

PIK 30-vuotias

PIK:in PUHEENJOHTAJAT
30 VUODEN AIKANA

J. Serlachius, V. J. Leppämäki, K. Tirronen, P. Järvenpää, K. Temmes, L. Norrmén, C. Stude, T. Karhumäki, I. Lounamaa, K. Tiisanen, J. Koskinen, P. Järvi-mäki, J. Rinta, L. Saarinen, J. Jal-kanen, K. Hedström sekä nykyise-nä puheenjohtajana M. Kaitera.

Maaliskuun 26 päivänä 1931 perusti 47 ilmailusta kiinnostu-utta teekkaria Teknillisen Kor-keakoulun nykyisen professorin Jorma Serlachiuksen johdolla oman ylioppilaskunnan piiriin yhdistyksen, joka pian sai ny-kyisen nimensä Polyteknikko-jen Ilmailukerho (PIK). Voi-daan todeta kerhon heti alusta lähtien toimineen vilkkaasti ja muodostuneen tunnetuksi teki-jäksi maamme siviili-ilmailun piirissä sekä kunnostautuneen maamme rajojen ulkopuolella-kin.

PIK:n tehtävät ovat luonnostaan langenneet ilmailun teknillisen puo-len kehittämiseen ja siten palvelemaan koko Suomen siviili-ilmailua. Niinpä onkin harjoitettu laajaa tutki-mus- ja suunnittelutyötä käytännöllisen lentotoiminnan ohella. Päähuo-mio on kiinnitetty purjelentokalus-ton kehittämiseen, mistä näkyvim-pänä tuloksena on suunniteltu o-luosteisimpe sopiva PIK-purje-lentokonesarja, joka on täysin rin-nastettavissa purjelennon suurvallan Saksan vastaaviin saavutuksiin. Koko menestyksellisen insinöörityön perusedellytyksenä on ollut se talou-dellinen tuki, minkä maamme teollisuuslaitokset ovat antaneet PIK:n Kannatusyhdistyksen kautta, jonka tarmokkaana ja uhrautuvana pu-heenjohtajana on sotien jälkeen toi-minut dipl.ins. Gunnar Stähle.

PIK-sarjan ensimmäiset koneet PIK-1 ja PIK-2 olivat puolalaisen alkeiskoneen Wronan parannelmia. PIK:n jäsenten saadessa 1930-luvul-la Puolassa lentokoulutustaan, tuo-tettiin siltä samalla puolalaiset ko-netyypit, jotka olivat terveellisenä vastapainona muualla Suomessa val-linneelle saksalaiselle suuntaukselle. Seuranneissa poikkeuksellisissa o-luosteissa ei niitä kuitenkaan päästy rakentamaan. Vilkas lentotoiminta keskeytyi vuosiksi 1939-44 lähes ko-konaan, mutta vuonna 1945 alkoi voi-makas elpymiskausi, jolloin samalla alettiin järjestelmällisesti siirtyä omintakeisiin tyyppeihin. K. Tem-mes sai Salamandra-harjoituskoneesta hyvän pohjan diplomityölleen PIK-5:lle, joka oli ensimmäinen täy-sin suomalainen purjekone. Kone ja sen myöhemmät kehittämät ovat vieläkin maamme standardiharjoitus-koneiden asemassa. R. Häkkinen, J. Heinenon sekä J. Nurmi muokkasivat puolestaan Ilmailuliiton Harakka-alkeiskoneen kerho-käyttöön sopivaksi.

Vuonna 1950 valmistui en-simmäinen ns. puolitehokone, L. Norrmén'in — I. Lounamaa:n PIK-3a. Tällä koneella kerho osal-listui purjelennon MM-kilpailuihin Espanjassa ja Ranskassa. Kehityksen suuntautuksessa muualla maailmassa yhä tehokkaampiin koneisiin, pyrki PIK mukaan PIK-13:lla, jolla osallis-tuttiin vuonna 1954 MM-kilpailuihin Englannissa.

Ensimmäinen PIK:n suunnittele-ma moottorikone PIK-11 valmistui vuonna 1953. Koneen suunnittelijoi-na ja pääasiallisina rakentajina toi-mivat Kai Mellén ja Ilkka Lou-namaa. Koneetta on sittemmin raken-nettu kaksi kappaletta. Ensimmäi-nen suomalainen kaksipaikkainen purjekone näki päivänvalon v. 1956 ja suunnittelijana oli tälläkin ker-taa I. Lounamaa. V. 1958 valmis-tuneen ns. vakoliuokan tehokoneen PIK-3c:n oli suunnitellut pääosil-taan O. Roininen ja kone sijoit-tu samana vuonna Puolassa MM-kilpailuissa 4. sijalle. Koneetta on Suomen Ilmailuliiton toimesta kehitetty Kajava-tyyppinä ja tulos osoit-taa, kuinka vähäisilläkin taloudelli-silla edellytyksillä suoritettu johdon-mukainen kehitystyö tuottaa kauniin lopputuloksen.

