

WSOY

Silloin emme vielä tienneet

JARMO LINDBERGIN
MUISTELMAT

Jarmo Lindberg | Hannu Laakso

Silloin emme vielä tienneet

JARMO LINDBERGIN
MUISTELMAT



WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ
HELSINKI



ENSIMMÄINEN PAINOS

Copyright © Hannu Laakso, Jarmo Lindberg ja WSOY 2026

ISBN 978-951-0-51803-8

Kirjan kuvat Jarmo Lindbergin kotialbumi, ellei toisin mainita.

Tämän aukeaman kuva Perttu Karivalo.

Osioiden aloituskuvat Yle (II), Roni Lehti / Lehtikuva (III) ja Hannu Laakso (IV).

Werner Söderström Osakeyhtiö
Lönnrotinkatu 18 A, 00120 Helsinki
Painettu EU:ssa

Tuoteturvallisuuteen liittyvät tiedustelut: tuotevastuu@wsoy.fi



Sisällys

Johdanto	9
OSA I • HALUSIN VAIN LENTÄÄ	11
Hyvästi Neuvostoliitto	13
Ilmailukärpänen puraisee	16
Sotilasilmailun ensiaskeleet	26
Kylmää sotaa stratosfäärissä	39
Oppilaasta opettajaksi	46
Kun maapallo kaareutuu	56
Hyvästi Neuvostoliitto, osa II	67
Sotakorkeakoulun penkille	73
Kohti Pohjois-Amerikkaa	80
Hornet-aikakausi lähestyy	86
Pommeja Nevadan suola-aavikoille	103
Ilmataistelu Top Gun -lentäjiä vastaan	115
Ensimmäiset Hornetit Suomeen	121
Hornet lähtee lapasesta – tarkoituksella	129
Washingtonin hallintokoneisto	135
Kaksi viikkoa Las Vegasissa	142
Ohjaajien joukkopako	150
OSA II • PILOTIN ISTUIMELTA TOIMISTOTUOLILLE	155
Lentohaalarit naulaan	157
Kiritystä Yhdysvalloista	164
Yhteistä etua rakentamassa	169
Nato-yhteensopivuus vuosituhanen alussa	182
Venäjän ilmatilaloukkaukset	189
Kenraalikuluntaan	197
Puolustusvoimien operatiivinen johtaminen	203
Baikalin työväen uimarit	207
Operatiivinen suunnittelu kohti Nato-prosessia	214
Ulko- ja puolustuspolitiikkaa Yhdysvalloissa	221
Ilmavoimien komentajaksi	226
Joulupukin auktoriteetti	231
Ainoa länsimainen Su-34-lentäjä	237
Onko puolustuksemme panostettu 2000-luvulla	244
Puolustusvoimauudistus iskee suonta	251
Taistelu hävittäjien lukumäärästä	260

Tarjous räntäsateessa	265
Logistiikkajärjestelmän ja materiaalihankinnan uudet tuulet	273
Eurooppa herää hitaasti	287
Viimeiselle lennolle	294

OSA III • PUOLUSTUSVOIMIEN JOHTOON **303**

Hävittäjälentäjä Puolustusvoimien johtoon	305
Operaatio Afganistan – kahden vuosikymmenen urakka	315
Puolustusvoimauudistus maaliin	322
Valmiuden kehittäminen	333
Keskusteluja itään ja länteen	342
Tulijoita riittää	351
Amerikkalaisista näppyjä poliitikoille	357
EU:n sotilaallinen ulottuvuus ei vakuuta	368
Ensimmäinen itsenäinen puolustusselonteko	372
Nato-kumppanuuden kehittyminen	375
Ulkomaiset luottoystävämme	382
Nato-yhteistyö seuraavalle tasolle	390
Suomi 100 vuotta	400
Tuima kenraali idästä	407
Maineenhallinnan ilmakeuoppia ja kokeilukulttuuria	412
Alaskaa ja Afganistania	420
Yhteistyö tasavallan presidentin kanssa	429
Viimeiset paraatit	435

