

Aurinko, purjelentäjän energianlähde, nousee tämän lehden ilmestymisen aikaan 07.14 – 07.31 välisenä aikana ja laskee 17.23 – 17.58. Päivä on käynyt pitkäksi muutamassa rupeamassa joulusta. Ja vauhti vain kiihtyy, kun katselet allakkaa. Ellemme pidä varaamme olemme syksyssä tuota pikaa. Välissä olis lennettävääkin.

Tekisi mieli puhua vähän tavoitteista, niitähan on jo-

kaisella purjelentäjällä, vai onko? Kuka haavailee HC-matkasta tai ajasta, kuka timanteista, kuka SE-lennosta. Kuka aikoo toteuttaa opekurssin kautta itseään takatoosassa istuen, kuka lentää matkaa kiilto silmässä. Tai jollakin voi olla tavoitteena muutama tunti kotikentän turvallisessa tuntumassa, kunhan tulee ilmailtua. Kaikki me tulemme onnellisiksi tavallamme.

Kilpalentäminen onkin sit-

ten jo eri poikien tavoite. Se on kovaa kaikissa luokissa maailmalla, ken sen asettaa tavoitteekseen. Kilpalentäjällä pitää sekä fysiikka että psyyke olla kunnossa. Vielä muuten ehdit kohentamaan molempiakin ennen kevät-kautta, ennen varsinaiseen asiaan, lentämiseen pääsemistä.

Kevätlentämisestä kerroinkin jo tammikuuisessa lehdykäisessä. Nyt asia on entistä ajankohtaisempi. Jos lumiolosuhteet pysyvät samanahtaisina kuin ne tammikuun lopulla olivat kevätjäistä tulee hyviä kenttiä. Voit paneutua kisa- valmentautumisessasi lentämiseen toden teolla. Kesäkuussahan pidetään SM-kisat kaikissa luokissa, nyt ensi kertaa myös moottoripurjehtijaluokassa.

Moottoripurjehtijat olivat kiivaan kirjoittelun aiheena tässä takavuotena. Allekirjoittanut lenteli silloin myös typeksiä ns. moottoripurjehtijoilla, joiksi TUULIA-koneita vieläkin kutsutaan. Ystävämme Jukka Tervamäki, moottoripurjehtija-taistelijamme, kirjoitteli silloin Purje ja Moottori-lehdessä ajatuksistaan, mutta ne perustuivat ainoan ns. moottoripurjehtijan TUULIAN kautta saatuihin kokemuksiin. Olihan Jukalla omat hyvät ideansa, mutta ei vielä näyttyä.

Nyt on. On PIK-20 E, jolla allekirjoittanutkin viime lokakuun alussa lenteli tunnin ja vartin pysäyttäen moottorin useaan kertaan ja nousten syksyisessä nostossa ja vähän liukuenkin, matkaa. Tilanne on muuttunut ja nyt voimme puhua moottoripurjehtijasta, jonka minäkin hyväksyn. Aikaa on seurattava, jos mieli pysyä kuvioissa.

Valitettavasti ensin mainitulla tyyppillä tuli paljon vaurioita ja jopa vainajia, kun yritettiin moottorilentää, ajaa temppeä jne. Eihän se pitemmän päälle onnistu, niinhän on nähty. Purjelentokoulutuksenkin piti kertaheitolla uudistua, koska vanhat tavat, vintturihinaus ja lekohinaus olivat muka vaarallisia tapoja. Mutta eipä uudistunut, eikä myöskään tähän men-

nessä ole moottoripurjehtijakoulutuksen kautta varsinaisia purjelentäjiä ilmaantunut kisailuporukoihin, vai onko? Ehkä jatkossa, kun homma kehittyy, ilmestyykin.

Jukka Tervamäki on jo lähellä ja lenteli hän menneenä kesänä SE tuloksia JT-6:lla, onneksi olkoon näin jälkikäteen. Jukka tässä kirjoitteli ja esitti uusia makeita ideoita alan kehittämiseksi, ehkä saamme niistä kuulla ja nähdä lehdestämme.

Lipsahti jälleen lentämiseen vaikka minun piti puhua rahasta. FAI:n hallitus piti 12. helmikuuta kokousta, jonka tuloksia emme tätä kirjoittaessa tietenkään tienneet. Kokouksen esityslistalla oli mm. rotusortoasia. Suomen kantahan on urheilussa se, että ei boikotoida. On kiva nähdä boikotoidaanko. Jos ei boikotoida, tarvitaan sitä rahaa.

