

**Pienestä
harrastekerhosta
suurseuraksi**

Jukolan Pilotit ry

**Yli 40 vuotta
lentämistä**

Jouko Arpalo

Arvoisa lukija

Jukolan Pilotit ry:n nykyisenä puheenjohtajana haluan sanoa pari varoituksen sanaa. Tämän kirjan mittasuhteet täyttävät historiankirjoituksen tunnusmerkit. Sen läpilukeminen ei ole läpihuutojuttu. Voi olla, että silmät väsyvät ennen kuin viimeinen sivu on käsillä. Kuitenkin *juonen käänteet* ovat sen verran mielenkiintoiset, että niin tuskin käy.

On hienoa, että kerhomme koko toiminta on näin virallisista pöytäkirjoista ja muista dokumenteista tiivistetty, sekä tuotu kaikkien kerholaisten saataville ja luettavaksi. Historia ja perinteet luovat pohjan tämän päivän toiminnalle.

Jouko Arpalo on tehnyt mittavan työn yhdistäessään omat ja Peter Simonsenin tekemät 10- ja 20-vuotishistoriikit, sekä täydentäessään niitä viimeisten kahdenkymmenen vuoden tiedoilla. Kymmenien/satojen pöytäkirjojen ja toimintakertomusten läpikäynti ei varmasti ole ollut kaikkein hauskin hommaa. Suuret kiitokset Joukolle tästä työstä.

Kuten Jouko kirjan loppusanoissa ilmoittaa, kaikki kerhon jäsenet ovat tervetulleita kommentoimaan tai täydentämään tätä historiikkaa, jotta sen tiedot ovat mahdollisimman totuudenmukaisia.

Nurmijärvellä 5.9.2022

Jukolan Pilotit ry

Pertti Heininen
puheenjohtaja

Johdanto

Jukolan Pilotit ry:n 40-vuotisen toiminnan kattavan historia-kirjoituksen lähdemateriaali on kolmikantainen. Alkuosa on muokattu 1991 pidetyn suuren ilmailupäivän taustamateriaaliksi tuotetusta lehdestä, joka sisälsi ohjelman ja venäläisen ilmailijaryhmän esittelyn lisäksi Jukolan Pilottien siihenastisen kymmenvuotisen historiikin. Lehden tuottaja oli Jouko Arpalo.

Toinen osa materiaalista on Peter Simonsenin kirjoittama historiikki kerhon 20-vuotisjuhlaa varten. Se taas perustui ensimmäisen 10-vuotisjakson historiikista muokattuun aineistoon täydennettynä toisen vuosikymmenen tapahtumilla.

Koko tämän teoksen materiaalina on käytetty aikaisempia historian osia täydennettynä monilta osin arkistomateriaaleista poimituilla tiedoilla ja lisättynä kahden viimeksi kuluneen vuosikymmenen tapahtumilla.

Kerhon arkistomappeja ja muita talteen pantuja kansioita oli käytössäni noin 25. Sivumäärää, siis A4-arkkeja, niissä on arviolta 3 000–4 000.

Kirjoitus, jota haluan kutsua jo historiaksi, on loppuosiltaan lähdemateriaalin suhteen aika ohut, sillä kaikkea viime vuosien materiaalia en voinut ottaa mukaan kerholta, kun aloitin työn, jonka oli tarkoitus valmistua viime eli vuoden 2021 kesäksi. Mutta sitten korona sekoitti kaiken.

Juhlaa ei pidetty 2021, ja itse harjoitin aktiivisesti koronapakoilua asuntoautolla pitkin Suomea ja Pohjoismaita. Väliin mahtui myös muutto Helsingistä Espooseen, ja siellä täysremontti.

Jouko Arpalo

Syksy 2020 – elokuu 2022

Helsinki, Espoo

Muinaisten roomalaisten vanha ja tunnettu sanonta on *Navicare necesse est, vivere non est necesse* eli merenkulku on välttämätöntä, eläminen ei. Ilmailu on eräille harrastajillekin melkein samalla tavalla henki ja elämä. Niinsanottujen tavallisten harrasteilmailijoiden lentotoiminta on kuitenkin turvallista, ilmailua ei harrasteta hengen kaupalla kuten antiikin roomalaiset merenkulkua.

Jukolan Pilotit ry on tavallinen suomalainen lentokerho, jonka jäsenet ovat kaikista ammateista peräisin olevia ihmisiä. Joukossa on luonnollisesti useita ammattilentäjiä sekä joitakin Ilmavoimissa lentäjinä tai muissa tehtävissä olleita henkilöitä. Kerho on silti aika puhtaasti harrastelentäjien kerho.

Jukolan Pilotit on toiminut vuodesta 1979 eli yli 43 vuotta! Rekisteröitynä yhdistyksenä pari vuotta vähemmän. Tämä on ollut mahdollista vain sen sitkeyden avulla, jota kerhon todelliset puuhamiehet ovat koko toiminnan ajan osoittaneet. Kerho on ollut myös maan johtavia lentokerhoja koulutettujen lentäjien ja lentotuntien määrinä laskien. Jäsenmääräkin on kunnioitettavan suuri. Kerhon toiminta on ollut kansanomaisen suoraviivaista ja mutkatonta. Alan viranomaisien vaatimia hienouksia ei siksi ole ehkä aina noudatettu, mistä on saattanut aiheutua ansaitsematonta mainetta.

Ilmailua Kanta-Uudellamaalla ennen kerhon perustamista

Nurmijärvellä oli perustettu Nurmijärven Ilmailukerho 1970, ja lentämisen teoriakurssi oli pidetty heti sen jälkeen Nurmijärvellä. Kerho osti pian myös koneen, melkein uuden, esittelylentoja lentäneen Piper Cherokeeen, OH-PCO:n. Tällä koneella lennettiin energiakriisiin eli vuoden 1974 syksyyn asti.

Kun talous oli kireällä, kerhon rahanvartijat halusivat myydä koneen pois. Tikkala, Seva ja Viljamaa pitivät kokouksen ja päättivät ostaa

koneen, mutta kone oli jo myyty heidän nenänsä edestä pois. Kone meni Uttiin.

Omaa kenttääkin suunniteltiin Nurmijärvelle. Kaupat olivat varsin pitkällä, paikka oli Savikon aukealla elementtitehtaasta vähän pohjoiseen. Siihen olisi saatu 900 m pitkä kiitotie, eikä se olisi maksanutkaan paljon. Vuosikymmeniä myöhemmin alueelle syntyi lentokenttä Jarmo Hakalan sitkeän työn tuloksena. Mutta se on jo aivan eri asia.

Myöhemmin Tikkalalla ja Hannu Sevalla oli yhteisomistuksessa Cessna 140, OH-CSY. Se oli vuoden 1946 mallia ja ostettu Hankkijan romuaitauksesta. Kone oli mennyt Kuusamon kentällä selälleen. Sitä kunnostettiin Tikkanen autotallissa talvikautena 1975-1976. Runko vietiin Hyvinkäälle peltitöitä varten ja tuotiin taas takaisin Nurmijärvelle. Kone maalattiin Tikkanen silloisen työnantajan Sigma Oy:n maalaamossa.

Kone oli valmis jo alkukesästä 1976, mutta potkurin puuttuminen siirsi lentojen aloituksen syksyyn. Koneella lennettiin noin 800 tuntia Suomen ilmatilassa. Suunnistusvälineinä siinä ei ollut muuta kuin munakompassi.

Cessna 140 on nykyisin hyvin yleisen Cessna 150:n edeltäjä, mutta kannuspyöräkone. Ennen mallin 150 tuloa 140 muutettiin nokkapyöräkoneeksi, mutta siinä oli edelleen 140:n runko. Vuonna 1991 Suomessa oli vielä yksi vanha Cessna 140 mainitun Tikkanen ja Sevan yhteiskoneen lisäksi. Se toinen oli ainakin tuolloin punaiseksi maalattuna Polyteknikkojen Ilmailukerhon, PIK:n kone. Tikkala ja Seva myivät koneensa syksyllä 1981.

Lentotoimintaa Hyvinkäällä

Eino Pönkänen, myöhemmin myös Jukolan Pilottien jäsen, on varmasti hyvin vanhoja asioita muistaville ihmisille tuttu mies lehdistä ja televisiostakin. Hän oli nimittäin 1950-luvun ns. surmanajajia eli mies ajoi moottoripyörällä eräänlaisessa terästynnyrissä – tai oikeammin pallossa sen sisäpintaa kiertäen. Surmanajot Eikka lopetti 1954.

Miehen ilmailuharrastus alkoi Haminassa 1947. Siellä tehtiin kerhotyönä purjekone, Harakka, jota vedettiin ilmaan autolla jäältä. Moottorikoneella lentämisen Eikka aloitti Virtasen Rauskin koulussa Malmilla 1960-luvun alussa.

Eino Pönkäsellä oli Hyvinkään kentällä lentokoulu noin kaksi vuotta 1968-1969. Nimi oli yksinkertaisesti Lentokoulu EP. Koulun toimisto oli päärakennuksen, entisen lentoasemarakennuksen yhdessä kulmassa.

Ensimmäisen koulukoneensa Eikka lensi Etelä-Ranskasta Suomeen. Sitä pidettiin jonkinlaisena ihmeenä, sillä lentokokemusta Eikalla ei vielä tuolloin ollut paljontaan ja koneen varustus oli melko vähäinen tuon mittaisille matkalennoille. Suunnistuskarttanakin oli vain autotiekartta.

Myöhemmin Pönkäsen koulu siirtyi omiin tiloihin, kun E. Pönkänen oli ostanut toimitilat, parakkiviipaleen Nummelasta. Parakkiin sijoittui koulun lisäksi myös kahvila.

Vuonna 1983 Jukolan Pilotit ry osti Pönkäsen parakin. Kaupparakirjan päiväys on 15.5.1983, ja parakin hinta 14 000 mk. Maapohjan vuokra oli kaupan jälkeenkin Pönkäsen nimissä.

Mikään tavallinen parakki Jukolan Pilottien myöhemmin klubirakennuksen nimen saanut parakki ei ollut. Se oli nimittäin osa valtakunnan päälentokentän entistä matkustajaterminaalia. Kaikkihan toki muistavat tuon paljon puhutun Helsinki-Vantaan eli silloisen Seutulan lentoaseman aina 1960-luvulle asti käytössä olleen parakkiterminaalin. Palanen Suomen lentoliikenteen maapuolen historiaa elää siis edelleen Hyvinkään lentokentän laidalla.

Lentokoulu EP ehti kouluttaa noin 25 lupakirjalentäjää. Koneina oli ranskalaiset Rallye-koneet, rekistereiltään OH-SCQ ja OH-SDQ,

jälkimmäinen nimeltään **Rekku** koneeseen maalatun koiran mukaan. Kolmantena koulukoneena oli Beechcraft OH-BMF. Koneet myytiin aikanaan pois Hyvinkäältä.

Pönkäsen lentokoulun jälkeen moottorilentokoulutus väheni ja koulutusta harrastettiin lähinnä yksityisin voimin. Esim. Valonen koulutti yhteisomistuksessa olleilla Rallye-koneilla OH-SDP ja OH-SDM käyttäen Pönkäsen tiloja. Alkeiskone oli Rallye Club, OH-SDP ja jatkokoulutusta annettiin hieman edistyneemmällä Rallye Commodorella, OH-SDM, Pönkäsen toimiessa kuitenkin edelleen päälentäjänä tässä ryhmässä.

Hyvinkäällä Eino Pönkäsen lentokoulun jälkeen moottorilentokoulutusta jatkoi kerhomuodossa Hyvinkään Ilmailukerhon moottorilentojaosto ja sen jäsenistä muodostunut Hyvinkään Moottorilentäjät, jonka luvissa edellä mainittu OH-SDM oli 1970-luvun alussa.

Hyvinkään Moottorilentäjät toimi kentällä entisessä lennonjohtorakennuksessa. Rakennuksen olivat aikanaan ostaneet Valonen, Eero **Jäkälä** Salminen ja Mauri Aaltonen, jotka myös kunnostivat ostamansa rakennuksen.

Eino Pönkänen jatkoi lentämistä koulutoiminnan jälkeen lentämällä tilauslentoja Pohjoismaihin Air King -nimisen lentoyhtiön puitteissa. Matkustajina oli mm. öljytankkereiden miehistöjen jäseniä ja näiden omaisia.

Hyvinkään lentokenttä

Jukolan Pilotit ry kuten Nurmijärvellä aiemmin toiminut Nurmijärven Ilmailukerho sekä Hyvinkään Ilmailukerho ja Hyvinkään Moottorilentäjät ovat aina toimineet Hyvinkään lentokentällä.

Kentän rakentaminen alkoi keväällä 1940 heti talvisodan päätyttyä. Jatkosodan aikana kenttä palveli Helsingin ilmapuolustuksen kenttänä, parhaimmillaan siellä on ollut noin 30 rakennusta ja neljä kiitotietä

ristikkäin. Aivan sodan alkuvaiheessa kentällä toimi Fokker-laivue, joka torjui pari pääradan suuntaan ja mm. Hyvinkään-Riihimäen alueelle kohdistunutta pommituslentoa.

Sodan jälkeen Hyvinkään lentokenttä oli valtakunnan päälentoasema niin kauan kuin liittoutuneiden valvontakomissio oli maassa.

Hyvinkään kentän kautta Suomeen on tietävästi astellut mm. maailmankuulu ruotsalaissyntyinen filmitähti Greta Garbo.

Välillä kenttä oli TVH:n hallinnassa. Kentän on koko ajan omistanut puolustusministeriö ja puolustuslaitos pitää kentällä edelleenkin satunnaisia harjoituksia. Kerrotaan mm., etteivät hyvinkääläiset edes tienneet suuren Fouga-osaston toimimisesta kentällä kiitotien laitojen suurten lumivallien ansiosta.

Kerhon perustaminen ja ensimmäinen kone

Jukolan Pilotit aloitti paitsi tietyllä tavalla oikeassa vaiheessa ja onnellisten tähtien alla myös rohkeiden miesten voimin. Kun Jukolan Pilotit ry alkoi ryynnä, monia Hyvinkään Moottorilentäjien jäseniä siirtyi tai liittyi myös Jukolan Pilotteihin.

Aika uuden kerhon perustamiselle ja käyntiin saamiselle oli hyvä, sillä lähestulkoon kaikki lentäjät olivat tuona aikana allapäin ja apeilla mielin. Harrastelentäminen oli juuri ollut jonkin aikaa kiellettyä 1970-luvun puolivälissä iskeneen ns. energiakriisin takia. Vain ansiolennot olivat sallittu lentomuoto. Into ja usko lentämiseen oli monilta mennyt.

Lentäminen oli kallista, koneet vanhentuneita eikä uusien hankkiminen ollut mielekästä tai edes mahdollista. Oltiin todettu, että kerhomuodossa ja talkootyötä tekemällä voisi lentää, ja alussa hinnat olivatkin alta puolen, ehkä vain kolmanneksen siitä mitä lentämisen esimerkiksi Malmilla maksoi. Sittemmin hintasuhteet ovat tasoittuneet huomattavasti, mutta halvempaa se on edelleen. (Vertaus on tietenkin mennyttä aikaa, koska Malmilla ei lennetä enää ainakaan vuonna 2022.)

Kerhon ensimmäinen oma kone, OH-CHD oli myynnissä marraskuun 1979 Ilmailu-lehdessä. Keijo Tikkala huomasi ilmoituksen, ja kun kävi ilmi, että myyjäryhmän joukossa oli Hannu Sevan veli, Tikkala kehotti Sevaa tunnustelemaan kaupantekomahdollisuuksia veljensä kautta. Kone oli tuolloin siis yhteisomistuksessa ja sijaitsi Saarijärvellä.

Kauppa lähti etenemään ja konetta käytiin katsomassa. Kaupat tehtiin vielä saman vuoden puolella, mutta kone päästiin hakemaan vasta loppiaisena 1980. Cessna 170 B, OH-CHD, maksoi vuonna 1979 noin 55 000 mk. Sen haki kolmikko Tikkala, Seva ja Matti Jaatinen. Koneen ostajaryhmään kuuluivat edellä mainittujen lisäksi myös jo pitkään Hyvinkään kentällä toimineet ja muutenkin toisilleen tutut miehet Eino Autio ja Taisto Ryyli.

Kone rahoitettiin ja ostettiin näiden viiden yhteisin voimin. Alkuperäisjoukosta kolme oli nurmijärveläisiä, Taisto Ryyli ja Eino Autio hyvinkääläisiä, viimeksi mainittu oli tosin juuri muuttumassa helsinkiläiseksi.

Kerran vuoden 1979 lopulla koneen hankintaa ja käyttöä Sevan saunassa pohdittaessa nousi esiin ajatus lentokerhon perustamisesta. Rekisteröinti-ilmoitus kerhosta tehtiin alkuvuonna 1980 ja kerho kirjattiin yhdistysrekisteriin 1981. Nimeksi valittiin nurmijärveläishenkinen Jukolan Pilotit Aleksis Kiven synnyinkunnassa kun oltiin.

Jukolan Pilotit, vuodesta 1982 oikeusministeriön hyväksyntäpäätöksellä ry-liitteellä varustettu lentokerho laati ilmoituksen yhdistysrekisteriin 2.5.1980 ja se jätettiin oikeusministeriön kirjaamoon 27.6.1980. Dokumentin mukaan lähettinä oli toiminut Hannu Seva. **Päätös** Jukolan Pilottien perustamisesta oli syntynyt vuoden 1979 lopulla Hannu Sevan **saunassa Nurmijärvellä**.

Yhdistyksen kotipaikaksi oli ilmoituksessa merkitty Nurmijärvi. Ilmoituksessa mainittiin yhdistyksen ilmoituksen jättöhetken hallituksen jäsenet: puheenjohtaja *Keijo Tikkala*, varapuheenjohtaja *Matti Jaatinen*, sihteeri *Hannu Seva* ja muut jäsenet *Eino Autio* sekä *Taisto Ryyli*.

Heti kerhon rekisteröinnin jälkeen verottajalta haettiin ennakkotietoa liikevaihtoverosta. Vuonna 1983 saatu vastaus oli kerholle sikäli myönteinen, että lentotoiminta katsottiin liikevaihtoverosta (myöh. alv.) vapaaksi toiminnaksi.

Kerho on siis tätä historiikkia vuosina 2021-2022 päivitettäessä toiminut 42 vuotta ja ry liitettä saanut käyttää vuoden verran vähemmän.

Alkuvuosien rahaliikennettä kuvaa vuoden 1983 tilinpäätöksen loppusumma muutaman satasen yli 57 000 mk. Talousarvio seuraavalle vuodelle oli kasvanut, melkein sanoisi räjähdysmäisesti, sillä summa oli noin 120 000 mk. Ja kerhon tilien kautta kulkevan rahan määrä lisääntyi edelleen kiivaasti, vuoden 1985 talousarvion loppusumma oli lähes jo 220 000 mk.

Jäsenmaksua ei alussa peritty, koska kerholla ei maaliskuussa 1983 pidetyn vuosikokouksen mukaan ollut edellisvuonna varsinaista tilitoimintaakaan. Vuodelle 1983 jäsenmaksu päätettiin ottaa maksettavaksi 20 markan suuruisena, mutta jo samassa kokouksessa päätettiin, että jäsenmaksu korotetaan 50 markkaan vuoden 1984 alusta. Vuodeksi 1987 jäsenmaksuksi päätettiin 80 mk.

Verottajankin kanssa kerho joutui kuitenkin erimielisyyksiin vuonna 1988. Hyvinkään verotoimisto nimittäin lähetti verolipun, jossa oli vuodelta 1987 maksettavaa veroa kymmenen penniä vaille 1 080 markkaa. Asiasta tehtiin muutosanomus.

Lentokoneiden vakuutuksista käytiin kirjeenvaihtoa vakuutusyhtiö Tapiolan kanssa vuosina 1993–1994. Koneiden vakuutuksista haettiin palautusta talvikauden seisonta-ajalta, mihin vakuutusyhtiö suostuikin.

Vakuutukset eivät olleet kerholle mikään pieni menoerä. Esimerkkinä koneiden ja matkustajien vakuutusmaksut vuoden 1991 ajankohtana olivat lähelle 84 000 markkaa eli noin 14 000 euroa. Koneita oli silloin rivissä viisi, mukana Safir. Kalusto oli siis liki sama kuin tänään (ennen Finnairin kerhon liittymistä), vain OH-CMU puuttui. Seuraavana vuonna maksu nousi yli 92 000 markkaan vakuutusmaksuveron takia.

Esimerkkinä vakuutuskorvauksista vuodelta voi mainita kuolemantapauskorvaukset lentäjille 750 000 markkaa, matkustajille miljoona markkaa enemmän ja täydellisestä invaliditeetista kumpikin kaksinkertaisena. Kymmenessä vuodessa korvaussummat eivät aikakauden suurista inflaationumeroista huolimatta olleet nousseet penniäkään.

Muutamalla kymmenellä jäsenellä aloittaneen kerhon jäsenmäärä oli kasvanut vuonna 1983 jo 70 jäseneen. Seuraavana vuonna jäsenmäärä kasvoi 15 henkilöllä, mutta vuoden 1984 toimintakertomuksen kirjoittaja toteaa nuivasti, että vaikka jäsenmäärä on 90 tienoilla, aktiivisen lentäjäjoukon suuruus on noin 40 ja talkoiden ajankohtana vain 15–20.

Tuolloin vuoden 1983 alussa jäsenkunta oli kasvanut jo noin 40 henkilöön ja vuosikokouksessa oli näistä noin puolet. Vuoden lopussa jäseniä oli toimintakertomuksen mukaan jo noin 70. Kerhon papereissa on siis hieman ristiriitaistakin tietoa.

Alkuvuosien innostuksessa olivat lähteneet käyntiin pikkujoulut, ja kun tavoitteet olivat korkealla, ansiolentotoimintaakin alettiin suunnitella jo 1984. Sama asia oli uudelleen esillä seuraavana vuonna, mutta Ilmailuhallituksen kanta ns. kerholupia kohtaan oli kielteinen. Siksi päätettiin ruveta hankkimaan ansiolupaa organisaatiomuutoksen avulla.

Ja pienessä mittakaavassa se jatkuikin kymmenkunta vuotta mm. postilentoina.

Palolentojen saamista kerhon lennettäväksi pohdittiin jo 1983 alussa, samoin mainosten saamista koneisiin.

Vuoden 1983 toimintasuunnitelmassa oli maininta lentorallin järjestämisestä, Lindköpingin Fly in mainittiin tässä yhteydessä. Matka sinne toteutuikin kerhon Saabilla.

Vuoden 1984 toimintasuunnitelmassa oli tieto Tarkkuuslennon SM -kilpailun saamisesta Hyvinkäälle. Ilmeisesti ajatus oli muuttunut, tai pöytäkirjassa oli ensin väärä merkintä, sillä vuoden alussa 1984 kirjoitetaan, että toukokuussa pidetään Moottorilennon SM-kisat. Maaliinlaskukilpailu Finnairin kerhon kanssa oli myös ensi kertaa ohjelmassa.

Hallinrakennuspuuha oli käynnistetty myös heti kerhon perustamisen jälkeen. Vuoden 1984 toimintasuunnitelmassa mainitaan, että sen rahoituskin on jo kunnossa. Samalla todettiin, että vapaita paikkoja pyritään vuokraamaan myös muille (kuin kerhon koneille/jäsenille). Vuoden 1985 alussa hallin rakentaminen oli jo alkanut.

Yö- ja ansiolentoluvat olivat esillä ja keskustelussa nekin jo syksyllä 1984 johtokunnassa.

Yhdistysrekisteriin kerhon kotipaikaksi perustamishetkellä oli merkitty Nurmijärvi, mutta jo 1985 kevään vuosikokouksessa johtokunta esitti, että kotipaikaksi muutettaisiin Hyvinkää. Olihan se luonnollista, sillä kerhon kenttä oli Hyvinkää ja jäsenkuntakin enimmäkseen hyvinkääläistä tai enemmistöltään Hyvinkään eikä Nurmijärven seudulta. Tosin jo varhaisessa alussa jäseniä oli Helsinkiä ja muuta pääkaupunkiseutua myöten, samoin jonkin matka Hyvinkäältä pohjoiseenkin.

Oman klubirakennuksen myötä käynnistynyt kahviotoiminta alkoi, mutta pian sen takia jouduttiin väentämään kättä verottajan kanssa liikevaihtoverosta, siis nyky nimeltään alv:sta. 1984 kahvion tuotto oli 10 000 mk.

Alunperin nurmijärveläisenä ja nimeltäänkin Aleksis Kiven Seitsemän veljeksien hengessä aloittanut Jukolan Pilotit päätti vuonna 1985 muuttaa muodollisesti Hyvinkäälle, koska lentokenttä oli siellä ja yhteiskunnan taloudellista tukea arvioitiin saatavan enemmän hyvinkääläisenä lentokerhona.

Suomen Ilmailuliiton eli myös Jukolan Pilotit ry:n keskusjärjestön tulostuksen mukaan kerhossa oli vuonna 1986 noin 100 jäsentä.

Vuosina 1985–1988 käytiin tämän tuosta keskustelua alennetuista lentohinnoista, joista saisivat nauttia paljon kerhon hyväksi työtä tehneet jäsenet. Lienee ollut vaikea asia, koska kerhon dokumenteissa ei ole kovin selviä mainintoja asian toteutumisesta.

Jäsenmäärä oli vuoden 1986 loppuun mennessä kasvanut noin 150 jäseneseen. Suomen oloissa määrä oli huomattavan suuri. Suomen Ilmailuliitto myönsi Jukolan Piloteille Kar-Airin Kotkanpoika-kiertopalkinnon vuonna 1987. Kyseinen palkinto oli sääntöjensä mukaan tarkoitettu myönnettäväksi **vuosittain tuloksekkaimmin toimivalle moottorilentokerholle**.

Vuoden 1988 alussa Jukolan Pilottien jäsenmäärä ylitti maagisen 200 jäsenen rajan. Sen arveltiin olevan seurausta uusista kalustohankinnoista ja mm. nurmijärveläisen Jukolan kansalaisopiston teoriakursseista. Noihin aikoihin lentäjiä alkoi liittyä yhä enemmän myös moniin kerhoihin.

Aivan kitkatta lentäminen Hyvinkäällä ei ole sujunut. Vähäistä napinaa on ollut silloin tällöin, mutta vuonna 1991 Hyvinkäällä asunut professorismies kirjelmöi lentämisen häiriöistä Ilmailuhallitukseen, jossa hän syytti jukolalaisia häiritsevästä lentämisestä. Ehkä senkin takia aina voimassa ollut kaupungin ylilentokielto ja kartan mukaisia

laskukierroksia korostettiin jäsenille. Vastineessa todettiin valittajan tosin kiinnittäneen huomionsa vain purjelentokerhon hinauskoneeseen.

Eräs erikoisuus Jukolan Pilottien lentämisissä 1990-luvun alussa oli maalilentojen lentäminen Helsingin Ilmatorjuntarykmentille, joka harjoitteli säännöllisesti Hyvinkään kentän maastossa. Joskus lentäjistä tuntui, että Sergein putket seurasivat muitakin kuin varta vasten maalilentoja lentäneitä koneita.

Jäsenkunnan kiivas lisääntyminen oli tullut 1992 alussa noin lukuun 240 Ilmailuliiton jäsenluettelon tulostuksen mukaan.

Myöhemmin paljon keskustelua aiheuttanut rahanarvoisen kerhotyön korvaaminen oli esillä hallituksessa 1992. Silloin lausuttiin, että työstä saa lentotunteja suhteessa 5:1 eli tunti lentoa viidestä työtunnista.

Vuonna 1999 Läntisen maanpuolustusalueen esikunnasta, joka edusti tuolloin kentän omistajaa, Puolustusministeriötä, tuli lähes nuhtelukirje, jossa muistutettiin, että kenttäalue on edelleen sotavaltion omaisuutta ja vuokrattu *vapaaehtoisen ilmailukasvatustyön harjoittamiseen*. Sen mukaan kenttäalueen käyttö muunlaiseen toimintaan ilman omistajan lupaa ja vuokralaisen harjoittamaan edelleenvuokraamiseen ei ollut sallittua.

