, mutta eivät pidä siitä, että vierustoveri puhuu. Tämä on tavallaan ymmärrettävää, sillä on esimerkiksi ihmisiä, joilla on tapana huutaa puhelimeen, vaikka vastaanottaja kuulisi hyvin tavallistakin puhetta. Tällaiset tilanteet voivat aiheuttaa ihmisissä negatiivisia reaktioita. Amerikassa puhutaan tässä yhteydessä jopa sosiaalisesta raivosta (social rage).

Lentohenkilökunta pelkää, riittävätkö heidän resursinsaan valvontatehtäviin, jotka saattavat lisääntyä huomattavasti, jos puhelimeen puhuminen herättää matkustajien kesken konfliktitilanteita ja eripuraa.

– Aluksi mietittiin sellaista vaihtoehtoa, että puhelut olisivat olleet mahdollisia vain tiettyssä osassa konetta. Se oli kuitenkin käytännössä mahdotonta toteuttaa. Toisen ratkaisu voisi olla se, että lennon aikana olisi tiettyjä jaksoja, jolloin tukiasema sallisi esimerkiksi tekstiviestit muttei puheluita. Etenkin yöaikaan tämä olisi varmasti toimiva ratkaisu.

Viime kädessä lentoyhtiöiden vastuulla on se, miten he ohjeistavat henkilökuntaa ja matkustajia puhelimen käytössä ja sen ohjaamisessa. Kännykkäetiketin muistelemisesta tuskin kuitenkaan on kenellekään haittaa.

HELSINKI

Elämyksellinen festivaali

1 Maailma kylässä on jo vuodesta 1995 lähtien järjestetty koko perheen ilmaisfestivaali. Toukuuun viimeisenä viikonloppuna Kaisaniemen puisto muuttuu kaikille avoimeksi kyläksi, joka esittelee kulttuurin makupaloja ja yllätyksiä eri puolilta maailmaa: musiikkia, tanssia, teatteria, asiaohjelmaa, liikuntaa ja ruokaa. Maailma kylässä -festivaali antaa elämysten lisäksi uusia näkökulmia monikulttuurisuuteen.

MAAILMA KYLÄSSÄ -FESTIVAALI

Helsinki 26.-27.5.2007

KUOPIO

Kansainvälisiä tuulia Erämessuilla

2 Kuopiossa järjestettävillä Erätaika 2007 -messuilla puhaltavat kansainväliset tuulet. Ranskalainen metsästystorvisoittoryhmä kajauttaa metsästystorvistaan mahtavaa keskieurooppalaista metsästäjien merkkikieltä.

Erätaika 2007 -messuille on tulossa uutta nähtävää ja koettavaa, joskin myös perinteistä tekemistä on mukana. Harrastajille on luvassa muun muassa joussiammuntaa, moottorisahanäytöksiä ja Suomen Eräkoira 2007 -kilpailu. Perheen pienimmät voivat ihaila vaikkapa luontopuiston sorsapoikuetta tai lohiallasta taikka kokeilla poniratsastusta. Uusista ohjelmista mainittakoon esimerkiksi tukkilaisromantiikka esiintymislavalla.

SAVON ERÄMESSUT

Kuopio 4.-6.5.2007



OULU

Karjalaista kulttuuria

3 Pohjois-Pohjanmaan museossa on keväällä nähtävillä kaksi Vienan Karjalaa esittelevää näyttelyä. Maantieteellisesti Vienan Karjala sijaitsee Venäjän Karjalan pohjoisosassa. Vienankarjalainen kulttuuri -näyttely esittelee nimensä mukaisesti alueen kulttuuria sekä esineistöä. Vienankarjalaiselle kulttuurille on ollut leimallista sukupolvelta toiselle siirtynyt suullinen perimätieto – loitsut, runot ja laulut – jotka olivat pohjana Elias Lönnrotin kootessa Kalevalaa. Vienankarjalaisia pukuja -näyttely kertoo entisajan pukeutumiskulttuurista. Sen tarkoitus on herättää kiinnostusta vienankarjalaista puku- ja käsityöperinnettä ja samalla myös koko vienankarjalaista kulttuuria kohtaan.

VIENANKARJALAINEN KULTTUURI

Oulu, Pohjois-Pohjanmaan museo

31.3.-17.6.2007



RUKA

Juhli lumilautastarojen kanssa

4 Kevään leppoisimmat sessarit Rukalla. Mukana menossa Suomen lumilautastarat Antti Autin ja kumppaneiden johdolla sekä Slammerin luottokuvajat. Mestoilta kannattaa tulla, jos haluat laskea Suomen parasta parkkia kevätauringon paisteessa, kuvata Suomen parhaita laskijoita, löytää Sen Oikean, nauttia hyvistä bileistä hyvässä seurassa tai saada kuvasi Slammerin sivuille.

