

Toimituskunta:

Eversti V. A. M. Karikoski, filtri Bruno Malmio, majuri Olavi Seeve, dipl.ins. Gunnar Stähle ja everstiluutn. Paavo Waris sekä SLAY:n edustajina toimitusjohtaja Arvi Kilpinen ja dipl.ins. S. Vainio.

Päätoimittaja:

PARTTYLI VIRKKI

Toimitussihteeri:

ERKKI ARNI

Kustantaja:

SUOMEN ILMAILULIITTO r.y.



TEKKARIT LENTÄNEET 15 VUOTTA

Maaliskuun 26. päivänä tuli kulu-neeksi 15 vuotta "Ilmailutekkarit"-nimisen kerhon perustamisesta. Tämä yhdistys, jonka nimi sittemmin muutettiin "Polyteknikkojen Ilmailukerhoksi", on siitä lähtien ollut vilkkaassa toiminnassa sotien aiheuttamia keskeytyksiä lukuunottamatta ja on muodostunut tunnetuksi tekijäksi sekä Teknillisen Korkeakoulun että maamme siviili-ilmailun piirissä. Lentämisen ja tekniikan eroittamaton yhteenkuuluvaisuus on perustana siihen innostukseen, joka aina on ollut leimaa-antavaa PIK:n toiminnalle ja nykyisin toiselle sadalle nousut jäsenmäärä on todisteena ilmailun merkityksestä teekkareiden harrastuspiirissä.

Yhteys Teknilliseen Korkeakouluun aiheuttaa luonnollisesti sen, että kerhon on toimittava ensi sijassa ilmailumme teknillisen puolen kehittäjänä ja siinä mielessä onkin alusta alkaen harrastettu sekä tutkimus- että suunnittelutoita että käytännöllistä lento-toimintaa. Viimeksimainitussa on valittavasti ollut pakko rajoittaa vain purjelentoon; tosin alussa suunniteltiin moottorikoneen rakentamista, mutta

siitä oli luovuttava taloudellisten vaikeuksien vuoksi, joiden kanssa PIK — useimpien muiden ilmailukerhojen tavoin — on jatkuvasti saanut kamppaila. Innostuksen ja ulkopuolisen avustuksen turvin on kuitenkin saatu hankituksi purjelentokalustoa ja toiminta pysytetyksi jatkuvassa käynnissä. Tässä yhteydessä on erityisesti mainittava se suuriarvoinen tuki, jota teollisuuspiirit ovat antaneet PIK:n Kannatusyhdistyksen kautta sekä korkeakoulun opettajiston ja ylioppilaskunnan johdon myötämielinen suhtautuminen.

PIK:n ensimmäinen lentokone — Zögling-alkeisliitokone — valmistui jäsenten rakentamana jo v. 1934 ja sitä seurasivat niinkään kerhossa rakennettuina 2 Wrona bis-alkeiskoneita (1936 ja 1937) sekä harjoituskone Grunau Baby II (1936). Myöhemmin rakennettiin vielä yksi Wrona, joka valmistui 1940. V. 1939 ostettiin Puolasta Salamandra-tyyppinen harjoituskone, joka tyyppinsä ainoana edustajana Suomessa on antanut monia arvokkaita kokemuksia. Puolalaisten tyyppien valinta vastoin muualla Suomessa käytän-

taa. Tällä hetkellä työskentelymahdollisuudet eivät ole parhaat mahdolliset, sillä yleisen tilanpuutteen vuoksi eivät korkeakoulu eikä ylioppilaskunta ole voineet antaa enää työhuonetta ja kysymys on väliaikaisesti ratkaistu käyttämällä vuoroiltoina Helsingin Ilmailuyhdistyksen purjelentokerhon tiloja.

Lentotoiminta oli vilkkaimmillaan koulutuskautena 1938—1939, jolloin lennettiin yli 48 tuntia n. 1.400:na lentona. Sota-aika kuitenkin aiheutti keskeytyksen ja v. 1941 ollutta vilkkaampaa kautta lukuunottamatta lennettiin seuraavina vuosina vain hyvin rajoitetussa määrässä Tampereella Valtion Lentokonetehaan insinöörien ja harjoittelijoiden toimesta. Nyt sodan loputtua on toiminta suurista vaikeuksista huolimatta päässyt jälleen vauhtiin ja v. 1945 aikana suoritettiin lähes 200 lentoa, joiden yhteisaika oli yli 12 tuntia. Kaikki lentotoiminta on tapahtunut joko talvisaikaan jäällä Helsingin lähistöllä tai kesäisin lentokentillä Malmilla, Tampereella ja viime aikoina Hyvinkäällä. Huolimatta siitä, että sekä alkeis- että jatkokoulutuksessa on ollut

nössä ollutta saksalaista suuntausta oli seuraus Puolan vastaaviin järjestöihin ylläpidetystä kosketuksesta, jonka tuloksena moni PIK:n jäsen — mainittakoon tässä kerhon johtohenkilöinä toimineet nykyiset dipl.insinöörit V. J. Leppämäki, Mauri Mäkirinne, Kalevi Tirronen ja Paavo Järvenpää — olivat tilaisuudessa saamaan purjelentokoulutusta Puolassa. Tällä hetkellä on lentokunnossa Salamandra ja 2 Wronaa; muut koneet on ollut pakko poistaa osittain vanhuuden, osittain etupäässä sota-ajan olosuhteiden aiheuttamien vaurioiden vuoksi. Mainittakoon, että kerhon ensimmäisellä Wronalla, joka vieläkin on koulutus-käytössä, on jo takanaan yli 2.000 lentoa ja viitisentoista tuntia lentoaikaa, joita on pidettävä varsin kunnioitettavina lukuina alkeisliitokoneelle!