Kaikenlaista lupaa ja selvitystä kentällä tapahtuvista touhuista on vuosien saatossa pitänyt hankkia ja saada. Eräs esimerkki kerhon papereista löytyneistä erikoisista, aika kaukana lentämiseen liittyvistä, luvista on kokonpolttolupa vuodelta 1986. Sen oli ystävällisesti myöntänyt Hyvinkään piirin ensimmäinen apulaisnimismies.

Rakennukset ja tilat

Aivan alkuvaiheessa Jukolan Pilotit toimi ja eli hyyryläisenä Hyvinkään Ilmailukerhon (purjelentokerho) ja yksityisten henkilöiden tiloissa. Keväällä 1983 kokous päätti ehdottaa kokoustilan ostamista Eino Pönkäselältä 14 000 markalla. Kyseinen tila oli sama parakinviipale, joka

oli kulkeutunut Seutulan ensimmäisestä asemarakennuksesta Nummellan kautta Hyvinkäälle.

Kahvilatoiminta päätettiin myös polkaista käyntiin omaksi iloksi ja tietysti myös vierailijoiden varalle. Kahvion hoito annettiin Marjatta Lehtiselle 1984. Aluksi sen liikevaihdosta piti maksaa silloinen liikevaihtovero (nykyinen arvonlisävero eli alv), kunnes anottu vapautus sen maksamisesta mahdollisesti saadaan. Anomus tehtiin vuoden 1988 lopulla. Kun kalenteri oli alkanut näyttää vuoden 1987 ensi kuukausia, kahvio oli ilman hoitajaa. Meni pitkälti miesporukan yhteispuuhasteluksi.

Vuonna 1983 Hyvinkään kentällä ollut Hyvinkään Lentopalvelun hoidossa ollut Shellin tankkauskaappi siirtyi osapuolten sopimuksella Jukolan Pilottien hallintaan. Maksuliikenne jäi toistaiseksi Lentopalvelulle, ja kaiken kaikkiaan ehdot olivat aika monimutkaiset.

Vuoden 1983 toimintasuunnitelmassa kerhorakennuksen hankintasuunnitelma oli lausuttu julki. Samalla mainittiin jo aikomus lentokonesuojan hankkimisesta kahdelle koneelle.

Rahoitusapuna mainittuihin hankintoihin suunniteltiin jäsenlainaa 400 mk/jäsen pankkilainan lisäksi. Laina oli aikomus maksaa takaisin viikonloppuisin ja kesällä pidempään auki olevan kahvion tuotoilla seuraavan toimintavuoden aikana.

Edellä mainittuihin kuluihin saatiin mm. 50 000 mk:n laina Aurasta syksyllä 1983. Se saatiin maksetuksi takaisin alkuvuodesta 1986.

Vuoteen 1984 tultaessa konehallin suunnitelmat olivat pitkällä. Hallin tyyppi (kaarihalli) oli selvillä ja rahoituskin järjestetty. Suunnitelman tarkennuttua tarkoitus oli tehdä niin iso halli, että siitä voisi vuokrata tilaa myös muille kuin kerhon koneille.

Talvella 1984 lentokonehallin rakentamista varten päätettiin ottaa henkilötakauksiin perustuva 25 000 markan laina STS-pankista. Hallin käyttöajatus oli myös kehittynyt niin, että tilaa tarjottiin Hyvinkään kentän purjelentäjille vuokralle ennakkomaksua vastaan.

Jo kesällä 1984 järjestelyn kohteena oli hallin kaarien kuljetus Hyvinkäälle. Seuraavan vuoden suunnitelmassa lausuttiin tarkoitus saattaa 16 x 40 metrin kokoisen kaarihallin rakentaminen päätökseen.

Hallin rakentaminen alkoi viivästyä vuoden 1985 puolella. Pöytäkirjassa toukokuulta todetaan, että eteneminen kiikastaa Hyvinkään Ilmailukerhon takia, koska se ei ole toimittanut tarvittavaa suunnittelumateriaalia maanomistajalle eli Puolustusministeriölle.

Syksyllä halliprojekti lähti uudelleen vauhtiin jakamalla hankintatyöt eri kerholaisille. Myös työn etenemistä päätettiin vauhdittaa pitämällä viikoittain koordinaatiokokouksia. Vauhtia työhön piti lisätä mm. sellaisen saunaillan voimalla, johon ei ollut toivottavaa tulla omalla autolla.

Pieni lisäkulu hallin takia tuli maksettavaksi maanomistajalle eli Puolustusvoimille. Kesällä 1987 se ilmoitti kiinteistöosastonsa kirjeellä, että hallin maapohjan vuokra alennetaan 500 markkaan kuukaudessa. Entinen lienee ollut siis suurempi. Myöhemmin nähdään, että sotavaltio oli kuitenkin armollinen, eikä perinytkään ainakaan koko vuokraa ennen hallin valmistumista.

Kuukausimäärin väännettiin hallitalkoisiin osallistuneiden kerholaisten lentotuntihintojen alentamisesta. Monimutkaisen laskukaavan mukaan se sitten toteutettiin, mutta suurin alennus sai olla 25 mk/tunti konehintojen ollessa tuolloin 200 markan tienoilla tunnilta. Töihin osallistumisen todentamiseksi toimistoon avattiin työkirja. Sen perusteella julkaistiin esim. vuonna 1986 henkilökohtaiset alennukset, jotka olivat lähestulkoon tilastomatemaatikon saavutuksia: muutaman markan suuruisia lukuja viiden pennin tarkkuudella.

Vuoden 1986 lopulle tultaessa halli alkoi olla ovia lukuun ottamatta valmis ja ovitarpeetkin olivat paikalla. Kulkuinfraa päätettiin kohentaa asvaltoimalla hallin ja kerhorakennuksen ympäristön rullaustiet.

Uusien liikennejärjestelyjen sekä yleistä kulkemista ja etenkin

vieraiden eksymisen estämistä varten lentokenttäalueelle tulevien teiden risteyksiin anottiin lupaa opasteviittojen pystytykseen. Vuoden 1987 alussa tehty anomus johti haluttuun tulokseen.

Opasteiden ja varoitusten suhteen hieman herkkänahkainen oli kenttäalueen maapohjan omistaja eli Puolustusministeriö. Vain aivan välttämättömät lentotoimintaan kuuluvat opasteet ja varoitukset olivat sallittuja.

Kaikille niin tärkeän klubirakennuksen kahvion sähköistäminen käynnistettiin ja saatettiin päätökseen kesällä 1988. Edessä oli kuitenkin seuraavana vuonna rakennuksen ulkoisen ja sisäisen kunnon viimeistely sekä ympäristön kohentaminen erityisesti seuraavan kevään arvotapahtumaa eli Tarkkuuslennon SM-kisaa ajatellen.

1990-luvulle tultaessa tilat olivat suhteellisesti ottaen valmiit ja kunnossa. Lähi-Idän levottomuudet ja sotakin nostivat tummia pilviä taivaalle. Bensiinin hinta nousi ja siksi esille nousi oman bensiininjakelulaitteiston hankinta. Siitä voisi myydä ulkopuolisillekin, mikä vahvistaisi vähän omaa taloutta. Kerholla oli vuodesta 1987 voimaan astunut sopimus Shellin bensiinin tankkaamisesta Malmin lentoasemalla omalla avaimella neljän pennin litrahinnan alennuksella.

Bensiinikysymyksestä oli käyty keskustelua Shellin kanssa ainakin ennen alkuvuotta 1988, koska tuolloin hallituksen pöytäkirjassa mainitaan, että Shell ei ole kiinnostunut asiasta. Sen vuoksi oli käännytty Nesteeseen puoleen, ja Nesteen tankkauslaitteisto kentälle sitten tulikin.

Vireän toiminnan, kokoontumistilojen, arkistotilan ym. vuoksi alkuvuosien klubirakennus oli käynyt 1990-luvulle tultaessa toivottoman ahtaaksi. Sen vuoksi kerho päätti vuokrata Hyvinkään Lentopalvelu Oy:ltä poikkikiitotien vastakkaiselta puolelta parakkimaisen lisätilan kalusteineen ja irtaimistoineen. Maapohja oli, kuten kenttäalue muutenkin,

Puolustusministeriön omaisuutta, jolle myyjän sovittiin ilmoittavan parakin käyttäjän vaihtumisesta. Kun omistaja halusi korottaa vuokraa tuntuvasti, tilasta tehtiin kauppa tammikuussa 1993. Hinta oli 30 000 mk.

Huonojen kokemusten takia kerholle päätettiin hankkia murtovarma ja paloturvallinen kassakaappi. Myös varashälyttimien asennusta päätettiin selvittää.

Maapohjasta maksettiin vuokraa Puolustuslaitokselle. Ennen hallin rakentamista summa oli 100 mk/kk, mutta rakentamisen aikana vuokraa korotettiin. Vuokrasopimuksessa oli korostetusti huomautus siitä, että lentokenttäalue on vuokrattu ainoastaan *vapaaehtoisen ilmailukasvatuksen harjoittamiseen*. Muunlaiseen toimintaan on, edellämainitun huomautuksen tekstin mukaan, *aina anottava lupa etukäteen* ja tilaisuuden luonteesta riippuen muulle toiminnalle tai tapahtumaa varten on *aina hankittava ympäristö-, terveys-, palo-, poliisi- ja muun tarvittavan viranomaisen lupa*.

Kerhon halli ja koulutustila sen vieressä sekä klubirakennus ilman takahuonetta olivat Maaseutu-messujen käytössä kesäkuun 1996 puolivälissä. Hinta oli 22 mk/neliömetri.

Koneita ja kalustoa ostetaan ja vuokrataan

Lentäminen oli lähtenyt vilkkaasti käyntiin heti kerhon perustamisen jälkeen. Kesällä mentiin maassa pyörillä, talvella suksilla. Jo ensimmäisenä vuonna koneella OH-CHD lennettiin yli 300 tuntia. Kone oli mukana pitkässä lentorallissa, lentäjinä Tikkala ja Ryyli.

Juhannuksena 1981 koneella lennettiin Jukolan Pilottien ensimmäiset yleisölenätykset.

Kerhon ensimmäisellä, hainhampaisella koneella oli kuitenkin taipumus joutua erinäisiin hankaluuksiin. Tarina menee niin, että kone oli ostettu uutena Saksan Liittotasavaltaan.

Sikäläiset lentäjät olivat aikanaan eksyneet sillä hieman liiaksi Liittotasavallan rajan itäpuolelle, silloiseen kansantasavaltaan, jossa kone oli pakotettu alas – Migillä ampumalla. Yksi luodeista oli turmellut moottorin.

Kone makasi pari vuotta DDR:ssä, tuotiin takaisin länsipuolelle, kunnostettiin ja myytiin Suomeen 1974, ja se päättyi Jukolan Pilottien koneeksi OH-CHD. Lokakuussa 1981 kone kukistui lopullisesti Nurmeksessa lannoituslentojen aikana.

Hainhampaisen Hotel Deltan jälkeen oli tietysti kova kiire hankkia kerholle uusi kone, halukkaita lentäjiä kun ei tuntunut puuttuvan. Uutta konetta lähdettiin etsimään Ruotsista, josta ostettiinkin kerhon toinen kone, Cessna 172 F, tunnukseltaan OH-CKT.

Ensimmäisen kerran konetta etsimässä ja katsomassa olivat Keijo Tikkala ja Taisto Ryyli. Silloin kone, ruotsalaiselta tunnukseltaan SE-EAO, koelennettiin. Kauppaa ei vielä tehty, vaan toisen kerran kaksikon mukaan lähti Eino Autio, ja tällä kerralla kaupat tehtiin, vaikkei konetta vielä manner-Suomeen saatukaan huonon sään takia. Maarianhaminassa oli pitänyt tehdä välilasku ja yöpyä. Kone jätettiin vielä senkin jälkeen Turkuun, josta sen myöhemmin nouti Keijo Tikkala.

Koneet olivat tuolloin hyvin kalliita. Ruotsista ostettu kone ei maksanut kuitenkaan kuin kolmanneksen Suomen hintatasoon verrattuna.

Kilo Tango, OH-CKT, oli ostettaessa hyväkuntoinen ja kesti hyvin käyttöä. Sillä oli lennetty ostettaessa noin 7 000 tuntia ja melkein 11 000 tuntia, kun se myytiin pois vuonna 1988. Koneen valmistusvuosi oli 1964 eli se oli vielä ehta amerikkalainen.

Vuoteen 1982 asti jukolalaiset olivat olleet ilman kattoa. Tuolloin saatiin Pertti Elgiltä asuntovaunu lainaksi kuppilatiiman keruuta varten. Seuraavana vuonna ostettiin aiemmin mainittu Eino Pönkäsen parakki, tuo sittemmin kaikkien tuntema klubirakennus.

Koneita tarvittiin lisää toiminnan vilkastuessa. Vuokralle hankittiin Cessna 150 vuonna 1983. Cessna F150H OH-CCN ostettiin 21.9.1983. Myyjä oli Matias Viitanen. Kone oli valmistettu 1967 Ranskassa.

Toukokuussa 1984 Oiva Manninen oli tarkistamassa koneella kerholle saadun Tarkkuuslennon SM-kilpailun reittiä. Paluumatkalla kiitotien 22 perusosalla hiljaa ja pienillä tehoilla ajaessaan hän veti etulämmityksen päälle, jolloin jäässä ollut moottori sammui ja lähestyminen jäi lyhyeksi. Ensin kone osui hakkuualueen reunassa pieniin mäntyihin. Runko säilyi suhteellisen ehjänä, mutta siivet hajosivat kokonaan. Se oli OH-CCN:n loppu. Oiva onneksi selvisi pelkin henkisin vammoin.

Tuhoutuneen OH-CCN:n tilalle ostettiin pikaisesti uusi kone, hyväkuntoinen Cessna F172M, joka haettiin Räyskälästä juhannusviikolla 1984. Cessna 172M:n valmistusvuosi oli 1976. Siitä tehtiin kauppakirja 2.7.1984. Myyjä oli Lainakone Oy Tampereelta.

Kone on vielä kerhon omistuksessa ja ahkerassa koulukäytössä. Koneen rekisteritunnus on OH-CGX. Sen hinta oli tasan 130 000 mk. Kone oli ostettaessa vain visuaalikelpoinen, mutta varsin pian sitä ruvettiin puuhaamaan IFR-kuntoon. Kevätkokouksen 1986 pöytäkirjassa mainitaan, että kone on ylennetty IFR-luokkaan.

Seuraava hankinta oli kaikkien tuntema mopo, Cessna FA15K Aerobat, OH-CBZ, valmistusvuosi 1970, joka tuli kerholle 1988. Siitä oli maksettu 100 000 mk Hyvinkäällä 27.2.1987. Myyjä oli Kouvolan Autokoulu Oy, Leo Terävä.

Kerho otti 60 000 mk lainan STS-pankista Hyvinkäältä 27.2.1987, OH-CBZ:n maksua varten.

Lentäminen, se pääasia

Alkuinnostuksen vallassa suunniteltiin yleisölennätyksiä, ansiolentoluvan hankkimista, maalinlaskukilpailun järjestämistä lähikerhojen kesken sekä lentorallin järjestämistä hieman kauemmas.

Vuonna 1983 kerhon toiminta oli jo niin pitkällä, että vuosikokouksessa päätettiin toteuttaa lentoralli Lindköpingiin, Ruotsiin. Jälkeenpäin tulee mieleen, että matkakohteen valinnalle oli syynsä kerhon sisällä: Ilmavoimien poistohuutokaupassa kerholaisryhmän ostama Saab Safir 91D, joka on kotoisin mainitusta kaupungista.

Jäsenmäärä oli tuolloisen (1983) 14 500 markan talousarvion (ei sisältänyt koneita) mukaan 37.

Edelleen samassa kokouksessa päätettiin, että halukkaat Nurmijärven Ilmailukerhon jäsenet saavat käyttää kerhon tiloja, ja arveltiin, että he liittyvät Jukolan Pilottien jäseniksi.

Toiminnan mahdollisen suotuisan kehityksen myötä kerholle kaavailtiin Cessna 150 -koneen ostamista pelkästään kerho- ja koulutuskoneeksi.

Muutamassa kuukaudessa asia eteni nopeasti. Kerholaiset Tikkala ja Ryyli valtuutettiin selvittämään koneen ostamista ja myös rahoituksen järjestämistä. Syyskuussa sitten päätettiin ottaa 50 000 markan laina koneen ostoon Vakuutusyhtiö Aurasta.

Alkuvuosien lentotoiminnan aktiivisuudesta kertoo mm. 400 tunnin lentomäärä kerhon silloin ainoalla koneella OH-CKT. Vuonna 1983 rivissä oli kolme konetta, OH-CKT, Safir ja vasta hankittu Cessna 150 -koulukone, joiden lentotuntimäärä oli 754 tuntia.

Hyvinkään kentälle oli anottu yö-VFR-lupaa ensimmäisen kerran joulukuussa 1983 ja saatu vuodeksi 1985. Lupaa anottiin tästä eteenpäin vuosittain, mutta sen voimassaoloaika oli aina vain vuoden mittainen. Anojina olivat Konekorhonen ja Jukolan Pilotit yhdessä.

Lentotuntimääriä tarkastellessa ei voi olla ihailematta lentämisen määrää 1980-luvulla ja 1990-luvun taitteessa. Monena vuonna on lennetty pitkälti yli 1 000 tuntia ja ainakin kahtena vuotena yli 1 600 tuntia.

500 lentotunnin raja on ylitetty yksittäisillä koneilla useita kertoja. Tuolloin kahdella koneella lennettiin helposti yhtä suuria tuntimääriä kuin 2020-luvun alla kerhon kaikilla koneilla yhteensä. Mainittakoon, että vuosina 1988 ja 1990 kerhon omilla ja käyttöön vuokratuilla (yksityisillä) koneilla lennettiin 2 000 lentotunnin raja rikki. Koneista 4-5 oli omia ja 3-4 käytössä, mutta muiden omistamia. Omilla lennettiin käytössä oleviin verrattuna noin nelinkertaiset määrät.

Vuoden 1994 toimintakertomuksessa Ari Suomi esitteli tietokonegrafiikkaa, joka osoitti, että lentotuntimäärät olivat selvässä laskusuunnassa vuosina 1989–1994.

Ilmailulaitoksen perusteellisesti ohjeistettu yölentolupa Hyvinkään kentälle saatiin 1996. Ilman kummallisia koukeroita se uusittiin vuosittain vuoteen 2000 asti.

Ilmeisesti yölentoluvan saaminen Hyvinkään kentälle vaikutti siihen, että myös koulutusta yölentämiseen ruvettiin puuhaamaan taas uusin rahkein vuosikymmenen 1990 lopulla.

Mittari- ja yölennon teoriaopetusta järjestettiin kerholla alkuvuodesta 1997. Samana vuonna koulutuksen sai valmiiksi kolme A2- ja kolme yö-VFR-oppilasta.

Vuonna 1998 on julkaistun yksityislentäjän teoriakurssin hieno lukujärjestys on säilynyt kerhon arkistossa. Siitä nähdään, että opettajia ovat olleet Jarmo Hakala, Matti Kilpeläinen, Vesa Kaartinen, Jukka Intke ja kurssin yhteyshenkilönä on toiminut Keijo Saarijärvi. Kurssin oppitunnit ovat olleet tiistaisin ja torstaisin kahdeksan viikon aikana noin kolme tuntia kunakin päivänä. Yhteensä siis noin 50 oppituntia.

Yölentoteoriakoulutusta järjestettiin loppukesästä 1998 alkaen, kouluttajina Keijo Saarijärvi ja Vesa Kaartinen. Kurssilla lennettiin, lukujärjestyksen mukaan, mittarikoululentoja 3 h, radiosuunnistusta 2 h ja

yökoululentoa 7 tuntia. Kurssille ilmoittautui 14 oppilasta.

A2-teoriakoulutusta vuodelle 1999 puuhattiin Jukolan kansalaisopiston kanssa. Kurssitus toteutuikin tammikuusta 1999 alkaen, muuttuneella nimellä eli PPL-teoriakoulutus. Kurssitettavia pyrittiin löytämään vielä pari viikkoa ennen sen alkua ilmoittamalla asiasta - poikkeuksellisella tavalla - Helsingin Sanomissa.

Jukolan Pilottien koneita oli satunnaisesti lainassa koulutuksessa muilla kouluttajilla - tai ainakin luvissa. Esimerkiksi vuonna 1996 mopo-CBZ oli merkitty Suomen Urheiluilmailuopiston koulutuslupa. Jo sitä ennen sama kone oli ollut Suomen Ilmailuliiton luvassa melkein koko vuoden 1988. Ja vielä vuotta aikaisemmin kesällä Suomen Ilmailuliiton käytössä Tarkkuuslennon MM-kilpailuissa Nummelassa.

Lentotoiminta laajenee ja hinta nousee

Lentämiseen ja kansainväliseen yhteistyöhön liittyvää neuvostoajan fraseologiaa noudatteleva sopimus on tallennettu Jukolan Pilottien arkistoihin. Tämä vuonna 1989 kirjoitettu sopimus **keskinäisestä toiminnasta ja yhteistyöstä ystävyysuhteiden ja ilmailu-urheilun kehittämiseksi Suomessa ja Liettuassa.**

Sopimus julistaa juhlallisesti Jukolan Pilottien ja Liettuan SNTL:n välistä ilmailu-urheilun kehitystä Suomessa ja Liettuassa, kokemusten vaihtoa urheilulentäjien valmennuksessa sekä Suomen ja Liettuan kansojen kulttuuri-, taide- ja taloussaavutusten tunnetuksi tekemistä. Sopimuksen tarkoitus oli mahdollistaa osanotto yhteisiin ilmailu-urheilutapahtumiin, toteuttaa delegaatioiden vaihtoa ja toimintakalentereiden vaihtoa.

OH-XTK:n käyttöä pyrittiin lisäämään, mutta tämän RV:n painokysymyksiin ja lento-ominaisuuksiin haluttiin tarkennusta pyytämällä Jyrki Laukkanen koelentämään se.

Jo vuonna 1992 alulle pannun (Pasi Vuokon tekemä) **kerhomenetelmäkäsikirjan päivitys** tehtiin 2001. Ilmailulaitos oli pyytänyt kuvauksen kerhon koulutustoiminnasta, sisäisestä valvonnasta ja laadunvarmistuksesta. CAM:n IFR-kelpoisuudesta luovuttiin toistaiseksi, mutta jo seuraavassa hallituksen kokouksessa se päätettiin varustaa taas IFR-kelpoiseksi panemalla hyrrät kuntoon. Kustannukset siitä, 2 500 mk, ajateltiin säilyttää IFR-lentäjien kontolle.

Vuodesta 1985 voimassa olleet ilmailukerhojen vakiosäännöistä muokatut kerhon säännöt oli vuosituhannen vaihteessa todettu vanhanaikaisiksi, eivätkä ne enää olleet silloisen yhdistyslain hengen mukaiset, vaikka pieniä tarkistuksia oli tehty useitakin kertoja, mm. 1985 ja 1990 rutiininomaisten Patentti- ja rekisterihallitukseen toimitettujen toimihenkilömuutosten lisäksi.

Sääntöjen uudistaminen pantiin liikkeelle vuosituhannen vaihteessa. Vuoden 2000 alussa, tarkemmin sanoen helmikuussa pidetyssä vuosikokouksessa säännöt hyväksyttiin lähetettäväksi Patentti- ja rekisterihallitukseen (PRH). Aivan läpihuutojuttuna ne eivät läpi menneet, vaan niihin vaadittiin korjauksia ja muutoksia. Toukokuussa 2001 säännöt palautuivat kerholle korjausvaatimusten kera. Lopuksi oli vielä uhkaus, että asia raukeaa, jollei toimita PRH:n haluamalla tavalla.

Ripeän remontin jälkeen uudet säännöt saatiin patentti- ja rekisterihallituksen käsittelystä hyväksytyinä jo toukokuussa 2001.

Vuoden 2000 lopulla valitettiin taas kerran bensiinin hinnan nousua, ja samalla kiinnitettiin huomio koneiden tuntihintojen oikeudenmukaisuuteen suhteessa niiden kustannuksiin. Selvitystyöpari nimettiin tutkimaan asiaa. Tuntihinnoiksi määriteltiin tuolloin 470–630 mk/h, eikä joukossa ollut enää edes kallista Sixiä. Hinnat astuivat voimaan vuoden 2001 alusta. Tuntihinnat olivat vielä 100 mk/h kalliimpia, jos koneen käyttäjä ei ole maksanut huoltomaksua.

Alkuvuodesta 2001 hallituksessa laskettiin, että optioiden ja erilaisten alennusten vuoksi kerholta jäi alentamattomiin hintoihin verrattuna saamatta noin 85 000 mk rahaa. Siksi ryhdyttiin miettimään optiojärjestelmän purkua.

Kerholla yleisesti toimimisesta ja erityisesti lentokoneiden käsittelystä oli ollut ohjeita. Jotakin paperilla ja paljon vanhempien lentäjien suullisina neuvoina. Toiminnan yhdenmukaistamiseksi ja järkevien toimintatapojen saattamiseksi kaikkien lentäjien tietoon vuosituhannen alussa ruvettiin kokoamaan toimintaohjeita kirjalliseen muotoon nimellä **Kerhomenetelmät**.

Kerhomenetelmät-ohjeessa oli mm. seuraavat kohdat:

- Maa- ja kenttätoiminnot
- Lentokoneiden tarkastukset
- Käynnistys- ja rullausmenetelmät
- Ilmatilan tarkkailu, yhteentörmäysten estäminen ja radioliikenne
- Lento- ja alkunousu
- Liikehtimiset
- Matkalennot.

Maa- ja kenttätoiminnoissa olivat mm. lentokonesuojan ja kerhotilojen käyttöohjeita, koneiden varaamisohjeet, niiden tankkaus sekä yö- ja talvilentotoiminnan edellytykset.

Kerhomenetelmät-paperissa oli kymmenkunta A4-sivua tiukkaa asiaa.

Koulutusta kerhossa

Kansalaisopisto Jukolassa Nurmijärvellä oli saatu käyntiin lentämisen A2-teoriakurssit syyslukukaudella 1983. Kurssin aloitti noin 50 oppilasta, mikä aiheutti heti paineita myös lentämisen ja koneiden käytön puolelle. Vuoden 1984 toimintakertomuksessa mainitaan, että edellä mainituista

oppilaista 11 on saanut A2-lupakirjan valmiiksi. Lisäksi valmistui kaksi CVFR-kirjaa.

Kurssilaisten pääopettaja oli Onni Viljamaa apunaan silloin apulaislennonopettaja, myöhemmin Finnair-pilotti Reijo Valtonen.

Kaudella 1984 hyvin vauhtiin päässeen koulutuksen tuloksena A2-oppilaita valmistui 11. CVFR-oppilaita oli neljä, mutta kahden koulutus jäi hieman kesken.

Jo edellisenä vuotena oli saatu järjestettyä A2-kurssin teoriaopetus Nurmijärven kansalaisopistoon. Teoriaa opiskeli jopa ainakin kaksinkertainen määrä henkilöitä lentokoulutukseen osallistuneisiin verrattuna. Oppia siis tuli mutta lentämiset jäivät – ainakin toistaiseksi.

Seuraavana vuonna teoriakurssit oli määrä järjestää Hyvinkään kansalaisopistossa, mutta siellä oli kitkaa, joten taas päätettiin palata Nurmijärvelle koulutuksen hankintaan. Neuvottelut nurmijärveläisen kansalaisopisto Jukolan kanssa johtivat myönteiseen tulokseen ja teoriakurssitus pääsi uudelleen käyntiin, kun myös koulutuslupa toiminnalle saatiin.

