



Wrona-2.



PIK:n purjelentokoneet.

Teikkaarit ilmailunharrastajina

Piirteitä Polyteknikkojen Ilmailukerhon toiminnasta

Tekniikan ylioppilaiden piireissä on jo kauan harrastettu ilmailua. Jo takavuosina ennen oman kerhon perustamista teekkarit huomattavalla tavalla osallistuivat maamme ilmailun edistämistyöhön. Keräämällä varoja keskuudestaan ja järjestämällä mainoskulkueen he olivat saaneet kokoon huomattavan määrän yhden lentokoneen ostoon tarvittavasta summasta ja lahjoittaneet sen Suomen Ilmapuolustusliitolle. Tämä »tempaus» antoi osaltaan pontta oman kerhon perustamisajatukselle. — Polyteknikkojen Ilmailukerho (PIK) aloitti toimintansa keväällä 1931, siis kymmenen vuotta sitten.

Aluksi kerho suunnitteli moottorilentokoneen ostoa tai rakentamista, mutta jo syksyllä 1931 selveni, että moottorilento on liian kallista näin pienelle kerholle. Tekn. ylioppilas (nyt dipl.ins.) M. Mäkirinteen ehdotuksesta samaan aikaan päätettiin rakentaa »Zögling»-mallinen purjekone, joka monen mutkan ja vastoinkäymisen jälkeen valmistui keväällä 1934. — Samana kesänä dipl.ins. V. J. Leppämäki ja M. J. Mäkirinne suorittivat ulkomailta C-tutkintonsa, joten kerholla oli opettajia. —

Syksyllä 1934 Helsinkiin saapui Suomen Ilmailuklubin S.T.S. Ilmailu-ininöörikerhon ja PIK:n kutsuma joukko saksalaisia purjelentäjiä, jotka Tuomarinkylän pelloilla esittivät meikäläisille, miten purjelento käytännössä järjestetään, ja kerhon toiminta sai jälleen sysäyksen purjelenon alalle.

Seuraavan vuoden alussa PIK:lla oli rakenteilla kaksi Wrona II-mallista alkeiskonetta ja yksi Grunau Baby II. Lentokaluston vähitellen valmistuessa kerho osallistui Jämijärven purjelentokursseihin jo kesällä 1936. Myöskin vuosina 1937 ja —38 PIK:n miehiä oli Jämijärvellä Teknillisen korkeakoulun opetusohjelman ankaruuden ja harjoittelupakon vuoksi oli aina vaikea saada miehiä lähtemään Jämijärvelle. Vain aniharva saattoi järjestää itselleen muutaman viikon vapaa-ajan. Ajan mittaan kävi ilmeiseksi, että vain kotikenttäkoulutuksella lukujen ja työn lomahetkinä voidaan saada jäsenet riittävässä määrässä mukaan lentotoimintaan. Vuodesta 1937 alkaen PIK keskittyy tälle alalle. — Nykyään kerhon koulutus käsittää A-, B- ja C-vaiheet.

Vuosi	Lentoja	Purjehdusaika	Tutkinnot			Vauriot		Koulutuspäällikkö	Rak.työtunteja
			A	B	C	Vaik.	Liev.		
34—35	164	2 min.	—	—	—	—	2	M. Mäkirinne	2217
35—36	455	2 t. 9 min.	9	—	—	—	2	M. Mäkirinne	1820
36—37	210	1 t. 45 min.	1	2	—	—	1	K. Tirronen	1375
37—38	328	3 t. 26 min.	5	1	—	—	1	P. Järvenpää	1266
38—39	1423	48 t. 17 min.	10	2	4	—	3	P. Järvenpää	1800
39—41	47	3 t. 18 min.	—	—	—	—	—	P. Järvenpää	466

PIK:n koulutuksen kehitys.

Kuten taulukosta näkyy, on lentäminen itse ollut selaisenaan pääasiana, koulutus on sujunut tasaisesti kiirettä pitämättä ja tutkintojen ollessa sivuseikkana. Niinpä lentojen määrä suoritettua tutkintoa kohti onkin vaihdellut n. 50:n ja 90:n välillä. — Kesäisin on lennetty Helsingin lentoasemalla Malmilla vintturoimalla, talvisin autohinauksella Taivallahden jäällä, useimmiten kahdella koneella yht'aikaa. Laskupaikat ovat siis olleet ihanteellisen tasaisia. Kun lisäksi koulutuksen ankaruus ja perusteellisuus ovat aina olleet kerhon traditiona — opettajat hyväksyvät tutkintosuorituksen yleensä vasta perästäpäin, kun on saatu varmuus siitä, että oppilas pystyy melkoisesti ylittämään tutkintovaatimuksen — ja näin on lentoturvallisuus ollut jatkuvasti hyvä. PIK:n koulutuksen suhde lentojen määrää per vaurioiden määrää taitaa hyvin kestää vertailua suurtenkin purjelentokoulujen vastaavien lukujen kanssa. — Asiaan on varmasti vaikuttanut sekin, että PIK:ssa oppilaalta vaaditaan jo ennen B-tutkinnon suorittamista moitteettomia laskeutumisia myötätuuleen.