Esikisoihin pitää ilmoittautua maaliskuussa ja sinne on mahdollista lähettää kolme pilottia 15 m luokkaan ja yksi vakioon tai avoimeen. Avoimen konehan meni -77 muille maille, niin kuin hyvin tiedämme, vakiossa on löydettävä, jos mielimme olla mukana koko panoksella.

Esikisojen kustannusarvion ei ole vielä tehty, mutta uskoisin sen pyörivän 30.000,- tuntumassa lauttamaksuineen neljän koneen joukkueella. Kevään myyntikampanjaa on tehostettava, kyllähän rahat saadaan porukalla kasaan.

Pronssiset PIK-20-koneet ovat olleet suosittuja. Tammikuun numerossa olimme päässeet numeroon 156. "Nikke" Törhön, Helsinki-Vantaan lennonjohtoon pomo, soitteli vuoden alussa ja lunasti itselleen nro 157 ja samalla koko perheelleen hopeiset riipukset mallia PIK-20. Nikke on harrastanut ilmailua lennokista moottorilennon kautta purjelentoon. Onnea ja kiitoksia tuesta.

31.1.80 täytti 70 vuotta Mikko Siren, ilmailupioneeri iloiselta 30-luvulta saakka, monessa mukana ollut "vanha kotka". Lentäjätoverit muistivat Mikkoa PIK-20:llä nro 158. PAL-



SUOMEN PURJELENTOMAJOUKKUE

Poltinahantie 13 A 3, 13130 HÄMEENLINNA 13.  
Puh. 917-67 823

### TILAUSKAAVAKE

Allekirjoittanut tilaa täten jalkivaatimuksella seuraavat esineet:

	Sarja tai kpl hinta	Posti- kulut	Tilaus- maara
Pronssinen PIK-20 D	200:— + pk		_____ kpl
Kultainen PIK-20 D riipus	270:— + pk		_____ kpl
Kultainen PIK-20 D neula	160:— + pk		_____ kpl
Hopeinen PIK-20 D riipus	65:— + pk		_____ kpl
Hopeinen PIK-20 D neula	60:— + pk		_____ kpl
Finnish Gliding Team			
— neulottu kangasmerkki 30 x 60 mm	10:— + pk		_____ kpl
— tarra sisäpuolinen 45 x 98 mm	3:— + pk		_____ kpl
— tarra ulkopuolinen 45 x 98 mm	3:— + pk		_____ kpl
— tarra sisäpuolinen halk. 90 mm, uusi	5:— + pk		_____ kpl
— tarra ulkopuolinen halk. 90 mm, uusi	5:— + pk		_____ kpl
— EM-kisatarra 1979 Örebro, ulkopuolinen	2:— + pk		_____ kpl
— Purjelentopeli	25:— + pk		_____ kpl
— korttisarja "VANHAT KONEET"			
— 16 erilaista yhtenä levyä	20:— + pk		_____ sarjaa
— postikortteina 16 erilaista	20:— + pk		_____ sarjaa
— postikortit yksitellen*)	1:25 + pk		_____ kpl
*) luettele haluamasi tyyppi			
— HINU juliste 60 x 84 cm	15:— + pk		_____ kpl
— PILOTTI kassi 48 x 25 x 35 cm	78:— + pk		_____ kpl
— PILOTTI kassi 58 x 30 x 43 cm	88:— + pk		_____ kpl
— RED BIRDS Aerobatic team 4-varjatarra	6:— + pk		_____ kpl
— RED BIRDS Aerobatic team T-paita: S, M, L, XL	26:— + pk		_____ kpl
Taulusarja 3 kpl kehystettynä:			
— Messerschmitt Bf 109, Brewster B-239 ja Westland Lysander MK I	54:— + 11:—		_____ kpl

Tilaaja: \_\_\_\_\_ allekirjoitus \_\_\_\_\_

Osoite: \_\_\_\_\_ Postinumero \_\_\_\_\_  
ja postitoimipaikka \_\_\_\_\_

Puhelin: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

JON ONNEA meiltä poika-siltakin, näin lehden kautta.