Paljolti ripeästi käynnistyneen koulutustoiminnan ansiosta kerhon koneilla rikottiin vuonna 1984 ensimmäisen kerran 1 000 lentotunnin määrä. Sitä määrää ei ole viime vuosina, siis 2010-luvulla, juurikaan saavutettu.

Seuraavan eli 1985–1986 pidetyn teoriakurssin oppilaiden lentämisen takia vuokrattiin Perusyhtymä Oy:ltä myös Cessna 150H, OH-CCK, jolla lennettiinkin paljon, noin 500 tuntia.

A2-pilotteja valmistui yhdeksän vuonna 1985, CVFR-kelpuutuksia valmistui viisi ja SAR-koulutuksen kävi kaksi kerholaista. A2-teorioita oli ponnistelemassa vuoden lopulla 27. Seuraavana vuonna SAR-kurssit kävi neljä kerholaista Jämällä ja Joensuussa.

1986 aloittaneita A2-oppilaita oli tiedossa 17. Samalta vuodelta arkistossa on maininta, että kyseisenä vuonna A2-teoriakursseilta

valmistui 18 oppilasta ja uusia lupakirjan kokonaan suorittaneita lentäjiä oli valmistunut 13.

Kerhon kokouspöytäkirjassa todettiin, että opettajille maksetaan aina aineen päätyttyä. Tuota mainintaa lukiessa tulee mieleen, että opettajia tavallaan vähintäänkin kannustettiin saattamaan koulutukset päätökseen, koska se oli oman palkkion saamisen ehto.

Elokuun 1986 kiertokirjeessä mainittiin, että kerhon tiloissa alkaa elokuun lopussa CVFR/IFR/B1-kurssi. Teoriaosuuden hinta oli tuolloin 400–500 mk. Etenkin A2-koulutukseen kiinnostus oli suurta, ja paikkakin muuttui STS-pankin koulutustilaksi. Hyvinkään Sanomatkin noteerasi artikkelillaan noin mittavan koulutustapahtuman.

Samoina vuosina keskusteltiin paljon IFR-koulutuksen järjestämisestä ja hinnoista. IFR-lentämisen konehintoja pyrittiin korottamaan normaalihintojen yläpuolelle, mutta lopulta päädyttiin vain korottamaan IFR-koululentojen tuntihintoja muutamalla kymmenellä markalla.

Nurmijärven eli Jukolan kansalaisopiston kurssien sijaan teorioita haluttiin ruveta järjestämään lentokenttään ja jäsenkuntaan nähden keskeisemmällä paikalla eli Hyvinkäällä kansalaisopistossa. Järjestelyt eivät lähteneet mitenkään sujuvasti käyntiin, sillä jo ensimmäisen kurssitalven opinnot piti peruuttaa. Edessä oli paluu Jukolan kansalaisopistoon 1985.

Vuodeksi 1987 Hyvinkään keskustasta oli saatu **upeat koulutustilat audiovisuaalisine laitteineen** STS-pankin tiloista. Oppilaita sinne odotettiin noin 40, mutta **kuten tunnettua, lento-osan aloittaneet vain noin puolet näistä**.

Myöhemmin paljon käytetty CPC-järjestelmä A2-koulutusta varten hankittiin 1989. Samana vuonna Nurmijärven yhteiskoulussa aloittanut A2-teoriakurssi osoitti kiitettävää sitkeyttä, sillä vuoden lopussa kurssi oli loppusuoralla ja melkein kaikki aloittaneet vielä mukana.

Apulaislennonopettajakurssille lähetettiin yksi lentäjä ja SAR-kursseille **niin monta kuin saadaan lähettää**.

Lentoturvallisuudesta oli ollut paljon puhetta 1980-luvun lopulla Helsingin TMA:n alueella sattuneiden vaaratilanteiden johdosta. Ilmailulaitos kutsui mainittujen tapahtumien johdosta Jukolan Pilotitkin keväällä 1991 lentoturvallisuusseminaariin.

CVFR- ja IFR-lentokoulutuksen takia aloitettiin käytäntö siirtää OH-CAM talvikautena joksikin aikaa Malmille. Tosin OH-CGX oli ollut jo ennen CAMia satunnaisesti samassa tarkoituksessa Malmilla.

Lentokoulutus oli 1980-luvun lopulla vilkasta. Opettajia kerhon luvissa oli 8–10 ja koneita 5–6. CPC-järjestelmä oli hyväksytty teoriakoulutuksen välineeksi.

Kerhon toiminnan hyvin vilkkaassa 1990-luvun taitteessa venäläisten vierailun jälkeen valtakuntaan iski taantuma. Se ei tuntunut kovin nopeasti kerholentämisessä, mutta uusien lentäjien saamiseksi tehtiin aika poikkeuksellinen ratkaisu, palkattiin konsultti. Hänen tehtävänsä oli kartoittaa yleisilmailusta kiinnostuneet kohderyhmät Hyvinkäällä ja ympäristössä. Tehtävä jatkui esitelmillä yrityksissä, yhteisöissä ja yleisötilaisuuksissa sekä esitteen tuottamisella ja jakelulla.

Myös toinen nelipaikkaisista, OH-CGX, vuokrattiin kesän normaalisti vilkkaimpana lentoaikana pariksi kuukaudeksi Finnaviation Oy:lle koulukoneeksi.

Piper 32:n eli Sixin hankkimisen jälkeen moni aloitti mittarilentokoulutuksen. Sixi oli esim. talvella 1994 Malmilla mittarikoulutuksessa.

Etupäässä matkalentämistä varten kerholle oli päätetty 1988 hankkia Jeppesenin VFR-manuaali. Myöhemmin 1990-luvun lopulla oli käytettävissä saman tuottajan IFR-versiokin.

1995–1996 oli päätetty jatkaa yölentotoimintaa Hyvinkään kentällä

tehokkaasti ja järjestelmällisesti. Sitä varten hankittiin kiitotievalot. Toiminta ei olisi ollut mahdollista ilman Ilmailulaitoksen lupaa sekä lentämiselle itselleen että kiitotievalaistukselle. Luvat haettiin ja saatiin. Muuten lentotoiminta supistui 1995. A2-oppilaitakin oli vain kaksi, mutta yölentokelpuuksia valmistui neljä. SAR-kursseille ei osallistunut kukaan.

Pitkän rupeaman kouluttajana tehnyt Taisto Ryyli luovutti lentooppilaansa keväällä 1992 Keijo Saarijärvelle. Hän koulutti jukolalaisia sen jälkeen pitkään ja paljon - ja kouluttaa edelleen (v. 2022).

Vuonna 2000 lennonopettajiksi valmistui kaksi muutenkin aktiivista kerholaista, Ilari Härkönen ja Jari Siltala.

Cessna F150 Aerobat, OH-CBZ, ostettiin 1988, jotta päästäisiin viimein harrastamaan myös temppulentoa. On sillä taitolentoa yhä kasvavissa määrin harrastettukin, mutta kuitenkin verraten vähän ns. tavalliseen lentoon nähden. Mainittavammin kerhon Aerobatia tositoimiin on käyttänyt kerhon Grand Old Man, mersulentäjä ja Ilmailuliiton ilmasirkuslentäjä Raimo Aulio. Siis kerhon ja koneen alkutaipaleella, toki monet muutkin Ramin lopetettua lentämisensä ja poistuttua keskuudestamme. Taitolento on Suomessa harvojen laji, ja ne, jotka sitä lentävät, lentävät lähes yksinomaan omilla koneillaan.

Pari vuotta CBZ:n ostoa myöhemmin eli kesällä 1991 venäläisen ryhmän vierailun yhteydessä Rami lensi koneella näytösohjelman.

Esimerkkejä koneiden lentotuntihinnoista

Hinnat marraskuusta 1984 eteenpäin 192–294 mk.

Vuonna 1988 koneiden tuntihinnat markkoina (koulutuksessa, ilman optioita):

C150	285
C172	342
PA32	501

Keväällä 1993 koneiden tuntihinnat (ilman optioita) markkoina:

CBZ	368
CGX	428
CAM	446
PCV	644

Syksyllä 1995 koneiden tuntihinnat (ilman optioita) markkoina:

CBZ	410
CGX	480
CAM	550
PCV	740

1996 lopussa koneiden hinnat naulattiin uusiin korkeuksiin:

CBZ ja CMU410	
CGX	480
CAM	550
PCV	840

CAMin selvästi korkeampi hinta (yllä) toiseen C172:een verrattuna johtui siitä, että kone juuri kunnostettu IFR-kuntoon parin vuoden tauon jälkeen.

Vuodelle 2000 koneiden tuntihinnat (ilman optioita) päätettiin seuraaviin lukuihin:

CMU	410
CBZ	430
XTK	480
CGX	510
CAM	580

Markkojen muuttuessa euroiksi (2002) tuntihinnat olivat ensimmäisen kerran euroina:

CMU	81
CBZ	80
CGX	95
CAM	106
XTK	90

Ilman huoltomaksua hinnat olivat 17 euroa enemmän, ja option hinta vuoden 2002 alusta 900 euroa.

Vuoden 2004 lopussa hinnoiksi päätettiin 85–113 euroa.

Koneiden lentotuntihinnat nousivat 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen puolivälissä tiuhaan. 2005 syksyllä lukemat olivat välillä 85–120 euroa.

Lisää koneita

Jäsenkunnan lisääntyessä ja lentohalukkuudenkin voimistuessa kerho oli ryhtynyt ennakkoluulottomasti toimiin lentokonepulan helpottamiseksi. Tiedotteen lause muuttui todeksi vuonna 1988 kahden koneen ostamisella: OH-PCV eli Sixi ja OH-CAM. CAM:n osalta ilmoitus uudesta omistajasta tehtiin Ilmailuhallitukseen 31.5.1988. OH-CAM, Cessna 172P, valmistusvuosi 1981, omistaja Jukolan Pilotit ry.

Sixin osto toteutettiin lähes kokonaan jäsenlainoilla, joita vastaan ao. lainanantajat saivat eri koneiden tuntihinnoista alennuksia. Sixi eli Piper PA32-300 Cherokee Six, OH-PCV, valmistusvuosi 1969, saatiin kerholle 1988. Kerhon lisäksi mahdollinen käyttäjä oli myös Jukolan Lento Oy. Myyjä olivat yksityishenkilöt Pentti Mattinen, Jouko Heikkilä ja Auvo Palo. Kauppa tehtiin Pyhäsalmissa 15.2.1988.

Kerhon omien koneiden määrä oli noussut jo kuuteen, viisi muuta oli lisäksi kerhon koulutusluvissa. Määrät olivat Suomen oloissa jo suuria.

Viimeiset kerhon luvissa olevaan konekantaan liittyneet koulutuskoneet olivat vuokrakone Piper Cherokee PA28-180, OH-PDM, ja vain Konekorhosen oppilaille ja lentäjille tarkoitettu MS880, tunnukseltaan OH-SCN. OH-PDM tuhoutui myöhemmin, kun kone oli silloin palolentokäytössä Hämeenkyrössä.

Oman lukunsa muodostaa jo kerhon alkuaikoina 22.10.1982 Ilmavoimien huutokaupasta ostettu Saab Safir 91D, ilmasotaväen entinen SF-24. Kone saatiin rekisteriin 1983 ja sillä on lennetty säännöllisesti koko kerhon toiminnan ajan. Varaosia koneeseen löytyy kuulemma omistajien mukaan niin paljon kuin tarvitaan (varaosatilanne noin vuoden 2000 vaiheilla). Saab Safir 91D, OH-SFJ, valmistusvuosi 1957, oli lentänyt Ilmavoimissa 7 000 tuntia ennen tuloaan Jukolan Pilottien kalustoon.

Yleisölennot ja muut ansiolennot kerhon koneilla tehtiin hämeenlinnalaisen Martti Hirvosen ansiolentoluvalla kerhon synnystä 1980-luvun puoliväliin asti. Kun Hirvosen lupa päättyi, tarvittiin tietysti jostain uusi ansiolentäjä. Koska tällaista lupaa ei myönnetä yhdistyksille, Jukolan Lento Oy perustettiin luvan saamiseksi omiin tarpeisiin.

Kerhon jäsenten perustamalla yrityksellä, Jukolan Lento Oy:llä, oli kaksimoottorinen kone Cessna 310, OH-CHH, jolla moni kerhon jäsen on lentänyt monimoottorikelpuutuksen. Koneella tehtiin myös tilauslentoja.

Noihin aikoihin moniin yhtiöihin lähetettiin tarjouksia mainospaikoista kerhon koneisiin. Kun koneita ja kuvia on nähnyt, voi päätellä, että saalis on ollut varsin niukka, mutta ei olematon.

Koneita ostettiin ja myytiin

Jukolan Pilottien lennot kerhomuodossa olivat alkaneet vuonna 1980 Cessna 170B -koneella OH-CHD. Se lensi ensimmäisenä kerhovuotena

310 tuntia. Pian ostettiin Saab D91 Safir ja koulukoneeksi Cessna 150, ja jo 1984 ryhdyttiin järjestämään uuden Cessnan, mallia 172, hankintaa. Tämä kone, OH-CGX, on edelleen rivissä tätä 2021–2022 kirjoitettaessa, ja kone voi hyvin.

Kesäkuun 1984 kokouksessa kone päätettiin ostaa 130 000 markan hinnalla Lainakone Oy:ltä. Taustalla CGX:n ostolle oli CCN:lle tapahtunut lentovaurio, josta saatiin vakuutuskorvaus, 58 300 mk. Loppua ruvettiin rahoittamaan jäsenlainalla 2 000 mk/jäsen väliaikaisen vekselirahoituksen jälkeen. Koneen tuntihinta oli muuten markkamääränä (186 mk) likimain sama kuin tänään (2021) euroina lentäjille, jotka olivat maksaneet jäsenlainan. Ilman sijoitusta hinta oli 288 mk/h eli juuri vähän alle 50 euroa.

Lentäminen CGX:llä lähti rivakasti käyntiin, minkä ansiosta lainaa saatiin lyhennettyä nopeasti, mutta bensinin hinnan nousun takia tuntihintoja oli jo loppuvuodesta pakko korottaa viitisen prosenttia. Ensimmäisen puoli vuotta kestäneen käyttövuotensa aikana OH-CGX lensi huomattavan paljon, yli 250 tuntia.

Kerhon ensimmäisen toimintavuosikymmen aikana ja etenkin sen alkupuolella koneilla lennettiin huomattavia tuntimääriä, lukemat olivat 200–300 tunnista lähes 600 tuntiin vuosittain. Koko kerhon tasolla se merkitsi 1 000–1 500 tuntia lentoja vuosittain.

Vuoden 1986 lopulla kerhon hallituksen kokouksessa todettiin, että tarvitaan yksi koulukone lisää. Ja jotta myös taitolentoa voitaisiin harjoitella, hankittavan koulukoneen tulisi olla taitolentokelpoinen.

Vielä saman vuoden lopussa kaavailtiin kahdenkin lisäkoneen hankintaa. Tavoitteeksi kaavailtiin, että toinen olisi nelipaikkainen, toinen 6–7-paikkainen.

Uuden koulukoneen hankinta eteni. Se olisi taitolentokelpoinen C150 ja myynnissä Terävän lentokoulussa. Kun kone keväällä saatiin käyttöön,

sen lentämisestä käytiin jonkin verran tiukkaa keskustelua.

Vuoden 1986 lopussa OH-CCK myytiin pois.

OH-CKT, Cessna 172F, myytiin Punkaharjun Ilmailukerholle kauppakirjalla 7.4.1989.

Ilmailuhallitus oli vuosien 1987–1988 vaiheilla lukenut tarkkaan Jukolan Pilottien koneiden lentopäiväkirjoja ja todennut moottoreiden käyttöjaksojen ylityksiä. Niistä oli kerhoon saapunut kolme selvityspyyntöä.

Harva jukolalaisista muuten tietää, että kerho on joskus yrittänyt korkealle ja kovaa. Nimittäin tehnyt ostotarjouksen Fouga Magister -koneesta, joita Ilmavoimat myi pois 1896–1987 tienoilla ko. koneiden käytön päätyttyä.

Jäsenkunnan lisääntyessä ja lentohalukkuudenkin voimistuessa kerho oli ryhtynyt ennakkoluulottomasti toimiin lentokonepulan helpottamiseksi. Tiedotteen lause muuttui seuraavana vuonna eli 1988 todeksi kahden koneen ostamisella: OH-PCV eli Sixi ja OH-CAM. Sixin osto toteutettiin lähes kokonaan jäsenlainoilla, joita vastaan ao. lainanantajat saivat eri koneiden tuntihinnoista alennuksia. Sixi eli Piper PA32-300 Cherokee Six, OH-PCV, valmistusvuosi 1969, ostettiin kerholle 1988. Hinta oli 80 000 mk. Se pantiin melkein välittömästi IFR-kuntoon.

Kerhon lisäksi mahdollinen käyttäjä oli myös Jukolan Lento Oy. Myyjä olivat yksityishenkilöt Pentti Mattinen, Jouko Heikkilä ja Auvo Palo. Kauppa tehtiin Pyhäsalmissa 15.2.1988. Jukolan Lento Oy oli perustettu kerhon kahviossa 12.6.1985.

Suosittu matkakone PCV, Sixi, myytiin Ruotsiin helmikuussa 1998, ostaja oli R-Line AB, Tukholma.

Keväällä 1988 kerholaisia yllytettiin kovasti lentämään mm. siksi, että OH-CGX ja OH-CBC on poistettu ansiorekisteristä lentotuntimäärän takia, ja olivat siksi vain kerhokäytössä. Vuoden lentotuntimäärä oli

kunnioitettavat yli 1 600 tuntia, ja muutama sata lisää kerholaisten käytävissä olevilla muilla kuin kerhon koneilla.

Saman vuoden 1988 lopulla kerholaisia innostettiin lentämään monimoottori- ja IFR-kelpuutus Jukolan Lento Oy:n Cessna 310 -koneella. Ja tietysti vuokraamaan ko. konetta matkalennoille perheen kanssa.

Kerholaisten jatkokoulutusta ajatellen vuoden 1988 lopulla päätettiin OH-CAM varustaa mittarilentokelpoiseksi. Tämä tapahtui vain puolisen vuotta koneen ostamisen jälkeen.

Vuoden 1989 tasalla todettiin myönteisessä hengessä jäsenmäärän kasvu ja lentomäärien lisääntyminen, ja sen seurauksena tarve kaluston ajanmukaistamiseen. Tuo oli ymmärrettävää 1980-luvun lopun yleisen taloudellisen voimakkaan kasvun hetkellä. Kalustopulan sanottiin vaivaavan jatkuvasti ja siksi konemarkkinoita seurattiin silmät avoinna. Uusien omien koneiden hankinta ei ollut tavoitteena, mutta vuokrakoneita tähyiltiin.

Jatkuvan konepulan takia kesäksi 1989 kerhon käyttöön oli vuokrattu Piper 180, OH-PDM. Sen omistajaksi vaihtui Martti Sairanen 1992, mutta hän antoi koneen jatkaa Jukolan Pilottien käytössä. Taustalla oli myös CBZ:n moottorin tuntien täytyminen ja uuden etsintä. Loppukesän hallituksen pöytäkirja toteaa ehkä hieman katkerasti: OH-CBZ myytiin, jos siitä saadaan 68 000 mk. Mutta kuten kaikki tiedämme, sama mopo lentää Jukolan Piloteissa edelleen. Asia ratkesi sitten niin, että Konekorhoselta ostettiin uusi moottori hintaan 32 000 mk.

Vuosikymmenen vaihtuessa 1990-lukuun monet asiat kerhossa olivat tavallaan seesteisessä vaiheessa. Koneita oli viisi ja yksi vuokralla. Silti konepulaa oli varsinkin hyvien lentosäiden aikana. Koneiden moottoritunnit olivat hyvät, mutta mittareita piti uusia usein.

Helmikuussa 1993 oli paljon työvoimaa parin yön yli lähes nukkumatta

vaatinut operaatio. Mopo eli kerhon taitolentokelpoinen Cessna 150 Aerobat maalattiin kokonaan uudelleen. Yhdenkään niitin kantaa ei jätetty puhdistamatta. Alkutyö tehtiin senaikaisella maalinpoistoaineella, metyylikloridilla. Tänä päivänä sitä ei ilmeisesti saa edes lähestyä ilman happilaitteita. Tehokasta se oli.

Maalinpoiston jälkeen kone vietiin automaalaamoon, suojateipattiin ja maalattiin. Teippaus ei muuten ollut aivan läpihuutojuttu, sillä maalauskaavio pidettiin tarkasti alkuperäisenä. Ylemmän moottoripellin ja sivuperäsimen ruutulippukuviot vaativat teippaajalta melkoista suunnittelua. Molemmat työt tehtiin nurmijärveläisissä autokorjaamoissa ja -maalaamoissa. Maalausremontin yhteydessä myös sisustuksen yksityiskohtia uusittiin.

Vakiintuneeseen konekantaan ilmestyi alkukesästä 1995 punavalkoinen Cessna 150, OH-CCL. Se oli vuokrakone ensisijaisesti koulutusikäyttöön, johon kerho-optiot eivät olleet käytettävissä.

Kaikkiin koneiden huolto- ja korjaushintoihin tuli kesällä 1994 arvonlisävero. Siitä syystä tuntihintoja nostettiin syksyllä 1995. Hinnat olivat korotusten jälkeen mopon, OH-CBZ, 410 markasta Sixin, OH-PCV, 740 markkaan.

Mopon eli CBZ:n moottorin tunnit olivat tulleet täyteen jo toisen kerran vuosikymmenen aikana sen puoliväliin jälkeen, joten edessä oli sen uusiminen. Hintaluokka oli vähän alle 100 000 mk. Moottorin hankinta oli asiana hallituksessa keväällä 1998 ja sen vaihto tapahtui – ilmeisesti aika kiireisenä työnä dokumenteista päätellen – juhannuksen aikana. Vaihdon teki Jouni Kantojärvi.

Samaan aikaan eli vuoden 1996 lopulla Sixin potkurissa oli jäljellä noin 30 tuntia ja moottorissa noin 170.

Vielä saman vuoden lopussa päätettiin ostaa CMU eli Cessna 152 koulutusikäyttöön. OH-CMU tuli kerholle marraskuussa 1996, myyjä oli

HSK-Kiinteistö Oy ja koneen hinta 110 000 mk.

Siinä vaiheessa kerholla tehtiin päätös tehdä sallitut huollot itse, siis kerholaisten omin voimin. Tätä varten päätettiin alkuvuoden 1996 kokouksessa mm. tehdä huoltosuunnitelmat, määrittellä tarvittavan huoltovälineistön tarve sekä hankkia tarvittava kirjallisuus. Tuolloin yksi aihe oli CBZ:n perärungon kaaren pikainen korjaustarve.

Paljon mietiskelyä ja päänvaivaa parin viime vuoden aikana aiheuttanut Sixin moottorin ja potkurin uusimistarpeet jäivät kerhon osalta pois ja muiden murheiksi, sillä kone myytiin vuoden 1997 lopussa Ruotsiin. Monelle pitkiä matkoja lentäneelle kerholaiselle hieman haikea tapaus. Mutta **money talks**. Tai puhui.

Vielä ennen vuodenvaihdetta 1999 CGX:n moottorin tunnit olivat tulossa täyteen. Siksi johtokunta päätti tilata siihen Konekorhoselta tehtaan peruskorjaaman moottorin hintaan 12 600 dollaria. Sitä varten päätettiin ottaa pankista 80 000 mk lainaa.

Vuoteen 2000 tultaessa kerho halusi päästä pois Safirin rekisteröintitodistuksessa olevasta nimestään ja siirtämään omistusoikeuden lento-oikeuksien omaajille. Ymmärrettävää, koska Safir oli ollut muutenkin vain määrätyn, lento-oikeudet omaavien henkilöiden käytettävissä. Samalla päätettiin selvittää kerhon saatavat koneesta.

Välikevennys kalustoasiaan, varhainen, ehkä harvinainen kasku:

Oltiin lähdössä Convairilla Helsingistä Tampereelle. Tuolloin Convairit olivat usein rikki ja matkustajat vietiin bussilla. Kerran terminaalissa Helsingissä kuulutettiin, että lento Tampereelle lähtee. Matkustaja kysyy: – Mitä, onko bussi rikki?

Kaarihalli konesuojaksi

Hallin tarve kävi ilmeiseksi konekannan nopean kasvun yhteydessä 1980-luvun puolivälissä. Hallitarpeet ostettiin 1985 nurmijärveläiseltä

puusepäntuotteita, joka oli hankkinut ne mm. sääntutkimuslaitteita valmistavalta Vaisala Oy:ltä. Rakennuslupa hallin tekoon myönnettiin samana vuonna 1985.

Halli on muovikankaalla päällystetty liimapuukaarinen rakennus, johon mahtuu asettelusta riippuen kymmenkunta konetta. Halliin on myös asennettu sähköt valon saamiseksi ja koneiden lämmittämistä varten talvikautena.

Silloin riitti innokasta talkooporukkaa hallin tekoon. Hallin teko aloitettiin syksyllä ja pressua vedettiin päälle joulun välipäivinä. Vuoden loppuun mennessä halli oli päätyjä lukuun ottamatta valmis. Toinen pääty suljettiin pressulla, ettei sisällä kävisi veto ja lunta pyryttäisi turhaan lattialle.

Hallin pystytys oli sen verran erikoistaitoa vaativaa, ettei se olisi noussut ilman Muovikone Oy:n apua. Hallin pohjan teki maanrakennusliike R.T.A. Virtanen, sähkötarvikkeet ovat Mekaluxilta ja asennukset teki kerholainen Seppo Pihkala. Päätyjen teko eli teräksisten liukuovien asennus jäi seuraavaan kevääseen. Tekoryhmässä olivat taas Seppo Pihkala sekä mm. Armas Hakala, Juhani Jokela ja Jouni Kantojärvi. He tekivät ja maalasivat ovien kehykset Konekorhosen pikkuhallissa eli Kanalassa.

Hallin rakentamisen takia sekä yleisemminkin kerhossa pidettiin 1980-luvulla työtuntilistaa talkootöistä sekä kokonaisuuden hahmottamiseksi ja sitä varten, että työtunneista olisi annettu alennuksia lentohintoihin.

Hallin rakentamisessa oli paljon voimistelua ja viivästyksiä. Rakentamislupa piti saada maapohjan omistajalta eli Puolustusministeriöltä. Siellä asiat etenivät verkkain ja lisäksi luvan hakija, sisaryhdistys purjelentäjät ei ollut toimittanut kaikkia PLM:n vaatimia papereita määrättyyn ajankohtaan mennessä.

Halli piti olla ovia lukuun ottamatta lopultakin valmis loppuvuodesta 1985. Ovien piti olla paikoillaan seuraavan vuoden keväällä. Vaan niin se ei mennyt. Syksyllä kerhon toimintasuunnitelmaan kirjoitettiin, että halli valmistunee alkuvuodesta 1987.

Yleishyödylliset palovalvonta- ja etsintälennot

Metsä- ja maastopalojen tähystyslennot alkoivat Räyskälässä 1981 pidettyjen purjelennon SM-kisojen takia ja aikana. Alueen valvontalentoja hoiti nimittäin Räyskälässä toimiva kerho ja Jukolan Pilotit sopi tuuraavansa räyskäläläisiä parin viikon ajan. Koneeksi varattiin OH-CHD. Tuolloin satoi vettä joka toinen päivä, joten varsinaista metsäpalovaaraa ei ollut. Kerhon nimi ja toimintakyky tulivat samalla kuitenkin sopivasti asianomaisten viranomaisten tietoon ja sitä kautta tunnetuksi.

Kerhon tilastoissa on jo vuodelta 1980 tunti palolentoa. Palovalvonta-, etsintä- ja mm. riistanlaskentalennot ovat sittemmin muodostaneet yhä laajenevan toimintamuodon.

Nykyään hyvin järjestelmällisesti johdettu ja toteutettava palolentotoiminta oli kerhon yleiskokouksen käsittelyssä vuonna 1983. Kokous päätti, että tutkitaan mahdollisuutta osallistua palolentoihin.

