

PIK-11

PIK-11 viimeiset rakennusvaiheet suoritettiin Jämin suuressa lentokonehallissa lähes 20 asteen pakkasessa talven ollessa kovimmillaan.



↑ Ensimmäisiä ilmakuvia uudesta urheilukoneesta. Siiven pinta-ala on vain 9 m².



↑ PIK-11 ensi kertaa pyörillä Malmin lentokentällä. Rungon pituus on 5,5 m.



Maaliskuun 29:s valkeni Helsingissä kaikkea muuta kuin kauniina ja aurinkoisena kevätpäivänä. Moni varmaan silloin ajatteli, ettei Polyteknikkojen Ilmailukerhon uuden luomuksen, ensimmäisen moottorikoneen PIK-11 esittelystä tule mitään. Korkeintaan se nähdään Malmin hallissa, silletään sen kaunista pintaa ja kiitetään hyvästä saavutuksesta. Mutta toisin kävi. Päivän sää ikäänkuin luonnehti niitä vastuksia, joita PIK-illä on ollut voitettavanaan aikaisempien purjelentokonetyyppien ja nyt uuden moottorikoneen kanssa ja läsnäolleet kutsuvieraat vakuutuivat kerhon sitkeiden yritysten selvistä päämääristä, kun PIK-11 pyrähti sateiseen, usvaiseen ja puuskaiseen sähään lyhyelle esittelylennolle.

Esittelytilaisuudessa nähtiin mm. ikinuorekas teekkari, prof. B. Vuolle, hallitussihteeri K. T. B. Koskenkylä, toiminnanjohtaja R. Winter, PIK:n ensimmäinen puheenjohtaja, prof. Jorma Serlachius, TKY:n edustaja, sekä pääkaupungin lehdistön ja yleisradion edustajat ja joukko Helsingin Ilmailuyhdistyksen jäseniä ja tietenkin runsaasti kerhon jäseniä.

Vieraat lausui tervetulleiksi teekkari G. Rosenlew, minkä jälkeen teekkari Jorma Pajanan selosti PIK-11 vaiheita. Sen jälkeen dipl.ins. Kalle Temmes loi katsauksen uuden moottorikonetyyppin ominaisuuksiin niiden kokemusten perusteella, joita hän oli saanut koneen rakennusvaiheissa ja myöhemmin koelentoilla. Tämän jälkeen ins. Temmes pyrähti lyhyelle esittelylennolle, jonka aikana hän esitteli koneen nousu-, kaarto- ja sakkasominaisuuksia. Vieraat olivat perin tyytyväisiä koneeseen ja sen esittelyyn sekä toivottivat kerholle jatkuvaa menestystä.

Teekkari Jorma Pajanan mainitsi puheessaan, että PIK:n kannatusyhdistys on tukenut kerhon moottorikonehankintaa samoin kuin aikaisempaa rakennustoimintaa. Erityisesti hän kohdisti sanansa kannatusyhdistyksen puheenjohtajalle, dipl.ins. Gunnar Ståhlelle, jonka johdolla väsymättömästi on hankittu varoja tähän tarkoitukseen. Valitettavasti ins. Ståhle on parhaillaan matkalla Etelä-Amerikassa, mutta onhan hänellä tilaisuus myöhemminkin nähdä PIK-11 ilmassa. Teekkari Pajanan kohdisti kiitoksen sanoja myöskin Suomen Ilmailuliitolle, joka niin ikään on tukenut koneen rakennusvaihetta.

PIK-11 alkuvaiheista palautettakoon mieleen, että suunnittelutyöt, jotka tehtiin lentokoneenrakennuksen harjoitustyönä Teknillisessä Korkeakoulussa prof. Arvo Ylisen johdolla, aloitettiin v. 1948 syksyllä. Suunnittelijoina toimivat



← PIK-11 suunnittelijat, dipl. insinöörit Ilkka Lounamaa ja Kai Mellen Jämillä koneen valmistuttua lopulliseen kuntoonsa.

silloiset teekkarit, nykyiset dipl.insinöörit Kai Mellén ja Ilkka Lounamaa. Rakentaminen aloitettiin v. 1949 ja se tapahtui kulkulaitosministeriön ilmailutoimiston jatkuvan valvonnan alaisena. Työ kesti melko kauan, sillä se suoritettiin kokonaan kerhotyönä, aluksi Helsingissä, myöhemmin Jämin Ilmailulouluilla. Ensimmäisen lentonsa se suoritti Jämillä 15. 3. 1953.

PIK-11 rakenteesta kerrottakoon tässä yhteydessä, että runko on kuorirakenteinen, vanerikuori, mäntykaarret ja -paartteet. Siipi on yksisalkoinen, torsionokka vaneria, jättöosa kangaspäällysteinen, solasiivekkeet. Peräsimet on kankaalla, vakajat vanerilla päällystetty. Laskutelineessä on ohjattu kannuspyörä, päätelineessä vapaastikantavat jousiteräsvartret kuten Cessnassa. Moottori on 65 hv Continental A 65-8 ja polttoainesäiliön tilavuus n. 65 litraa.

Konetta suunniteltaessa asetettiin pääpaino yksinkertaiselle, kevyelle rakenteelle, hyviin ohjausominaisuuksiin ja matkanopeuteen. Vaatimuksista ins. Temmes mainitsi, että ne on saavutettu melkein täydellisesti. Erityisesti hän kiinnitti kutsuvieraiden huomiota siihen, että kone on helppo lentää ja niin ikään hyvään matkanopeuteen sekä nousukykyyn. Siirryttäessä alkaiskoulutuksen jälkeen jatkoarjoitteluun PIK-11 täyttää täysin tehtävänsä ja tarjoaapa taitolentomahdollisuuksiakin ulkopuolisia liikkeitä lukuunottamatta.

PIK ei suinkaan jää laakereilleen lepäämään ensimmäisen moottorikoneen valmistuttua ja koelentojen päätyttyä. Esittelytilaisuudessa kerrottiin, että koska Espanjassa viime kesänä PIK-3:sta saadut kokemukset osoittivat tyyppin olleen liian pienen varsinaisen kilpailukäyttöön, PIK on aloittanut uuden kilpailukoneen PIK-13 rakentamisen. Tällä tyyppillä on tarkoitus osallistua vuoden 1954 purjelennon MM-kilpailuihin.

Palautettakoon lopuksi mieleen PIK-11 pääasiallisimmat ominaistiedot ja jääkäämme odottamaan suunnittelijoiden tietoja koelentojen tuloksista:

- Tyyppi: 1-paikkainen vapaasti kantava alataso
- Siiven kärkiväli: 8 m
- Siiven pinta-ala: 9 m²
- Rungon pituus: 5,5 m
- Tyhjäpaino: 240 kg
- Suurin lentopaino: 375 kg
- Suurin vaakalentonopeus: 220 km/h
- Nousunopeus pinnassa: 5,5 m/sek
- Pisin lentoaika: n. 4 t.

↓ Koelennat käynnissä sukilla, jolloin kenttien lumipeite oli vielä vahva.



↓ PIK-11 on ketterä kuten kutsuvieraat havaitsivat Malmin esittelytilaisuudessa.