OSA IV • ELÄMÄÄ RESERVISSÄ **439**

Kolme viikkoa lentokonekonsulttina	441
Tapahtui Natossa	449
Venäjä hyökkää	452
Mikä meni pieleen	461
Puolueet ja media aktivoituvat	466
Mediakenraalista kansanedustajaksi	474
Ehdokasesittely: miksi minä	479
Kansanedustajan arki alkaa	489
Hybridisodankäyntiä ja historiallisia lakeja	499
Mitä olemme oppineet	510

LÄHTEET **523**

HENKILÖHAKEMISTO **527**

Johdanto

Tästä kirjasta olisi voinut tulla tavallinen elämäkerta. Halusimme kuitenkin käyttää tilaisuuden hyväksemme ja laajentaa näkökulmaa. Asetimme tavoitteeksemme luoda turvallisuuspoliittisen aikalaisnäkökymän 1990-luvun alusta tähän päivään: mitä on tapahtunut kylmän sodan päättymisen jälkeen ja miksi. Näin minä-kirjasta tuli me-kirja.

Olemme haastatelleet kirjaan yli kolmeakymmentä henkilöä, jotka ovat tarkastelleet ajanjaksoa omasta näkökulmastaan. Poliittisten päättäjiemme ja Puolustusvoimien johtohenkilöiden lisäksi olemme kuulleet ulkomaisia avainhenkilöitä, kuten Naton sotilaskomitean puheenjohtajaa ja Yhdysvaltojen Euroopan-joukkojen komentajia.

Kirjassa esitellään sellaisia turvallisuuspoliittisia tapahtumia, joihin minulla on tavalla tai toisella omakohtaista tuntumaa. Katselin maailmanmenoa aluksi hävittäjälentäjänä, sitten Puolustusvoimien johtotehtävissä ja lopuksi poliittisena päättäjänä. Tämä ei ole paljastuskirja, vaikka se sisältääkin subjektiivisia havaintoja ja niiden tulkintoja.

Kirjan punaisena lankana on joukko pieniä ja suuria päätöksiä, jotka mahdollistivat Suomen nopean Nato-integraation siinä vaiheessa, kun poliittinen päätös tuli ajankohtaiseksi. Tiedostamme, että nopeasti vaihtuvat maailmanpoliittiset tapahtumat voivat asettaa asioita uuteen valoon, mutta tärkeintä on ymmärtää, mitä olemme Suomessa vuosikymmenien mittaan oppineet – ja mitä opitusta on syytä muistaa, kun jatkossa teemme turvallisuuspoliittisia päätöksiä. Kirja on myös tunnustus virkakunnalle, jonka pitkäjänteinen suunnittelu tasaa poliittisia myrskyjä.

Pyydämme ymmärrystä sille, ettei kaikkia mukana olleita henkilöitä voida mainita nimeltä, vaikka he olisivat sen varmasti ansainneet. Olemme pyrkineet rajoittamaan myös lyhenteiden tul-

vaa, vaikka niitä esiintyy väärinkäsitysten välttämiseksi edelleen niin sotilasorganisaatioiden kuin puolustusmateriaalin tyyppi-merkintöjen osalta. Mainittakoon vielä, että sivumäärääkin on tiivistetty melkoisesti, sillä laajimmillaan käsikirjoituksemme oli lähes 800 sivua.

Esitämme suuret kiitokset haastattelellemme henkilöille, jotka antoivat tälle kirjalle aikaansa ja osaamistaan. Kiitos WSOY:n ammattitaitoiselle väelle hienosta projektista sen kaikissa vaiheissa. Erytiskiitos kenraaliluutnantti (evp.) Kim Jäämerelle, joka toimi kirjamme esilukijana. Kookkaimmat kiitokset lausumme kotivällemme: he ovat joulukuusta 2024 lähtien jaksaneet katsella kaukaisuuteen tuijottavia miehiä, joiden ajatukset ovat pyörineet kirjan lukuisissa aihepiireissä.