Palo- ja etsintälentotoimintaan osallistuvilla pitää olla tietty tähystäjä- ja lentäjäkoulutus, jolle kerholaisia alkoi osallistua 1984. Näillä kursseilla on käynyt vuosittain useita kerhon jäseniä. Säännölliset palovalvontalennot alkoivat 1986 eli samaan aikaan kuin palovalvonta lentokoneilla järjestettiin lähes nykyiseen ja sittemmin paljon kehittyneeseen, säännönmukaiseen muotoonsa. Koulutus- sekä varsinaisia valvonta- tai etsintälentoja on kertynyt 30–50 tuntia vuosittain. Parhaina vuosina siis, sateisina kesinä tuntimäärät ovat jääneet 15–20 tunnin tienoille.

1985 Ilmailuliiton SAR-kursseilta valmistui kaksi jukolalaista pilottia, Eino Liukkonen ja Seppo Pihkala.

Nykyisin varsin tavallinen järjestely paikallisen lentokerhon edustajan

osallistumisesta alueellisen Vapaaehtoisen pelastuspalvelun toimintaan on toteutunut VAPEPAn Riihimäen aluetoimikunnassa jo vuonna 1984, jolloin Jukolan Pilotit liittyi ko. organisaatioon ja Taisto Ryyli oli nimetty kerhon edustajaksi

Vuoden 1985 toimintasuunnitelmassa mainittiin pyrkimys saada edes osa Hämeen läänin palolennoista kerholle. Samalla pyydettiin halukkaita ja sopivia kerholaisia ilmoittautumaan palolentäjiksi.

Myös etsintä- ja pelastuslentotoiminnan kurssien järjestämisaikamus mainitaan vuonna 1985. Seuraavana vuonna asiaa pyrittiin edistämään tehokkaasti yhteyksillä ao. viranomaisiin, ja se tuotti tulosta. Seuraavana vuonna päätettiin olla taas mukana.

Aktiivinen pyrkimys johti siihen, että 1987 saatiin palolentoreitti 3 (myöhemmin nykyinen 8) saatiin lennettäväksi. Koneeksi tarjottiin ensisijassa CGX ja lentäjiksi alussa SAR-kurssin käyneet, mutta tehtäväkohtaista koulutusta lentäjille ruvettiin käynnistämään.

Lääninhallituksen pelastusosasto lähetti kerholle viisisivuisen toimintaohjeen ja kartan, jotka saattavat tuntua tämän päivän palolentäjistä pilkunhalkomiselta.

Vuoden 1986 palolentoraporteissa oli monta mainintaa siitä, että paikallinen AHK (aluehälytyskeskus) ei vastannut yhteydenottoihin. Silloinhan ainoa yhteydenpitoväline oli ilmailuradio.

Kyseisen vuoden 1987 toiminnasta on taltioitunut paperi, jossa todetaan, että palolentoja oli lähes 28 tuntia. Lennoilla oli todettu 20 savuhavaintoa ja neljä luvatonta polttoa.

Ilo palolennoista ei ollut siinä vaiheessa pitkäaikainen, sillä jo seuraavana vuonna reitin 3 palolennot menivät tamperelaisille ja lahtelaisille.

Periksi ei annettu, ja siitä esimerkkinä alkoi palolentokurssi keväällä 1988. Tässä vaiheessa mainittiin, että kurssi on jo pakollinen kaikille palolentäjille.

Toivoa paremmasta tulevaisuudesta tällä saralla varmaan oli, sillä vuoden 1989 alussa hallitus päätti hankkia henkilöhakulaitteet palolentoja koskevaa tiedonsaantia varten.

Uutena asiana vuosikymmenen vaihteessa palolentotoimintaan tuli vaatimus, että tukikohdan päälliköllä pitää olla henkilöhakulaite. - Se oli sitä aikaa ennen kännyköiden laajaa yleistymistä.

Hieman kitkaisesti edennyt palolentotoiminta meni 1989 vuoroviikoin lahtelaisten kanssa.

Silmiinpistävä löytö ja todiste byrokratian toiminnasta ja myös kerhon papereiden huolellisesta arkistoinnista on palolentomapista vuodelta 1989 löytyneet kymmenet telefaksit, jotka koskivat ***metsänhoidollisia kulotuksia (tai vastaavia)***. Tällaiset ilmoitukset piti jättää (ilmeisesti Hämeen läänissä) kunnan palopäällikölle viikkoa ennen kulotusta. Nämä ilmoitukset olivat tulleet säntillisesti myös Jukolan Pilotteihin, joka palolentoja alueella lensi.

Kaikki ilmoitukset eivät tosin olleet kulkeneet aivan johtokaavion mukaan, sillä niitä oli tullut myös Etelä-Suomen lentopelastuskeskuksen kautta, esim. kantojen poltto 6.6. Orimattilassa. Jukolan Pilotit lensi Hämeen läänin eteläistä reittiä nro 3 (nykyisin 8, laajennettu), mutta kulotusilmoitukset tulivat koko läänistä aivan Ruoveden ja Kuoreveden perukoilta asti.

Vuosikymmenen alussa lentäjiltä alettiin vaatia myös asianmukaista koulutusta, ja lentäjille asetettiin vähimmäistuntivaatimus. Koneiksi kelpuutettiin ensisijaisesti nelipaikkaiset, varakoneiksi myös kaksipaikkaiset ja koneille vaadittiin täydelliset vakuutukset.

Palolentäjien koulutus oli vuonna 1990 Ilmailuhallitukselle tehdyn raportin mukaan hyvin järjestelmällistä silloisia vaatimuksia ajatellen.

Yllämainittu kulotusilmoitusten teko (ja niiden arkistointi) jatkui säntillisesti seuraavinakin vuosina eli 1990 ja 1991.

Myös noina vuosina 1989–1991, telefaksin varhaisina kultavuosina, metsäpaloindeksi toimitettiin Jukolan Pilotteihin telefaksilla. Niiden, samoin kuin edellä olevien kulotusilmoitusten, allekirjoittaja oli Hämeenlinnan aluehälytyskeskus.

Yllämainittuina vuosina palolennoilla oli yleensä palomies mukana. Hämeen aluehälytyskeskuksessa oli jopa säännöllinen vuorolista palolentäjistä. Tiedonkulun tehostamiseksi Hyvinkään paloasemalle oli hankittu ilmailuradio vuonna 1990.

Vuoden 1992 toimintasuunnitelmassa todetaan, että palolennoista on muodostunut perinne, ja palolentoja anottiin kerholle edelleen. Ja saatiinkin ko. vuodeksi. Vuoroviikoin Forssan lentokerhon kanssa. Samana vuonna päätettiin palolentotoimintaan hankittujen kaukohakulaitteiden käyttö ja ostettiin tilalle kaksi NMT-puhelinta. Samaan aikaan hankittiin kevyt sääasema. Keväällä 1992 kerhosta käytettiin palolentotoiminnassa jo nimitystä tukikohta. Tukikohdan päälliköksi valittiin Pentti Kanerva ja varapäälliköksi Juhani Suuronen

Kovasta yrityksestä ja koulutuksesta johtuen palolennot saatiin kesäksi 1992, mutta siitä huolimatta Jukolan Piloteille ei herunut palolentoja esim. vuosina 1993, 1994 eikä 1995. Vuonna 1998 taas onnistui. Kerhon hinta oli 590 mk/h, joka ei ollut mennyt läpi pari vuotta aikaisemmin.

Vakiintuneeksi muodostunut palolentotoiminta sai vuonna 2000 jatkoa 650 markan tuntihinnalla. Lennot menivät vuoroviikoin lahtelaisten kanssa.

Kesän palolennot saatiin vuonna 2001. Varallaoloraha oli pienentynyt 6 000 markkaan anotusta 10 000 markasta. Tuntihinta oli 690 mk.

Eurokauteen tultaessa eli vuodeksi 2003 palolentojen tuntihinnoiksi päätettiin 135 euroa (C172) ja 110 euroa (C150/152).

Palovalvontalennot lennetään aluehallintoviraston luoman järjestelmän mukaan ja etsintälennot (SAR) tapahtuvat viranomaisten pyynnöstä. Lennoilla on etsitty mm. vanhuksia ja mielenhäiriöön joutuneita

ihmisiä. On käyty myös tarkistamassa ihmisten ilmoitusten perusteella metsään pudonneita koneita ym. Säännönmukaisia palovalvontalentoja lennetään maaston syytymisherkkyyksindeksin perusteella, ja esimerkiksi ukonilmojen jälkeen käydään pyydettäessä tekemässä tarkistuksia.

Metsäpalojen valvontalentoja oli lennetty aika monena vuotena kerhon olemassaolon ensimmäisten 20 vuoden aikana, mutta lentämättömiä välivuosiakin on ollut monta. Koulutus palolentotoimintaan tiivistyi 1990-luvulla, jolloin kouluttajana oli usein ex-sotilaslentäjä ja lennonjohtaja Martti Siippola. Koulutus muuttui järjestelmällisemmäksi ja samalla osallistumisaktiivisuus koko toimintaa kohtaan lisääntyi pitkin 1990 lukua.

Allekirjoittaneelle on jäänyt mieleen hauska muistikuva palolentokoulutuksen teoriatunnilta 1990-luvun puolivälistä. Oppia jakoi Martti Siippola. Sanat ja ajatus menivät ehkä hieman solmuun, sillä olen kirjoittanut muistiin tarkasti erään opettajan lauseen: ***Palolennoilla lentäjän ja tähystäjän pitää olla yhtä mieltä siitä, ollaanko eksyksissä vai jossain muualla.***

Palolentojen järjestelyä ruvettiin panemaan vuosituhannen vaihteessa tiukempaan järjestykseen. Silloisen palolentoja hallinnoivan Etelä-Suomen lääninhallituksen (nykyisin aluehallintovirastot) paimenkirjeessä keväällä listattiin mm. lennoilla todetuista puutteista:

1. Epäselvyyttä lennonjohtoselvityksissä sekä valvotussa ilmatilassa lentämisessä.
2. Epätarkkuutta radiopuhelinliikenteessä.
3. Ongelmia suunnistuksessa.
4. Liian paljon toimintoja ohjaajan harteilla.
5. Koneen lentoönlähtöpaino olisi ylittynyt, jos toinen tähystäjä olisi lähtenyt lennolle.

6. Radiopulmia. Tehokas ja asianmukainen toiminta edellyttää radiota, jolla on mahdollista kahden VHF-taajuuden yhtäaikainen kuuntelu.

Lääninhallituksen mukaan luetellut puutteet ja virheet ovat johtaneen Onnettomuustutkintakeskuksen tai Ilmailuviranomaisen tutkintaan.

Lääninhallitus vaati ongelmien poistamista lisäämällä koulutusta ja järjestämällä kertauskoulutusta.

Jukolan Pilottien palolennoilla käytetyt koneet täyttivät vaatimuksen lääninhallituksen vaatimuksen siitä, että ne ovat **reilusti nelipaikkaisia ja ne voidaan tankata kohtuullisesti neljän tunnin toiminta-aikaa varten** (jälkeenpäin voi todeta, että jos miehistö oli hyvin kevyttä). Tosin kaksipaikkainen kone oli varakoneena ainakin 2000-luvun alkuun asti. Myös radiovarustus täytti kanavavaatimuksen.

Rajamailla kuitenkin mentiin painojen puolesta Jukolan Piloteissakin.

Pitää vielä muistaa, että oletuksena palolentojen alkuaikoina oli, että lennolla on mukana paloviranomainen. Ellei viranomaisista, niin ainakin kolmas miehistön jäsen tähyttäjänä. Ja legenda kertoo, lentopainoja ajatellen, että paloviranomainen ei aina ollut ammattikuntansa kevyemmästä päästä.

Käytännössä mennyttä aikaa elettiin vielä esimerkiksi vuonna 1999, kun hätäkeskuksen kerholle lähettämässä palolentojen hyväksymisilmoituksessa oli liitteenä **Pelastettavien rakentamat, maasta ilmaan tarkoitetut maamerkit ja opasteet**. Merkkejä oli 18. Esimerkkinä **Lääkäriä tarvitaan** -ilmoituksesta esim. merkkiin **Tarvitsemme merkinantolampun**. Aika nostalgisia nuo **Kyllä** ja **Ei** tai **OK, selvä on** -merkit, kun koneissa oli ainakin ilmailuradiot ja jokaisella koneessa istuvalla todennäköisesti kännykkäkin taskussa.

Lääninhallituksen tiukempaan ohjaukseen palo- ja pelastuslentotoimintaa kohtaan kiinnitti huomionsa myös Suomen Ilmailuliitto kirjeessään tammikuussa 2000. Siinä todettiin läänien

pyrkivän kolmivuotisiin (toteutui kaksivuotisina) palolentosopimuksiin helpottaakseen omaa työtaakkaansa ja antaakseen kerhoille mahdollisuuden pitkäjänteisempään suunnitteluun. SPEK (Suomen Pelastusalan Keskusliitto) oli edellisenä syksynä 1999 julkaissut kirjan **Metsäpalot**. Siinä kuvattiin tarkasti palolentotoimintaa sekä valvontalentojen että sammutuslentojen osalta. Koulutuksesta jaettiin erillinen yksityiskohtainen ohje. Kaikki edellä mainittu vaatii uudenlaista otetta palovalvontalentoihin, johon Jukolan Pilotit tarttui asianmukaisella tavalla.

2000-luvun vaiheilla puhuttiin yleisesti metsäpaloista ja metsäpalojen valvontalennoista. Nykyisin termi on maastopalot muitakaan vaarallisia tapahtumia kuten ajoneuvopaloja unohtamatta.

Puheenjohtajat ja toimihenkilöt

Alusta lähtien kerhon puheenjohtajana oli toiminut Keijo Tikkala, joka valittiin jatkoon vielä vuodeksi 2000, mutta sinä vuonna Tikkala ilmoitti, että kausi olisi hänen viimeisensä puheenjohtajana.

Keijo Tikkanan mittava, varmaankin maan lentokerhoissa poikkeuksellisen pitkä 20 vuotta kestänyt puheenjohtajakausi siis päättyi.

Jukolan Pilotit ry:n vuosikokouksessa helmikuun viimeisenä päivänä 2001 kerhon johtokunnan uudeksi puheenjohtajaksi eli käytännössä kerhon puheenjohtajaksi valittiin Ismo Aaltonen, vast'ikään Ilmavoimista siviiliin siirtynyt sotilaslentäjä. Parhaiten hänet tunnettiin, paitsi jo nuoresta lähtien hyvinkääläisenä ilmailijana, Draken-lentäjänä ja Hornet-hankintaan liittyen koulutettavana Yhdysvalloissa sekä sen jälkeen saman koneen suomalaislentäjien kouluttajana molemmin puolin Atlanttia.

Vuoden 2002 syyskokouksessa muistutettiin, ehkä Tikkanan pitkän puheenjohtajakauden vaikutuksesta, että Tikkanan jälkeisen uuden puheenjohtajan Ismo Aaltosen ensimmäinen puheenjohtajakausi alkaa tulla täyteen. Niiden ajatusten jälkeen päätettiin, Ismo Aaltosen

aikana, että puheenjohtaja valitaan kahden vuoden kaudeksi kerralla ja peräkkäisiä kausia voi olla kolme. Samalla Aaltonen valittiin kaudelle 2003–2004. Vuoden 2004 syyskokouksessa Ismo Aaltonen valittiin kolmannen perättäisen kerran puheenjohtajaksi vuosiksi 2004–2005.

Uuden puheenjohtajan löytäminen ei ollut aivan helppo juttu, mutta Ismon jälkeen lähdettiin kulkemaan ilmailijana ja lentomekaniikan alalla pitkäaikaisen sekä kokeneen nurmijärveläisen Jarmo Hakalan komennossa.

Puheenjohtajat ja toimihenkilöt alla luettelona. Luettelo ei ole täydellinen, koska kirjaukset on tehty eri aikoina eri tavoilla, ja siksi kaikkien tietojen löytäminen ei ole ollut helppoa. Osasyys voi olla sinä, että tätä kirjoitusta varten kaikkia arkistoja ei löydetty. Johtokunnan/hallituksen jäsenten tehtäväalueita ei ole aina merkitty pöytäkirjoihin.

Johtokunta-nimitys oli käytössä vuoteen 2001 asti, siitä eteenpäin hallitus. Nimitystapa perustuu Suomen yhdistyslakiin. Samalla uusi yhdistyslaki rajoitti puheenjohtajan toimikausien määrää.

1983 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Eino Autio
Oiva Manninen
Taisto Ryyli
Hannu Seva

1984 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Eino Autio
Oiva Manninen
Taisto Ryyli

Armas Hakala

Johtokunnan ulkopuolelta:

Tapio Lepola, sihteeri

1985 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Eino Autio
Oiva Manninen
Taisto Ryyli
Hannu Seva
Pasi Vuokko
Tapio Lepola

Viimeiset kaksi uusia. Johtokunnan jäsenmäärää korotettiin kuluneen vuoden kokouksessa kahdella.

1986 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Armas Hakala, varapj.
Ari Rättö, sihteeri
Taisto Ryyli, rahastonhoitaja
Eino Autio, huvit
Seppo Pihkala, kiinteistöt
Pasi Vuokko, tiedotus

1987 johtokunta

Tikkala, pj
Armas Hakala, varapj.
Ari Rättö, sihteeri
Taisto Ryyli, rahastonhoitaja
Seppo Pihkala, kiinteistöt

Pasi Vuokko, tiedottaja
Jyrki Sundell, huvitoiminta

1989 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Markku Tuunainen, varapj.
Ari Rättö, sihteeri
Taisto Ryyli, rahastonhoitaja
Kaj Gustafsson, huoltopäällikkö
Reino Uusikoski, tiedotuspäällikkö
Pekka Aalto, kansliapäällikkö(!)

Hallituksen ulkopuolelta

Pasi Vuokko, koulutuspäällikkö

1991 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Taisto Ryyli, varapj.
Seppo Kinnunen, sihteeri
Ilari Härkönen, laskuttaja
Pekka Aalto, rahastonhoitaja
Juhani Jokela
Seppo Pihkala, huoltotoiminta

1992 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Taisto Ryyli, varapj.
Ari Suomi, sihteeri
Ilari Härkönen, laskuttaja
Pekka Aalto, rahastonhoitaja
Juhani Jokela, huoltopäällikkö

Seppo Pihkala, isännöitsijä

1994 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Taisto Ryyli, varapj.
Ari Suomi, sihteeri
Petri Kuronen, rahastonhoitaja
Ilari Härkönen, laskuttaja
Juhani Jokela, huoltopäällikkö
Seppo Pihkala, isännöitsijä

1995 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Taisto Ryyli, varapj.
Ari Suomi, sihteeri
Ilari Härkönen, laskuttaja
Petri Kuronen, rahastonhoitaja
Seppo Pihkala, isännöitsijä
Juhani Jokela, huoltopäällikkö

1996 johtokunta

Keijo Tikkala, pj
Jari Siltala, sihteeri
Ilari Härkönen, varapj, laskuttaja
Petri Kuronen, rahastonhoitaja
Keijo Saarijärvi, lentokoulutusjohtaja
Vesa Kaartinen, koulutuspäällikkö
Juhani Jokela, huoltojohtaja
1996 muutokset vuoden aikana
Vuokko Pasi, koulutuspäällikkö, luopuu

Valtonen Reijo, koulutuspäällikkö, uusi

2000 johtokunta

Keijo Tikkala, pj

Ismo Aaltonen, varapj.

Pekka Niemi, sihteeri

Petri Kuronen, rahastonhoitaja

Keijo Saarijärvi, koulutus

Jouni Kantojärvi, huolto

Ilari Härkönen, laskutus ja kotisivut

Lisäksi johtokunnan ulkopuolelta

Ari Suomi, tiedottaja

Johtokunnan valinnan edellä Keijo Tikkala oli ilmoittanut, että hänen kautensa puheenjohtajana on oleva viimeinen.

Vuonna 2000 luovuttiin (2001 alkaen) johtokunta-termin käytöstä ja tilalle otettiin hallitus, mikä oli yhdistyslainkin mukaista.

Johtokunta (hallitus) vuodelle 2001

Ismo Aaltonen. p.joht

Keijo Tikkala varapj. ja rahastonhoitaja 2001

Pekka Niemi, sihteeri

Jouni Kantojärvi, huolto

Ilari Härkönen, laskutus

Kimmo Virtanen, kotisivut,

Jari Siltala, koulutus

Lisäksi hallituksen ulkopuolisina

Keijo Saarijärvi, koulutuspäällikkö

Matti Sundgren, aikavalvonta

Ari Suomi, tiedottaja

Hallitus 2002

Ismo Aaltonen, p.joht

Keijo Tikkala, varapj

Pekka Niemi, sihteeri

Seppo Pihkala

Ilari Härkönen, laskutus

Matti Sundgren

Markku Tuunainen

Kerhon kotisivuja viime vuodet tehnyt Ari Suomi halusi luopua tehtävästä vuonna 2002 ja tilalle valittiin Kimmo Virtanen, joka suostui pöytäkirjan mukaan mielellään tehtävään.

Hallitus 2003

Ismo Aaltonen. p.joht

Keijo Tikkala varapj. rahastonhoitaja

Pekka Niemi, sihteeri

Ilari Härkönen, laskutus

Matti Sundgren, aikavalvonta

Hallituksen ulkopuolisina

Jouni Kantojärvi, huolto

Kimmo Virtanen, kotisivut

Hallitus 2004

Ismo Aaltonen. p.joht (2004 loppuun)

Keijo Tikkala varapj. rahastonhoitaja

Pekka Niemi, sihteeri

Ilari Härkönen, laskutus

Kimmo Virtanen, kotisivut

Peter Simonsen

Markku Tuunainen

Hallitus 2005

Ismo Aaltonen, p.joht (jatko 2005-2006)

Peter Simonsen, sihteeri

Keijo Tikkala, rahastonhoitaja

Jari Siltala

Markku Tuunainen

Hallitustyöskentelyssä myös

Ilari Härkönen

Jussi Suuronen

Kimmo Virtanen

Hallitus 2009

Peter Simonsen, puheenjohtaja, tiedotus

Ismo Aaltonen, varapuheenjohtaja

Ilari Härkönen, rahastonhoitaja

Keijo Tikkala, jäsen

Markku Tuunainen, aikavalvonta

Markku Pitkänen, tapahtumavastaava ja SAR-tukikohdan päällikkö

Tero Nurmi sihteeri, SAR-tukikohdan varapäällikkö

Hallitus 2010

Peter Simonsen, puheenjohtaja, tiedotus

Ismo Aaltonen, varapuheenjohtaja

Ilari Härkönen, rahastonhoitaja

Joel Kajas, sihteeri

Markku Pitkänen, tapahtumavastaava ja SAR-tukikohdan päällikkö

Janne Saukkonen jäsen, projektivastaava

Tero Nurmi aikavalvonta, SAR-tukikohdan varapäällikkö

Hallitus 2011

Peter Simonsen, puheenjohtaja, tiedotus

Ismo Aaltonen, varapuheenjohtaja

Ilari Härkönen, rahastonhoitaja

Joel Kajas, sihteeri

Markku Pitkänen, tapahtumavastaava ja SAR-tukikohdan päällikkö

Janne Saukkonen, projektivastaava

Tero Nurmi aikavalvonta, SAR-tukikohdan varapäällikkö

Hallitus 2012

Peter Simonsen, puheenjohtaja, tiedotus alkuvuosi

Ismo Aaltonen, varapuheenjohtaja, tiedotus loppuvuosi

Joel Kajas, sihteeri

Tero Nurmi, rahastonhoitaja

Markku Pitkänen, tapahtumavastaava ja SAR-tukikohdan päällikkö

Juuso Aranko, aikavalvonta, SAR-tukikohdan varapäällikkö

Janne Saukkonen, kotisivut

Hallitus 2013

Tero Nurmi, pj., kiinteistöt

Ismo Aaltonen, varapj.

Joel Kajas, sihteeri

Ilari Härkönen, rahastonhoitaja

Markku Pitkänen, tapahtumat, SAR

Juuso Aranko, aikavalvonta

Janne Saukkonen, kotisivut, kalusto, tiedotus

Hallituksen ulkopuolella

Seppo Pihkala, polttoaineet

Martti Kangas, SAR-varapäällikkö

Hallitus 2014

Tero Nurmi, pj., kiinteistöt
Ismo Aaltonen, varapj.
Joel Kajas, sihteeri
Ilari Härkönen, rahastonhoitaja, koulutuspäällikkö
Markku Pitkänen, tapahtumat, SAR-päällikkö
Aki Kallio, aikavalvonta, turvallisuus
Janne Saukkonen, kotisivut, kalustoasiat

Hallitus 2015

Tero Nurmi, pj., tiedotus, kiinteistöt
Jussi Rinttilä, varapj., tapahtumat
Joel Kajas, sihteeri
Ilari Härkönen, rahastonhoitaja, koulutuspäällikkö
Jarmo Hakanen, SAR-päällikkö
Aki Kallio, aikavalvonta, turvallisuus
Janne Saukkonen, kotisivut, kalustoasiat

Hallituksen ulkopuolella

Seppo Pihkala, polttoaineet
Matti Kemiläinen, päälennonopettaja

Hallitus 2016

Tero Nurmi, pj., tiedottaja, kiinteistöt
Jussi Rinttilä, varapj., tapahtumat
Ilari Härkönen, rahastonhoitaja, jäsenasiat, koulutuspäällikkö
Joel Kajas, sihteeri
Jarmo Hakanen, SAR- ja palolentopäällikkö
Janne Saukkonen, kalusto, kotisivut
Aki Kallio, aikavalvonta, turvallisuus

Muut vastuuhenkilöt

Matti Kemiläinen, päälennonopettaja EFHV
Pekka Laukkanen, päälennonopettaja EFTP
Seppo Pihkala, polttoainevastaava

Hallitus 2017

Tero Nurmi pj., tiedottaja, kiinteistövastaava, SAR- ja palolentoasiat
(5/2017 alkaen)
Pertti Heininen, varapj., tapahtumat
Ilari Härkönen, rahastonhoitaja, jäsenasiat, koulutuspäällikkö
Joel, Kajas sihteeri
Jarmo Hakanen, SAR- ja palolentoasiat (5/2017 saakka)
Janne Saukkonen, kalusto, kotisivut
Aki Kallio, aikavalvonta, turvallisuus

Muut toimihenkilöt samat kuin edellisvuonna.

Hallitus 2018

Tero Nurmi, pj., tiedottaja, kiinteistövastaava, SAR- ja palolentoasiat
Pertti Heininen, varapj., tapahtumat
Ilari Härkönen, rahastonhoitaja, jäsenasiat, koulutuspäällikkö
Joel Kajas, sihteeri
Jouni Kantojärvi, kalustoasiat
Janne Saukkonen, hankinnat, kotisivut
Aki Kallio, aikavalvonta, turvallisuus

Muut toimihenkilöt samat kuin edellisvuonna.

Yhteydet muihin lentäjäorganisaatioihin

Jukolan Pilotit ry ja Finnairin Lentokerho ry ovat vuodesta 1983 lähtien selvittelleet joka vuosi välejä maaliinlaskukilpailussa. Muutama poikkeus on tosin ollut lentokoneen puutteen tai huonon sään takia. Järjestäjä on vaihtunut vuosittain. Jukolan Pilotit on voittanut kisan joukkueosuuden lähes joka vuosi. Yksilötasolla taas finnairilaiset ovat keränneet enemmän voittoja (noin vuoteen 2000 eli tekstin tämän osion kirjoitushetkeen asti).

Jukolan Pilottien jäsenet ovat osallistuneet vuosittain mm. Tanskaan, Ruotsiin ja Norjaan suuntautuneisiin lentoralleihin eli monella koneella yhdessä tehtyihin lentomatkoihin. Esimerkiksi vuoden 1990 lentorallissa Tanskan Stauningissa kerholaiset esittivät oman ohjelmankin kahdella koneella.

