

POLYTEKNIKKOJEN ILMAILUKERHO

20-VUOTIAS

Maaliskuun 26. pnä 20 vuotta sitten perusti 47 ilmailuun innostunutta tekkaria »Ilmailutekkari»-nimisen vapaan yhdistyksen TKY:n puitteisiin. Tämä yhdistys, jonka nimi myöhemmin muutettiin »Polyteknikkojen Ilmailukerhoksi», on siitä lähtien ollut vilkkaassa toiminnassa sotien aiheuttamia kesokytyksiä lukuunottamatta ja on muodostunut tunnetuksi tekijäksi sekä korkeakoulun että maamme siviili-ilmailun piirissä. Lentämisen ja tekniikan erottamaton yhteenkuuluvaisuus on perustana siihen innostukseen, joka aina on ollut leimaa-antavana PIK:n toiminnalle, ja nykyisin toiselle sadalle nousut jäsenmäärä todistaa ilmailun merkityksestä tekkareiden harrastuksissa.

Kerhon tehtävät ovat luonnostaan langenneet ilmailun teknillisen puolen kehittämiseen ja siinä mielessä onkin alusta alkaen harrastettu tutkimus- ja suunnittelutöitä käytännöllisen lentotoiminnan ohella. Viimeksimainnassa oli aluksi pakkajoukkoa varojen puutteen takia vain purjelentone, mutta viimeisten vuosien aikana on suunnitellutoiminta laajentunut myös moottorilenton pariin. Innostuksen ja ulkopuolisen avustuksen turvin on saatu hankittua purjelentokalustoa. Tässä yhteydessä on on erityisesti mainittava se suuriarvoisen tuki, jota teollisuuspiirit ovat antaneet PIK:n kannatusyhdistyksen kautta sekä korkeakoulun opettajiston ja ylioppilaskunnan johdon ymmärtävinen suhtautuminen.



PIK:n lentokalustoa kerhon alkuaikoina. Vas. Zögling ja oik. Wrona. Nämä koneet ovat antaneet paljon viitteitä suunnitellaessa uusia tai parannettaessa entisiä maamme käytössä olevia liittokoneita.



Puolan purjelentopöirreihin PIK:illa oli ennen sotia kiinteä ja talokellinen kosketus. Sieltä hankittiin v. 1939 Salamandra-harjoituskone, joka jatkuvasti on lentokunnossa.

PIK:n ensimmäinen lentokone — Zögling-alkelittokone valmistui jäsenteen rakentamana jo v. 1934 ja sitä seurasiivat niinkään kerhossa rakennettuina 2 Wrona bis-alkelittokoneita (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 käytännössä ollut saksalasta suuntausta oli seuraus Puolan vastaaviin järjestöihin ylläpidetyistä kokeuksista, jonka tuloksena moni PIK:n jäsen oli tilaisuudessa saamaa purjelentokoulutusta Puolassa. Salamandra on vieläkin lentokunnossa, kun taas muut mainitut koneet on ollut pakko poistaa osittain vanhuuden, osittain lentovaurioiden tähden, kuten viimeksi valmistunut Wrona keväällä 1948.

Kokonaan oman lukunsa ansaitsevat PIK:ssa viimeisen sodan jälkeen suunnitellut ja rakennetut koneet. Ensimmäisenä mainittakoon dipl. ins. K. Temmeksen suunnittelema, kerholaisten rakentama, v. 1946 valmistunut PIK-5 harjoituskone, joka helpon rakenteensa ja hyvien lento-ominaisuuksiensa vuoksi heti osoittautui Suomen oloihin sopivaksi. Mainitulle prototyyppille kesällä 1948 sattuneen lentovaurion takia jouduttiin koneeseen rakentamaan uusi runko, jota tekkari I. Loumamaa edelleen kehitti siten, että eturungosta tuli kuorirakenteinen takarungon jatkuessa palkkirakenteena, kuten aikaisemminkin. Lisäksi asennettiin koneeseen kiintopyörä, joka huomattavasti auttaa kuljetuksia. Muutoksien ansiosta saatiin koneen ominaisuudet entisestään parantamaan ja on se nyt lyönyt itsensä läpi erikoisesti kerhokoneena. Edelleen otivat dipl. ins. R. Häkkinen ja J. Heinonen käsiteltäväkseen heikkosi osoittautuneen Harakka I ja niin syntyi Harakka II, jota myös PIK-7:ksi kutsutaan, vuonna 1946 ja joutui heti onnistuneitten koelentojensa jälkeen rakennussarjojena kerhojen edelleen rakennettavaksi. Harakka II:sta kehitti tekkari J. Nurmi-vainaja edelleen pyörällä varustetun, palkkirunkoisin Harakka III, joka valmistui keväällä 1948 ja on osoittautunut erittäin kestäväksi juuri alkeiskoulutukseen. Dipl. ins. P. Schalin on myös suunnitellut tehopurjekoneen PIK-6, jonka rakentaminen toistaiseksi on kuitenkin lykkäytynyt. PIK:n tämän hetken ylpeys, ensimmäinen suomalainen tehopurjekone PIK-3, jonka aerodynaamiset laskeumat suoritti dipl. ins. L. Normen ja niitä edelleen kehitti sekä rakennustyöt suunnitteli ja johti tekkari Loumamaa, valmistui kesällä 1950. Kuten aikaisemmin tämän lehdin päätteillä on selostettu, on kone osoittautunut tarkoitustaan vastaavaksi erikoisesti kerhokäyttöön. Kunnan vain koneen sarja-valmistuspiirustukset tämän vuoden kuluessa saadaan valmiiksi, on kerhoilla tilaisuus rakentaa itselleen myös tehokone.