Tervetuloa lähes neljän vuosikymmenen mittaiselle matkalle turvallisuuspolitiikan pyörteisiin. Matka alkaa Moskovan jylisevän taivaan alta.

Helsingissä 7. huhtikuuta 2026

Jarmo Lindberg ja Hannu Laakso



Osa I
Halusin vain lentää

Hyvästi Neuvostoliitto

13. ELOKUUTA 1991 *Helsingin Sanomat* uutisoi kasvavasta tyytymättömyydestä Neuvostoliitossa, jossa vallanpitäjien arvostelu kiihtyi kohti vaarallista leimahduspistettä: »Venäjällä nuristaan viikon kuluttua allekirjoitettavaa historiallista liittosopimusta hämärtävää ylenmääräistä salamyhkäisyyttä vastaan. — Presidentti Boris Jeltsin joutuu vastakkain oman parlamenttinsa kanssa, jos hän vetää nimensä sopimukseen, ennen kuin parlamentti on saanut tutkia sen lopullista tekstiä: Kenelläkään ei ole oikeutta vuosikymmeniksi eteenpäin ratkaista kansojen kohtaloa, jos siihen ei ole saatu niiden itsensä selkeästi ilmaisemaa suostumusta.»

Tuona samaisena päivänä istun MiG-21bis-hävittäjän ohjaimissa Kubinkan lentotukikohdassa, joka sijaitsee noin 70 kilometrin päässä Moskovan keskustasta. Rullaan konetta kohti kiitoradan päätä. MiG-21bis-hävittäjän normaali tankkaus on 2 700 litraa kerosiinia, mutta minun koneessani on vain 2 000 litraa. Se ei ole vahinko, sillä olen ohjeistanut lentokonemekaanikkoja tankkaamaan koneen vajaaksi eli kevyemmäksi. Ohitan kiitorataan maalatut valkoiset viivat, jotka merkkäavat laskeutumiskohtaa. Ohjaan koneen kiitoradan päähän aivan asfaltin reunaan ja käännän nokan kohti noususuuntaa. Saan lennonjohtotornista lento-ohjeita.

Sytytän maksimijälkipolton, jolloin koneen pyrstöstä syöksähtää seitsemimetrinen liekki. Jälkipoltto tarkoittaa sitä, että suihkumoottorin kuumaan suihkupuutkeen ruiskutetaan raakana kerosiinia, joka syttyy pitkäksi liekiksi. Koneen työntövoima lähes kaksinkertaistuu, mutta polttoaineen kulutus kymmenkertaistuu. Koneen 6 850 kilopondin työntövoima vastaa lähtökiidossa noin 8 500:aa hevosvoimaa. Jälkipolttoa käytettäessä on parasta vilkuilla polttoainemittaria, koska tankissa mellastaa häränsilmä, jonka pyörteissä polttoaine hupenee hurjalla vauhdilla.



Lensin Moskovan lähellä sijaitsevan Kubinkan lentotukikohdan näytöksessä 13. elokuuta 1991. Moskovan – ja koko Neuvostoliiton – yllä oli tummia pilviä. Kuvassa L-39-taitolento-osasto.

MiG-21bis-hävittäjän jälkipolton syttymiseen menee yhdestä kahteen sekuntia, mutta koneen paineilmatoimiset jarrut vapautuvat heti jarrukahvan löysäyksen jälkeen. Polton voi sytyttää ikään kuin jarruja vasten, kunhan ei vain myöhästy jarrukahvan vapautuksessa. Siinä tapauksessa kone puskisi kumi käryten pitkin kiitorataa. Tiedän viiveen, koska olen harjoitellut starttia jo neljä vuotta.

Kevyt kone hypähtää liikkeelle pitkin betonilaatoista koottua hieman epätasaista kiitotietä ja kiihtyy parissakymmenessä sekunnissa maasta irrotusnopeuteen, joka on 340 kilometriä tunnissa.

