

Neljännesvuosisata teekkari-ilmailua

Maaliskuun 26. päivänä v. 1931 perusti 47 ilmailusta kiinnostunutta teekkaria Teknillisen Korkeakoulun Ylioppilaskunnan piiriin vapaan yhdistyksen, joka pian sai nimekseen Polyteknikkojen Ilmailukerho. Kerho on alusta lähtien toiminut vilkkaasti ja on erityisesti sodan jälkeen muodostunut ulkomaillakin tunnetuksi tekijäksi sivili-ilmailun piirissä.

Polyteknikkojen Ilmailukerhon tehtävät ovat luonnostaan langenneet ilmailun teknillisen puolen kehittämiseen. Niinpä onkin harjoitettu laajaa suunnittelu- ja tutkimustyötä käytännöllisen lentotoiminnan rinnalla. Päähuomio on toistaiseksi kiinnitetty purjelentoon, ja näkyvimpänä tuloksena työstä on PIK-tyyppisarja, jota vastaavaa ainoallakaan toisella meidän kokoisellamme valtiolla ei ole esitettävänä. Suunnittelutyöt ovat tapahtuneet professori A. Ylisen ohjauksessa. Myös on heti mainittava PIK:n Kannatusyhdistyksen, erityisesti yhdistyksen puheenjohtajan, dipl.ins. G. Ståhlen tarmokas toiminta teollisuuspiirien tuen hankkijana, ja korkeakoulun sekä ylioppilaskunnan aina myötämielinen suhtautuminen kerhoon.

PIK:n lentokaluston muodostivat ennen sotaa Saksassa ja Puolassa suunnitellut alkeis- ja harjoituskoneet. Kokemuksesta voitiin kuitenkin jo 30-luvun loppupuolella todeta puolalaisella rakennusuntauksella olevan useita etuja olosuhteitamme silmälläpitäen. Siksi PIK piti Puolan purjelentopiirihien yllä hedelmällistä keskustelua, vastakohtana meillä silloin muuten valitsevaan yleiseen »sakslaiseen» suuntaukseen. Mm. useat kerhon jäsenet saivat purjelentokoulutusta Puolassa. Alkeiskone Wronassa, joita kerho rakensi kaikkiaan kolme kappaletta, havaittiin kyllä silti vahvistamisen varaa, mutta seuranneissa poikkeuksellisissa oloissa parannelmia ei päästy rakentamaan.

Vuonna 1939 kerholaiset suorittivat toista tuhatta purjelentokonstarttia, seuraavina vuosina yhteensä muutaman kymmenen. V. 1945 alkoi voimakas elpymis-

kausi, jolloin samalla alettiin järjestelmällisesti siirtyä omintakeisiin tyyppeihin. Dipl.ins. K. J. Temmes sai Salamandra-harjoituskoneesta hyvän pohjan diplomityölleen PIK-5:lle, »Koukulle» eli kaikkien kerhojen hyvin tunteman »PIK:in ensimmäiselle muunnokselle PIK-5A, »Harakasta» saatiin kerhon omaan käyttöön erikoismuunnos, ja v. 1950 valmistui ensimmäinen suomalainen tehopurjekone PIK-3. Sillä kerho osallistui Espanjassa pidettyihin MM-kilpailuihin v. 1952. V:n 1954 Englannin kilpailuihin valmistui todellinen korkeatehokone, PIK-13. Ja ennen 13:a valmistui sarjaan moottorikone, PIK-11 eli *Mellén-Lounamaan*, »Tumppu», joka useaan otteeseen on todistanut hyvät ominaisuutensa.

PIK:n piirissä on 30-luvulta lähtien esiintynyt useita maamme parhaimpiin kuuluvia purjelentäjiä. Mainittakoon tässä ainakin dipl.insinöörit T. Kaario, K. J. Temmes, L. Norrmén ja A. Koskinen. Voimassaolevat kerhon tärkeimmät ennätykset ovat:

Aika:			
V. Lehmusvuori	OH-PAA v. 1950	9 t. 04 min.	
Vapaa matka:			
A. Koskinen	OH-PAA v. 1951	188 km	
Vapaa nousu:			
A. Koskinen	OH-YKA v. 1953	5240 m (SE)	

Moottorilennon huomattavin tulos on teekkari K. Tuorilan voitto Kemin Mallan A-sarjassa ja seurannut 4. sija PM-kilpailuissa viime vuonna. Koneena oli kummallakin kerralla OH-YMA.

Kerhon puheenjohtajina ovat 25 vuoden aikana toimineet aikajärjestyksessä: prof. J. Serlachius, dipl.insinööri V. J. Leppämäki, K. Tirronen, P. Järvenpää, K. Temmes, L. Norrmén, C. Stude, T. Karhumäki, I. Lounamaa, K.



Harokka III (PIK-7) on anastuneen sarjansa viimeisin muunnos, jossa erikoisuutena on pyörä ja palkkirunko. Valok. Mellén.