PIK:n piirissä on 1930-luvulla lähtien esiintynyt useita maamme par-haita purjelijöitä. Mainittakoon tä-sä yhteydessä ainakin T. Kaario, K. Temmes, L. Norrmén, A. Koskinen sekä J. Jalkanen. Kerhon lentoennätyksiä noteerataan seura-

vasti: aika V. Lehmusvuori PIK-5 v. 1950, 9 h 4 min.; matka Jalkanen PIK-3a v. 1957 286 km; vapaa nou-su A. Koskinen PIK-3a v. 1953 5240 m. Syvyyskukellusennätys on edel-leenkin hinausautona käytetyllä Buick-38 kukkuneuvolla, joka tammi-kuussa 1951 puikahti merenpohjaan 10 m:n syvyyteen. Moottorilennossa on K. Tuorila, koneenaan PIK-11, menestynyt SM-kilpailuissa voitta-malla A-sarjan vv. 1955-57. Suun-nittelutoiminnan ja rakentamisen kannustimena on aina ollut osaltan lenkittäminen ja 30-vuotisen toiminnan aikana on lennetyt kaikkiaan 2314 purjelentotuntia, mutta tämä tulos on edellyttänyt yhteensä 60.000 työ-tuntia. PIK on aina lentotoiminnas-saankin pyrkinyt löytämään jotain uutta ja niinpä vuonna 1958 määrä-tetoisen, usean vuoden kestäneen työn jälkeen löydettiin Lapista Pal-lakselta aaltovirtaukset.

PIK:n toiminta on muodostunut huomattavan laajaksi. Tällä hetkel-lä on Suomessa käytettävistä purje-koneista lähes 50 % PIK:n suunnitel-mia ja aivan viime aikoina on tut-kimuskenttää levitetty varsinaisen lentokoneerakennuksen ulkopuolel-lekin ns. tittimittareihin. Se luova konstruktivinen työ, jota PIK:n piirissä on suoritettu, on aina pyrkinyt palvelemaan laajasti ilmailumme tarpeita.



PIK:n hallitus kävi pyytämässä dipl.ins. Gunnar Stähle kunniajäsenekseen 26. 3. -61. Ins. Stähle on ollut PIK:n kannatusyhdistyksen toiminnassa mu-kana sen perustamisesta eli v:sta 1943 lähtien. Kuvassa vasemmalta teek-karit Metsola ja Kaitera, ins. Stähle, teekkarit Mäntylä ja Lehtinen.

Ne kuusitoista . . .

Jokainen Ilmailun lukija on kuulut ainakin jostain PIK-konstruktioista. On kuitenkin muutamia sellaisia, jotka eri syistä ovat jääneet suunnitteluasteelle ilman lopullista toteutumistaan ja siten myös vähemmälle huomiolle. Kerrattakoon tässä vielä PIK-merkinnällä varustetut "tuotteet".

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

PIK-2. Jo aikaisempi Wronan kehitelmä S. Forsblomin käsialaa. Ei rakennettu.

PIK-3a. L. Norrménin diplomityö, jonka prototyyppi rakennettiin I. Lounamaan johdolla.

PIK-3b. Antti Koskisen käsialaa, jossa siiven kiinnitys mm. on parempi kuin a-tyypissä.

PIK-3c. 3b:stä vakioluokan koneeksi kehitetty uusi muunnos, pääsuunnittelijana O. Roininen.

PIK-4. Ensimmäinen suunniteltu pienikokoinen tehopurjekone, jonka alkuperäinen nimi oli PS-1. S. Forsblomin ja H. Rytin kehittämä suunnitelma raukesi talvisotaan.

PIK-5a. K. J. Temmeksen suunnittelema palkkirunkoinen harjoituspurjelentokone.

PIK-5b. Pyörällä varustettu kuorirunkoinen kehitelmä, myös sarjakoneena laajalti tunnettu. Konstruktööri I. Lounamaa.

PIK-5c. K. Tiusanen suunnitteli edelliseen uuden siiven.

PIK-6. P. Schalinin pitkälle suunniteltu tehopurjelentokone. Ei rakennettu.

PIK-7. J. Nurmi-vainajan onnistunut Harakka III. Koneessa oli pyörä ja huomattavin rakenne-ero muihin Harakkoihin oli palkkirunko.

PIK-8. J. Heinosen diplomityö, kaksipaikkainen purjelentokoneiden hinauskone. Kokopuurakennetta, moottori 115 hv. Ei rakennettu.

PIK-9. R. Häkkisen suunnittelema 1-paikk. moottorikone, ei rakennettu.

PIK-10. C. Studen Grunau Baby-moottoriliitäjä.

PIK-11. K. Mellénin ja I. Lounamaan yhteisesti suunnittelema ja suurelta osaltaan rakentama, tunnettu yksipaikkoinen urheilukone.

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

PIK-13. Dipl.ins. A. Koskisen konstruoima tehokone.

PIK-14, tehopurjekoneen suunnittelukilpailun tulos, suunnittelija O. Roininen, ei rakennettu, vaan suunnitelma muuttui PIK-3c:ksi.

PIK-15, viime vuonna päättyneen hinauskonekilpailun tulos, suunnittelija K. Méllen.

PIK-16 "Vasama", tehopurjekone, jonka prototyyppi valmistuu Jämillä tänä keväänä. Suunnittelijat T. Tervo — J. Jalkanen — K. Hedström.

PIK-17, ei tarkempia tietoja käytettävissä . . .