Jukolalaiset ovat olleet aina mukana sisarkerhonkin lentoralleissa, useimmiten monella koneella. Näillä matkoilla on käyty mm. Saabin kotikentällä Lindköpingissä, Lofooleilla, Hammerfestissä ja Kirkkoniemessä. Lentorallit ovat olleet aluksi Hyvinkään Moottorilentäjien järjestämiä ja niitä on ollut yhtäjaksoisesti jo kerhon toiminnan alusta asti. Vuodesta 1989 asti rallien järjestäjänä on toiminut Jukolan Pilotit ry.

Yhteydet itänaapuriin ja etenkin Suomenlahden eteläpuolisiin kansoihin ovat käynnistyttyään jatkuneet tiiviinä. 1989 ja 1990 kerholaiset vierailivat yhdellä koneella mm. Vilnassa. Vilnalaiset kävivät saman vuoden kesällä vastavierailulla, jonka aikana taas lenneltiin Ivalossa asti ja käytiin Saariselällä tapaamassa Orvokkia.

Orvokki on monen jukolalaisen tuntema Orvokki Lehtonen, joka hoiti kolmisen vuotta kerhon klubirakennuksen kahviota ja siinä ohessa monia juoksevia asioita. Vilnalaisten, silloin vielä neuvostolaisten, ja Jukolan Pilotit ry:n välillä on myös solmittu kirjallinen sopimus yhteistyöstä, lentourheilun kehittämistä ja kokemusten vaihdosta.

Edellämainittu sopimus on kieleltään melkein breshneviläistä

neuvostoliturgiaa (vaikka Breshnev oli jo kuollut).

Esimerkkejä edellämainitusta toista sivua pitkästä sopimuksesta:

Sopijapuolten näkemyksen mukaan sopimuksen allekirjoitus palvelee:

- ilmailu-urheilun kehitystä Suomessa ja Liettuan SNTL:ssa
- kokemusten vaihtoa urheilulentäjien valmennuksessa
- Suomen ja Liettuan kansojen kulttuuri-, taide- ja taloudellisten saavutusten laajempaa tunnetuksi tekemistä.

Pääasiallinen yhteistyömuoto oli (sopimuksen tekstin mukaan) sopijapuolten välinen delegaatioiden vaihto. Delegaatioiden kokoonpanosta, tarkoituksesta, kalentereista ja kustannuksista oli monta kappaletta lisää. Ja samma på ryska kellertävällä paperilla.

Viime vuosien (vuoden 1990 alusta eteenpäin) pääsyytään helpottuneet ja kielitaitojaan lennonjohdon osilta kartuttaneet Baltian maat ovat yhä suosittumia seikkailukohteita rutinoitujen laivamatkojen sijaan. Vierailujen kustannuksia ovat keventäneet myös jo yleistyneet, jokakesäiset tarjoukset pikkukoneille mm. suositulla Tallinnan lentokentällä. Tosin Tallinnan hinnat ja palvelualltius harrastelentämistä kohtaan sittemmin hiipui Viron talouden kehittyessä nopeasti.

Venäjän – tai vielä pari kuukautta Neuvostoliiton – kanssa oli käynnissä myös toimiva yhteistyö, jonka osoituksena 25.5.1991 vietettiin mittava ilmailutapahtuma, johon osallistui parisenkymmentä silloisen neuvostoliiton lentäjää ja laskuvarjohyppääjää. Näiden joukossa mm. kaksi maailmanmestari miestä ja naisten taitolennon euroopanmestari. Neuvostolentäjien tulon konejärjestelyiden takia kerhon jäseniä on käynyt ryhmissä ja yksitellen naapurissa useita kertoja. Näillä matkoilla monet saivat lentotuntumaa myös venäläisiin koneisiin.

Enemmän tuntumaa neuvostokoneisiin saatiin hankkimalla Jukolan Piloteille vuokralle kesällä 1990 noin kuukaudeksi Antonov, An2. Siihen

koulutettiin Neuvostoliitossa keväällä 1990 kolme jukolalaista pilottia. Koneen mukana Suomeen tuli liettualainen lentäjä ja mekaanikko. Konetta käytettiin vain esittelyyn, ei ansiolentämiseen.

Lentäminen ja koulutus vuosien saatossa

Pian kerhon perustamisen jälkeen lähti käyntiin koulutustoiminta. Se teki valtavan hyppäyksen kerhon jäsenmäärään ja toimintaan. Jukolan Pilotit lähti uuteen nousuun juuri oikealla tavalla ja hetkellä, joka vei kerhon moneksi vuodeksi jopa kärkeen Suomessa koulutettujen lentäjien määrässä.

Monet muut kerhot lähtivät voimallisemmin liikkeelle vasta vuosikymmenen puolivälissä. Sitä ennen jukolalaiset olivat lentäneet ja kouluttaneet uusia pilotteja jo kauan ja halvemmalla. Jukolan Piloteille annettiin mm. Kotkanpoika-patsas vuonna 1984 ja voitettiin Kar-Airin kiertopalkinto kahtena vuonna peräjälkeen 1986 ja 1987. Kotkanpoika-patsas annetaan vuosittain aktiivisimmalle lentokerholle mm. koulutuksen perusteella ja Kar-Airin palkinto taas eniten lentävälle kerholle.

Voimakkaan sysäyksen Jukolan Pilottien koulutukselle antoi lentoteorian koulutuksen aloittaminen kansalaisopisto Jukolassa lukukaudella 1983-1984. Välillä koulutusta puuhattiin Hyvinkään kansalaisopistoon, ja jokin ainakin kurssin osa istuttiin Hyvinkäällä STS-pankin tiloissa 1987. Näitä teoriakursseja on pidetty siitä lähtien vähintään joka toinen vuosi ja oppilaita on ollut kymmeniä. Esimerkiksi talvikauden 1987-1988 osallistujalistassa oli jopa 45 nimeä. Jukolan Pilotit on järjestänyt itse opettajat ko. kursseille. Moni opettajista on ollut kerhon oma, tarvittavat tiedot omaava jäsen. Keskeinen henkilö koulutustoiminnassa oli pitkään 1980-luvun lopulla ja 1990-luvun alkuvuosina kerhon silloinen koulutuspäällikkö, leipätyökseen Finnaviationin Saab-pilotti Pasi Vuokko.

Noina aikoina kirjelmöitiin Ilmailuhallituksen kanssa jopa sellaisista asioista, jotka tänä päivänä aiheuttaisivat hymynkareita suupieliin. Erään kurssilaisen lento-osaan haettiin lyhennystä tämän aikaisemman purje- ja moottoripurjekoneella hankitun lentokokemuksen vuoksi. Ja lyhennystä napsahti. Kaksi tuntia. Ilmailuhallituksen virallisella lomakkeella ilmoitetussa tiedossa oli laitoksen toimisto- ja jaostopäällikön allekirjoitukset nimenselvennyksineen.

Pasi Vuokko irtisanoutui tehtävästä 1996 ja tilalle valittiin Reijo Valtonen, Finnairin DC10/11-pilotti.

Lentotoimintailmoitus on tehty jo vuodelta 1980, vaikka kerho ei ollut vielä tuolloin rekisteröity. Sitä vastoin vuoden 1981 tiedot puuttuvat. Koulutettujen lukumäärässä näkyy kansalaisopisto Jukolan noin joka toinen vuosi pidettyjen teoriakurssien vaikutus. Ilmailuliitolla vuosittain lähteivistä lentotoimintailmoituksista poimitut tiedot etenkin aktiivilentäjien osalta kuvannevat aluksi lähinnä kerhon koko jäsenmäärää ja muutaman viime vuoden ajalta vain aktiivisempien lentäjien joukkoa. Uusi tilastontekijä on nimittäin ottanut tiukemman otteen tilastolomakkeen ao. kohtaan. Kerhon jäsenmäärä oli jo 1990-luvulle tultaessa yli 200.

Paljolti ripeästi käynnistyneen koulutustoiminnan ansiosta vuonna 1984 rikottiin ensimmäisen kerran 1 000 lentotunnin määrä. Sitä määrää ei ole viime vuosina, siis 2010-luvulla, juurikaan saavutettu.

Vuonna 1989 Jukolan Pilotit teki sopimuksen Cessnan tuottaman ja Suomen Ilmailuliiton välittämän ns. integroidun koulutusjärjestelmän, CPC:n (Cessna Pilot Center) käyttöönotosta. Sitä varten hankittiin tarvittava kalusto ja opetusmateriaalit.

Lentämisen teorian koulutus CPC-järjestelmällä tuli tiensä päähän vuoden 1996 lopulla, kun Ilmailuliitto ilmoitti lopettavansa järjestelmän tuen ja päivityksen. Samalla se tarjosi uutta tietokonepohjaista opetusmateriaalia, joka toimitettaisiin CD-ROM-levyllä.

Suhteellisen ahkerassa käytössä ollut A2-koulutukseen tarkoitettu CPC-järjestelmä vuokrattiin loppuvuonna 1994 Hämeenkyrön lentokerholle/Kari Tarhaselle. Jo seuraavan vuoden alussa sama laitteisto vuokrattiin Airmake Oy:lle, jonka takana oli Jukolan Piloteissa tuttu lennonopettaja Keijo Saarijärvi.

Niille teilleen CPC-laitteisto tarpeineen ei jäänyt. Sitä käytettiin ainakin vielä 2000-luvun taitteessa kerholaisten koulutuksessa.

1990-luvun monina vuosina Jukolan Pilotit ry:n jäsenkunnassa on ollut kymmenkunta koulutusta antavaa lennonopettajaa ja apulaislennonopettajaa.

Metsäpalovalvontalentäjien koulutuksesta on kerhon mapeissa juhlallista ja tarkkaa kirjallista materiaalia 1980-luvun lopulta ja 1990-luvun taitteesta. Koulutuslupia haettiin silloin Ilmailuhallituksesta. Yleiseen lentokoulutukseen haettiin myös lupaa. Perusteellisesti selostettuun anomukseen oli liitetty tarkat tiedot kouluttajista, näiden lupakirjoista jne. sekä myös asianomaisten suostumukset sanottuun tehtävään.

Esimerkkinä vuoden 1996 hintatasosta A2-koulutuksesta on säilynyt tarkka tieto. Lupakirja piti silloin tulla taskuun 20 920 markalla. Hinta sisälsi 40 tuntia lentoja (14 400 mk) ja kaikki muutkin maksut tarkastuslentoineen, lupakirjamaksuineen ja lääkäripalkkioineen.

Hyvinkääläisille varhaisteini-ikäisille koululaisille on pidetty ilmailupäivä elokuun lopussa 1998. Järjestäjä lienee ollut SUIO (Suomen urheiluilmailuopisto), koska sen kirjeessä kerrotaan, että koululaisille on järjestetty kysely ilmailun eri lajien kiinnostavuudesta. Vastauksia on tilastoitu noin 140.

Eri lajien saamia lukumääriä ei ole laskettu yhteen, mutta vastausten kokoomatulosteesta näkee, että moottorilento ja laskuvarjourheilu olivat ylivoimaiset ja hyvin tasaväkkiset lajit. Jonkin verran esiin nousee riippu- ja

varjoliito. Purjelento, lennokit, veto-/nousuvarjot ja leijat saavat yhteensä noin 10 % verran hajaääniä.

Vuoden 1990 aikana käynnistyi mm. koulutuksen, koneiden ja tilojen käytön säännöllisyyteen ja huolellisuuteen tähtäävien kerhomenetelmiä koskevan ohjekirjan teko. Kirja valmistuikin aikanaan ja sitä sai kysyä kerhovastaavilta luettavaksi.

Kerhomenetelmät-ohjekirjanen päivitettiin sisällöltään 2013 ja laadittiin uuteen formaattiin.

Nurmijärvellä 1980-luvun alussa muutaman innokkaan lentoharrastajan yhden koneen ympärille perustamasta kerhosta on muodostunut seuraavien kahden vuosikymmenen aikana koko Kanta-Uudenmaan moottorilentäjiä yhdistävä, vilkas ja toimiva ilmailukerho. Kerhon yli 200 henkilön jäsenmäärä (täyttyi jo 1988) oli suurimpia Suomessa. Jäsenistön enemmistön muodostivat hyvinkääläiset, joilla on kerhossa kotikenttäetu. 1980-luvun aikana tapahtunut kehitys, saadut tunnustuspalkinnot ja vuosikymmenen lopulla avautuneet ulkomaiset yhteydet olivat nostaneet kerhon Suomen merkittävimpien lentokerhojen joukkoon.

Uusi vuosituhat – ja vauhdilla eteenpäin

Tuli vuosi 2000 ja Jukolan Pilottien 20-vuotisen taipaleen merkkipaalu kohdalle. Juhlaa varten kaavailtiin jo vuoden 1998 lopulla toimikuntaa. Juhla oli kaksiosainen: päivällä ilmailutapahtuma yleisölle ja tietysti myös omille lukuisine esityksineen ja illalla iltajuhla jäsenille sekä kutsuvieraille.

Asiaa varten perustettiin lisäksi nettisivusto, suunniteltiin lentoesityksiä ja sen takia ryhdyttiin hankkimaan NOTAMia, otettiin yhteyttä Ilmavoimiin, Finnairiin ja Airveteraniin. Lupa yleisötapahtuman järjestämisestä haettiin Hyvinkään poliisilta ja tapahtumalle hankittiin vakuutus. Järjestettiin äänentoisto, ruokailu, kahvit, pysäköinti, WC:t, opastus jne. Ohjelmassa tapahtui paljon muutoksia ja elämistä pitkin kevättä 2000. Noin kuukausi ennen juhlaa eli toukokuun lopulla lentopuolen ohjelmassa olivat tiedossa mm. kerhon Cupit (osastolentoa), Stigu, purjelentoesitys, Hämeen Laskuvarjourheilijoiden esitys, Hornet-suihkumoottorilennokin lennätys, DC-3 ja Petteri Tarman taitolentoa. Maanäyttelyssä olisivat muun esiintyvän kaluston lisäksi kerhon ja kerholaisten koneet sekä Medi-Helin kopteri.

Tapahtuman päiväohjelmassa oli koneiden esittelyä ja lentoesittelyä tarkoituksena uusien ihmisten saaminen lentoharrastukseen piiriin. Etelä-Suomen lentokerhoja houkuteltiin paikalle Lappeenrantaa myöten.

Juhlatoimikunnan jälkeensä jättämiä papereita tarkastellessa ei voi olla huomaamatta, että kerhon naisjäsenet, jäsenten puoliset/kumppanit ovat olleet hyvin aktiivisesti ja suurella joukolla järjestämässä tilaisuutta. Esimerkiksi maaliskuussa 2000 pidetyn järjestelytoimikunnan (ei sama kuin juh latoimikunta) ensimmäisen kokouksen osallistujalistassa oli naisväkeä seitsemän: Sinikka Jaatinen, Kristiina Leipälä, Orvokki

Lehtonen, Anne Härkönen, Marja Välimäki, Irene Ihme ja Sirpa Rautavuori. Omaa reviiriään vahtimassa olivat vain Tikkala ja Jussi Suuronen. Seuraavaan kokoukseen **odotettiin runsasta osallistumista naisten taholta, miksei miestenkin.**

20-vuotisjuhlassa keväällä 2000 luovutettiin Ramin Pysti Jouni Kantojärvelle ja 10 Suomen Ilmailuliiton pronssiin valettua ansiomerkkiä (Ryyli, Jaatinen, Manninen, Kanerva, Kantojärvi, Autio, Seva, Rättö, Suuronen ja Saarijärvi) sekä kolme kerhomitalia (Pönkänen, Niemi, Tikkala).

Eurokauteen siirryttäessä (2002) jäsenmaksuksi päätettiin 40 euroa, liittymismaksuksi 70 euroa. Huoltomaksun suuruudeksi määrättiin 100 euroa.

Nurmijärven Ilmailukerho lopetti toimintansa ja lahjoitti jäljellä olevat omistamansa noin 700 euron arvoiset tilat 2004 Jukolan Piloteille.

Pitkin uuden vuosituhatvuoden ensimmäisen vuosikymmenen alkuvuotia käytiin paljon keskustelua lentokoneiden vakuuttamisesta.

Tapiola-yhtiöt ilmoitti 2004, ettei se enää jatkossa myönnä uusia lentokonevakuutuksia. Pakko oli siis ryhtyä etsimään uutta yhtiötä. Ensin päätettiin yrittää Pohjolaa. Lentokoneiden vakuutusasia oli tuolloin 2000-luvun keskivaiheilla käymistilassa. Myös Ilmailuliitto selvitti asiaa. Kerhossa päätettiin selvittää vakuutusmaksut parilta menneeltä vuodelta eli noin vuosilta 2003–2005. Jaksoon kuului Tapiolan antamien lentokonevakuutusten lopettaminen ja kääntyminen Pohjolan puoleen. Pohjolankaan hintoihin ja ehtoihin ei oltu kerhossa aivan tyytyväisiä.

Vuosien 2004–2005 aikana otettiin käyttöön suorajäsenkäytäntö.

Jukolan Pilottien jäseneksi hyväksyttiin lentäjä, joka ei ollut SIL:n jäsen ja toisaalta jäsen saattoi erota SIL:sta menettämättä jäsenyyttään Jukolan Piloteissa. Ei-SIL-jäsenet luetteloiitiin omaksi ryhmäkseen.

Jollakin tavalla pakonomaiseksi toimeksi on luokiteltava hallituksen päätös kesällä 2005: panna CBZ ja XTK (kerholle 1999) myyntiin. Ensin kerholaisille, ja jos kauppoja ei synny, keväällä 2006 julkiseen myyntiin. Hinnat julkistettiin syksyllä: CBZ 20 000 ja XTK 35 000 euroa.

Myyntit eivät kuitenkaan – varmaan monen kerholaisen mielihyväksi – piankaan toteutuneet. CBZ on rivissä vielä 2022.

Vuoden 2000 alussa Vesa Kaartinen luopui koulutuspäällikön tehtävästä.

Jukolan Pilottien perustajajäseniin kuulunut Hannu Seva saatettiin haudan lepoon. Kerhon delegaatio oli mukana hautajaisissa.

Lentokentän lähialueella puheita pidetystä ja mm. paikallislehdessä kirjoitetusta lentomelusta johtuen päätettiin pitää lähitienoon asukkaille avoimien ovien päivä toukokuussa 2004.

Hieman hirteishumoristinen ilmaisu tuli julki keväällä 2004, kun hallitus ilmoitti, että lentoja ei ole laskutettu, koska kerhon tietokone on varastettu. Tilanteen arvioitiin korjaantuvan muutamien seuraavien päivien aikana.

OH-CBZ-koneeseen asennettiin toukokuussa 2013 S-moodin transponderi. Tämän jälkeen kaikissa kerhon koneissa oli samanlaiset transponderit.

OH-CAM:n moottori uusittiin vuoden 2017 kesällä, sitä varten otettiin uutta lainaa noin 25 000 euroa. Kone saatiin taas IFR-kelpoiseksi helmikuussa lennettyjen koelentojen jälkeen.

Rakennukset, tilat, kalusto

Jukolan Pilotit ry oli elänyt ja asunut muiden mailla lähes vuoteen 2000 asti. Vuosikymmenen 1990 lopulla oli käyty usein keskustelua

maanvuokrasopimuksen saamisesta omiin nimiin. Lopulta maapohjan haltija Läntisen maanpuolustuskeskuksen esikunta suostui vuokrasopimuksen laatimiseen Jukolan Pilottien kanssa. Sopimus allekirjoitettiin 1999 lopussa lisämerkinnällä, että vuokranmaksu alkaa vasta, kun kerhon uusi halli on valmistunut. Tosin Puolustusvoimille oli maksettu entisen klubirakennuksen maapohjasta vuokraa jo kaukaa 1980-luvulta. Vuodelta 1987 arkistossa oli kirje, jossa Puolustusvoimat korottaa **luentosalirakennuksen** maapohjan vuokran vuoden 1988 alusta 100 markkaan.

Parinkymmen vuoden ikään ehtinyt kerhorakennus tarvitsi taas 2001 kohennusta. Kevään projektina oli rakennuksen kunnostus. Viemärikin vaati avaamisen ja vesijärjestelmä painesäiliön.

Vuoden 2003 toimintasuunnitelmaan oli kirjattu hätähuuto lentokaluston ja rakennusten rapistumisesta. Kaluston kunnan heikkeneminen oli yleistä keskustelujen tasolla, mutta toimintasuunnitelmaan kirjaaminen ei aivan tavallista.

Koneiden säilytyskysymys eli kaarihallin kunto ja tilavuus on oli puhuttanut pitkään vuosituhannen vaihteen tienoilla. Samalla oli tietysti puhuttu uudesta hallista. Jotakin konkreettista asiasta on kuitenkin vuoden 2003 toimintasuunnitelmassa. Siinä nimittäin mainitaan, että **tehdään uuden lämpimän hallin rakentamissuunnitelma**. Lauseen päätteeksi oli kyllä suluissa ehkä epätoivoa kuvaava sana **ainakin**.

Ja uudelleen hallikysymys syyskokouksessa 2004. Vuonna 2021 valmistuneen konehallin historia on siis pitkä ja kivinen.

Kerhon kahvioon viereisestä kaivosta otettu vesi ei oikein riittänyt tarpeeseen, joten naapurikerhosta päätettiin kysyä veden saantia.

Kuppilan kunnostus päätettiin aloittaa kesällä 2005. Saman vuoden lopussa myös uuden konehallin suunnitelma otti pienen askelen eteenpäin.

Kenttäalue ja Jukolan Pilottien klubi oli vuosia paikallisen nuorison kiinnostuksen, tihutöiden ja varkauksien kohde. 2000-luvun alkuvuosina tehtiin poliisille kaksikin ilmoitusta murroista klubirakennukseen. Varkaavat olivat vieneet aina kahvion pienen pohjakassan ja mm. ilmailuradion, GPS-laitteen, pöytäpuhelimen ja tuulimittarin.

Neste oli vuoden 2006 alussa ilmoittanut, että se lopettaa polttonestejakelun, jos automaatin alueen viemäröinti ei ole kunnossa huhtikuussa. Todettiin, ettei sitä saada kuntoon, vaikka rahoitus olisi. Päätettiin keskustella asiasta kentän käyttäjien kesken. Uhkauksen mukaan Nesteen polttonestejakelu Hyvinkään kentällä päättyi 18.4.2006.

Neuvotteluissa päädyttiin sellaiseen tulokseen, että Neste voi jatkaa bensiinin toimittamista, mutta se edellyttää jakelusäiliön alueen viemäröintiä umpisäiliöön, kaupungin viemäriverkkoon tai pohjavesialueen ulkopuolelle. Lisäksi tarvittaisiin ympäristölupa, koska säiliön tilavuus oli 20 kuutiometriä, ja luvan raja 10 kuutiota. Neste ei ollut edes kiinnostunut täyttämään niin pientä säiliötä kuin kentällä oli.

Bensiiniä saatiin taas säiliöön kesäkuussa, mutta tilanne oli väliaikainen. Säiliön hankinta oli työn alla.

Nykylentäjiä ihastuttava ja vihasuttava toteamus kesältä 2006 – kaiken bensansaannin vuoksi tehdyn työn ohessa – oli maininta bensan hinnasta. 1,50 €/l vuokratoneille ja jäsenille.

Keskustelu eri ratkaisusta jatkui. Vaihtoehtoja olivat mm. enintään 10 kuution säiliö tai kaksivaippainen säiliö, jolle epäiltiin kuitenkin tarvittavan ympäristölupa.

Bensiiniasiasta jatkui kesällä 2006 kiivas selvittely ja toiminta. Neste ilmoitti, että se voi jatkaa bensiinin jakelua, jos kentälle saadaan viemäröinti. Vaihtoehtoja olivat umpisäiliö ja viemäriin pohjavesialueen ulkopuolelle, joka olisi maksanut Skanskan tarjouksen mukaan 7 000 euroa. Loppupäätös oli, että viemäröinti aloitetaan välittömästi.

Keskustelu, ja vielä lopullinen ratkaisu bensiinihuollosta, oli käynnissä vielä 2009–2010 taitteessa.

Lopuksi päätettiin aloittaa bensiinisäiliön viemäröinti välittömästi. Samaan aikaan hallitus mietti oman säiliön hankkimista. Ismolla oli tiedossa 7 000 litran säiliö, joka täytti ympäristövaatimuksen.

Vuoteen 2013 mennessä bensiinisäiliöprojekti ja samalla autobensiinin käyttöönotto oli niin pitkällä, että varastokontti oli hankittu ja muutostyöt tekeillä. Työt jatkuivat kuitenkin vuoden 2014 puolelle. 5 000 litran säiliö ja varastokontti olivat käyttövalmiina toukokuussa.

Samaan aikaan kerhon tietokone osoitti merkkejä loppunsa lähestymisestä.

Kerhon puhelin- ja dataliittymistä oli käyty tiukkaa keskustelua pitkin vuotta 2001. Hintoja vertailtiin, mutta pikku hiljaa oltiin siirtymässä uudenaikaisiin liittymiin; ISDN/ADSL. Se oli välttämätöntäkin nettisivujen kehittämisen ja niiden toiminnan nopeuden sekä virheettömyyden takaamisen vuoksi. Hinnat vain näyttivät siinä vaiheessa hurjilta, sillä perusyhteydet takaavat kaksi **höyrypuhelinliittymää** olivat (puhelumaksuja lukuun ottamatta) reilun satasen hintaisia, mutta uudet, silloin suurimman nopeuden sallivat ADSL-liittymät vajaat 400 mk/kk ja alussa vielä 1 000 mk:n liittymismaksu.

Kalustoasiaakin koskeva hälytys tuli vuoden 2014 lopussa. Viestintävirasto nimittäin lähetti VHF-radioita koskevan kirjeen, jossa mainittiin, että käytössä olevat 25 kHz:n kanavavälin radiot on päivitettävä toimimaan tiheämmällä eli 8,33 kHz:n jaolla. Toistaiseksi se ei merkinnyt vielä mitään, mutta kirjeessä mainittiin, että vanhojen 25 kHz-kanavavälin radioiden lupa on voimassa vain vuoden 2017 loppuun. Kanavaväliuudistuksesta johtuen kerhon radiolupa oli voimassa toistaiseksi vain vuoden kerrallaan, mutta vuonna 2019 lupa muuttuisi taas viisivuotiseksi. Se tietysti edellyttäen, että radiot on uusittu.

Jonkin verran kaukana lentämisestä oleva ongelma puhutti kerhon hallitusta vuoden 2003 paikkeilla. Kerhoparakin eli hienommin sanoen klubirakennuksen päädyssä oli kaivo, jonka antimia oli aina käytetty nesteen tarpeen tyydyttämiseen. Kaivo kuitenkin osoitti ehtymisen merkkejä, jonka takia katsottiin, että asialle on pitkällä tähtäimellä tehtävä jotakin. Väliaikaisesti päätettiin pyytää apua naapurista lentokerholta.

Pitkin vuosituhannen vaihdetta puhetta ja keskustelua herättänyt ja ylläpitänyt lämpimän hallin rakennusajatus nousi taas esille vuoden 2004 alussa. Pidettiin kokous kentän rakennuskaavasta, joka oli tietysti myös mahdollisen uuden hallin reunaehto. Hallikysymys uudelleen hallituksen pöydällä vuoden 2005 alussa.

Jo hyvän aikaa Konekorhosen puolella kenttää kerhon koulutus- ja varastotilana toiminut parakki päätettiin kunnostaa. Ilari sai tehtäväkseen etsiä timpureita muuttamaan luokkahuone kuppilaksi, jossa olisi istumapaikkojakin erilaisia kokoontumisia ja koulutusta varten.

Kerholle hankittiin 2018 uudet akkukäyttöiset LED-toimiset kiito- ja rullaustievalot yölentotoimintaa varten.

Finavian luovuttamalle Malmin Locator F -majakalle saatiin radiolupa, mutta sitä ei Hyvinkään lentopaikalle vielä vuoden 2018 asennettu.