Nostan nokan hetkeksi normaalille viiden asteen nousukulmalle, mutta painan sauvan eteenpäin ja pysäytän nousun parinkymmenen metrin korkeuteen. Kone kiihtyy pystyliikkeeseen tarvittavaan 700 kilometrin tuntinopeuteen juuri sopivasti ennen kiitoradan päätä. Siellä kiskaisen ohjaussauvan kokonaan taakse, jolloin kone kääntyy jyrkästi 45 asteen nousukulmalle. Samalla kaarran pois päin kiito-

tiestä ja käännän koneen selälleen kerätäkseni riittävästi korkeutta ja taittaakseni koneen takaisin alas kohti kiitoradan päätä.

Minulla on noin 15 sekuntia aikaa kerätä tarvittava 1 100 metrin korkeus alaspäin tehtävää vetoa varten. Kiitäessäni selälläni ylös seitsemän metri liekki koneen pyrstössä katson allani näkyvää maisemaa. Huomioni kiinnittyy outoon kivitalon korkuiseen kartion muotoiseen rakennukseen. Juuri ennen kuin alan vetää konetta alas syöksyyn tajuan, että rakennus on Moskovaa suojaavan ohjuspöytäjärjestelmän jättiläismäinen valvontatutka.

En voi aavistaa, että alle puolen vuoden kuluttua Neuvostoliitto on tiensä päässä. Eikä sellaisille ajatuksille ole aikaakaan, koska edessäni ovat lentonäytöksen kriittiset minuutit, joiden aikana vien koneen sen ääri rajoille.

Ilmailukärpänen puraisee

SELÄNPÄÄN LENTOKENTTÄ Kaakkois-Suomessa, Valkealan Vuohijärven kylän eteläpuolella, noin 30 kilometriä Kouvolan keskustasta, rakennettiin vuonna 1940. Leo Aholan johtaman Lentolai-vue 24:n kakkoslentue siirtyi sinne Vesivehmaalta juhannuksen alla 1941. Jo jatkosodan ensimmäisen päivän aamuna Aholan johtaman lentueen Brewster-hävittäjät nousivat ilmaan torjuntalennolle, kun kahdeksantoista pommikonetta suuntasi kohti Heinolaa. Ylikersantti Eero Kinnunen ja nuori alikersantti Heimo Lampi saivat tililleen kaksi ja puoli pudotusta eli kumpikin oli ampunut alas kaksi konetta ja yhden yhdessä. Lisäksi talvisodan legendaarinen hävittäjä-ässä Jorma Sarvanto pudotti yhden paluumatkalla olleen pommikoneen.

Vuonna 1963 isäni Ilmari osti kesämökin Valkealan Kerunkijärven rannalta, samaisen Vuohijärven kylän lähistöltä. Kesäisin hän kävi mökiltä töissä Kuusanniemen selluloosatehtaalla. Isä oli prosessitekniiikan diplomi-insinööri, joka oli erikoistunut käynnistämään selluloosatehtaita. Diplomi-insinööriksi valmistuttuaan hän suoritti varusmiespalveluksen rakuunoissa Lappeenrannassa. Hän pääsi Reserviupseerikouluun, jossa oli koko kurssin priimus – eli jotain sotilasainestakin suvussa esiintyi.

»Elvis has left the building.»

Äitini Martta oli liikuntatieteiden maisteri, ja isäni valmensi hänen koripallojoukkuettaan, joka saavutti SM-hopeaa. Äiti pelasi nuorena myös pesäpalloa ja oli lisäksi uinnin Suomen mestari. Hänen päälajinsa oli kuitenkin naisvoimistelu. Äiti oli Hilma Jalkasen valioryhmän ensimmäisellä Amerikan-kiertueella useita kuukausia vuonna 1956, ja ryhmä esiintyi syyskuussa samassa *Ed Sullivan*

Show'ssa, jossa Elvis oli ensimmäistä kertaa vieraana. Elvis esiintyi juuri ennen suomalaisryhmää, joten he pääsivät kuulemaan »*Elvis has left the building*» -klassikkorepliikin juuri ennen esitystään.

