

A man with short brown hair, wearing a brown leather flight jacket with a shearling collar and patches on the sleeves, stands with his arms crossed. The background is a blurred aircraft.

**HEIKKI
MANSIKKA**

HORNET

LENTÄJÄ

WSOY

**HEIKKI
MANSIKKA**

HORNET

LENTÄJÄ



WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ
HELSINKI



© HEIKKI MANSIKKA JA WSOY 2023
WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ
ISBN 978-951-0-48908-6
PAINETTU EU:SSA

SISÄLLYS

Esipuhe	9
LENTOONLÄHTÖ	
Fight's on	15
Nollakohta	21
Ankkalavueen jäsen	33
Nuorukaiselle kuolla kuuluu	47
Lentämistä kolmipyöräisillä	60
Kaikki tai ei mitään	69
ALKUKIIHDYTYS	
Silitysrauta ja ruumisarkku	79
Lentokoulutusta ilmassa ja maassa	86
Lentäminen aivojumppana	97
MÄÄRÄKORKEUS	
Hornetin kyytiin	113
Työterveyslääkärin painajainen	133
Kansainvälistä ilmaa	151
Shakki ja matti	165
Näkymättömiä miehiä ja muita supersankareita	175
Paraateja ja muita kummallisia lentäjän töitä	179

LAKIKORKEUS

Kouluttajasta opettajaksi	191
Opettamisen uudet tuulet	201
Opettamisen taikapöly	210
Parvenjohtamisen alkeita	222
Mistä hyvä päätös syntyy?	228
Paineistettua päätöksentekoa	233
Operatiivisia lentoja ja niiden odottelua	242
Yhtä monta laskeutumista kuin lentoonlähtöä	251

REITTILENTOJA

Ilmasotaa kynällä ja laskimella	269
Kaksi perhettä	286
Ilmataistelu tiimityönä	292
Pehmoilua ja muumipilviä	297
Ystävyys, yhteistyö ja avunanto	304
Johtaja, joka ei halunnut johtaa	310

LOPPULIUKU

Viimeiseen tiimaan	329
Ympyrä sulkeutuu	337
Epilogi	343
Kiitokset	348

Valtterille, Vernerille, Akselille, Alinalle ja Eriikalle

ESIPUHE

MAISA-HÄLYTYSPUHELIMEN ääni kuului unen läpi. Nukuin metsän reunaan tuodun kontin lattialla siipimieheni, parinjohtajani ja tämän siipimiehen kanssa yhdessä kasassa kuin käärmeet. Päällämme olevat meripelastuspuvut, lentohaalarit ja G-housut saivat kasan haisemaan hieltä ja aavistuksen kerosiinilta. Parinjohtajan käsi ojentautui lattialta puhelimeen, ja käytiin lyhyt mutta toivottu keskustelu:

»Black-21.»

»Black-21, ilmaan.»

»Black-21.»

Muuta ei sanottu, koska mitään muuta ei ollut tarvetta sanoa. Nopeasti ja vaitonaisina pukeuduimme G-liiveihimme ja panimme lentokypärät päihimme. Polkupyörämme odottivat ulkona sateessa. Poljimme lyhyen matkan maantietukikohdan levennykselle tehdylle seisontapaikalle, jossa Hornetit olivat parkissa. Mekaanikot tekivät hiljaisina omia valmisteluitaan taskulamppujen valossa. Nousimme tikkaita koneisiin ja vyöttäydyimme ohjaamoihin. Yönäkölaitteiden kanssa yhteensopivien lamppujen vihertävässä valossa kädet kytkivät laitteita päälle ja tarkistivat järjestelmiä nopeasti ja määrätietoisesti. Muutamaa minuuttia myöhemmin kahdeksan General Electric F404-GE-402 -moottoria käynnistyi, ja mekaanikot puristivat kuulosuojaimiaan tiukemmin korville.

»Black-21, check.»

»2.»

»3.»

»4.»

»Black-21, push 8.»

»Tower, Black-21, 4-ship, ready for immediate takeoff, one-by-one, own separation.»

»Black-21, wind 330 degrees, 10 knots, cleared for takeoff runway 24. When airborne, contact fighter controller.»

»Black-21.»