C-koulutus otettiin kerhon koulutusohjelmaan keväällä —38, jolloin kesän koulutusta varten kiteytyi viiden miehen ryhmä, joista kolme on aloittanut koulutuksensa helmi—maaliskuussa —38. Ahkeraan lennettyään sai neljä miestä C-purjehduksensa loppuun elokuun puolivälin tienoissa yhden oppilaan keskeyttäessä ainoan alkeiskoneen rikkoonnuttua. Näistä PIK:n C-miehistä edusti ins. T. J. Kaario kerhoa yhdessä ins. P. Järvenpään kanssa Olympia-harjoitusleirillä Jämijärvellä kesällä —39. Kaario kunnostautui purjehdimmalla 8 ½ tuntia aikalentoa Jämijärvellä sekä myöhemmin lentämällä sieltä Vaasaan, 158 km., Järvenpää tuli toiseksi nopeuslennossa Jämijärvellä Kihniön kirkolle parhaalla keskinopeudella, mutta laskeutui juuri maalialueen rajan ulkopuolelle. Kaarion aikalento on Suomen ennätys.

Kerhon toiminta sujuu pääasiassa reippaan urheiluhenkisen purjelennon merkeissä, joka tarjoaa virkistävää vaihtelua korkeakoulun luento- ja suunnitteluharjoitusten lomissa. Nykyään lentokoulutus on jo vakiintunut, mutta rakennustyöolot jättävät vielä toivomisen varaa. Samoin eräät muutkin kalustohankinnat odottavat ratkaisuaan, mutta niiden toivotaan järjestyvän parin-kolmen vuoden aikana. Lentokalustoa PIK:illa on nyt Wrona —4:n tuhouduttua ja Zögling'in poistamisen jälkeen alkeiskoneita Wrona —2 ja —5, harjoituskoneita Grunau Baby —3 ja Salamandra —6. Uutta rakennusohjelmaa ei tarvitse ajatella ennen syksyä.

Kuitenkin lento- ja koulutuskaluston myöhempi uusiminen ja kartuttaminen tuovat mukanaan eräitä uusia kysymyksiä, jotka on ratkaistava ennen kuin ryhdytään käytännöllisiin toimenpiteisiin. Esimerkkinä mainittakoon alkeiskoneet. PIK:illa on nyt kaksi Wronaa, mutta, vaikkei kerholla monivuotisen kokemuksen perusteella ole Wrona-tyyppistä muuta kuin hyvää sanottavana, on selvää, ettei kerho käy rakentamaan neljättä Wronaa. Uuden, Wronan tapaisen, pienen ja kevyen, mutta vielä yksinkertaisemman, joustavamman ja käytännöllisemmän alkeiskoneen hankkimisen tai kehittämisen aika alkaa olla käsissä.

Toiseksi kevyt, pienikokoinen DFS «Sperber Junior»in tapainen tehopurjehdija olisi PIK:ille hyvinkin tarpeen, mutta sellaisen rakentamista ei vielä voida ajatella.



Tupakkakin maistuu harjoitusten lomassa.

Kolmanneksi autohankinnan tullessa jälleen päiväjärjestykseen pitäisi harkita vaunun varustamista yleisvaunuksi, jolla voisi hinata ja vintturoida, mutta myös kuljettaa purjelentokoneita ilman suurempia valmisteluja ja apulaitteita.

PIK:ssa on nyt yksi D-tutkinto ja useampia C-tutkintoja kesken. Kerho jatkaa ja kehittää koulutuksen tätäkin osaa. Aikaisempia maasto- ja termiikitutkimuksia jatketaan korkeimman koulutuksen helpottamiseksi. — Purjelennon eläessä nyt vaikeita aikoja kiinnostavat myöskin keinot taloudellisten vaikeuksien voittamiseksi ja purjelennon taloudellinen puoli kokonaisuudessaan. Kerhotoiminnan vaikeat olosuhteet pakoittavat etsimään keinoja purjelennon tekemiseksi yksinkertaisemmaksi, helpommaksi ja huokeammaksi.

Tutkimuspuoli onkin ollut erikoisuutena PIK:n toiminnassa, se on auttanut kerhoa eteenpäin kouraantuntuvalla tavalla. Esim. ins. T. Kaarion tutkimus vintturi-startista on johtanut hinauskorkeuden kasvamiseen yli 40 %:lla ja siten edesauttanut C-koulutuksen varmistamista. Nyt ilmailutekniikan tultua arvokkaana lisänä Teknillisen korkeakoulun ohjelmaan luodaan vankka pohja purjekonerakenteiden tutkimiselle. (Jatk. siv. 21.)