Äidilläni oli poikkeuksellisen hyvä silmän ja käden koordinaatio. Hän pystyi käytännössä oppimaan ja omaksumaan minkä tahansa urheilulajin tekniikan hetkessä. Eläkevuosinaan vanhempani hurahativat golfiin. Isä joutui kuokkimaan harjoitusalueella, mutta äiti veteli ilman harjoittelua puhtaalla swingillä pidempiä suoria lyön-
tejä kuin isäni, mikä turhautti isää.

Koska äitini oli liikunnanopettaja, vietimme koko pitkän kesäkauden mökillämme. Kumpupilvisinä päivinä purjelentokoneet kiertelivät äänettömästi järven yläpuolella, ja katselimme niitä veljeni Arton kanssa laiturilta ja yritimme löytää mahdollisimman monta.

Isäni oli Kuusanniemen selluloosatehtaan johtaja. Kun Kymi Kymmene, Enso ja kanadalainen Eurocan Pulp and Paper alkoivat 1970-luvun alussa rakentaa selluloosatehdasta Kanadan länsirannikolle pieneen Kitimatin kaupunkiin, isä lähetettiin sinne pariaksi kuukaudeksi selvittämään, miksi tehdasta ei saada käyntiin. Parin kuukauden komennus venyi yli pariaksi vuodeksi.

Kun isää taas kerran oltiin lähettämässä Kanadaan, hän sanoi lähtevänsä, jos perhe pääsee mukaan ja firma maksaa. Tämä ei ollut tavallista 1970-luvun konservatiivisessa puu- ja paperiteollisuusyhtiössä. Hän oli kuitenkin projektin avainhenkilö, joten yhtiö suostui, ja muutimme veljeni Arton ja siskoni Marikan kanssa Kanadaan. Ehdin olla Kanadassa Arton kanssa lyhyen aikaa koulusakin ja muutaman kuukauden jälkeen huomasin, että illalla ennen nukahtamista ajattelin englanniksi. Sen jälkeen ei englannin kielen tai pohjoisamerikkalaisen elämäntavan kanssa ole ollut vaikeuksia. Marika oli vasta 4-vuotias, joten hänelle jäi Kanadasta meitä koululaisia vähemmän asioita mieleen.

Palattuamme Suomeen ilmoittauimme poliisi Reijo Ärlingin vetämään lennokkikerhoon ja talven rakensimme seurakuntatalon asetonin tuoksuaisessa kellarihuoneessa balsalennokkeja. Ensimmäinen lennokkini oli melko yksinkertainen Toka-liidokki, mutta

teimme myös kumimoottorilla toimivia lennokkeja. Myös isä innostui lentämisestä ja meni Kouvolaan lentokoulun teoriakurssille yksityislentäjän lupakirjaa varten. Tammikuun lopussa 1973 hän aloitti koululennot vanhassa Ilmavoimien tukikohdassa Utissa Cessna C-150 -moottorikoneella.

Lennokkikerho järjesti kesällä 1973 lennokkileirin Selänpään kentällä. Vietimme siellä pari viikkoa ja asuimme vanhassa sodan-aikaisessa parakissa. Kentän reunalla näimme erikoisia kiilanmuotoisia monttuja. Niissä kasvoi vesakkoa ja mäntyjä, mutta jatkosodan aikana hiekkakankaaseen kaivetuissa montuissa oli kuulemma pidetty Brewstereitä sirpalesuojassa, mistä ne olivat hälytyksen tultua ponkaisseet torjuntalennoilta.