SLAMMER PHOTO SESSION

Ruka 12.-15.4.2007

TAMPERE

Tulevaisuuden toivot **MM-mitteloissä**

5 Suomessa huhtikuussa järjestettävät alle 18-vuotiaiden MM-kisat kokoaa ikäluokan lupaavimmat jääkiekkojuniorit taistelemaan maailmanmestaruudesta. Alle 18-vuotiaat ovat nuorin ikäluokka, joka pelaa maailmanmestaruudesta, ja kisat ovat näin sekä maajoukkueille että yksittäisille pelaajille ensimmäinen todellinen kansainvälinen mittari. Kisat tarjoavat hyvän tilaisuuden nähdä tulevaisuuden Koivut, Selänneet ja Gretzkyt samalla paikkakunnalla.

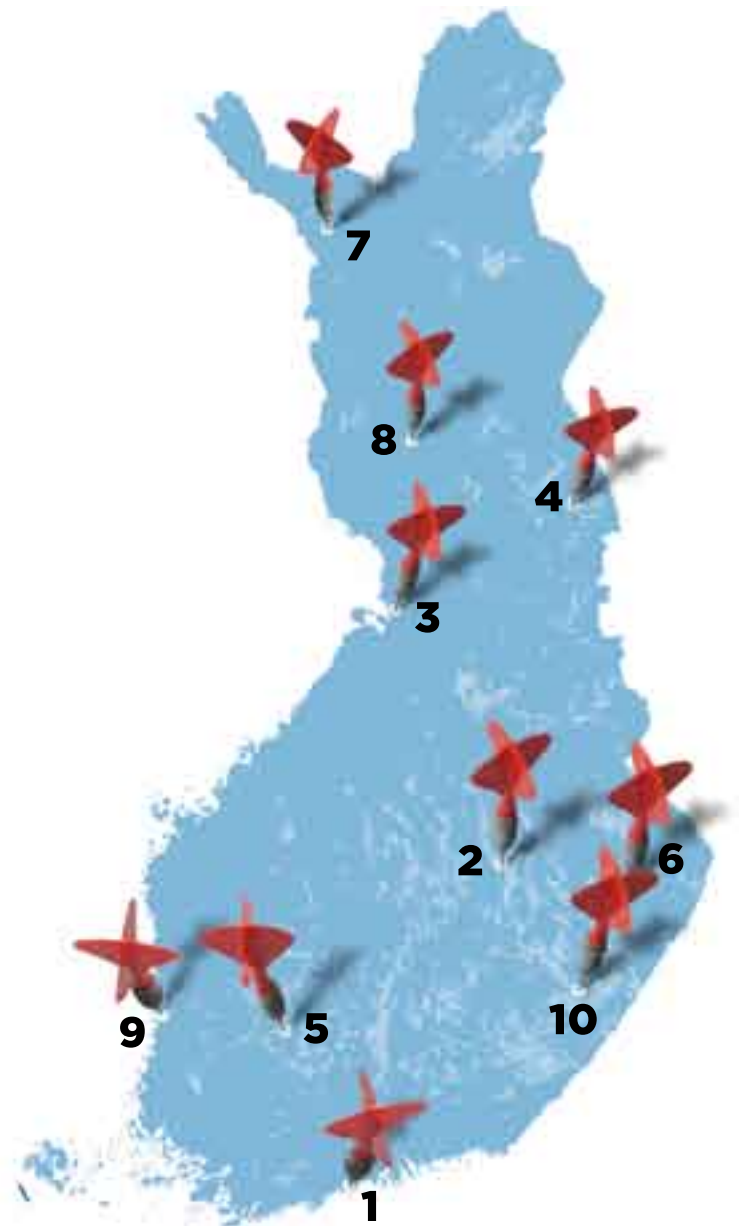
ALLE 18-VUOTIAIDEN JÄÄKIEKON MM-KISAT
Tampere 11.-22.4.2007

JOENSUU

Kulttuurien ja työn arkea

6 Tapahtuman tarkoituksena on tehdä tunnetuksi reilua kauppaa, kehitysmaiden kulttuureja ja käsityöläisyyttä. Kahden päivän aikana nähdään mielenkiintoisia esityksiä ja kuullaan musiikkia eri mantereilta. Luvassa on muun muassa kuubalaishenkisiä rytmejä, intialaisten Peali Mitran ja Rumpa Podderin Bollywood-tanssia sekä joensuulaisen Klaus Thuder & Ukkosmaineen musiikkimeininkiä samoin kuin lasten sirkusta, kokkisotaa, teatteria, epäreilua jalkapallokissaa ja muotinäytöksiä niin intialaisista puuvillavaatteista kuin pohjoiskarjalaisista luomuksistakin. Perjantai-ilta Teatteriravintolassa käynnistyy Reilun kaupan viini-ilta asiantuntijan johdolla. Ilta huipentuu reiluihin jameihin Teatteriklubilla.