PIK-3A, ensimmäinen suomalainen tehopurjekone ja MM-kilpailujen kävijä. Valok. Saarimäki.



PIK:n alkutaipaleen lentokalustoa, vas. Zögling, joka oli Suomen ensimmäinen alkeiskoulutuskone, oik. Wrona.

Tiusanen, J. Koskinen ja teekkarit P. Järvinmäki, J. Rinta ja L. Saarinen.

Kaikkiaan ovat kerholaiset PIK:n omilla koneilla suorittaneet 9900 starttia kokonaislentoajan ollessa 1210 t. + OH-YMA:n lentoja muutama sata tuntia. Mutta onpa töitäkin tehty asian hyväksi; summa 44.000 työtuntia. Purjelentotoimintaa on harjoitettu Hyvinkään, Malmin, Tampereen, Porin, Jämin, Kuoreveden ja Hollolan kentillä, talvisin jäällä Laajalahdella ym. Hyviä kokemuksia on saatu varsinkin vuosittain järjestetyistä kahden viikon kesäleireistä. Vuosina 1949 ja 1954 PIK kävi Lapissa tutkimassa purjelentomahdollisuuksia. Jälkimmäinen, yhdessä LPK:n kanssa pidetty leiri onnistui hyvin, olipa joku vähällä päästä Pallaksen aaltovirtauksiin.

PIK:n toiminta on jo muodostunut huomattavan laajaksi. Onhan käytettävissä oma moottorikone ja monipuolinen purjelentokonesarja, jonka uusin rengas, dipl. ins. I. Lounamaan kaksipaikkainen PIK-12 on valmistumisvaiheessa. Kuitenkaan ei uusistakaan tutkimuskohteista tule olemaan puutetta ja erikoista huomiota tullaan lähivuosina luultavasti kiinnittämään hinausym. moottorikoneisiin. Kerho toivoo vain saavansa edelleen nauttia niiden järjestöjen ja yhtymien tukea, jotka ovat tähänastisen onnistuneen toiminnan tehneet mahdolliseksi.

EK.

PIK:n toimintaan liittyneitä lentokonetyppejä ja suunnitelmia:

Zögling. Saksalainen liitokone, joka valmistui PIK:n rakentamana v. 1934. Oli samalla koko Suomen ensimmäinen alkeiskoulutuskone.

Wrona bis. PIK:n Wronat valmistuivat 1936—37 ja -40. Ensimmäistä käytettiin vielä sodan jälkeenkin ja startteja sille kertyi yli 2000.

Grunau Baby II. Valmistui v. 1936, ei käytetty enää sodan jälkeen.

Salamandra. Kone ostettiin Puolasta v. 1939 ja pysyi yhtenä käytetyimmistä koneista 15 vuotta. OH-SAA sopi hyvin ensimmäiseksi koneeksi alkeiskoulutuksen jälkeen ja sillä on myös hyvät termiikkilento-ominaisuudet.

Harakka II. Suomen Ilmailuliitto tilasi PIK:ltä Harakka I:tä vahvemman koneen. Nykyiset dipl.insinöörit R. Häkkinen ja J. Heinonen ryhtyivät työhön ja onnistuivat tehtävässään.

PIK-1. Dipl.ins. K. J. Temmeksen Wrona bis-parannelmä, jonka yleispiirustukset valmistuivat v. 1944. Koneen rakentamiseen ei kuitenkaan voitu ryhtyä.

PIK-2. Jo aikaisempi Wronan kehitemä, dipl.ins. S. Forsblomin käsialaa vuodelta 1938.



Harakka II:lla on näihin asti annettu purjelentajillemme alkeiskoulutusta, nythän suuntauksena on 2-paikkaiskoulutus.



PIK-5B, jonka prototyyppi valmistui v. -49, muodostaa purjelentokonekalustostamme lukumääräisesti suurimman osan.



Kaunislinjainen PIK-13 on maamme ensimmäinen korkeatehopurjekone; valitettavasti tämä prototyyppi tuhoutui esittelylennolla Malminlahteen 8. pnd.



PIK-11 on lähes kokonaan yksityisin voimin rakennettu, 1-paikkainen urheilukone, jolla on jo useita satoja lentotunteja takanaan.

PIK-3A. Dipl.ins. L. Norménin diplimityö, jonka prototyyppi rakennettiin I. Lounamaan johdolla. Kone on erittäin sopiva kerhojen tehokoneeksi.

PIK-3B. Dipl.ins. Antti Koskisen käsialaa, jossa siiven kiinnitys mm. on parempi kuin a-tyyppiä. Vallilan kerho omistaa pisarakuomulla varustetun OH-YKB:n.

PIK-4. Ensimmäinen suunniteltu pienikokoinen teho-purjelokone, jonka alkuperäinen nimi oli PS-1. Dipl.ins. Forsblomin ja nyk. tekn.tri H. Rytin kehittämä suunnitelma raukesi talvisotaan.