Lentokaluston luominen ja kunnossapito ovat luonnollisesti kysyneet valttavan määrän työtunteja ja niitä onkin suoritettu kerhon toiminnan aikana lähes 12.500. Huolimatta korkeakoulun varsinkin nykyisin tiukasta opinto-ohjelmasta on innostus ollut hyvä eikä työvoimanpuutetta ole tarvinnut valit-

tydyttävä vain autohinaus- ja vintturistartteihin, on moni kerhon jäsen lähtenyt ensimmäiselle termikkilennolle PIK:n vintturivaijerin päästä. Hinauskorkeus on noussut joskus jopa 750 metriin ja aikaa on lennetty parin tunnin nurkille monta kertaa niin kevättälven jäällä hiuksenhienossa kamppailussa variometrin nollaviivan molemmin puolin kuin kesän voimakaimmissakin "tolpissa". Näihin tuloksiin on suuresti vaikuttanut mainittujen starttitapojen kehittämiseksi suoritettu tutkimus- ja kokeilutyö, jonka aloitti jo ennen sotia purjelentomme aikaennätyksen monivuotinen omistaja, dipl.ins. Toivo Kaario ja jota myöhemmin on jatkanut mm. viimekesäinen purjelentomestariimme Kalle Temmes.

Tärkeän lisän PIK:n toimintaan toi v. 1940 korkeakouluun perustettu lentokoneenrakennuksen opintosuunta. Insinöörin ja erityisesti nykyaikaisen lentokoneensuunnittelijan pätevyydelle on mitä suurimerkityksellistä alaan tutustuminen käytännössä ja siksi PIK onkin asettanut päämääräkseen jokaisen lentokoneerakennuksen opiskelijan



"Wrona" nousee komeasti vintturilla Taivallahdella. PIK:n alkeiskoulutus on tapahtunut enimmäkseen talvisin autohinauksella.



Gr. Baby II vanhaan hyvään aikaan Malmillä. Koneen viedessä eräs aikaisempia innokkaimpia pikiläisiä, dipl.ins. S. Forsblom.



PIK:n ensimmäinen kone "Zögling" valmistui v. 1934 ja ensimmäiset liidot suoritettiin kumiköysilähdöllä.

"Salamandra" Hyvinkään taivaalla viime vuonna.



perehdyttämisen mahdollisimman pitkälle sekä itse lentämiseen että koneiden rakentamiseen. Tulevia lentokoneinsinöörejä koskee myös läheisesti toiminta ilmailun teorettisella alalla, josta todistavat monet esitelmä- ja keskustelutilaisuudet ja suoritettut tutkimukset. Kerhon pyrkimyksiä on suuresti avustanut korkeakoulun, erikoisesti professori Arvo Ylisen myönteinen asenne, joka on tehnyt mahdolliseksi m.m. monta joko PIK:n omaksi hyväksi tai ulkopuolisille suoritettua tutkimus- ja suunnittelutyötä.

Kerhon puheenjohtajina ovat olleet dipl.insinöörit J. Serlachius vv. 1931-33, V. Leppämäki 1933-37, K. Tirronen 1937-40, P. Järvenpää 1940-44, tekn.ylioppilait K. Temmes 1944-45 ja L. Norrmén v. 1945 lähtien.

Tuleva toiminta on suunniteltu tapahtuvaksi pääasiassa samojen suunta- viivojen mukaan kuin tähänkin asti. Erittäin tärkeätä olisi moottorilennon ottaminen ohjelmaan ensi tilassa, mutta taloudelliset seikat eivät toistaiseksi salli moottorikoneen rakentamista tai hankkimista. Parempia aikoja odoteltaessa on purjelentotoiminta kuitenkin pidettävä käynnissä ja lähiaikoina on tarkoitus aloittaa uuden PIK:ssa suunnitellun harjoituskoneen rakentaminen. Vaikka maamme ilmailutoiminta tällä hetkellä olosuhteiden pakosta onkin varsin rajoitettua, ei ole epäilystäkään siitä, etteikö muissa maissa ilmennyt siviili-ilmailun voimakas sodanjälkeinen nousukausi olisi vähitellen leviämässä meillemkin ja sen yhteydessä tulee ilmailuteknillisellä alalla olemaan paljon tehtävää. Tähän työhön Suomen ilmailun hyväksi toivoo Polyteknikkosen Ilmailukerho voivansa antaa parhaan mahdollisen panoksen.



Nykyhetken aktiivisinta PIKiä lentotoiminnan lomassa, vas. teekkarit M. Kurki-Suonio, Inkeri Silta vuori (PIK:n toinen naislentäjä), R. Häkkinen, nykyinen puheenjohtaja L. Norrmén ja tunnettu lennokkimies Carl Stude.

Teoriassa on aina ollut tärkeä sija PIK:n toiminnassa. Kuvassamme dipl.ins. V. J. Leppämäki pitää lentoteknillistä oppituntia.

"Salamandra" ja neljä innokasta pikiläistä Hyvinkään kentällä. Ohjaamon vas. puolella purjelentomestrimme Kalle Temmes.