Rullasimme seisontapaikalta pimeälle maantielle. Ohjaamoissa mumistiin ääneen viimeisiä tarkistuksia: moottoriarvot lentoonlähdössä, rotaationopeus, irtoamisnopeus, keskeytysnopeus, hätätoimenpiteet lentoonlähdössä, asejärjestelmän toiminta. Oli kulunut alle kymmenen minuuttia herätyksestä, kun moottorit jo imivät jarrujen vapautuksen jälkeen ahnaasti ilmaa. Maksimi perusmoottoriteho, moottoriarvot, maksimi jälkipolto, moottoriarvot. Kerosiinia muuttui jättimäiseksi hiilijalanjäljeksi ja vesi karkasi tuulilasilta nopeuden kiihtyessä. Haukottelin koneen noustessa ilmaan.

»Black, push Manual.»

»Black, check.»

»2.»

»3.»

»4.»

»Wiseguy, Black.»

»Wiseguy, Black-21, read you five.»

»Wiseguy, Authenticate Alpha Delta.»

»Wiseguy authenticates Mike.»

»Correct. Black 4-ship as fraged, ready to copy.»

»Black-21, proceed point 7, QNH 1004, loose control.»

»Black set 1004. Gate go.»

Läpäisimme matalalla roikkuvan pilvikerroksen, kaarimme kohti datalinkillä käskettyä toiminta-aluetta ja hakeuduimme taktiseen lentomuotoon nopeudelle Mach 0,9, eli tuon yön olosuhteissa hieman alle 1000 km/h. Yhteensä 24 tutkaohjusta ja kahdeksan infrapunaohjusta teki parvesta kunnioitusta herättävän ilmestyksen. Olimme valmiita ja halukkaita tekemään lähtemättömän vaikutuksen jokaiseen vastaantulevaan viholliseen. En nähnyt parven muita koneita, mutta tiesin, että siipimieheni oli viisi mailia vasemmalla puolellani, 1000 jalkaa alapuolellani. Tiesin myös, että parinjohtajani oli 10 mailia takanani ja toinen siipimies viisi mailia tämän oikealla puolella. Tiesin mitä parven jäsenet tekivät ja miten he toimisivat, jos jotain yllättävää tapahtuisi. Hetkittäin tuntui, että tiesin mitä he ajattelivat. En siksi, että olisin ollut taitava tai lahjakas vaan siksi, että sellaiseksi järjestelmä oli minut kouluttanut.

Hornet-hävittäjät herättävät ihmisissä monenlaisia tunteita. Hävittäjien merkitystä vähättelevät ovat oletettavasti sivuuttaneet joitain keskeisiä osia modernista historiasta tai päivittäisestä uutisvirrasta. Toisaalta myönteisesti hävittäjiin suhtautuvat ihmiset liittävätkin herkästi Horneteihin ja hävittäjäalentämiseen huomattavan määrän glamouria ja mystiikkaa. Todellisuudessa kumpaakin on niin vähän, ettei niistä kummoista kirjaa saisi aikaan. En kuitenkaan väitä, etteikö hävittäjäalentämisessä olisi jotain alkukantaisesti kiehtovaa, ehdottomasti päinvastoin.

Vaikka hävittäjiä pääsee lentämään kustakin ikäluokasta vain murto-osa, ne ovat kuitenkin kaikkien suomalaisten kansalaisomaisuutta ja hävittäjäalentäjät valtion virkamie-

hinä jokaisella suomalaisella töissä. Tämä kirja kertoo yhden hävittäjälentäjän tarinan.

Joudun tuottamaan pettymyksen kaikille niille, jotka odottavat pääsevänsä lukemaan hohdokasta sankaritarinaa, sillä sellaista ei ole luvassa, ellei sankaritarinaksi lasketa kuvausta arkisesta työnteosta ja intohimoisesta halusta palvella suomalaista yhteiskuntaa. Tällöin tämä on sankaritarina samalla tavalla kuin tarinat suomalaisista opettajista, lääkäreistä, omaishoitajista tai poliiseista.

Olen pyrkinyt olemaan rehellinen ja kuvaamaan hävittäjälentämistä sellaisena kuin olen sen itse kokenut. Ilmavoimat ja Puolustusvoimat ovat tänään kovin erilaisia verrattuna siihen, millaisia ne olivat kirjan varhaisempien tapahtumien aikaan. On mielestäni kuitenkin tärkeää, että kerron asiat siten, miten ne tuolloin koin.

Toivon kuvanneeni hävittäjälentämistä niin, että nykyiset ja entiset kollegani voivat ainakin pääosin yhtyä aikalaiskuvaukseeni. Kaikki näkemykset kirjassa ovat omiani, eivätkä edusta Ilmavoimien virallista näkemystä tai kantaa.