Kuten mainittiin, on PIK siirtynyt suunnitellussaan moottorikoneiden pariin, joista ensimmäisenä dipl. ins. Heinosen purjelentokoneiden hinauskone PIK-8, sitten dipl. ins. Häkkinen urheilukone PIK-9 ja dipl. ins. C. Studen Grunau-Baby:sta kehittämä moottoriliittäjä, PIK-10. Viimeisenä on tekkarien K. Mellenin ja Loumamaan suunnittelema yksipaikkainen urheilukone PIK-11, joka tällä hetkellä on metalliosia odottavassa rakennusvaiheessa. Kevään 1951 kuluessa päättyy kerhossa myös purjelentokoneiden hinauskoneen PIK-12 suunnittelupäätty, jota myöhemmin voitaneen tarkemmin selostaa.

Lentokaluston muodostivat alkuajoina ulkomailla suunnitellut, kerhossa rakennetut koneet ja vasta viimeisen sodan jälkeen on PIK ollut tilaisuudessa siirtymään oman kerhon piirissä suunniteltuun lentokalustoon. Ainoana muistona vanhoilta ajoilta on enää Salamandra, kone, jolla moni teekkari on ensi kerran päässyt termiikkituntumaan. Lentokaluston luominen ja kunnossapito on luonnollisesti kysynyt paljon työtunteja, joita koko toiminnan aikana onkin suoritettu noin 20.000. Huolimatta tiukasta opinto-ohjelmasta on innostus ollut suuri, eikä työvoimanpuutetta ole tarvinnut valittaa. Kerholaiset voivat myös suorittamastaan työstä saada korkeakoulussa vaadittua harjoittelua. Työkentelypaikat ovat melkein koko toiminnan ajan olleet liian ahtaat, jollainen viimeinenkin työpaikka, Polin kellarissa sijaitseva »murju» ehdottomasti on.

Lentotoiminta pääsi ennen talvisotaa jo vilkkaaseen vauhtiin, mutta keskeytyi sitten eräinä sota-aajan vuosina kokonaan. Vähäisessä määrin suoritettiin lentoja kyllä Tampereella insinöörien ja harjoittelijoiden toimesta. Lentokalusto kärsi sodanaikeisessa säilytyspaikassaan myös vaurioita. Sodan jälkeen, vaikeuksista huolimatta alkoi jälleen elpymiskausi, joka jatkui vieläkin sikäli, että ennätykset tuntuvat paranevan vuosi vuodelta. Tärkeimpinä lentoaikoina ovat olleet talvisaikana Taivallahden jää Helmingin edustalla, Hyvinkään ja Malmin lentokentät sekä kesäisin Kuoreveden, Tampereen ja Porin lentokentät. Kesällä 1948 teki PIK reiten koneiden kera myös Lappiin tutkiaikaisen lento-olosuhteita siellä, mutta huonon sään ansiosta ei matka antanut toivottua tulosta. Kahden viimeisen kesän aikana on pidetty kesäleiri heinäkuussa Janijärvellä ja tulokset ovat olleet erinomaiset. Lisäksi kerholaiset ovat osallistuneet purjelennon Suomen ja maailmanmestaruuskilpailuihin saavuttaen niissä huomattavia sijoituksia.