Aurinkoisina heinäkuun päivinä lennätimme edellisenä talvena rakentamiamme balsalennokkeja kiitoradalla. Leirin kohokohta oli, kun jokainen lennokkipoika pääsi Ka-7-purjelentokoneen kyytiin. Jyrkkä nousu vintturin vetämän vaijerin perässä kouraisi vatsanpohjasta. Jos ohjaaja löysi nousevan ilmavirtauksen, jäimme kiertelemään kumpupilvien alle.

Purjekoneilla lentäminen perustuu maanpinnan lämpötilaerojen aiheuttamien nousevien ilmavirtauksien eli termiikkien hyödyntämiseen. Kuumilta alueilta, kuten hiekkakuopilta, lähtee voimakaitakin termiikkejä, joiden yläpäähän muodostuu kauniina kesäpäivänä valkea kumpupilvi. Termiikin sisällä pyritään pysymään pitämällä kone jatkuvassa kaarrossa. Se on oma taiteenlajinsa. Tuntui ihmeelliseltä nähdä äänettömästi liitelevästä koneesta Kerunkijärvi ja kesämökkimme. Tuon jälkeen päivystimme entistä innokkaammin mökkilaiturilla purjelentokoneita katselemissa.

Helmikuussa 1974 menimme veljeni kanssa Kouvolan Ilmailuyhdistyksen järjestämälle purjelennon teoriakurssille. Se oli ensimmäinen – joskaan ei viimeinen – kurssi, jolla opettelin aerodynamiikkaa, rakenneoppia, sääoppia, lentosuunnistusta ja lentomääräyksiä.

Heinäkuun 14. päivänä lensin ensimmäisen koululentoni purjelentokoneella Pekka Hännisen kanssa. Koko heinäkuu oli pilvinen ja sateinen, ja pettymyksekseni koko kuukausi oli pelkkää »mäen-

laskua». Termiikkejä ei pahemmin ollut tarjolla, joten liitelimme vintturin vetämästä noin 450 metrin maksimikorkeudesta nousevaa ilmapvirtausta löytämättä takaisin kiitoradalle suurin piirtein viidessä minuutissa.

Ensimmäinen puolen tunnin termiikkilento oli vasta elokuun alussa. Elokuun 9. päivä oli jännittävä, koska takana oli kolmisenkymmentä lyhyttä koululentoa, joiden perusteella olin lennonopettajani mielestä valmis yksinlentoa varten. Läpäisin lyhyen tarkastuslennon, jonka jälkeen kone vietiin takaisin kiitoradan päähän. Taakse ei enää tullut opettajaa, ja takapenkin valjaat kiinnitettiin tyhjänä keskuslukkoon.

En edes oikein ehtinyt jännittää ensimmäistä yksinlentoani, kun vintturi jo kiskaisi minut yksin taivaalle. Ehkä se oli tarkoituskin, että ei annettu liikaa aikaa miettiä tulevaa. Ensimmäinen yksinlentoani oli jännittävä, joskin lyhyt kokemus, koska lento kesti vain kolme minuuttia.



Lensin Leo Terävän lentokoulun Piper PA-28 Cherokeeen Utista Selänpäähän. Moottorilentäminen oli luonteva jatko purjelentämiselle ja vaikutti siihen, että hain Ilmavoimiin. KUVA ARTO LINDBERG

Oli erikoinen vapauden tunne ohjata oman tahdon mukaisesti lähes äänettömästi lentävää purjekonetta, kun kukaan ei ollut takapenkillä antamassa ohjeita. Termiikkiä ei löytynyt nytkään, mutta ilmailukärpänen puraisi peruuttamattomasti. Seuraavana kesänä, kun olin täyttänyt 16 vuotta, sain purjelentäjän lupakirjan. Sitä en kuitenkaan osannut aavistaa, että harrastuksena alkanut ilmailu ohjaisi koko elämäni.