Olen lentänyt Hornetilla kolmella eri vuosikymmenellä ja tämä on minun tarinani hävittäjälentämisestä ja vähän muustakin. Minä olen everstiluutnantti (evp), filosofian tohtori ja Maanpuolustuskorkeakoulun dosentti Heikki Mansikka, mutta minua sanotaan vain Hessuksi.

LENTOONLÄHTÖ

FIGHT'S ON

AINA VÄLILLÄ minulta kysytään miltä hävittäjällä lentäminen tuntuu. Asiaan on hankala vastata kahdestakin syystä. Ensinnäkään en ole kovin hyvä analysoimaan tunteita ja toisekseen vuosien koulutautumisen ja kouluttamisen jälkeen lentäminen tuntuu samalta kuin hengittäminen. Miltä se nyt sitten tuntuu – hämmentävä kysymys, mutta yritän vielä kerran jotenkin kuvailla sitä silläkin uhalla, että teen itsestäni tunteellisen hupsun.

Lento alkaa jo paljon ennen koneen nousemista ilmaan. Ennen lentotehtävien jakamista ilmassa on toiveikasta odottelua: saanko tänään keikan, saanko hyvän keikan, saanko kaksi? On tietysti aina pettymys, jos lentoa ei saa. Ei edes sitä tylsää. Vaikka jokainen keikka on lennetty keikka eikä oikeasti huonoja lentoja ole olemassakaan, voi esimerkiksi maalilennolla lentäminen olla joskus hieman pitkästyttävää. Kokeneemmankin ohjaajan mieliala kohoaa kuitenkin aina, jos päivän lento-ohjelmassa näkyy oma nimi.

Ennen lentoa pidettävä tehtävänanto eli brief toimii eräänlaisena vedenjakajana reaali maailman ja hävittäjälentäjien rinnakkaistodellisuuden välillä. Briefissä kuvataan, millainen harjoitusmaailma tänään on ja miten siitä on tarkoitus tehdä parempi paikka hävittäjien avulla. On joskus hassua ajatella, että aamulla jonotin kahvilassa bagelia ja kahta tuntia myöhemmin olin uppoutunut suunnitte-

lemaan monimutkaista hävittäjäoperaatiota vihollisen ampumatarvikejunan pommittamiseksi.

Brief vaatii paljon keskittymistä, koska lyhyessä ajassa annetaan paljon informaatiota. Olisi väärin sanoa, että briefin aikana ilmassa olisi jännitystä, mutta eräänlaista epävarmuuden luomaa kihelmöintiä kylläkin. Yksi keskeisimmistä hävittäjälentäjän ominaisuuksista onkin nimenomaan epävarmuuden sietäminen ja kyky tehdä päätöksiä epäselvistä lähtökohdista.

Kun tehtävänanto on päättynyt, mieli pyörii tehtävän suorituksessa ja maailma supistuu entisestään. Kun lentokypärän laittaa päähän, ajatuksissa ei ole enää mitään muuta kuin tehtävä. On vapauttavaa, kun maailmassa ei olekaan asuntolainoja, parisuhdeongelmia tai lasten korvatulehduksia. Koneelle käveleminen on minulle aina ollut jollain tavalla merkityksellinen ja jopa harras hetki. Nuorempana olin iloinen siitä, että olin päässyt vanhojen setien mukana haastavalle lennolle. Myöhemmin olin kiitollinen siitä, että sain itse olla vanha setämies. En tiedä mistä lentäjien käyttämä sanonta setämiehistä tulee. Setämies tarkoittaa kai lähinnä arvostettua ja lapsilentäjien silmissä jo vanhaa lentäjää. Kirjoittamattoman säännön mukaan kukaan ei kuitenkaan voi vain julistautua setämieheksi, mutta jos nuorempien mielestä olet setämies, sitten olet setämies.

En tiedä mitä muut koneelle mennessään tuntevat, mutta minä tunsin vilpittöntyä nöyryyttä. Tiesin olevani etuoikeutettu, kun sain lentää Horneteja työkseni. Tiesin, että tarvittiin kymmenien ihmisten työpanos, että sain kävellä valmiina odottavalle koneelle. Tiesin myös, että tein yhteiskunnallisesti tärkeää työtä, joka sisälsi riskejä. Olin valmis tekemään kaikkeni parveni vuoksi ja tiesin, että parvi tekisi kaikkensa minun eteeni. Mietin monesti, että vaikka olimme hampaisiin asti aseistautuneita ja pitkälle

koulutettuja, olimme erinomaisia lopulta vain, koska me olimme me. Me myös tiesimme sen, ja siksi koneille siirryttäessä oli yleensä hiljaista.