Toimintavuoden 2018 aikana käynnistettiin myös kerhorakennuksen laajennusprojekti, jota varten hankittiin noin 80 m² kokoinen entinen koulun väistötila Nurmijärveltä. Hankkeen valmistumisen jälkeen kerholla on asianmukaiset sosiaalilat vesi- ja viemäriiliitäntöineen sekä riittävät tilat myös suurempien (enintään noin 60 henkilöä) kokouksien ja tilaisuuksien järjestämiselle.

Tämän historiakirjoituksen esittelytilaisuuden aikaan 2022 sanottu tila on valmis ja käytössä.

Byrokratiaa ja lentämistä

Vuosituhannen vaihtuessa pantiin liikkeelle sääntömuutos. Esitys uusista säännöistä julkaistiin huhtikuuisessa vuosikokouksessa 2000. Vanhat säännöt eivät täyttäneet yhdistyslain silloisia uusia vaatimuksia, mistä sääntömuutoshanke lähti liikkeelle. Järin suurta vaivaa sääntöjen muuttaminen ei aiheuttanut, sillä säännöt muokattiin Ilmailuliiton vakiosäännöistä.

Jäsenmäärä vuoden 2001 lopussa tulosteen mukaan noin 220. Luvusta ei ole karsittu pois ei-aktiivisia jäseniä.

Vuonna 2002 kerhon koneet lensivät vähän alle 1 000 tuntia. Lentotuntimäärä oli vähentynyt viimeisen kuluneen vuosikymmenen aikana reilut 300 tuntia. Alimmillaan määrä oli käynyt vähän yli 800 tunnissa 1995. Suurimmillaan se oli ollut 1990 noin 1 600 tuntia.

Vuonna 2003 tuli vaiheittain käyttöön Exel-pohjainen

lennonsuunnitteluohjelma, josta maksettiin 100 euroa. Myös sähköinen varauskirja alkoi toimia toukokuussa 2003. Vuonna 2005 varauskirjaan päätettiin liittää palolento-osio.

Vuoden 2003 alussa oltiin huolissaan lentämisen vähäisyydestä. Todettiin, että jos lentäminen ei lisäänty, kaluston määrää ei voida pitää nykyisellään. Vuoden 2005 talousarvio perustui 900 tunnin lentämiseen.

Vuoden 2004 lopussa päätettiin nostaa koneiden tuntihintoja. Uudet hinnat olivat välillä 85–113 euroa.

Kevätkokouksessa 2005 lausuttiin, että on lennetty liian vähän, lentotuntien määrä on laskeva. 2006 budjetoitiin 750 lentotunnin mukaan.

2000-luvun puolivälissä jatkui säännöllinen ja jokatalvinen yölentotoiminta. Toiminta organisoitiin kuntoon ja vastuuhenkilöt nimettiin aina kullekin lentoillalle. Tosin yölentotoimintaa oli ollut jo ajoittain 1980-luvun alkupuolelta lähtien, mutta ei niin säännöllisesti ja järjestelmällisesti kuin 2000-luvun alusta eteenpäin.

Vuoden 2000 toimintakertomuksessa kuvattiin lentotuntien kehitystä graafisesti koneittain vähän yli vuosikymmen taakse päin. Yleinen linja oli laskeva 400–600 tunnista noin 200 tuntiin/kone.

Säännöllisen epäsäännöllisesti esiin pulpahtanut lentomelukysymys Hyvinkään lentokentän ympäristössä ja kaupungilla nousi taas pintaan kesällä 2001. Siitä elokuun jäsenkirjeeseen oli kirjoitettu oikein isoilla kirjaimilla kolme tiukkaa ohjetta:

- Vältä lentämistä siunaustilaisuuksien aikana
- Vältä lentämistä hautausmaan ja kaupungin yllä
- Lennä VAC-kartan mukaan ilman omia kuvioita.

Sähköinen eli tietokoneella hoidettava varauskirja saatiin käyttöön 2003. Ilari Härkönen oli suomentanut vieraskielisen ohjelman tarvittavilta osin.

Vuoden 2003 lopulla pohdittiin, miten kerhon lentäjät ja kone pääsisivät varmasti SAR-toiminnan piiriin. Sovittiin, että kerhon puheenjohtaja keskustelee lentojen tilaajien kanssa kohtuullisesta päivystyskorvauksesta, joka ehkä motivoisi lentäjiä. Lisäksi todettiin, että kerholle on luotava järjestelmä, jolla pilotti saadaan tarvittaessa aina paikalle.

Loppuvuodesta käytiin keskustelua jäsenrekisterin ylläpidosta. Se oli tärkeä asia NOVA-ohjelman takia, koska sillä hoidetaan myös kerhon laskutus. Kimmo Virtanen luovutti rekisterin ja myös varauskirjan ylläpidon Peter Simonsenille.

Yhteistyö VAPEPAN kanssa todetaan hallituksessa itsestään selvänä Suomen Ilmailuliiton jäsenyyden kanssa syyskokouksessa 2004.

CBZ:n myynti oli taas pulpahtanut esiin 2004. Sen myynnistä saatavilla rahoilla ajateltiin rahoitettavan ajatuksena vireillä olevaa lämpimän hallin rakentamista.

Jukolan Pilottien olemassaolon pituuteen verrattuna lähes aikojen alussa perustettu Nurmijärven ilmailukerho oli lopettanut toimintansa vuoteen 2004 mennessä. Jukolan Pilotit ry:n juuretkin olivat eräällä tavalla sanotussa nurmijärveläiskerhossa. Sillä oli lopettamishetkellä vielä selvää rahaakin noin 700 euroa, jonka sanottu kerho luovutti Jukolan Piloteille ehdolla, että rahalla ostetaan kerholle GPS. Ja ostettiin – kaksi.

Yölentämistä oli harrastettu satunnaisesti varsin kauan, mutta noin vuoteen 2000 mennessä se oli kehittynyt järjestelmälliseksi ja toimintaa varten oli hankittu hyvät kiito- ja rullaustievalot.

Kerho tiedotti lentopäivistä, toiminta-ajoista ja julkaisi kullekin yölentoajankohdalle vastuuhenkilön. Ensimmäiset julkaistut henkilöt olivat helmikuulta 2005: Ilari, Jussi, Keijo ja Ismo.

Pitkin 2000-luvun alkuvuosia kerhon koneista jokin tai joskus kaksikin oli Malmilla koulukoneina. Syynä oli tietenkin CVFR- ja IFR-koululentojen lentäminen.

Lentotunneissa oli tavoitteena päästä 1 000 tunnin haamurajan yli ja se tavoite myös saavutettiin vuoden 2013 aikana. Lentotunteja kertyi 1068 tuntia.

Vuosikymmenen 2010 puoliväliin tultaessa kerhon jäsentiedotteiden lähettäminen oli siirtynyt sähköpostin käyttöön, ja kaikki ilmoitettavat asiat olivat nähtävillä myös kotisivulla.

Kerhon käyttämä vakuutusmeklari 2012 oli Colemont Aviation Oy ja vakuutusyhtiö Sirius Aviation.

Vuoden 2015 toimintakertomuksessa oli maininta vakuutuksista. Sen mukaan kerhon koneiden vakuutus kattaa lentotoiminnan yksityiskäytössä, PPL-koulutuksessa, SAR- ja metsäpalolennoilla. Vakuutusmeklari konevakuutuksissa oli Colemont Aviation Oy (nimi tuolloin Howden Finland Oy) ja vakuutusyhtiöt Sirius Aviation Insurance ja Beta Aviation Insurance.

Kiinteistöt ja niissä olevat irtaimistot oli vakuutettu LähiTapiola Vellamo Keskinäinen Vakuutusyhtiö Oy:ssä.

Kerhon hallituksen tehtävänä on muun ohessa valvoa ja kehittää kerhon turvallisuusasioita. Turvallisuusasioista vastaa turvallisuuspäällikkö, kauden 2017 aikana tehtävässä oli Aki Kallio.

Hyvinkään Ilmailukerho järjesti kaikille Hyvinkään lentokentän käyttäjille yhteistoiminta- ja lentoturvallisuusseminaarin toukokuussa 2017. Tilaisuudessa kerrattiin kentän käyttäjien yhteiset pelisäännöt, radioliikenteen menetelmät sekä ajoneuvoliikenne kenttäalueella.

Hallituksen pöytäkirjoihin kirjattiin toimikauden aikana useita erilaisia pieniä turvallisuuteen liittyviä huomioita ja havaintoja. Niiden korjaamiseen ja jäsenistön toimintatapojen muuttamiseen pyrittiin vaikuttamaan jäsentiedotteiden kautta annetuilla tietoiskuilla ja muistutuksilla.

Koulutusta 2000-luvulla

Vuoden 2001 lopulla PPL-lupakirjoista viisi oli valmiita, kahdeksan kesken ja kolme alkavaa. IFR-oppilaista kahden koulutus oli kesken ja kolme odotti aloittamista. CAM vietiin Malmille IFR-koulutukseen. Keväällä sekä PPL- että IFR-koulutus olivat vilkkaassa vaiheessa. Ilmailuenglannista järjestettiin vuoden lopulla koulutusta. Kurssin läpäisi 11 henkeä. Myös taitolentokoulutus CBZ:lla oli vuoden lopussa käynnissä.

Vuosituhanne vaihteen tienoilla huomattavasti noussut polttonesteen hinta pakotti tarkastelemaan myös lupakirjojen hintoja. Vuoden 2001 alussa hinnaksi päätettiin 31 000 mk. Summa ei sisältänyt oheiskuluja kuten tarkastuslentoja ym.

Vuonna 2001 umpeen mennyt koulutuslupa haettiin uudelleen. Sitä koskeva viranomaisen auditointi oli heti vuoden 2002 alussa.

Lupakirjan hinnaksi laskettiin vuoden 2003 alussa 5 400 euroa. PPL-oppilaita oli 10.

Kerhotarkkareista oli puhetta 2004 alussa. Hallitus päätti, että sellaisia ruvetaan toteuttamaan säännönmukaisesti, ja tarkastuslentäjinä toimivat vain opettajakelpuutuksen omaavat kerhon jäsenet.

Useita kertoja esillä ollut ensiapukoulutuksen järjestäminen nytkähti liikkeelle. Ajatuksen hyväksymiseen saattoi vaikuttaa sekin, että ensiapurasteista oli tullut osa valtakunnallisten SAR-harjoitusten osa.

PPL-koulutuksen hinnaksi vuodeksi 2005 laskettiin noin 6 000 euroa. Koulutettavia oli vuonna 2006 tasaisesti noin 10.

Uusi luokkamuotoinen teoriakoulutus päätettiin aloittaa syksyllä 2006.

Ilmailuenglannin kursseja järjestettiin kaksi lokakuussa 2001. Toinen oli iltakurssi, toinen viikonloppukurssi. Paikka oli juhlallisesti sanottuna Jukolan Pilottien koulutuskeskus, mikä kai tarkoitti uutta parakkia kaarihallin tuntumassa.

Kevään 2002 vuosikokouksen yhteydessä oli korostetusti kutsuun kirjoitettuna koulutustapahtuma. Aiheena oli Onnettomuustutkintakeskuksen tutkija Esko Lähteenmäen esitelmä lento-turvallisuudesta. Saman kokouksen kutsussa oli mainittu jo paljon odotuksen ja ehkä myös epätietoisuuden tunteita herättänyt tieto siitä, että lentokoneiden sähköinen varausjärjestelmä tulee pian käyttöön.

Koneiden sähköisen varausjärjestelmän käyttökoulutusta

Järjestettiin pitkin kevättä 2002.

Lentäjäkoulutus oli keväällä vilkkaassa vaiheessa. Käynnissä olivat sekä peruskoulutus PPL että IFR-koulutus. PPL-oppilaita oli 21, joista viisi lähes valmiita.

Väliaikatieto elokuun alusta kertoi, että valmiina oli viisi IFR- ja 11 PPL-lupakirjaa. Keskeneräisinä keväällä alkaneista oli vielä kuusi PPL-paperia. Koulutettavien ja valmistuneiden pilottien määrissä on tosin ristiriitaisia merkintöjä hallituksen pöytäkirjoissa. Kun myöhemmin syksyllä todetaan, että vielä koulutusvaiheessa olevia PPL-oppilaita on

10, lukumäärä saattaa johtua siitä, että koulutuskelkkaan oli hypännyt uusia lentäjänalkuja pitkin vuotta.

Vuoden 2003 lopussa hallituksen pöytäkirjassa oli maininta, että XTK:n tyypit on tehnyt vuoden aika kuusi pilottia ja kahdeksan PPL-oppilasta oli koulutusputkessa. 2004 alkupuolella PPL-oppilaita oli koulutuksessa kahdeksan ja lisäksi kolme uutta aloittamassa. Koulutusasiassa käytiin keskustelua Pilot Factoryn internet-pohjaisesta koulutusjärjestelmästä.

Keskellä kesää 2005 lento-oppilaita oli 7–8. Todettiin myös, että yölentolupa on uusittava. Asia sälytettiin Jari Siltalan harteille.

Loppupalvesta 2006 lento-oppilaita oli neljä ja muutamia lupakirjan uudistajia. Uudeksi opettajaksi kentälle tulleen Kemiläisen oppilaiden koulustilannetta päätettiin selvittää, selvittäjä Jari Siltala.

Syksyllä 2010 oppilaita oli 11, koko vuoden aikana keskimäärin 16 ja lisäksi muutama lupakirjan uudistaja. Lentokoulutus järjestettiin kerhon omien lennonopettajien voimin sekä kurssimuotoisena että yksityisopetuksena.

Markku Pitkänen sai palolentokouluttajan valtuutuksen joulukuussa 2010.

Päälennonopettajana toimi Ismo Aaltonen ja koulutuspäällikkönä Jari Siltala.

Lento-oppilaita oli 2012 noin 15. PPL-lupakirjan sai viisi pilottia. Kevättalvella järjestetyn VFR-yölentoteoriakurssin suoritti kahdeksan oppilasta.

Omia, VPK:n kanssa ja SLPS:n harjoituksia oli kuluneena vuonna monta, SLPS:n koulutustarkastus Kauhavalla, johon osallistuttiin.

Vuonna 2013 koulutuspäällikkönä toimi Ilari Härkönen ja päälennonopettajana Matti Kemiläinen. Trafi piti kerhon koulustoiminnan koulutustarkastuksen 3.9.2013.

Vuonna 2014 lento-oppilaita oli noin 10, kuten useimpina vuosina 2010

alkaen. PPL-lupakirjan sai kuusi pilottia, ja muuntokoulutuksessa kolme Ilmavoimissa saadun lupakirjan lisäksi. Yö-VFR-teorioita opiskeli puolen tusinaa oppilasta.

Teoriakoulutus oli muuttumisvaiheessa ja sitä varten käynnistettiin ATO-käsikirjan uudistaminen. Koulutusmateriaalin uudistamistyöhön haettiin Ilmailuliitosta avustusta, jota saatiin 2 000 euroa. Koko materiaaliuudistus maksoi 4 000 euroa. ATO-käsikirjojen laatiminen oli 2015 vielä kesken, mutta ei hätää, EASA oli antanut ATO-hyväksynnälle siirtymäaikaa kevääseen 2018 saakka.

Kerhoseminaareita järjestettiin alkuvuoden 2015 aikana neljä ja syksyllä kolme. Seminaareissa oli yhteensä 123 osanottajaa, keskimäärin 17 henkilöä/seminaari. Eniten osanottajia keräsi tammikuussa pidetty luento uusista SERA-säännöistä ja ilmatilamuutoksista. Kuulijoita oli silloin 35. Seminaarien aihealueet käsittivät turvallisuuteen, lennonvalmisteluun, iPad-laitteiden käyttöön, taitolentoon ja ulkomaiseen lentokoulutukseen liittyviä aiheita.

Jukolan Pilotit teki Finnairin Lentokerhon kanssa yhteiskäyttösopimuksen Beechcraft Debonair OH-BDA:n käytöstä. Tyyppikelpuutukseen liittyvän teoriakoulutuksen piti Jarmo Hakala.

Lento-oppilaita oli 2017 keskimäärin 13. Hyvinkäällä PPL-lupakirjan sai seitsemän pilottia ja heidän lisäksi muuntokoulutuksen kautta siviililupakirjan kaksi pilottia. Muuntokoulutuksessa oli valmistuneiden lisäksi viisi jatkavaa oppilasta. LAPL-PPL-lupakirjamuunnoksen suoritti kaksi henkilöä.

Syksyllä pidetylle yö-VFR-teoriakurssille osallistui seitsemän oppilasta.

Koulutuspäällikkönä toimi Ilari Härkönen, päälennonopettajana Hyvinkäällä Matti Kemiläinen ja Pirkkalassa Pekka Laukkanen.

Vuoden 2018 aikana PPL-lupakirjan sai 11 uutta pilottia. Heidän lisäksi muuntokoulutuksen kautta siviililupakirjan suoritti yksi pilotti.

Muuntokoulutuksessa oli valmistuneiden lisäksi viisi oppilasta.

Syksyllä pidetylle VFR-yölentoteoriakurssille osallistui kuusi oppilasta.

SAR- ja palolentotoiminta

Palolentosopimus oli saatu mm. vuodelle 1997. Tuona vuonna tarkennettiin sopimusehtoja siten, että palolennoilla saa käyttää vain niitä lentäjiä ja koneita, jotka on mainittu luettelossa. Myös lentotarpeen perusteena olevaa indeksijärjestelmää tarkennettiin.

Palolentotehtäviin koulutettuja ja kelpoisuudet omaavia ohjaajia on ollut 15–30 henkilön luokkaa viimeisten parin vuosikymmenen ajan. Lukumäärä täyttää reilusti viranomaisen edellyttämän henkilömäärän.

Seuraavaksi sopimukset saatiin vuosiksi 1998 ja 1999, aina vuoroviikoin Lahden kerhon kanssa – ja siitä eteenpäin myös Heinolan sekä Padasjoen kerhojen kanssa.

Jo lähes säännölliseksi ja vuosittaiseksi kehittynyt palolentotoiminta sai jatkoa myös vuodelle 2000. Tarjouksessa päätettiin nostaa tuntikorvaus 590 markasta 650 markkaan. Hinnankorotusta perusteltiin bensiinin huomattavasti kohonneella hinnalla.

SAR-kilpailutapahtumiin Jukolan Pilotit on osallistunut aina. Vuoden 2003 kilpailut pidettiin Pudasjärvellä.

Palolentotoiminta kehittyi hyvin järjestelmälliseksi noin 2010-luvulle tultua. Se oli paljon muutaman henkilön aktiivisen työn tulosta. Näitä olivat mm. Tero Nurmi, Hyvinkään VPK:n päällikkö Antti Lausamo ja Markku **Mapi** Pitkänen, pikkutakkimies ja tehokas taustavaikuttaja.

Säännöllisesti toistuvien koulutustapahtumien sekä harjoitusten ja kertausten ansiosta kelpoisuudet omaavaa miehistöä, sekä lentäjiä että tähystäjiä, on Jukolan Piloteissa ollut viimeisten reilun kahdenkymmen vuoden aikana vähintäänkin riittävästi.

Omassa tukikohdassa järjestettyjen koulutusten lisäksi Jukolan Pilotit on ollut tukikohtana tai yksittäisten jäsenten edustamana

kaikissa merkittävässä palo- ja SAR-lentotoiminnan koulutus- ja harjoitustapahtumissa eri puolilla maata – ei aivan Hangosta Petsamoon, mutta etelästä kauas pohjoiseen asti kuitenkin. Jokavuotinen mittava tapahtuma suunnilleen 2010 alkaen on ollut aina keväällä Jämillä pidetty kolmipäiväinen lentosammutuspäällikkökoulutus. Tapahtumassa on ollut lähes aina sammutushelikopteri, jonka työtä on ohjattu lentokoneesta.

Valtakunnalliset, eri puolilla Suomea järjestetyt koulutustarkastukset ja/tai valmiusharjoitukset ovat olleet Suomen Lentopelastusseuran (SLPS) järjestämiä. Ne ovat painottuneet etsintälentotoimintaan. Merkittäviä harjoituksia pidettiin mm. Rovaniemellä lennostossa 2013 ja Kauhavalla monenakin vuotena.

Paikallisesti sekä Hyvinkäällä että muuallakin maassa on järjestetty omia palo- ja etsintälentoharjoituksia, joissa on ollut mukana muitakin kuin paikallisia kerhoja/tukikohtia.

Mittava yhteistoimintaharjoitus järjestettiin mm. Nummelassa 2015. Siinä oli mukana hyvinkääläisiä ja muita toimijoita sekä paikallinen VPK maayksikköinä. Maalla toimivia osapuolia harjoituksessa olivat lisäksi VAPEPA, MPK ja ammattioppilaitos Laurea, joka järjesti kuvaustoiminnan ja tilannekuvan siirron koneesta johtokeskukseen.

Uudentyyppiset SAR-kurssit pidettiin 2004 Hyvinkäällä kerhon tiloissa ja Tallukassa Vääksyssä. Valtakunnallisessa tilaisuudessa Vääksyssä oli 100 osallistujaa, jukolalaisia 29.

Kerho oli saanut keväällä 2004 ennakkomaksua 1 000 euroa kesän palolentoja varten.

Palolennoissa vuosi 2004 oli huono: vain viisi lentoa toukokuussa.

Ennakkomaksua palolennoista taas vuodelle 2005.

2000-luvun taitteessa aina sen puoliväliin kokeiltiin kaikenlaista palo- ja etsintälentotoimintaa käyttökelpoisista menetelmistä ja kommunikaatiovälineistä. Oli sivukaupalla maahan asetettavia

tiedotusmerkkejä, lakanoita, ja esim. kannettavia ilmailuradioita tarjottiin käyttöön. Tämä kaikki siis ennen VIRVE-aikaa, mikä lopetti kaikenlaiset kummalliset merkkilakanat ja lentokoneiden vaaputukset. Tosin VIRVEkin osoittautui myöhemmin kovin haavoittuvaksi. Kuuluvuus oli paikoin heikko ja puheryhmissä monenlaista puutetta ja sekaannuksia.

Suhteellisen positiivinen ilmaisu palolennoista nähtiin loppuvuonna 2006: palolennoista oli kertynyt 13 216 euroa kerhon kassaan.

Esimerkkinä palolentohinnoista kesän 2008 luvut:

C172-koneet	196 €/h
C150/152	176 €/h
P210	330 €/h
AA 5B	206 €/h

Tuonakin vuonna hintoihin sisällytettiin ehto niiden nostamisesta polttonesteen mahdollisen korotuksen takia. Nostotarve oli määritelty tarkasti: jos polttonesteen hinnankorotus on suurempi kuin 7 %, lentohintaa korotetaan vastaavasti.

Yllämainitut tuntihinnat olivat olleet vuotta aikaisemmin noin 15 €/h alemmat Cessna-koneilla.

Jukolan Piloteilla oli vuonna 2009 noin 25 koulutettua tehtävänjohtajaa (MC), ohjaajaa (PiC) ja tähystäjää. SAR- ja palolentotoiminnassa yhteistyökumppanina toimi Keski-Uudenmaan poliisi kahdeksan tähystäjän peruskoulutuksen saaneen poliisin voimin sekä Hyvinkään VPK:n kahden tehtävänjohtajan ja kuuden tähystäjän voimin.

Vuodelle 2009 palolentosopimusta ei saatu.

Vuorottelukumppaniksi palolennoille tuli 2010-luvulla Finnairin lentokerho. Esimerkin ja yleiskuvan saamiseksi palolennoista ja niiden määrästä katsoin läpi kaikki vuoden 2010 raportit. Raportteja oli 29, joista yksi esittelylento Helsingin Sanomille. Turhaan lentoja ei lennety, sillä

vain noin joka neljänneltä lennolta ei ollut minkäänlaista huomionarvoista merkintää lentotehtävää ajatellen.

Jukolan ja Finnairin kerhojen yhteensulautumisen palolentoasioissa 2014 merkitsi sitä, että sen jälkeen palolennot ovat olleet kerhon sisäisiä asioita.

Lentotoimintaharjoitukseen 2010 osallistui 22 Jukolan Pilottien lennonopettajaa, ohjaajaa, tehtävänjohtajaa ja tähystäjää. Lisäksi lähitiienoon lentokerhoista, VAPEPasta, palokunnasta ja poliisista noin 40 henkilöä.

Palolentoryhmässä oli noin 25 jäsentä. Heille järjestettiin kertauskoulutus hyvinkään VPK:n tiloissa 2011. Kertauslennot lennettiin toukokuussa Vesivehkeällä SLPS:n yhteistoimintaharjoituksessa.

Palolennot saatiin kerholle taas 2010 ja sen optiovuosi 2011 käytettiin. Hiljaista oli palolentorintamalla vuonna 2012. Lentoja oli vain viisi.

Jukolan Pilottien ja Finnairin Lentokerhon SAR-tukikohtien

yhdistämisneuvottelut alkoivat 2013. Tukikohta Uusimaata (Jukolan Pilottien ja Finnairin lentokerho) varten kirjoitettiin vuonna 2013 toimintaa ja menetelmiä kuvaava **Toimintakäsikirja**. 20-sivuinen A4-paperi kuvasi tarkasti organisaatiot, toiminta-alueen, laadunvarmistuksen, lentotehtävät, hälyttämisen jne. Paperissa olivat kuvattuina palo- ja SAR-lennot erikseen sekä muut lennot ja aina tärkeä raporttoimisosio. Samoihin aikoihin oli tullut VIRVE-viranomaisradio tukikohtien yhteydenpitovälineeksi ja siitä jaettiin kirjatietoa sekä pidettiin oppitunteja lähinnä SLPS:n yleisissä koulutustapahtumissa.

Vuosittain 2010-luvulla pidettiin Hyvinkään tienoilla SAR- ja palolentoharjoituksia, joissa oli yleensä mukana paikallinen VPK ja poliisi. Jukolan Pilotit osallistui myös säännöllisesti Lentopelastusseuran ja MPK:n (maanpuolustuskoulutuskeskus) järjestämiin koulutustarkastuksiin, joita pidettiin enimmäkseen Kauhavalla (viimeisen kerran 2014), mutta

myös Tikkakoskella, Kuopiossa ja Rovaniemellä. Vuosikymmenen puoliväliin tultaessa alettiin kokeilla reaaliaikaisen kuvan lähettämistä koneesta maayksiköille.

Vuoden 2015 aikana kerhon miehistö hälytettiin kuusi kertaa poliisia avustaviin SAR-etsintätehtäviin.

Kerhon miehistöt osallistuivat osaan kaikkiaan kymmenestä henkilöetsintälennosta Espoon Nuuksiossa neljänä päivänä välillä 27.9.–7.10.2015.

Palolennoista, joita lennettiin 2010-luvulla käytännössä joka vuosi, kuvaava esimerkki on vuoden 2016 lento- ja tuntimäärä: 8 lentoa ja noin 14 tuntia. Noina vuosina lentojen määrä oli usein samaa luokkaa. Ei paljon verrattuna siihen vaivaan, jota suoritusaso edellyttää.

Jukolan Pilotit ja Finnairin lentokerho operoivat SAR- ja palolentotehtävät sekä koulutuksen kauden 2018 aikana yhteistukikohtana nimeltä Uusimaa (LEKO 640). Yhteistukikohdan päällikkönä toimi Christopher Olijslager (FLK) ja varapäällikkönä Tero Nurmi (JP).

Kesäkausi oli kuiva ja valvontalentoja lennettiin huomattavasti enemmän kuin aikaisempina vuosina, 20 tähystysreittilentoa ja yksi savuhavainnon tarkastuslento. Palolentotiimaa kertyi melkein 46 tuntia.

Koneet uudella vuosituhanella

Vuoden 1999 lopussa tehtiin kauppaa RV4:n (OH-XTK) ostosta. RV4 Experimentalin myyjä ja rakentaja oli Teuvo Kelloniemi Rovaniemeltä. Kone tuli lopulta kerholle vähän yli 210 000 markalla. Sitä varten päätettiin ottaa 200 000 markan laina Merita-pankista kuudeksi vuodeksi. Nykykorkoja ajatellen lainan korko oli huimat 16 %. Koneen tuntihinnaksi määrättiin aluksi 480 mk/h (380 mk/h, jos optio) ja kynnysrahaksi lento-oikeuteen 3 000 mk.