Talvella 1975 oli aika mennä moottorilentokurssille yksityis-
lentäjän lupakirjaa varten. Heinäkuun lopussa lensin taas tarkastus-
lennon. Tarkastuslentäjä oli Ilmari Juutilainen, mutta ei kuu-
luisa hävittäjä-ässä, vaan hänen poikansa, joka lensi Ilmavoimien
Iljušin Il-28 -suihkukoneita Utissa. Olihan se hienoa lentää moottori-
koneella yksin, mutta olin ehtinyt lentää purjekoneella niin paljon,
että lentäminen ei enää jännittänyt samalla tavalla. Nyt piti vuoro-
staan odottaa, että täytän 17, jotta saisin moottorilentäjän lupakirjan.

Lukioikäisenä kesäni kuluivat pitkälti Selänpään parakeilla, mistä
ajelin mopolla tai kevytmoottoripyörällä Uttiin. Nautin täysin sie-
mauksin taivaallisesta vapaudestani. Talvet puolestaan tein talkoo-
töitä ilmailuyhdistykselle. Keräsin jätepaperia, huolsin purjekoneita,
möin Esson nurkalla joulukuusia ja toimin joulupukkina. Pukkina
olemista sai parhaat talkoopisteet, koska se oli kerholle niin tuot-
toisaa. Joulupukkikeikat hoidimme aina pareittain, koska minulla ei
ollut vielä ajokorttia. Toivottavasti olin laihana 17-vuotiaana koulu-
laisena uskottava joulupukki.

Muutama kaveri Kouvolan Ilmailuyhdistyksestä oli hakenut ja
päässyt Ilmavoimiin ohjaajakurssille. Aiheesta keskusteltiin nuor-
ten purjelentäjien keskuudessa aina silloin kun mietittiin, minne
pitäisi mennä varusmiespalvelukseen. Minunkin piti tehdä päätök-
seni keväällä 1978. Oli luontevaa hakeutua vapaaehtoisena Kauha-
valle ohjaajakurssille – ei upseeriuden, vaan lentämisen vuoksi.

Myöhemmin olen tajunnut, että etsin mielelläni sellaisia haas-
teita, että itseänikin vähän hirvittää. Helppous ei minua oikein
innostaa. Tykkään siitä, että asiat lähtevät ennemminkin yläkierteelle.
Se taitaa olla sukuvika.

Toukokuussa 1978 hyppäsin Kouvolan rautatieasemalta junaan mennäkseni Tilkan sotilassairaalaan Ilmavoimien ohjaajakurssin pääsykokeisiin. Siellä homma pyörähti vauhdilla käyntiin heti aamusta. Asetuimme ilmoittautumisjonoon, ja kun minun vuoroni tuli, virkailija tiedusteli tiskin takaa yllättäen: »Rukkiin vai Raukkiin?» Hämmennyin ja kysyin, että mikä ero niillä on. Virkailija peräsi, olenko ylioppilas, johon vastasin, että olen. Siihen hän tokaisi: »No sitten Rukkiin». Syy kysymykseen oli se, että 1970-luvun lopulla Ilmavoimissa palveli ohjaajina vielä sekä upseereita että opistoupseereita, ja heille oli omat rinnakkain järjestettävät varusmieskurssinsa. En ollut järjestelystä tietoinen, mutta onneksi virkailija teki valinnan puolestani, koska sillä oli perustavanlaatuisen merkitys myöhemmälle uralleni.

Pääsykoe alkoi fyysisillä testeillä. Ensimmäisenä kokelaista otettiin kaikki mitat. Pituusrajoitusta ei ollut, mutta selän maksimipituus oli 94 senttiä, sillä MiG-21F:ssä kuomu jää heittoistuinhyppyn jälkeen suojaamaan ohjaajaa. Kuomun ja penkin väli oli 94 senttiä, joten jos



Kiertelen Kouvolan ilmailu-yhdistyksen kaksipaikkaisella Ka-7-purjekoneella nousevassa ilmapirtauksessa jossain Selänpään lentokentän yläpuolella.

selkä olisi ennen hyppyä yli 94 senttiä, hypyn jälkeen se olisi tasan 94 senttiä. Toinen kriittinen mitta oli istumapituus eli takamuksen etäisyys polvista. Raja oli 65 senttiä, sillä Hawk-suihkuharjoituskoneessa heittoistuimen selkänojasta mittaritauluun on etäisyyttä 65 senttiä. Jos istuinpituus olisi yli 65 senttiä, polvilumpiot jäisivät heittoistuinhypyssä koneeseen. Eli rajoille oli varsin hyvät perustelut.