Nro 159 omistajaksi tuli **merkkipäivänään** 21.2.80 **Kokkolan** ilmailusielu **Hemppa Laine**. 60-vuotiaasta onnittelii Kokkolan Ilmailukerho ry. ja tässä tulee **PARHAIMMAT ONNENTOIVOTUKSEMME** varsinaiselle moottori-purjehtijakoulutuksen pioneerille.

Pari seuraavaa numeroa on varattu ja lunastettu, mutta päivät ovat vielä edessä, joten menemme nroon 162, joka tällä hetkellä jo koristaa Mikkelin Ilmailuyhdistyksen lahjana puheenjohtajansa toim.joht. **Esko Tikaniemi** kotia. Esko on suorittanut A-tutkinnon 7.1.41, B:n 15.2.41 ja C:n 26.12.46. Kerho luovutti PIK-20 mallin hänelle ansiokkaasta toiminnasta lentokaudella -79 kerhon hyväksi.

Hopeisten PIK-20 koneitten ympyrä on sitten suljettu. 4.1.80 kävimme luovuttamassa Tasavallan presidentille **Urho Kekkosen** **Olavi A. Raution** ja **Edvard Wegeliuksen**

sen kera numeron 1, joka tähän tarkoitukseen oli varattu. PIK-20, hopeisen ja pronssisen omistajien hyllyköissä arvot sen kuin nousivat.

Hopeinen nro 22, jonka ilmoitin olevan kaupan, ei olekaan enää kaupan, sorry, kyselijöitä on ollut, mutta tulokoon näin kaikille tiedoksi.

Pronssisen PIK-20:n hinta nousee raaka-aineen hintojen kohoamisen myötä. Vanhaa sarjaa on vanhaan hintaan vielä muutama jäljellä, panakaapahan töpinäksi. Uusi hinta on 300:-/kpl maaliskuun alusta.

Hopeiset riipukset nousevat myös, kultainenhan jo nousi. Hopeisen hinta tulee olemaan 105:-/kpl maaliskuun alusta, vanhoja on vielä muutama jäljellä, á 65:-.

Pilottikassin raaka-aine ei ainakaan vielä ole kohonnut, joten hinnasto pitää, nythän on ajankohtaista hankkia varustekassi oikeata laatua.

Kuluvasta ilmailuvuodesta tehdään joukolla suomalaisen kilpapurjelennon vuosi. Jokainen hankkikoon urheilu- ja lentoasuunsa Fin-

nish Gliding- Team neulotun kangasmerkin, sen **SINI-VALKOISEN** lippuaiheisen. Merkin voi neuloa myös maihariin, pilottipusakkaan tai vaikkapa simmareihin suomalaisuuden merkiksi. Merkkejä löytyy, kerhot vain asialle niitä myymään. On muuten sopivan kokoinen ja hintainen, herättää huomiota niin, että on katsottava: Mikäs merkki Sinulla on? Ja hinta 10:-, ei maksa paljon.

Uusia ideoita tarvitaan jatkuvasti, mutta eipä niitä vain tahdo löytyä, vaikka olemme lehdessäkkin kuuluttaneet. **Pentti Vilhunen** Porvoosta tässä poikkasi ja toi yhden hyvän, mutta paremmin jouluksi sopivan. Pyritään toteuttamaan. Kiitos **Pentti**.

Koska purjelento on luonnollista tehdään uusi **Lippis- ja Navy-hattu**, joissa aurinko näyttää pääosaa. Saataneen ulos huhtikuussa, lentonäytöksiin myyntiin.

Tarrat, pelit, korttisarja **VANHAT KONEET**, Red Birds Team-tarrat ja paidat ja "sotakone" taulusarjat,

kuin myös **HINU-julisteet** ovat mukana listalla. Toimitamme tilaukset paluupostissa, kuten olet havainnut.

Muuten olethan huomannut, purjelennossa ei löydy mitään oikotietä huipulle, jos sinne olet pyrkimässä. Alahan harjoitella, hyvää intoa Sinulle ja muillekin lukijoille.

**t. Janne**

# Saisiko olla luotollinen OP-tili ja tuplasti palkkasi verran rahaa?

OP-tili on luotollinen shekkitili, joka merkitsee tuplattia maksuvalmiutta. Tililläsi on luottoa kuukauden nettopalkkasi määrä, vaikka sillä ei tilapäisesti olisikaan rahaa.