Hornet on oikeasti valtavan kokoinen. Se on kuin raketti, jonka nokalla on paikka yhdelle. On uskomatonta, miten kömpelöltä komposiittiporsaalta näyttävä järkäle voi liikehtiä tarvittaessa niin elegantisti ja täsmällisesti. Ennen lentoa mekaanikot tekevät koneelle käyttöhuollon ja valmistelevat sen. Mekaanikkojen kanssa on tapana vaihtaa muutama sana koneesta ja sen mahdollisista käyttörajoituksista. Tämän jälkeen ohjaaja tarkistaa koneen ulkopuolelta ja kuittaa sen virallisesti itselleen.

Ohjaamoon kiivetään tikkaita ja mekaanikko avustaa ohjaajaa vyöttäytymisessä. Kun ohjaaja on vyöttäytynyt, mekaanikko poistuu ohjaamon viereltä ja taittaa koneen tikkaat koneen rungon sisään. Hornetin penkki on kova, vyöt kiristävät ja ohjaamo on ainakin isompikokoisille lentäjille hieman ahdas. Happimaski puristaa naamaa ja hengityksen ääni kohisee kuulokkeissa. Hengitysilma on kuivaa ja maistuu hieman kumiselle. Ohjaamossa leijuu Hornetin ominaisuus. Jonkun mielestä ahdas ohjaamo voi tuntua ajatuksena ahdistavalta. Minun mielestäni se oli turvallisin paikka maailmassa.

Tällä kertaa olin saanut tehtäväkseni opettaa Hornetilla yksi vastaan yksi ilmataistelua toista Hornetia vastaan. Lentoonlähtö tehtiin parilla eli kahden koneen osastona. Olin lentokoulutusohjelman mukaisesti parin siipimies. Lentoonlähtöä varten asetuimme kiitotielle rinnakkain ja parinjohtaja pyöräytti etusormeaan ilmassa merkiksi, jolloin lisäsimme kumpikin moottoreihin kierroksia pitäen samalla koneet paikallaan jarruja vasten. Tämän jälkeen parinjohtaja nyökkäsi päällään, jolloin vapautimme jarrut samaan aikaan ja lisäsimme lähes täyden tehon. Johtoko-

neen aloittaessa nousukiidon tehtävänäni parin siipimiehenä oli pysyä johtokoneen rinnalla muutaman metrin etäisyydellä. Irtosimme kiitotiestä ja pian lentoonlähdön jälkeen sukelsimme sadepilven sisään. Pilvessä näkyvyys oli huono. Pilven sisällä nousevat ja laskevat virtaukset ravistelivat Hornetia ja tekivät tarkan ohjaamisen vaikeaksi. Samaan aikaan oli kuitenkin lennettävä todella lähellä johtokonetta, jottei se olisi kokonaan kadonnut näkyvistä. Jatkaessamme nousua pilvi loppui yhtä pian kuin oli alkanutkin. Edessämme aukeni sininen taivas ja kirkaana paistava aurinko sai alla olevat pilvet näyttämään loppumattomalta pumpulimatolta. Pilvien yläpuolella lentäminen on ehdottomasti parasta mahdollista valohoitoa pimeään talven keskellä.

Harjoitusalueelle saavuttuamme lämmittelimme samaan tapaan kuin ennen mitä tahansa urheilusuoritusta. Hartioiden ja niskan pyörittelyä, jota seurasi kaikkien keskivartalon lihasten jännittäminen, tiukka 90 asteen kaarto ensin vasempaan ja sitten oikeaan. Todettuamme, että mihinkään ei sattunut ja kummankin lentokoneen järjestelmät toimivat moitteettomasti, aloitimme harjoittelun. Lensimme ensin muutaman kilometrin päähän toisistamme, kiihdytimme nopeudelle 700 kilometriä tunnissa ja kaarsimme sen jälkeen toisiamme kohti. Kun koneet olivat täsmälleen rinnakkain, annoin radiolla ilmoituksen »Fight's on», johon koulutettava vastasi »Fight's on, fight's on». Ennen kuin koulutettava oli saanut sanottua oman radioviestinsä loppuun, olin jo sytyttänyt jälkipoltot, kääntänyt Hornetin kyljelleen ja vetänyt ohjaussauvan niin nopeasti taakse kuin vain ikinä pystyin.