REILUN KAUPAN MARKKINAT
Joensuu 18.-19.5.2007



terminaalilegendoja

Riittävästi jalkatilaa?

Naismatkustaja oli huolissaan lentokoneen matkustamon säilytystilojen kapasiteetista ja keskusteli pitkään virkailijan kanssa siitä, mahtaako käsimatkatavarana kannettava laukku mahtua matkustamon penkin alle matkan ajaksi. Virkailija vakuutti kassin mahtuvan penkin alle oikein hyvin.

– *Ai mahtuu? No oikein hyvä, matkustaja tuumasi, mutta kanto kuitenkin vielä huolta tilan riittävydestä.*

– *Mitenkäs sitten ne jalat?*

Nimi hukassa

Huolestunut matkustaja oli juuri saapunut kotimaahan, mutta totesi ikäväkseen vastaanottajan olevan hukassa. Aikansa etsittyään hän keksi kysyä neuvoa neuvonnasta.

– *Anteeksi, osaisittekohan te auttaa? Kun minulla on vastaanottaja hukassa. Hänet pitäisi löytää, muuten en pääse kotiin.*

Virkailija kuunteli matkustajan asian ja ehdotti, että kadoksissa olevaa vastaanottajaa voitaisiin kyllä haluttaessa kuuluttaa.

– *Mikä hänen nimensä on?* virkailija kysyi.

– *Jaa, kiitos. Hänellä on mustat housut!*

Joitakin lisätietoja jouduttiin selvittämään, mutta vastaanottaja löytyi kyllä.

Nesteet pusseihin

6. marraskuuta 2006 tuli voimaan uusi määräys, jonka mukaan turvallisuussyistä kaikki koneeseen mukaan otettavat, alle yhden desilitran suuruisissa pakkauksissa olevat nesteet tulee pakata muovisiin, suljettaviin Minigrip-pusseihin. Määräys on aiheuttanut hämmentynyttä epä tietoisuutta, ja matkustajilla onkin riittänyt kysyttävää. Eräskin nainen ihmetteli pussin pienuutta:

– *Mutta jos ne nesteet ovat täällä käsilaukussa, niin miten sitten saan käsilaukkuni mahtumaan tuohon pieneen pussiin?*

TÄYSOSUMIA



ENONTEKIÖ

Pilkkiiä ja auringonpaistetta

7 Kun Etelä-Suomessa tehdään jo toukotöitä, Enontekiöllä pilkitään vielä kilpaa. Pilkkikilpailuja pidetään eri puolilla laajaa kuntaa; samalla kun kiertelet osallistumassa kisoihin, voit tutustua eri kylien ihmisiin ja paikalliseen kulttuuriin. Kilpailuja on tulevana keväänä yhteensä 18. Enontekiön pilkkiviikot ovat jokaisen pilkkimisen ystävän talvikauden huipennus. Tapahtuman aikana on yleensä vielä myös hyvät hiihtokelit.

ENONTEKIÖN PILKKIVIIKOT

Enontekiö 21.4.–6.5.2007

ROVANIEMI

Pohjois-Suomen suurin kaksipyöräisten tapahtuma

8 Viimeistään Prätkä07-tapahtuma avaa Pohjois-Suomen moottoripyöräkauden. Rovaniemen kauppatorille pystytetty 1 800 m²:n näyttelyhalli houkuttelee paikalle sankoin joukoin moottoripyöräharrastajia tutkimaan uusimpia menopelejä, ajovarusteita ja alan tarvikkeita. Näytteillä on tarvikkeiden lisäksi muun muassa kaksipyöräisiä museoajoneuvoja, enduro- ja motocrossipyöriä, huimia customeja, bobereita ja choppereita.

PRÄTKÄ 07

Rovaniemi 26.–27.5.2007



YYTERI

Maraton merimaisemissa

9 Yyteri maraton ja puolimaraton juostaan luonnonkauniissa Meri-Porin maisemissa. Tasainen ja nopea reitti kulkee Yyterin, Kyläsaaren ja Pihlavan kautta pääasiassa kevyen liikenteen väylää. Lähtö ja maali sijaitsevat kuuluisien hiekkadyynien vieressä Yyterin leirintäalueella. Maalialueelta löytyy mökkejä ja asuntovaunupaikkoja yöpymiseen ja vapaa-ajan viettoon. Lisäksi vieressä sijaitsee tasokas Yyterin Kylpylähotelli, jossa voit syödä, käydä uimassa ja palautua maratonista illalla vaikkapa tanssin avulla. Maratonille (16.5. mennessä) ennakkoon ilmoittautuneiden ja osallistumismaksun maksaneiden kesken arvotaan Berliinin maratonmatka.