Safirin asema kerhossa oli ollut hieman epäselvä, todettiin hallituksen

pöytäkirjassa kesällä 2000. Konehan ei ollut vapaasti kerholaisten käytössä, mutta se oli saanut olla hallista ilman vuokraa monta vuotta. Siksi ajateltiin, että ainakin sähkökulut tulisi maksattaa koneen omistajilla ja käyttäjillä.

Sähköinen varausjärjestelmä koneita varten luotiin 2001. Sillä pyrittiin koneiden parempaan käyttöasteeseen. Siitä syystä mm. CGX ja CMU olivat rivissä koko talven. Koneiden huoltomaksuista käytiin keskustelua keväällä 2002 kuten usein ennenkin. Paljon töitä tehneet, nimetyt kuusi kerholaista vapautettiin tästä maksusta.

Joensuussa 2000-luvun alussa tehdyt huollot todettiin kalliiksi siirtolentojen takia. CAMin maalausta varten oli anottu avustusta Ilmailuliitolta ja sitä saatiinkin 3 500 euroa.

Vuoden 2002 kuluessa CAMin kunto nostatti paljon keskustelua. Mittari- ja moottorikysymyksen lisäksi sen sisustuksen kunnon tiedettiin olevan huono ja kaipaavan paljon osia ja työtä.

Kesällä kerhon hallitus päätti lopullisesti, että Safirin rahaliikenne kerhon kautta päättyy vuoden 2003 lopussa.

Vielä samana vuonna oli pakko ruveta uusimaan CAM:n radioita. Avustusta kysyttiin SIL:sta, ja lupaus rahasta saatiinkin. CAMiin ostettiin ja asennettiin kiinteä GPS, mutta aivan läpihuutona kaikki ei mennyt, sillä vielä keskellä kesää 2006 Ilari alkoi selvittää tähän Carmin 430 -laitteeseen ilmoittautumispaikkojen tallennusta.

2000-luvun ensivuosisikymmenen puolivälin tienoilla todettiin usein, että koneilla lennetään liian vähän. Poismyynnin uhan alla oli CBZ. Vuoden lopulla CBZ:n ja XTK:n myyntipyrkimys oli niin voimakasta, että koneille ilmoitettiin hinnatkin: 20 000 ja 35 000 euroa. Tarkoitus oli, että koneita tarjotaan ja pyritään myymään ensisijaisesti kerholaisille.

RV:n potkuriasiaa vatvottiin kuukausimäärin 2003–2004 aikana.

Samoin koko koneen kohtaloa. Vuonna 2006 se sitten myytiin ja hallituksen pöytäkirja totesi, että myynti kohentaa kerhon taloutta merkittävästi.

CAMin moottori oli vaihtovaiheessa 2006, totesi hallituksen pöytäkirja edellisvuoden lopulla.

Safirin asema kerhossa oli aiheuttanut puhetta 2000-luvun alkupuolella. Siinä oli eräistä muitakin ongelmia kuin hallipaikan maksu. Kone oli kerhon nimissä siksi vastuut siitä olivat kerholla. Koneessa oli myös kerhon bensiiniluottokortti, mutta sillä saivat lentää kuitenkin vain osakkaat. Näiden syiden takia kerhon hallitus päätti kesällä 2003, että Safirin omistajaryhmän ja samalla siis lentäjien rahaliikenne kerhon kautta päättyy vuoden 2004 alkaessa. Hallitus päätti sulkea bensakortin ja velvoitti osakkaita siirtämään kone omiin nimiinsä.

Keväällä kuitenkin todettiin, että mitään asian suhteen ei ollut tapahtunut. Loppukevällä 2004 hallituksen lausuma Safirin hallinnan siirrosta oli jo uhkavaatimuksen luonteinen.

XTK:n potkurimurheita oli pähkäilty ja korjailtu talvella 2003/2004. Jäkälä oli korjannut siinä olleen halkeaman ja Pekka Niemi lakannut potkurin. Lopuksi todettiin, ettei sitä enää korjata ja uutta potkuria ja sen mallia ryhdytään tutkimaan ostomielessä. Uusi tilattiin melkein välittömästi.

Vuosien saatossa ulkoisestikin varsin rähjäiseksi päässyt CGX päätettiin maalauttaa ennen kesää 2007. Maalauspaikka olisi Tallinna. Samassa yhteydessä oli tarkoitus uusaa muoviosia ja ruuvisarjat.

Taloutta ja numeroita ennen ja jälkeen 2000

Alkuvuosien noin 20 000 markan vuosibudjetti nousi vuonna 1984 jo 120 000 markkaan. Lentomaksujen (noin 92 000 mk) jälkeen suurimpia tulomomentteja olivat kahvion tuotto 10 000 mk, SM-kisat 6 000 mk ja juhlien tuotot 2 500 mk.

Samana vuonna kulupuolella kärjessä olivat huolto ja bensiini 48 500 mk, lainat ja korot sekä noin 23 000 mk sekä CCN:n rungon peruskorjaus ja konehallin alkukulut kumpikin 15 000 mk.

Konehallin tarvikkeiden hankinta 1984 ja hallin varsinainen rakennustyö syksystä 1985 alkaen alkoivat niellä paljon rahaa. Vuoden 1985 viimeisessä kokouksessa todettiin, että kerhon kassa on lähes tyhjä ja halli nieli rahaa. Eteenpäin yritettiin ponnistella mm. ottamalla Jukolan Lento Oy:ltä tilapäislaina 10 000 mk ja STS-pankista 70 000 mk laina. Vanha laina yhdistettiin sanottuun uuteen lainaan, jolloin takaisinmaksettavia lainoja olisi vain yksi.

Kerhon jäsenmaksu oli ollut alusta alkaen 30 mk, mutta sitäkin oli pakko hivuttaa hieman ylöspäin. Välillä maksu oli 50 mk, ja vuoden 1987 alusta jäsenmaksuksi päätettiin 80 mk. 1989 jäsenmaksu korotettiin 100 markkaan ja liittymismaksu 200 markkaan. Samaan aikaan kerhon edustajaa SIL:n liittokokoukseen evästettiin hallituksessa vastustamaan suurta SIL:n jäsenmaksun korotusta.

Uuden vuosikymmenen alussa jäsen- ja liittymismaksut tuplattiin lukuihin 200 ja 400 mk.

Vuoden 1986 alussa päätettiin, että ensimmäinen, kerhon toimitilan eli klubirakennuksen ostoon otettu jäsenlaina maksetaan jäsenille takaisin kahtena kuluvana ja seuraavana vuonna, puolet kumpanakin.

Hallin rakentamisen, konekannan lisääntymisen ja toiminnan muutenkin kiihtymisen takia raha-asiat alkoivat vaatia paljon työtä ja osaavaakin työpanosta. Siksi päätettiin selvittää tilitoimiston palkkaamista tilinpitoa tekemään.

Vaativuudesta luvuista alkanut kerhon talous oli paisunut nopeasti varsinkin konehallin takia. Paristakymmenestä tuhannesta alkanut budjetti oli noussut vähän yli 123 000 markkaan vuonna 1986. Ja huima

kasvu jatkui. Vuodelle 1987 esitetyn talousarvion loppusumma oli lähes 350 000 markkaa.

Eikä vauhti lainkaan hidastunut. Vuonna 1988 taseen loppusumma oli jo lähes 550 000 markkaa. Entistä enemmän tase paisui vuoden 1989 kuluessa, loppusumma oli jo noin 1 750 miljoonaa markkaa. Suuriin lukuihin syynä oli lähinnä konehallin rakentaminen ja koneiden ostot.

Sitkeä yrittäminen avustusten saamiseksi kerhotoiminnan tueksi Hyvinkään kaupungilta palkittiin ainakin vuonna 1989, jolloin se myönsi kilpailutoiminta-nimikkeen sisällä 1 500 markan avustuksen kerholle. Vuonna 1993 ei enää herunut mitään, mutta sisarkerho purjelentäjät sai 1 000 mk.

Jos rahasumat olivatkin suureneet ja pikku avustuksia sekä mainoksia saatu, oma väki ei aina maksanut kovin vikkelään lentomaksujaan. Vuoden alussa maksamattomia laskuja edelliseltä vuodelta oli lähes 18 000 mk, josta kovisteltiin kerhon jäsentiedotteessa.

Lähi-Idän levottomuuksien takia bensiinin hinta nousi 1990 tuntuvasti. Sen vuoksi koneiden tuntihinnat nostettiin 400 markan tuntumaan ja Sixin yli 600 markkaan.

Pientä apua toimintaan tuli Hyvinkään kaupungilta 1992. Summa oli 4 500 mk.

Hyvinäkin aikoina kuten 1990-luvun vaihteen molemmin puolin, kerhon rahat olivat alituisesti tiukalla. Eräs rahanpuutteen paikkauskeino oli ns. kerho-optio. Se oli kertamaksu, jolla sai alennusta lentohintoihin. Option saattoi periaatteessa luovuttaa tai myydä toiselle kerhon jäsenelle. Summat hieman vaihtelivat, mutta 1990 optioita oli 1 000 markasta 5 000 markkaan tuhannen välein. Vastaavat alennukset olivat 20–100 mk kahdenkymmen markan välein.

Erittäin huomattava menoerä kaikkien kustannusten joukossa oli koneiden vakuutukset matkustajapaikkavakuutuksineen. Esimerkiksi

vuoden 1990 vakuutusmaksut olivat noin 67 000 markkaa. Seuraavana vuonna summa oli jo yli 83 500 mk. Sen päälle tuli vielä rakennuksia, konttorikalusteita, erilaista koulutus- ja muuta asiakirjatavaraa sekä karttoja koskeva jonkin verran yli 1 000 markan summa.

Kesken hyvin kehittyneen yleisen taloustilanteen ja aktiivisen kerholentämisen kanssa oltiin taas talvella 1990 rahavaikeuksissa.

Bensiinin hinta nousi 1990-luvun taitteen molemmin puolin useita kertoja muutaman kymmenen penniä kerralla, mutta 1990 syksyllä kertarysäyksellä 66 penniä eli selvästi yli 10 %.

Vaikka ymmärrettävää se oli juuri valmistuneen konehallin ja koneostojen takia sekä siksi, että silloin, kuten usein talvella, rahaa oli vähän vähäisten lentojen takia, mutta monet kulut vakioita. Poikkeuksellisesti vielä tuona talvena otettiin 100 000 mk kaikkien hallituksen jäsenten henkilötakauksiin perustuva laina.

Pankkiasiat oli hoidettu paljolti STS-pankissa, mutta ajan taloudellinen myllerrys sulautti sen vahvempiinsa. Pankiksi valikoitui vuonna 1993 KOP.

Käytännössä ensimmäinen suuri asia uuden pankin kanssa oli CAMin moottorin hankintaan haettu laina 140 000 mk vuonna 1994. Moottori oli ns. tehdasuusi ja sen teho 180 hv. Samaan syssyyn haettiin kiinnitykset CAM:iin ja PCV:iin, kumpaankin 70 000 mk arvosta.

Pankin vaihtumisen yhteydessä tapahtui harppaus tietokoneaikaan eli pankkiasioita ruvettiin hoitamaan kerhon omalla tietokoneella. Kone oli 486SX-prosessorilla varustettu PC, johon valittiin 130 Mt kovalevy. Koneen hinta oli 8 300 mk. Tosin eräänlainen tietokone oli hankittu kerholle jo viitisen vuotta aikaisemmin laskutuksen apuvälineeksi. Se oli ollut Commodore 64, paremmin tunnettu nuorison pelivälineenä 1980-luvun puolivälin tienoilla. Hinta oli ollut 2 800 mk.

1990-luvun puolivälin vaiheilla maata koetelleen laskusuhdanteen

jälkeen kerhon rahat olivat tiukalla. Tulopuolta oli vaikea kasvattaa, kun lentomäärät alenivat, lentomaksuvelkoja alkoi kertyä, ja laskut kuitenkin lankesivat maksettaviksi kuten aikaisemminkin.

Konekorhoselle oli maksuvelkoja jokaisesta neljästä koneesta (CAM, CBZ, CGX ja PCV) 20 000–32 000 mk. Samaan aikaan vakuutusmaksutkin olivat kohonneet lukemiin 10 000–20 000 mk.

Suunnilleen samaan aikaan, tarkemmin sanoen vuonna 1997, kerhon talousarvion loppusuma oli 705 000 mk, josta voi laskea, että vakuutus- ja huoltovelat olivat erittäin huomattava osa rahamäärästä, jolla kerhon toiminta pyöri.

Vakuutusmaksujen nousu oli 1990-luvun alussa suurta. Osasyynä oli vakuutuksiin tullut vakuutusmaksuvero. Samanaikaisesti lentämisen vähentyessä, ja siten maksukyvyyn heiketessä, kerholle oli syntynyt vakuutusmaksuvelkaa. Vakuutusmarkkinoiden avautuessa ja silloisen kotimaisen vakuutusyhtiön tiukan linjan takia vakuutusasiaa päätettiin tutkia huolellisesti ja hoitaa toistaiseksi raskas vakuutusmaksutaakka nyt jo kerhon mielestä entiseen vakuutusyhtiöön.

Vuoden 2000 alussa päätettiin ottaa 100 000 mk lainaa CMU:n moottorin ja potkurin ostoa varten. Samalla kone pantattiin lainan vakuudeksi lainanantajalle Merita-pankille.

Uuden vuosituhannen kahden ensimmäisen vuoden taseiden loppusummat olivat vähän yli 800 000 ja 900 000. Molemmat luvut olivat vielä markkoja, vaikka markat vaihtuivat vuoden 2002 alussa euroiksi. Miljoona ei siis aivan mennyt rikki markka-aikana.

Vuoden 2002 aikana nähtiin pöytäkirjoissa poikkeuksellinen maininta monta kertaa: kerhon taloustilanne on hyvä. Tosin tuo maininta on hieman kummallinen, sillä hallituksen pöytäkirjoissa on melkein yhtä usein maininta siitä, että taloustilanne on hälyttävä.

Tilinpäätös vuodelta 2002 kertoi, että taloustilanne oli edelleen hyvä. Taseen loppusumma oli 134 000 euroa.

Vuosituhannen alkuvuosien hyvä taloustilanne ei kuitenkaan edellyttänyt jäämistä lepäämään laakereilleen. Koneiden tuntihintojen vastaavuutta niiden kuluihin päätettiin hallituksen taholta seurata tarkasti, ja myös koneiden käyttöasteesta käytiin keskustelua. Silloinen kalusto (2001) päätettiin toki säilyttää, jos käyttöasteet pysyvät hyvinä. Pöytäkirjaan jätettiin lause, että konetilannetta tarkastellaan loppuvuodesta uudelleen.

Säästötoimiakin tehtiin. CAMin radiot uusittiin, mutta sitä ei enää pidetty IFR-kunnossa. Tosin jo muutaman kuukauden päästä CAM päätettiin panna mittarikuntoon uusimalla sen hyrrät. Tosin ehtona remontin toteutukseen kirjattiin se, että kerho satsaa asiaan 2 500 mk ja IFR-lentäjät toisen 2 500 mk.

Kerhon talouden lievää kohennusta oli sekin, että Safirin hallipaikasta määrättiin 200 mk/kk maksu vuoden 2001 alusta lukien.

Hallipaikkojen hinnoista, siis muiden kuin kerhon koneiden, oli käyty tiukkaa ja perusteltua keskustelua vuosituhannen alussa. Hallitus nimesi Markku Tuunaisen tutkimaan asiaa ja tekemään ehdotus vuokrasopimuksesta ja vuokran määrästä. Hallitus pidätti kuitenkin itselleen oikeuden tehdä tulevaan ehdotukseen tarvittaessa muutoksia. Valmistunut ehdotus hyväksyttiin, ja samalla hallipaikan hinnaksi määrättiin ehdotuksen mukaan 400 euroa/vuosi.

Talousarvioesitys vuodelle 2003 oli tehty ensimmäisen kerran euromääräisenä. Edellisen vuoden loppusumma oli vähän yli 900 000 mk ja nyt ensimmäinen euroarvio vähän vajaat 100 000 euroa eli vajaan kolmanneksen pienempi kuin edellinen toteutunut markkoina. Arvio perustui 1 000 tunnin lentämiseen.

Taseen loppusumma oli eurokauden alussa hyväksi mainittuna vuonna 2002 huomattava luku eli noin 134 000 euroa.

Rahaliikenteeseen tuli järjestelmällisyyttä vuoden 2003 alussa, sillä

silloin otettiin käyttöön uusi laskutusohjelma. Suunnilleen aprillipäivän tienoilla 2006 varsin tuore laskutusjärjestelmä oli vaihdettu uuteen.

Hyvä taloustilanne jatkui kesään 2003 asti, mutta sitten tilanne kiristyi. CAM:n maalaushinta oli noussut 8 000 euroon eikä SIL ollut maksanut lupaamaansa avustusta. Oli siis pakko ottaa taas lainaa: nyt 10 000 euroa Nordeasta.

Optiojärjestelmää ei vielä kokonaan lopetettu, mutta option siirtäminen toiselle henkilölle evättiin.

Rahamäärinä toiminnan taso laski vuonna 2004 edellisestä vuodesta hieman alle 130 000 euroon.

Taloustilanne jatkui vuoden 2004 vaihtelevista, yllättävistäkin rahanmenoista huolimatta vakaana. Kassakriisiä ei ollut, vaikka tiukalla oltiin.

Talous pysyi vakaana myös 2005. Tilillä oli melko säännöllisesti 5 000–10 000 euroa rahaa.

Vuosina 2008 ja 2009 ei päästy yhtä suuriin numeroihin kuin esim. 2003. Ensin mainittuna loppusumma oli satakunta euroa yli 107 000, mutta seuraavana tuli takapakkia noin 1 000 euroa.

Rahasta oli aina jotakin vääntöä. Eräs ikuisuuskyseminen oli ollut hallipaikkojen vuokrat, niiden maksut ja mm. sähkön käyttö. Keväällä 2005 hallituksen mitta tuli (taas kerran?) täyteen, ja pöytäkirjaan saneltiin muutama uhkavaatimuksenluonteinen lause: Koneet, joiden vuokrasopimukset tai maksusuoritukset puuttuvat, siirretään pois hallista toukokuun aikana. Sama seuraus koskee vuokrakonetta, jonka omistajan jäsenmaksu on maksamatta.

Julmasta uhkauksesta huolimatta ainakin kaksi vuokrasopimusta oli vielä syyskuun alussa allekirjoittamatta. Hallitus uhkasi olla jatkamatta näitä sopimuksia, jos allekirjoituksia ei ala kuulua.

Optiojärjestelmää ei kumottu vielääkään vuonna 2006. Sen tuntihinta-

alennus oli 15 euroa. Kalustomaksuksi päätettiin 120 euroa. Jos sitä ei ollut maksettu, tuntihintaan tuli 20 euroa lisää.

Hallitus päätti alkuvuonna 2006 ottaa 23 000 euroa lainaa OH-CAM:n moottorin uusimiseen. Samalla päätettiin pantata kerhon lentokoneita Nordealle nykyisten ja tulevien vastuiden katteeksi.

Aika pian rahanmeno jatkui. Taloudellisesti suuri kustannus oli OH-CAM:n moottorin korjaus heinäkuussa 2010. Sen rahoittamiseksi jouduttiin ottamaan 10 000 € pankkilainaa.

Kerhon taloustilanne pysyi tilikaudella 2012 tyydyttävällä tasolla ja kaikki ostolaskut voitiin maksaa ajallaan.

CGX:n uuden moottorin hankintaan otettiin lainaa 30 000 euroa. Lainan takaisinmaksuaika oli viisi vuotta. Moottori asennettiin elokuussa 2012.

Kaudella 2014 piti ottaa lisää lainaa CMU:n moottorin vaihtoa varten. Laina yhdistettyyn edellisellä kaudella CGX:n moottorin vaihtoa varten otettuun lainaan.

Lentolaskutuksessa otettiin 2017 käyttöön Laskukierros.fi-palvelun tuottama itselaskutussovellus.

Kilpailut, näytökset, matkailu

Vapaa-ajan tilaisuudet kerholaisten joukolla olivat alkaneet varhaisessa vaiheessa. 1980-luvun puoliväliin tultaessa pikkujoulut olivat saaneet jo melko vakiintuneen muodon. Toimintaa varten oli valittu vastuuhenkilö, eräänlainen huvimestari, ja varsinkin pikkujouluista muodostui jokavuotinen, runsaslukuisen jäsenkunnan toiminnan vuoden päättäjäisilaisuus.

Muistettava pikkujoulu pidettiin vakiopaikassa Arolammella 1988 lopussa. Viihdyttäjänä oli silloin hyvin suosittu imitaattori Reijo Salminen.

Perustettu huvitoimikunta evästettiin lisäämään yhteisiä tilaisuuksia, esim. järjestämään juhannusjuhlat. Toimikunta teki sitten vahvaa työtä

asian eteen. Juhannusjuhlat olivat muutaman vuoden vakiotapahtuma Hyvinkään kentällä yleisölentoiheen ja tarjoiluineen.

Pienehköjä kerhoiltoja makkaranpaistoiheen pidettiin kerhon omissa tiloissa melko usein.

Huomattava lentoralli kerhon voimin suunniteltiin lennettäväksi Tanskan Stauningiin, jossa oli tiedossa kokoontuminen KZ-koneiden merkeissä.

Vuoden 1988 lentoralli suuntautui Pohjois-Norjaan. Samana vuonna 10 kerholaista vierailu Oshkoshin maailmankuulussa lentonäytöksessä Yhdysvalloissa. Siellä saattoi kertakäynnillä nähdä 14 000 lentolaitetta, jos aika ja jalat kestivät.

Varhain 1980-luvulla alkaneet maaliinlaskukilpailut jatkuivat vuosittain.

Vuoden 1985 toimintasuunnitelmassa maaliinlaskukilpailu Finnairin lentokerhon kanssa mainittiin kuin vakiintuneena toimintamuotona. Myös Tarkkuuslennon SM-kilpailuihin Joensuuhun päätettiin lähteä.

Suuri ponnistus Jukolan Piloteille oli vuoden 1989 Tarkkuuslennon SM-kisat. Nykypäivään verrattuna erikoinen järjestelyoperaatio vielä tuolloin oli, että lentoreitin havainto- ja käännepisteiden kuvaamiseen ilmasta piti hakea Ilmailuhallituksen lupa.

Luvan saanti ei ollut koskaan vaikeaa, mutta jokaisessa luvassa oli huomautus, että vain viistokuvat, joissa ei näkynyt horisonttia, olivat sallittuja.

Tosin juuri saman vuoden maaliskuussa vaatimus luvan tarpeesta poistui, mutta se tieto ei ehtinyt järjestelyiden ajankohtaan. Lupavaatimuksen poistamisen perään laitoksesta tuli kuitenkin vielä kirje, jossa ilmakehävakuksen haltija on velvollinen tarkastuttamaan tämän erikseen tarkastukseen pyytämät ilmakehät.

Mittava lentoralli kerhon kaikilla koneilla lennettiin kesällä 1990. Reitti kulki ensin itärajan läheisyydessä ja poikkesi Ouluun. Sieltä Rovaniemen,

Kittilän ja Enontekiön kautta Ivaloon ja takaisinpäin Sodankylän kautta Kuusamoon, jossa oli suuri lentonäytös. Lopulta omia teitä kotiin.

Keväällä 1991 käynnistyi Jukolan Pilottien siihenastisen toiminnan mittavimman tapahtuman valmistelut. Hyvinkään kentälle ilmailunäytökseen ja ilmailutapahtumaan oli tulossa (silloin vielä) neuvostoliittolainen lentäjä- ja laskuvarjohyppääjäryhmä, joka oli kansainvälistä huipputasoa. Kerho oli sitoutunut huolehtimaan neuvostoryhmän majoituksesta, ruokailuista ja kuljetuksista. Talkooväkeä tapahtumaan kuulutettiin eri kanavissa paljon.

Tilaisuutta varten tuotettiin aikakauslehden tyyppinen ohjelmapaperi, jossa oli näytöksen ohjelma, mutta myös kerhon silloisten koneiden esittely ja kerhon ensimmäisen vuosikymmenen historiikki. Sanottu historiankirjoitus on suurelta osin tämänkin teoksen alkuosan pohjana – ja myös tämän kirjoituksen tekemä.

Venäläiset tulevat -ilmailutapahtuma 1991 vietiin läpi erinomaisen tehokkaasti. Hyvinkään kentällä oli yleisöä huomattavan paljon.

Myöhemmin eli vuoden 1992 lopulla kerhon puheenjohtaja Keijo Tikkala palkittiin rahallisesti lentonäytöksen järjestelystä.

Kerho ei unohtanut lentonäytöskesänäkään lentorallia, joka suuntautui Itä-Suomea pitkin Pudasjärvelle.

Vielä saman tapahtumista rikkaan kesän 1991 aika Jukolan Pilotit teki vierailun (silloin vielä) Leningradiin sikäläisten lentonäytökseen – ikään kuin vastavierailuna keväiseen venäläisten vierailuun. Ja esiintyipä Leningradin näytöksessä yksi jukolalainenkin: tunnettu 1950-luvun taitteen Pilvien Huimapäät -lentosirkuksen lentäjä Raimo Aulio. Raimo eli tuttavallisesti Rami oli lentänyt jo viime sodan loppuvaiheissa Fiatilla ja sen jälkeen Ilmavoimien lentäjänä täyden kauden mm. Mersuilla.

Melkoiseen saumaan Leningradin matka osui: paluupäivän jälkeisenä

maanantaiaamuna panssarit jyrisivät Moskovaan. Siitä käynnistyi rapistuneen Neuvostoliiton loppu.

Hauska ja huvittava otsikko lentoralleista oli Hyvinkään paikallislehdessä 1993. Otsikko totesi, että Jukolan Pilottien lentoralli aiheutti ruuhkan Kaamasen kentällä, joka oli matkan ääripiste.

Vuotta myöhemmin eli 1994 ralliteltiin reitillä Rantasalmi-Tikkakoski-Kalajoki. Rallissa oli mukana kahdeksan lentokonetta. 1995 lentorallin kohteena oli Viro. Se kulki Hyvinkäältä Malmin kautta Tarttoon, sieltä Viljandin, Pärnun, Kuussaaren ja Kärdlan kautta Malmille ja kotiin. Mukana oli 12 lentokonetta ja 34 henkilöä.

Vuoden 1991 mittavan ilmailu- ja yleisötapahtumassa taitoaan esitelleen tähtilentäjä Nikolai Timofeevin yksityisesitys Hyvinkään kentän lentäjille tapahtui 1994. Paikallislehti hehkutti, että tämä vuoden 1992 taitolennon maailmanmestari esitti uudella edustuskoneellaan Suhoi 31:llä lentoliikkeitä, joihin millään muulla koneella ei pysty. Samalla lehti totesi, että Nikolai on usein nähty vieras Hyvinkään kentällä, ja hän viettää täällä joskus pitkiäkin aikoja esitysmatkojensa välillä.

Suurta melua asiasta ei pidetty, mutta monet tiesivät, että Nikolain paikallinen mesenaatti oli Eino Pönkänen. Nikolai kävi lentämässä näytöksissä Pohjoismaissa ja kauempana Euroopassakin noina 1990-luvun alkuvuosina, ja piti konettaan säilössä Jukolan Pilottien hallissa.

Lopulta Nikolain Timofeevin matka jatkui Yhdysvaltoihin asti.

Lehti myös totesi, että Hyvinkään kentästä on tullut eräänlainen taitolentokeskus, sillä siellä on useiden taitolentäjien koneet, ja nämä luonnollisesti harjoittelevat alueella.

Pikkujoulujen ja vakiojuhlien lomassa vietettiin kerhon 15-vuotisjuhlaa liki tarkalleen oikealla hetkellä marraskuun lopussa 1994.