Hornet kehitti yhdessä silmänräpäyksessä 8 G:n kiihtyvyyden, jonka vuoksi kaarron aikana oli vaikea hengittää saatikka kääntää päätä suuntaan, jossa tiesin koulutetta-

van olevan. Kiersimme ja kaarsimme toistemme ympärillä yrittäen ampua toisemme ja välttämällä ammutuksi tulemista. Pian koulutettava teki kuitenkin virhearvion siitä, miten lentorotamme ja energiatasomme tässä kolmiulotteisessa puukkohipassa kehittyivät. Ammuin koulutettavan ja keskeytin harjoituksen. Tein pikaisesti muistiinpanot äskeisestä ilmataistelukohtaamisesta ja yritin samalla tasata hengitystäni. Toistimme harjoituksen vielä viisi kertaa, ja yhtä monta kertaa koulutettava tuli ammutuksi. Muutaman vuoden harjoittelun jälkeen osien olisi määrä kuitenkin vaihtua. Oli minun tehtäväni varmistaa, että näin myöskin tulisi tapahtumaan.

Viidennen kohtaamisen jälkeen aloitimme paluun kohti Pirkkalaa. Hiki valui silmiin ja jouduin välillä nostamaan visiiriä pyyhkiäkseeni naamaani. Juuri ennen liukumistamme sadepilven sisään siirryin uudestaan johtokoneen siivelle. Pilvessä ja sen alla oli pimeää ja jouduin nostamaan kypärän tumman visiirin pois silmiltä nähdäkseeni riittävän hyvin. Lensin parinjohtajan siivellä aina siihen asti, että koneet laskeutuivat eli istuivat rinnakkain kiitotielle. Rullasimme Hornetit takaisin seisontapaikoille ja sammutimme moottorit. Nousin koneesta ja riisuin kypäräni. Hiukseni ja kaikki lentovarusteeni olivat läpimärkinä hiestä. Seuraavaksi oli vuorossa lentoon liittyvien pakollisten paperitöiden hoitaminen ja sen jälkeen lennon läpikäynti, eli debrief, koulutettavan kanssa. Heti debriefin jälkeen minulla olisikin jo kiire lentämään sama lento seuraavan koulutettavan kanssa. Lounas tulisi jäämään väliin, kuten niin monta kertaa aiemminkin. Katsoin kelloa ja päivän lentoaikataulua ja tiesin, että tulisin olemaan kotona paljon myöhemmin kuin olin aamulla luvannut. Olin väsynyt ja aavistelin, että niska tulisi olisi seuraavana aamuna todella kipeä. Olin silti todella onnellinen.

Todennäköisyyksien valossa minun olisi kuitenkin pitänyt olla aivan muualla: vaihtamassa alusastiaa tai kiristämässä lepositeitä Pitkäniemen psykiatrisessa sairaalassa. Opiskelusta vähät välittävästä, koulukiusatusta sairaanhoitajaopiskelijasta ilmataisteluoopettajaksi ja F/A-18 Hornet-parven johtajaksi oli pitkä matka.



**TARINA NUOREN MIEHEN MATKASTA
HORNET-LENTÄJÄKSI KURKISTAA
MAAMME ENSIMMÄISEN SUPERHÄVITTÄJÄN
OHJAAMOON JA AMMATTIIN, JOSSA VIRHEEN
TEKEMINEN OLISI KOHTALOKASTA.**

Kun psykiatriseksi sairaanhoitajaksi opiskeleva Heikki Mansikka kuuli ystävältään Ilmavoimista, hän tiesi vihdoinkin mitä halusi elämässään tehdä. Alkoi pitkä ja vaativa tie kohti F/A 18 Hornet -hävittäjän ohjaimia ja lopulta laivueen komentajuutta. Nuorena lentäjänä hän halusi olla itse paras, mutta kouluttajana hän toivoi oppilaidensa lentävän itseään paremmin. Lentäjauransa aikana Mansikka oppi ennen kaikkea itsensä ja päätyi osaltaan muuttamaan simputuskulttuuria kohti ihmisläheistä johtajuutta.

Millaista on lentää Hornet-hävittäjää, jonka G-voimat voivat viedä tajunnan ja jonka ohjaimissa onnistumiseen tai kuolemaan johtavat päätökset pitää tehdä sekunnin murto-osissa? Entä miltä tuntuu, kun harjoittelun sijasta valmistaututaan lähtemään suojaamaan Suomea tositalanteessa?



www.wsoy.fi

99.1

ISBN 978-951-0-48908-6