Koska minulla oli jo sekä purjelentäjän että moottorilentäjän lupakirja, olin vuosittain käynyt ilmailulääkärin tarkastuksessa, joten ounastelin, että lähtökohtaisesti kaiken pitäisi olla kunnossa. Ilmavoimien testit olivat kuitenkin paljon monipuolisemmat, ja seuraavaksi olikin vuorossa niin sanottu porrastesti. Ensin rauhoituttiin pari minuuttia sängyllä, minkä jälkeen mitattiin verenpaine. Sitten piti nousta minuutin ajan edestakaisin parin portaan rappusia, minkä jälkeen otettiin taas verenpaine. Testi ei ollut mitenkään rankka, mutta jostain syystä minut siirrettiin porrastestin jälkeen odotushuoneen sohvalle muiden kokelaiden jatkaessa näkötesteihin. Istuin siinä hetken ihmeissäni, kunnes minut kutsuttiin Ilmavoimien ylilääkärin toimistoon.

»Otetaan Lindbergin verenpaineet uudestaan.»

Hän kertoi minulle, että verenpaineeni oli laskenut porrastestin rasituksen jälkeen. Kyseessä on erittäin vakava ominaisuus, sillä kovien G-voimien rasituksessa verenpaineen lasku johtaa tajuttomuuteen. Ajattelin, että minun osaltani testit ja ohjaajakurssi Kauhavalla taisivat olla tässä.

Lääkäri Juhani Aho tarkasteli hakupapereitani ja huomasi, että olin lentänyt jo vuosia. Hän kysyi, aikoisinko jäädä Ilmavoimiin, jos minut valittaisiin. Vastasin harkitsevani sitä vakavasti, mikä oli varmasti uskottavaa vuosien ilmailuharrastuksen jälkeen. Lääkäri kutsui sairaanhoitajan paikalle ja totesi, että »otetaan Lindbergin kaikki verenpaineet uudestaan».

**»Kalifornian auringon painuessa
Tyyneenmereen seuraan edessäni lentävän
Hornetin hehkuvia jälkipolttaja ja mietin,
että vain neljä vuotta aiemmin käänsin Moskovan
taivaalla MiGin ylösalaisin ja tuijotin
Neuvostoliiton ohjuspuolustus-
järjestelmän tutkaa. Tunne on epätodellinen.
Täytyy melkein nipistää itseään.»**

Lentäminen tempaisi nuoren Jarmo Lindbergin pauloihinsa, ja jatkuva jano entistä vaativampiin haasteisiin vei hänet lentäjäksi Ilmavoimiin. Neuvostoliiton romahdettua Lindbergin tehtäväksi tuli johtaa suomalaisten Hornet-koulutusryhmää Yhdysvalloissa, ja myöhemmin urakiito vei hänet Ilmavoimien ja lopulta Puolustusvoimain komentajaksi. Upseeriuransa jälkeen Lindberg on toiminut kansanedustajana.

Silloin emme vielä tienneet on ainutlaatuinen katsaus turvallisuuspolitiikan kehitykseen kylmän sodan jälkeisessä Suomessa. Ajankuvaa rikastavat yli kolmekymmentä haastateltua vaikuttajaa niin Suomesta kuin ulkomailta. Tervetuloa lähes neljän vuosikymmenen mittaiselle matkalle turvallisuuspolitiikan pyörteisiin. Taival alkaa Moskovan jylisevän taivaan alta.