Avoimien ovien päivät oli keino houkutella lentämisestä kiinnostuneita ihmisiä koneiden lähietäisyydelle. Muutenkin vilkkaan 1990-luvun alussa oli oikein mainoslehtisellä tuettu tapahtuma, jossa oli nähtävän maassa ja ilmasta tavallisista kerhokoneista huippuluokan taitolentokoneisiin ilmavoimien harjoituskoneisiin. Oli laskuvarjohyppyjä, purjelentokoneita ja lennokkitoimintaa.

Mainituilla avoimien ovien päivillä 1992 esiintyi kolmihenkinen venäläinen taitolentoryhmä, joka oli nimennyt itsensä Delta-ryhmäksi. Sen jäsenet olivat edellä mainitun Nikolai Timofeevin lisäksi Nikolai Nikituk ja Natalia Sergeeva.

Kesän 1992 ykköstapahtuma oli lentoralli Liettuuan. Rallin kohde oli Kyviskesin kenttä Vilnan lähistöllä. Tavallisuudesta poikkeavaa oli, että matkaa varten oli hankittu nippu Naton karttoja, koska muita ei ollut saatavana.

Tuolloin Baltian maat olivat jo vuosi takaperin irtautuneet Neuvostoliitosta, Neuvostoliitto oli lakannut olemasta, mutta venäläistä sotaväkeä ei oltu ehditty vielä kotiuttaa. Rajatarkastuksia ja tulliasioita hoitivat vielä Neuvostoliitolta periytyneet viranomaiset – tyypillisellä venäläisellä hällä väliä -tyylillä.

Kyviskesissä meno oli rentoa ja reipasta. Lennettävänä oli puolenkymmentä entisen itäryhmän maiden konetta: Jak 52 ja 18, Wilga, Antonov An2 ym.

Lauantaina oli laivamatka Kuurinkynnäkselle. Illalla oli erittäin pitkä päivällinen ja paljon karppia – sekä runsaasti, venäläiseen tapaan, karpin rasvaa liuottavia nesteitä.

Tarkkuuslennon SM-kisat pidettiin Hyvinkäällä 1998. Jukolan Pilotit hoiti suuren osan järjestelyistä. Tapahtuma oli melkoinen ponnistus kerholle ja monille kerholaisille. Reitien suunnittelu, sen kuvaus,

kääntöpisteiden etsiminen, niiden valokuvaus, matkojen ja aikojen mittaaminen itse lentokisan pisteystystä varten. Tapahtumapäivänä oli opastusta, vartiointia, tuloslaskentaa, lähettitoimintaa, muonitusta ym. Kilpailijoille oli järjestetty hotellimajoitus ja kuljetukset sekä ruokailut. Maastossa oli suuri joukko kerholaisia seuraamassa, että koneet lensivät oikeaa reittiä ja laskettuna, oikeana aikana tarkastuspisteen yli.

Kilpailun johtaja oli Ismo Aaltonen ja päätuomari oli Jarmo Hakala. Muita toimihenkilöitä olivat mm. Keijo Tikkala, Seppo Pihkala, Kari Janhunen ja Kimmo Virtanen.

Kisojen jälkeen hallituksen pöytäkirjassa oli huojentuneen oloinen ilmaisu: Budjetointi näyttää käytettävissä olevien tietojen perusteella onnistuneen eli tulos on positiivinen. Tarkkuuslennon tulokset laskettiin ja ilmoitettiin joukkueittain ja yksilösuorituksina. Tässä hieman tilastoa noista kisoista:

Joukkueet ja pisteet

1. Air Botnia SR	583	
Halonen		
Hälinen		
Vähämaa		
2. Kuopion Ilmailuyhdistys	593	
Kauppila		
Ruokonen		
3. Turun lentokerho	1 425	
Jouppila		
Hiltunen		
Tähtinen		
4. Utin laskuvarjokerho	2 666	
5. Heinolan IK	3 168	
6. Finnairin lentokerho	3 385	Tuloslistalla oli 12 joukkuetta.

Henkilökohtaiset tulokset

1. Kauppila Olavi	175
Kuopion IY/KarLsto	
2. Vähämaa Harri	176
Etelä-Pohjanmaan IK/Air Botnia	
3. Suokas Aki	260
Sodankylän IK	
4. Hälinen Mauri	407
Kuopion Lentäjät	
5. Ruokonen Jyri	418
IlmaSK	
6. Maasalo Esko	708
Turun lentokerho	

Tuloslistalla oli 34 nimeä.

Samana kesänä (1998) järjestettiin myös Experimental-päivät yhteistyössä Hyvinkään Ilmailukerhon kanssa. Kansainvälistä väriä tapahtumaan toivat italialaiset ultrakevyt- ja experimental-lentäjät. Kesän 1998 tapahtumien onnistumiseen viittaa maininta, että SM-kisojen ja Experimental-päivien talkoolaisille päätettiin pitää loppukesästä kuutamokekkerit.

Experimental-päivät oli pidetty myös vuonna 1997 elokuun viimeisenä viikonloppuna, mutta jukolalaiset lienevät lähinnä seuranneet asiaa vain katseella, koska pöytäkirjoihin ei ole tallentunut merkintöjä sitoutumisesta tapahtuman järjestelyihin.

Tarkkuuslennon SM oli luvassa Jukolan Pilottien järjestämäksi kesällä 2003. Taitolennon kilpailuihin 2003 pyrittiin aktivoimaan jäsenistöä vuoden 2002 hyvän tuloksen ansiosta ja sen jatkoksi. Toukokuussa valmistelut olivat pitkällä mukavuuslaitosten hankkimista ja tarvittavien merkkisarkojen maalaamisen järjestelyitä myöten.

Tarkkuuslennon SM-kisoihin kesällä 2005 oli lähdössä historiallisesti kaksi joukkuetta, kirjoitti sihteeriksi hallituksen pöytäkirjaan. Myös Valtakunnalliseen SAR-koulutustarkastustapahtumaan lähti kerhon nelihenkoinen joukkue. Henkilöä sikäli, että joukkueessa oli yksi nainen, Päivi Jämsä.

Sosiaalinen yhdessäolo

Yleisölenäyksiä ja toiminnan esittelypäiviä järjestettiin silloin tällöin. Elokuun puolivälissä 1999 pidettiin aktiivisesti markkinoitu Elämysilmailupäivä. Kansalaisille esiteltiin harrasteilmailua monin tavoin. Oli tutustumislentoja, kone-esittelyitä, ravintola, musiikkia ja muuta asiaan kuuluvaa toimintaa. Yleisöä viihdyttivät mm. Kari Vepsä, Kristian Ruutu, Sanna Saarijärvi, Hatti Watit, Neuman, ja olipa tapahtumassa mukana myös Hilka Ahde. Taustalla olivat jopa Lastenklinikan kummit.

Hyvinkää Fly in experimental järjestettiin myös 1999 elokuussa, kerho osallistui järjestelyihin.

Lentoralleja oli ollut melkein joka vuosi, mutta vuosituhannen viimeisen lentorallin suunnittelijat olivat ottaneet tehtävän tosissaan. Reitti oli suunniteltu itäiseen Etelä-Suomeen siten, että reitille mahtui 18 kenttää – oikeammin 18 laskeutumista. Samalle kentälle laskeuduttiin useampi kerta. Yleisesti ottaen reitti meni Savonlinnaan, josta tehtiin kolme silmukkaa etelän, idän ja pohjoisen puolelle. Rallin varsinainen tukikohta oli Rantasalmi.

Lentoralliin kuului vakavia ja kevyitä tehtäviä kuten suunnistusta, paikannusta ja tarkkuussaapumisia. Sen lisäksi kulttuuria, taidetta, viihtymistä ja mm. käynti Päämaja-museossa Mikkelissä. Oli iltamat, saunomista savusaunassa jne.

Sanomattakin on selvää, että kerholentäminen – tai mikä tahansa kerhotoiminta – ei jatku pitkään pelkästään ostopalveluiden varassa. Siksi

Jukolan Pilottien kaluston, rakennusten ja koneiden ympärillä on ollut paljon talkootoimintaa koko kerhon olemassaoloajan. Kaksi keskeistä asiaa ovat olleet kevätsiivous ja syksyinen koneiden pesu ja vahaus. Vaikka asioiden hoituminen on joskus ollut hiuskarvan varassa, koskaan mikään ei ole jäänyt kokonaan tekemättä.

Tosin vuonna 1990 johtokunta päätti ottaa käyttöön talkoo-/huoltomaksun niiden jäsenten osalta, jotka eivät osallistu yhteisiin töihin.

Jo 1980-luvun lopulla oli alkanut ja pitkin 1990-lukua jatkui ajoittain tiukkanakin käynyt keskustelu kerholla tehtyjen töiden korvaamisesta, kompensatiosta, lentotunneilla. Muutamassa yhteydessä mainittiin suhdeluku 5:1, joka tarkoitti tunnin lentoaikaa tehtyä työtuntia kohti.

Vaativa työsarka kerholla on ollut rakennusten ja niiden ympäristön rakentaminen sekä huolto. Onneksi jäsenkunnassa on aina ollut tällaisten asioiden osaajia ja ammattimiehiä.

Vuonna 1999 perustettiin vuosittain kiertävä palkinto, Ramin Pysti

(Raimo Aulion nimen mukaan), aktiivisille kerholaisille. Ensimmäinen luovutettiin Pekka Niemelle. Pekalle kiertopalkinto luovutettiin hänen ansioistaan kesän 1998 Tarkkuuslennon SM-kisan suunnistusreitit suunnittelusta ja toteutuksesta.

Kiertopalkinnon alkuperäiskappale luovutettiin itselleen Raimo Auliolle.

Seuraavan vuoden eli vuoden 1999 aktiivisista töistä Ramin Pystin saajaksi nimettiin Jouni Kantojärvi.

Vuoden 2002 kevätkokouksen yhteydessä Ramin Pysti luovutettiin Jari Siltalalle ansiokkaasta toiminnasta kerhon hyväksi. Seuraavana vuonna vuoden kerholaiseksi valittiin Päivi Jämsä. Merkittävä huomionosoitus kovin miesvaltaisessa seurassa, ja ainakin vuosikymmen ennen tasa-arvokysymyksen nousua pintaan koko yhteiskunnassa.

Ramin Pystin vuonna 2003 sai Pentti Kanerva.

Vuoden 2004 tunnustus-palkinto eli Vuoden kerholainen -titteli annettiin

itselleen puheenjohtajalle Ismo Aaltoselle.

Vuoden kerholaiseksi 2008 nimitettiin Seppo Pihkala. Kunniaininta annettiin aktiivisesta toiminnasta teknisten asioiden hoidossa, mm. polttoaineen riittävydestä huolehtimisesta.

Vuoden kerholaiseksi 2009 nimitettiin Anne Härkönen. Kunniaininta annettiin aktiivisesta toiminnasta kerhon tukitoiminnoissa, kuten esim. talkoissa ja pikkujoulujärjestelyissä.

Yhteistoiminta Finnairin lentokerhon kanssa otti ensimmäisiä askeliaan jo 2000-luvun alussa mm. esitelmien, koulutustilaisuuksien ja parin kerhoillan merkeissä.

Maaliinlaskukilpailut Finnairin lentokerhon ja Jukolan Pilottien kesken jatkuivat säännöllisesti vuosittain koko vuosituhannen vaihteen. Yleensä joukkuevoittaja oli Jukolan Pilotit, vaikka finnairilaisista joku oli aina aivan kärkisijoilla.

Poikkeus näissä kisailuissa teki vuosi 2004, koska finnairilaisilla ei ollut konetta.

Jukolan Pilotit osallistui valtakunnallisiin koulutushenkisiin SAR-kilpailuihin ensimmäisen kerran 2004 ja sijoittui erinomaisesti noin neljänneksi 17:stä.

Muutenkin vuosi 2004 oli erilaisten kilpailujen vilkasta aikaa. Tarkkuuslennon SM-kilpailuihin osallistuttiin Immolassa ja Sami Nikulainen osallistui taitolennon SM-kisaan.

Kerhon pikkujoulut on vietetty Arolammilla lähes koko kerhon olemassaolon ajan. Tilaisuuksissa on usein ollut kansallisesti tunnettuja laulajia, muusikoita ja lavataiteilijoita.

Talvilentämisten yhteydessä oli usein muutakin toimintaa kuin pelkkä lentäminen. Esimerkkinä mm. Uuden Vuoden vastaanottotapahtuma kentällä 1998. Eväitä ei ollut talon puolesta, vaan ne piti ottaa omista varannoista.

Maatalouspäivät järjestettiin kesäkuussa 1997 Hyvinkään kentällä. Kerholaiset olivat talkootöissä, työnä mm. teltan pystytys.

1996 lentoralli suuntautui Ruotsiin. Kohteina Lindköping ja Visby.

Vuoden 1997 lentorallin reitti kulki Länsi-Suomea ylös Kuusamoon ja sieltä maan itäistä osaa pitkin takaisin. Menomatalla oli tuntevia vaikeuksia huonon sään takia.

Tarkkuuslennon SM 1998 ja saman kesän Experimental-päivät siirsivät kerholaisten suurehkon työpanoksen takia lentorallin loppukesään. Se suuntautui Ruotsiin.

Reitti kulki Vaasan kautta Uumajaan, Kramforsiin, Sundsvalliin, Moraan, Norrtäljeen, ja Maarianhaminan kautta kotiin. Kesän 2000 aika paljon panosta vaatineiden puuhien kuten 20-vuotisjuhlan järjestelyiden lisäksi tai siitä huolimatta järjestettiin ehkä tavallista pienimuotoisempi lentoralli. Ulkomaille kuitenkin, mutta ei kauas, vaan Viroon. Retken ääripisteitä olivat Tartto ja Kuressaari. Rallin yhteyshenkilö oli Kusti Kairikko.

Hieman tavallisuudesta poikkeava kerhoilta järjestettiin kevättalvella 2001. Aihe oli Jarmo Hakalan PIK 25:n rakennusprojekti. Jarmo oli rakentanut koneen kotitalossaan Nurmijärven kirkonkylässä. Aivan kokonaan kone ei mahtunut autotalliin, vaan tallia piti hieman laajentaa. Sittemmin Jarmo palkittiin PIKistään **Vuoden rakentaja** -tittelillä Ilmailuliiton tilaisuudessa Jämällä.

Syyskokouksessa 2009 kerhon perustajajäsenet Taisto Ryyli, Matti Jaatinen ja Eino Autio nimettiin Jukolan Pilottien kunniajäseniksi.

Suomen Ilmailuliito myönsi kerhon hallituksen esityksestä seuraaville Jukolan Pilottien jäsenille liiton ansiomerkit.

Hopeinen ansiomerkki:

Ismo Aaltonen, Ilari Härkönen, Markku Tuunainen, Eino Autio, Matti Jaatinen.

Pronssinen ansiomerkki:

Peter Simonsen, Markku Pitkänen, Sami Viitanen.

Syyskokouksen 2012 alussa pidettiin hiljainen hetki, millä kunnioitettiin kesäkuussa menehtyneen kerhomme puheenjohtajan Peter Simonsenin muistoa. Puheenjohtajatoimen lisäksi hän oli ollut yli kymmenen vuotta erittäin aktiivinen jäsen kerhossa ja kerhon hallinnossa. Peter Simonsen mm. täydensi kerhon ensimmäisen vuosikymmenen historiikkaa 20-vuotisjuhlaa varten vuoden 2000 edellä.

Henkilökohtaisena huomionosoituksena kerhon kunniajäseneksi kutsuttiin Seppo Pihkala vuonna 2013. Kerhoaktiivi Seppo Pihkalaa muistettiin pienellä muistolahjalla hänen täyttäessään tasavuotia toukokuun lopulla.

Samana vuonna Vuoden kerholaiseksi nimettiin Juha Kuisma. Kunniamaininta annettiin aktiivisesta lentotoiminnasta kerhon kalustolla.

Vuoden kerholaiseksi 2014 valittiin Matti Kemiläinen.

Kevätkokouksessa 2015 vuoden kerholaiseksi nimettiin Markku Pitkänen. Kunniamaininta annettiin useamman vuoden aikana tehdystä ansiokkaasta työstä SAR- ja palolentotoiminnan kehittämiseksi.

Kunniajäseneksi kutsuttiin lentokapteeni Onni Viljamaa.

Vuoden 2015 kerholaiseksi nimettiin Marko Laaksonen.

Jukolan Pilottien 30-vuotisjuhlat järjestettiin lauantaina 21.8.2010. Ohjelmassa oli päivällä Fly In -tapahtuma ja kerhon esittely yleisölle. Illalla vietettiin kutsuvieraiden ja jäsenistön iltajuhla. Juhlatoimikunnan puheenjohtajana toimi Markku Pitkänen. Järjestelytalkoisiin osallistui noin 30 kerholaista ja heidän perheenjäsentään.

Perinteisessä maaliinlaskukilpailussa Hyvinkäällä 2012 oli kolme

kerhoa: Finnairin Lentokerho, Jukolan Pilotit ja Malmin Ilmailukerho. Järjestämisvastuussa oli Jukolan Pilotit.

Samanaikaisesti käytiin kerhojen sisäinen ja kerhojen välinen kilpailu.

Kilpailussa oli 20 osallistujaa: 8 / FLK, 10 / Jukolan Pilotit ja 2 / MIK.

Maaliinlaskukilpailun joukkueosan, JP – FLK – MIK, voitti 2012 Jukolan Pilotit.

Jukolan Pilotit isännöi toista kertaa peräkkäin Moottori- ja rallilennon SM-kilpailuja 7.–8.8.2012 Hyvinkäällä. Rallilentoon osallistui 12 konekuntaa ja henkilökohtaiseen tarkkuuslentokilpailuun 14 kilpailijaa. Ilmavoimien Ritarimaljasta kilpaili seitsemän konekuntaa.

Kilpailujen järjestelyt onnistuivat kilpailunjohtaja Hannu Halosen johdolla mallikkaasti. Tuloslaskentakin onnistui loistavasti, tuloslaskennasta vastasivat kilpailunjohtajan apuna Nuutti Luukkonen (HYIK) ja kerhon kunniajäsen Eino Autio.

Suomen Urheilutaitolentäjät ry palkitsi vuoden 2015 taitolentoteosta Arctic Eagles -taitolentoryhmän. Ryhmän kahden koneen kotikenttä oli silloin Hyvinkää.

Tasavallan presidentti myönsi 10.3.2017 kerhon kunniapuheenjohtajalle ja kerhon perustajajäsenelle Keijo Tikkalalle lentokapteenin arvonimen. Samassa presidentin esittelystä myös toinen kerhomme jäsen Pekka Hiltunen sai lentokapteenin arvonimen.

SIL:n kevätkokouksessa Jouni Kantojärvelle myönnettiin Suomen Ilmailupatsas. Kerhon kunniajäseneksi kevätkokouksessa 2017 kutsuttiin Pekka Niemi ja Markku Tuunainen. Kevätkokouksessa nimettiin vuoden 2016 kerholaiseksi Kenneth Morelius.

Vuoden 2017 kerholaiseksi nimettiin Petri Miikkulainen.

Suunnilleen vuosikymmenen 2010 puolen välin jälkeen ainakin tämän kirjoitushetkeen 2022 asti vanhan kerhorakennuksen edustalla on seissyt virolainen Antonov, An 2.

Kellanruskea Antonov on jäänyt siihen noin 2010-luvun puolivälissä edesmenneen ilmailun monitoimimies Erkki ***Eki, Battler Britton*** Saarion puuhailujen jäämistönä. Joku, ilmeisesti virolainen, mekaanikko on käynyt vuosittain ottamassa siitä savut. Mutta muuta toimintaa tai liikehdintää sen ympärillä ei ole tapahtunut.

Mutta ihme tapahtui kesällä 2022 Jukolan Pilottien juhlapäivänä 13.8. Paikalle saapui väkeä, Antonovin moottori käynnistyi juhlallisten savujen kera, ja kone nousi kaikille neljälle siivelleen. Se teki noin puolen tunnin lennon lähiympäristössä ja palasi lepoon paikalleen.

Samantyyppinen Antonov puhutti kerhon puuhamiehiä 1990-luvun taitteessa. Jukolan Pilotit jopa kysyi Ilmailuhallituksesta lupaa sellaisen hankkimisesta ja käyttämisestä Suomessa. Kone olisi ollut liettualainen ja siihen olisi koulutettu kolme suomalaista lentäjää. Hanke kuitenkin hautautui vähin äänin.

Kerho kunnioitti pitkäaikaisen ilmailijan Pertti Elgin muistoa adressilla hänen hautajaisissaan lokakuussa 2013. Hallituksen jäsen Jarmo Hakanen menehtyi lyhyen, mutta vaikean sairauden uuvuttamana toukokuussa 2017.

Jukolan Pilotit ry:n jäsenmäärä oli 285 vuoden 2018 lopussa. Suomen suurin ja kaunein lajissaan? Ja kuinka paljon on jäsenmäärä Jukolan Pilottien ja Finnairin Lenokerhon yhdentymisen jälkeen?

Päällekkäisjäsenyyksiä on tai on ollut kummassakin kerhossa, kuten tällä harrastusalalla muutenkin yleisesti.

Kommentteja ja mielipiteitä asiasta vastaanotetaan.

Kirjoitukseni ei varmasti ole täydellinen ja kaikin osin asiatiedoiltaan oikein. Lähdemateriaali on osin melko tulkinnanvaraista. Aina ei käy ilmi, onko kyseessä suunnitelma vai toteutunut asia. Ja selvästi lausutun suunnitelman toteutuksesta ei ole merkintää myöhemmissä asiakirjoissa.

Mutta se ei haittaa. Tällaista elektronista kirjaa voi aina korjata ja täydentää sekä vanhoilla tiedoilla että tietysti uusilla. Ja toivottavasti sitä tästä joku jatkaa esimerkiksi seuraavan vuosikymmenen taitteessa.

Ehdotuksia ja kommentteja sisällöstä voi lähettää osoitteeseen:

jouko@editext.fi

Puhelinkin on käytettävissä:

0400 318 996

*Tässä teoksessa ei ole sisällysluetteloja, joten mielenkiintoa herättäviä aiheita, tapahtumia, vuosilukuja, henkilöitä tai lentokoneita voi hakea käytössä olevan laitteen hakutoiminnoilla kuten **alt F** tai **ctrl F**.*

Mahdollisesti merkittäviä tai mielenkiintoisia ja hauskojakin tapahtumia ja nostettu esiin typografisin keinoin lihavoiduilla ja kursivoiduilla testeillä. Valinnat ovat tietysti kirjoittajan, joku muu olisi korostanut jotakin muuta.

*Ulkoasu on toteutettu **Adoben InDesign** -ohjelmalla.*

Finnairin Lentokerhon lyhyt historia

Finnairin Lentokerho (alunperin Aeron Lentokerho ry) perustettiin 17.7.1961. Lentokerhon ensimmäiseksi koneeksi valittiin tsekkiläinen taitolentokelpoinen Zlin Trener kannuspyöräkone. Kaksipaikkaisena lentokoneena Zlin ei ollut kovinkaan sopiva matkalentoihin ja yleisölennätyksiin, joten koneen tienestit kerholle osoittautuivat pian suunniteltua pienemmiksi. Tilalle hankittiin keväällä 1967 uusi nelipaikkainen Cessna 172, ja kesällä Cessnalla toteutettu mittava yleisölennätyсурakka loi pohjan lentokerhon kestäväälle kasvulle.

Vuonna 1969 lentokerhon nimi muutettiin Finnairin Lentokerho ry:ksi. 1970-luvun alku oli voimakkaan kasvun aikaa. Vuotuinen kokonaislentotuntimäärä kasvoi viidessä vuodessa vajaasta 900:sta noin 2000:een. Energiakriisi ja sitä seuranneet lamavuodet vähensivät kerhon toimeliaisuutta verrattain rajusti. Kerhon lentokalusto vaihtui kolmeen Piper Cherokeehen, ja Cessna 172 sekä viisi vuotta koulutuskäytössä ollut Cessna 150 myytiin pois. Vasta 1980-luvun puolessa välissä alkoi kerhon voimakkain kasvu. Koulutusta lisättiin ja jäseniä kannustettiin matkalentoihin. Parhaimmillaan syksyisin aloitetuille teoriakursseille osallistui 60 oppilasta, ja uusia lentäjiä valmistui yli 30 vuodessa.

Uuden vuosikymmenen alussa lentokerhon käytössä oli kuusi lentokonetta. Kaksi Cessnaa ja Finnairin ilmailuopiston käytössä ollut

Beechcraft Debonair oli hankittu täydentämään Pipereitä. Vuonna 1990 saavutettiin Finnairin Lentokerhon kaikkien aikojen suurin vuosittainen lentotuntimäärä 2577 tuntia! Parhaimmillaan kerhossa oli runsaat 800 jäsentä.

Lentokerhon toiminnan käännekohtaksi muodostui Helsinki-Vantaan kasvaneet liikennemäärät ja uusien matkustajaterminaalien rakentaminen. Samalla Finnair aloitti yhtiön Teknisten toimintojen alasajon. Seurauksena oli 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen loppupuolen hallitilojen ja muiden resurssien kasvava niukkuus, jolloin lentokerho joutui lopulta siirtämään kaiken toimintansa Helsinki-Malmille. Malmilla talvioperointi todettiin liian hankalaksi ja riskialttiiksi, joten kerhon lentokausi rajoittui käytännössä n. kuuden kuukauden pituiseksi. Samalla uusien innostuneiden jäsenten ja toimihenkilöiden löytäminen muodostui aina vain hankalammaksi. Lentokerhon toiminnan jatkuminen itsenäisenä kahden vanhan lentokoneen kerhona Malmin lentokentän sulkemisuhan alla alkoi näyttää kovin epävarmalta.

Finnairin Lentokerhon hallituksen huolellisen tilannearvion jälkeen kerhon jäsenistö teki marraskuussa 2019 päätöksen yhdistyksen purkamisesta ja kerhon yhdistymisestä hyvinkääläiseen Jukolan Pilotit ry:hyn, jonka seurauksena kerhon koneet, Cessna 172 ja Beechcraft Debonair, sekä jäljelle jääneet varat siirtyivät helmikuussa Jukolan Pilottien omaisuudeksi. Tällä päätöksellä haluttiin turvata Finnairin Lentokerhon jäsenten mahdollisuus jatkaa yleisilmailuharrastustaan taloudellisesti elinkelpoisessa, operatiivisesti ja teknisesti laadukkaassa ja kehittyvässä ilmailuyhteisössä. Lentotunteja kertyi viimeisenä toimintavuonna 351 ja jäseniä kerhossa oli vuoden lopussa 255.

Finnairin Lentokerhon viimeinen hallitus päätti viedä uuteen Jukolan Pilottien yhteisöön muistona menneiltä vuosikymmeniltä ainakin vanhemmalle jo eläköityneelle liikennelentäjäkunnalle muistorikkaan lentokoneen, Suomen hienoimman *uuden* Beechcraft 35-B33 Debonairin.

OH-BDA kunnostettiin Liettuassa Termikas Ltd:n tiloissa. Koneen sisusta uusittiin laadukkailla nahkamateriaaleilla, kaikki ikkunat vaihdettiin ja uudessa ulkomaalauksessa noudatettiin vuonna 1964 Suomeen toimitetun koneen alkuperäistä maalauskaaviota. Alkuperäiset turkoosit värisävyt korvattiin kuitenkin sinisillä ja siniharmailla sävyillä.

Finnairin Lentokerho olisi täyttänyt viime vuonna 60 vuotta. Malmin lentokentän sulkeuduttua maaliskuussa 2021, toiminnan jatkaminen itsenäisenä lentokerhona olisi ollut erittäin uhanalaista ja taloudellisesti epävarmaa. Uudessa Jukolan Piloteissa harrasteilmailun jatkuvuus ja toiminnan kustannustehokkuus ovat nyt turvallisella pohjalla, ja toiminnan kehittämistä voidaan jatkaa yhdessä hyvillä mielin.

Paavo Turtiainen

Finnairin Lentokerhon puheenjohtaja 2018 – 2021