Tärkeän lisän PIK:n toimintaan toi v. 1949 korkeakoulun perustettu lentokoneenrakennuksen opintosuunta. Insinöörien ja erityisesti nykyaikaisen lentokoneensuunnittelijan pätevyydelle on mitä suurimerkityksellistä alaan tutustuminen käytännössä ja siksi PIK onkin asettanut päämääräkseen jokaisen lentokoneenrakennuksen opiskelijan perehdyttämisen mahdollisimman pitkälle sekä itse lentämiseen että koneiden rakentamiseen. Tulevia lentokoneinsinöörejä koskee myös läheisesti toiminta ilmailun teoreettisella alalla, josta todistavat monet esitelmä- ja keskustelutilaisuudet ja suoritettut tutkimukset.

Täytyykin todeta, että teorettinen opetus on lantaanut hedelmää, josta suunniteltujen koneiden lisäksi voidaan mainita dipl. ins. Kaarion ja Temmeksen tutkimukset vintturistarityötapojen kehittämiseksi, sekä monet puun käytöstä lentokoneenrakentamiseen aiheutuvat lujusopilliset tutkimukset. Kerhon pyrkimyksiä näissä tutkimustöissä on suuresti avustanut korkeakoulun, erikoisesti prof. Aaro Ylisen myötämielinen asenne.

Kerhon puheenjohtajina ovat olleet dipl. insinööri I. Serlachius vv. 1931—33, V. Leppämäki 1933—37, K. Tiirinen 1937—40, P. Järvenpää 1940—44, K. Temmes 1944—45, L. Norrinen 1945—46, G. Stude 1946—49, tekkarit T. Karhumäki 1949—50 ja I. Lounamaa 1950 lähtien.

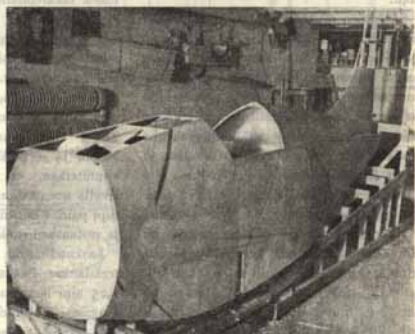
Tuleva toiminta on suunniteltu tapahtuvaksi pääasiassa samojen suuntavivojen mukaisesti kuten tähänkin asti. Siirtyminen moottorilentokoneiden rakentamiseen tuonee kerhon piiriin yhä useampia jäseniä, sillä korkeakoulussahan opiskelee useita armeijassa moottorilentokoulutuksen saaneita lentäjiä, jotka eivät tunne purjelentoa, mutta haluaisivat mielellään lentää moottorikoneilla. Tähän panee esteen taloudelliset seikat, sillä vuokra-koneella lentäminen on liian kallista opiskelijalle. Servuoksi on kerhokone ilolla tervehditty ratkaisu moottorilentohaluihin. Purjelentotoiminnassa pannaan päähuomio kesäleirien, mutta myös alkeiskoulutuksen talvelta muodostaa siitä huomattavan osan. Ilmailuteknillisellä alalla taas jatkavat ne kerholaiset, jotka



PIK:n jäsenet R. Häkkinen ja J. Heinenon tarkistivat ensimmäisen alkeisliitokoneemme Harakka I:n laskelmat ja seurauksena oli entistä tehokkaampi ja laajempi, kerhokäyttöön hyvin soveltuva Harakka II.



Harakka II:sta saadut kokemukset tekkari Jaska Nurmisen soveltettiin uuteen parannukseen, Harakka III:een, joka on varustettu mm. palkkirangolla ja starttiriporalla.



PIK:n aloittama purjelentokoneiden kehitystyö on jatkunut harjoituskoneella PIK-5 ja tehokoneella PIK-3. Mutta ei siinä kaikki. Kun purjelentokoneiden sarja on nyt näin pitkällä, ilmailutekkarit ovat ryhtyneet kehittämään myöskin urheilukonemaamme. Parhailaan rakennetaan yksipaikkaisista urheilukonetta PIK-11, joka tällä hetkellä on metallisista edeltämissä rakennusvaiheissa.

opiskelevat lentokoneenrakennusta, aikaisempien jäsenten viitoittamaa tietä eri kysymysten ratkaisemiseksi. Näissä puiteissa toimii Polyteknikkoyhön Ilmailukerho voivansa antaa parhaan mahdollisen panoksen Suomen ilmailun hyväksi.