PIK-5A. Dipl.ins. K. J. Temmeksen suunnittelema palkkirunkoinen harjoituspurjelentokone.

PIK-5B. Pyörällä varustettu kuorirunkoinen kehittelmä, myös sarjakoneena laajalti tunnettu. Konstruktööri dipl.ins. I. Lounamaa, protot. valmistui 1949.

PIK-5C. Dipl.ins. K. Tiisanen suunnitteli Koukkuuun uuden siiven. Tällä PIK:n omassa käytössä olevalla OH-PAA:lla on parannetut syöksyjarrut.

PIK-6. Dipl.ins. P. Schalinin pitkälle suunniteltu teho-purjelentokone.

PIK-7. Teekkari J. Nurmi-vainajan onnistunut Harakka III, joka nyt vasta voidaan poistaa kerhon lentokalustosta. Koneessa on pyörä ja huomattavin rakenne-ero muihin Harakkoihin on palkkirunko.

PIK-8. J. Heinosen diplimityö, kaksipaikkainen purjelentokoneiden hinaus kone. Kokopuurakennetta, moottori 115 hv. Ei rakennettu.

PIK-9. Nyt Yhdysvalloissa tutkijana vaikuttavan dipl.ins. R. Häkkisen suunnittelema yksipaikkainen harjoitus- ja taitolentokone, ei rakennettu.

PIK-10. Dipl.ins. C. Studen Grunau Baby-moottori-lentäjä.

PIK-11. Dipl.ins. K. Mellénin ja I. Lounamaan yhteisesti suunnittelema ja suurelta osaltaan rakentama, tunnettu yksipaikkainen urheilukone, protot. OH-YMA



PIK-läisten tarmokkaasta jäsenistöstä tuotokoon esille myös henkilökuva: »Tumpun ohjaimosta esittäytyä lukijollemme monin tavoin ansioitunut teekkari-ilmailija, dipl.ins. Antti Koskinen. Valok. Soini.

PIK-12. Ensimmäinen suomalainen kaksipaikkainen koulutuspurjelentokone. Konstruktööri jälleen I. Lounamaa. Prototyyppi valmistumassa Jämillä.

PIK-13. Dipl.ins. A. Koskisen konstruoima korkeateho-purjelentokone, prototyyppi OH-YTA.

PIK-12:n valmistumisen takia myytävänä edullisesti

HARAKKA III (kuva siv. 16)

Tiedustelut ensisilassa os. Polyteknikkujen Ilmailukerho, Lönnrotinkatu 29, puh. 666515/Saarinen (klo 9—17).

3.000.000 km

Lentoliikenteemme sai 25. 3. 56 ensimmäisen kolmois-lentomiljonäärin lentokapteeni Helge Laitisen laskeuduttua Aeron pohjoisreitillä koneella klo 10.35 Helsingin lento-asemalle. Häntä olivat kentällä vastassa toimitusjohtaja Leonard Grandell ja lentotoiminnan johtaja, kapt. Jouko Wartiavaara sekä joukko lentäjätovereita. Toim.johtaja Grandell esitti Aeron ja henkilökohdaiset onnitellut ja mainitsi puheessaan, että tapaus aloitti liikenneilmalumme historiassa uuden lehden. Hän kiitti lentokapt. Laitista erinomaisesta tuloksesta suurena liikenneilmalumme uranuurtajana. Lentokapt. Osi Härmälä esitti Suomen Liikennealutajien Yhdistyksen onnitellut ja pö-lautti mielilin päivänsankarin lentäjäduran vaihelta. Pää-lentoamäntä Sirkkä-Liisa Sauvala ojensi Aeron kukat ja tämän jälkeen lentäjätoverit esittivät onnitellunsa. Tap-pauksen kunniaksi Aero oli järjestänyt kahviiilaisuuden lentokentän ravintolassa ja läsnä nähtiin lentokapt. Laitisen omaisia, yhtiön johtohenkilöitä ja lentäjätove-reita.

Lentokapteeni Laitinen on syntynyt v. 1906, ja suoritet-tuaan ilmailuissa ohjaajatutkinnon hän palveli sotilas-lentäjänä vv. 1929—37 tähyistäälöluveen ohjaajana ja ohjaajaopettajana. V. 1937 hän siirtyi Aeron liikenne-lentäjäksi. Ilmailuissa hän lensi n. 2.000 ja tähän-mennessä Aerossa n. 12.500 tuntia sekä 3 milj. km. Liikennealutajien päiväpalveluksen lisäksi hän koulutti pe-rustomassaan ohjaajakoulussa ennen talvisotaa sekä ilmailu-voimissa yhteensä 126 oppilasta. Aikaisempina vuosina



HELGE LAITINEN

hänet nähtiin myöskin Jämillä harrastamassa purjelentoa. Nykyään hänet tunnetaan innokkaana purjehtijana ja taitavana ampujana.

Peo Yee.