YYTERI MARATON JA PUOLIMARATON

Pori, Yyteri 19.5.2007

SAVONLINNA

Vinkkejä rakentamiseen ja asumiseen

10 Kevään Mökki ja Talo -messuilla esitellään rakentamiseen, asumiseen ja vapaa-aikaan liittyviä tuotteita sekä palveluita. Messuilla alan ammattilaiset kertovat uusista trendeistä ja esittelevät kiinnostavia materiaaleja ja näppäriä ratkaisuja. Messuvieraat saavat vinkkejä ja neuvoja rakentamiseen, sisustamiseen ja remontointiin sekä ideoita vapaa-aikaan!

MÖKKI JA TALO 2007

Savonlinna, jäähalli 21.-22.4.2007

Maa&Ilma ei vastaa Täysosumissa lehden painamisen jälkeen mahdollisesti tapahtuneista muutoksista.

viisi tähteä



Margaret Mitchellin talo

Tuulen viemää on Raamatun jälkeen maailman toiseksi myydyin kirja. Atlantassa osoitteessa 990 Peachtree Street sijaitseva talo, jossa Margaret Mitchell kirjoitti menestyksensä, on avannut ovensa matkailijoille.

Margaret eli Peg kirjoitti kuuluisan teoksensa jouduttuaan ensin niveltulehduksen takia vuodelepoon. Ajan kuluksen hän luki hyllykaupalla kirjaston kirjoja, mutta kun luettava uhkasi loppua, hän sai mieheltään kirjoitus-koneen ja kehotuksen kirjoittaa itse lisää!

Kirja valmistui vuonna 1929, mutta Peg ei suostunut näyttämään sitä juuri kenellekään. Lopulta kustannusalalla työskentelevä ystävä sai hänet luovuttamaan käsikirjoituksensa vuonna 1936. Kirja julkaistiin kesäkuussa, ja lokakuuhun mennessä sitä oli jo myyty 10 miljoonaa kappaletta. Seuraavana vuonna Pegille myönnettiin romaanista Pulitzer-palkinto.

Kirjasta tehty samanniminen elokuva sai 1939 maailman-kuulun ensi-iltansa Foxin teatterissa Peachtree Streetillä. Elokuvan valovoimaiset näyttelijät yöpyivät ensi-illan aikoihin samassa atlantalaisessa Georgian Terrace -hotellissa, jossa Peg antoi käsikirjoituksensa kustantajalle.

Teksti **Hanna Myllys**

Kuva **Nina Pinjola**

Finavia pitää Suomen ilmassa



Ivalon lentoasema

Lentokentäntie 290
99800 Ivalo

Enontekiön lentoasema

Hetantie 775, PL 8
99401 Enontekiö

Kittilän lentoasema

Levintie 259, PL 88
99100 Kittilä

Rovaniemen lentoasema

Lentoasema, PL 8182
96101 Rovaniemi

Kemi-Tornion lentoasema

Lentokentäntie 75
94500 Lautiosaari

Kuusamon lentoasema

Lentokentäntie
93600 Kuusamo

Oulun lentoasema

Oulunsalo, PL 33
90461 Oulunsalo

Kajaanin lentoasema

Lentoasema
87100 Kajaani

Kruunupyyn lentoasema

Lentäjäntie 162
68500 Kruunupyyn

Kuopion lentoasema

Lentokentäntie 275
70900 Toivala

Vaasan lentoasema

Lentokentäntie 159, PL 96
65101 Vaasa

Joensuun lentoasema

Lentoasemantie 30
80140 Joensuu

Varkauden lentoasema

Lentoasemantie 130
79600 Joroinen

Jyväskylän lentoasema

Lentoasemantie 70
41160 Tikkakoski

Savonlinnan lentoasema

Lentoasemantie 50
57310 Savonlinna

Porin lentoasema

Lentoasemantie 1
28500 Pori

Tampere-Pirkkalan lentoasema

Varikontie 14
33960 Pirkkala

Lappeenrannan lentoasema

Lentokentäntie 2
53600 Lappeenranta

Turun lentoasema

Lentoasemantie 150
20360 Turku

Helsinki-Vantaan lentoasema

PL 29
01531 Vantaa

Helsinki-Malmin lentoasema

Malmi
00700 Helsinki

Mariehamns flygplats

Flygfältsvägen 67
22120 Mariehamn