Salamandra ilmassa.



PIK muodostaa monessa suhteessa poikkeuksen purjelentokerhojemme joukossa. Se elää suljettuna kerhona omilla oloissaan, kouluttaa kotikentällä omalla tavallaan ja erilaisella kalustolla kuin muut ja etsii jatkuvasti uusia teitä purjelennon eteenpäin viemiseksi. Polyteknikkojen Ilmailukerhoon kuuluu Helsingin, Turun, Vaasan, Tampereen y.m. Ilmapuolustusyhdistysten ja purjelentokerhojen miehiä, ja jokainen askel, minkä PIK pääsee eteenpäin, tulee ennen pitkää maan muidenkin purjelentokerhojen hyväksi. Kerhon toiminnan rahoittaminen on jär-

jestetty sikäli omalaatuisesti, että PIK toimii suurelta osalta Teknillisen korkeakoulun ja oman, paljon uhraavan kannatusyhdistyksen tuen varassa, joille täten lausuttakoon parhaat kiitokset.

Toivomme omalta kohdaltamme voivamme antaa maalle vastiketta näin saamastamme tuesta edistämällä purjelentoa, lietsomalla ilmailuhenkeä nousevaan insinööripolveen ja antamalla edelleenkin Ilmavoimille ja Valtion Lentokonetehtaalle insinöörejä kerhomme riveistä.

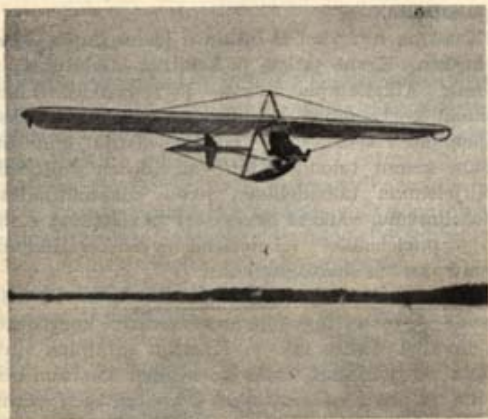
•Propagandaministeri.

PIK

kuvin

Teekkarit ovat aloittaneet vähästä, teräsputki Zöglingistä . . .

. . . joka kuitenkin pystyi kohoamaan ilmaan ja antamaan ilmakasteen yhdelle insinööripolvelle.



Kerhon kolmas kone on Baby, joka on käynyt Jämijärvelläkin, ja tässä esiintyy Helsingin yleisölle.



29. 3. —37 Taivallahdella pidetyssä lentonäytöksessä.



Ajan mittaan PIK sai valmiiksi muitakin koneita. Tässä Wrona —2 — still going strong — vaikka lentojen lukumäärä alkaa lähestä 2000:ta

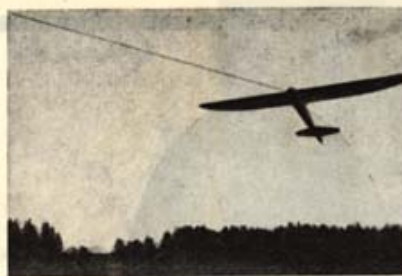


pitää seurata »Zöglingille» ja jakaa sen kanssa pompat ja kolaukset.



Nyt Babykin alkaa olla vanha, se on saanut suorittaa n. 700 starttia ja sillä PIK on päässyt aloittamaan C-koulutuksensa. Ensimmäisen purjehduksen keväällä —38 suoritti dipl. ins. V. Hietala, joka näkyy iloissaan omistautuneen koneen vetämisen jalolle taidolle.

Kesä —38 oli PIK:n kultaista aikaa. Aunio sai vintturoida aamusta iltaan ja Baby sai yhtenäin kohota ilmaan. Miehet kävivät vuoron perään —suon ilmapiiriä haravoimassa, termiikkiä hakemassa.



Väliin oli tyyntä, termiikkiä oli vain hyvin korkealla, siihen ei päästy käsiksi. Silloin



hypittiin kakkos-Wronalla niin, että ennätettiin 6—7 starttia tunnissa 40—50 m:n korkeuteen. Mutta Wrona sattui vioittumaan ympäryssuojan pohjaa tutkiessaan. Sen jälkeen steriikkivapainas hetkinä saattoi vain loikoilla.

Kesän parhaan oppilastuloksen saavutti jälleen ins. Hietala, Sitten tuli syksy . . . ja talvi . . . ja taas kevät. Taivallahdella lennettiin kovasti maaliskuussa. Tehtiin jälleen C-lentoja.



Syksy —39 tilanteineen keskeytti lentämisen. Vasta kesällä —40 saatiin taas kokeilla.

Mutta nyt on jälleen maaliskuu, päivä pitenee, lumi painuu tiiviiksi ja pian kuvastuvat Wronain valkoiset siivet kevään sinistä taivasta vasten.