OP-tiliin liittyy muitakin etuja. Esimerkiksi maksupalvelu: osuuspankki huolehtii

laskujen maksamisesta ajallaan. Ja OK-ostokortti. Sillä voit ostaa kuukaudessa 2500 markkaan saakka, ja maksuaikaa saat jopa 1 1/2 kuukautta. OK-ostokortti on Sinulle ilmainen.

Osuuspankin luotollinen OP-tili on yksi laajennetun palkansaajan OP-sopimuksen monista eduista.

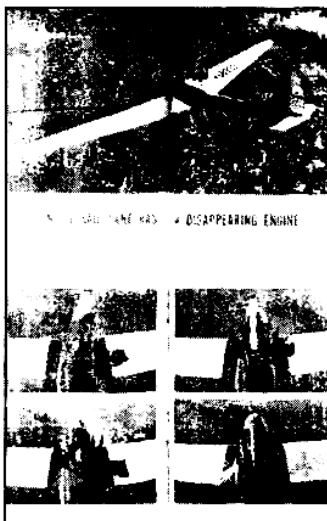


## OSUUSPANKKI-KYLLÄ



## KUINKA SE OLIKAAN, JANNE?

• Jukka Tervämäki, suomalaisen experimental-toiminnan ja moottoripurjelentämisen pioneereja, ja lentokapt. Juhani Horma ovat sanailleet moottoripurjelentämisen ideologiasta jo pitkään, milloin tennispallon kokoinen vaahtokupla suupielessä, milloin ilman. Janne muisteli mennyttä sanailua palstallaan Ilmailussa 2/80 ja innoitti Jukan vastaamaan. Ja Ilmailu se sen kuin kuulee vitosena ...



Nelson Hummingbird San Franciscossa yläpuolella Lifin kuvassa v. 1954. Sivuvakaimen asennettu kamera on tallentanut moottorin sisäänvetovaiheet. Saman Life-lehden edellinen aukeama oli omistettu Bensenin gyro-copterille, jonka idea vähemmällä rahalla toteutettavana vei silloisen koulupojan mielen seuraavaksi 15 vuodeksi ennen moottoripurjekonetta, mutta niidenkin aika sitten tuli. Artikkelin otsikko muuten kuului: "Uljaita uusia lentolaitteita, roottoriliitajia ja moottoripurjekone, ovat omituisen näköisiä, mutta toimivat silti hienosti."

Janne, paneuduit palstallasi Ilmailussa 2/80 muistelevaan, kuinka 10 vuotta sitten puhuimme kumpikin moottoripurjekoneista "tennispallon kokoinen vaahtokupla suupielessä", minä puolesta ja sinä vastaan.

Panit silloin moottoripurjekoneita kohtaan haisevan vastalauseesi (Ilmailu 3/1970) ja ilmoitit, että "kun puhutaan purjelenosta, niin siihen ei voida sekoittaa muita moottoreita kuin hinausvintturin tai hinauskoneen moottorit ja nekin 1500 ja 30 m:n päässä jaloista linnuista".

Sanot nyt, että viimeinkin on tullut näyttöä moottoripurjehtijasta, jonka sinäkin voit hyväksyä. Tattista vaan, että pidät meikäläisen ideoita ja näyttöjä näin oleellisina hyväksyttävän moottoripurjekoneen tekemisessä, mutta omasta puolestani katson, että kyllä sakemani oli asialla paljon aikaisemmin, nimittäin jo 1960-luvulla. Näyttöä oli muistakin kuin Tuulioista, myös tyypistä, jossa oli sisäänvedettävä moottori.

Mikä lienee ollut vain se tietämättömyyden tai uskon puutteen umpio Suomessa, ettei noteerattu saksalaisista ja muidenkin maiden ilmailulehdistä mm. Scheiben SF 27 M:n sisäänvedettävällä moottorilla olleen sarjavalmistuksessa jo 1960-luvun puolivälin paikkeilla samoin kuin lepuutettavalla potkurilla varustetun Schleicherin ASK-14:kin.

Kuten tiedät, viimemainitun sitten ostinkin itselleni 1974 kuusi vuotta vanhana valmistusvuosi siis 1968! Ja sillähän lensi purjelentoa siinä missä "kutosilla" ja "kaseillakin" jonka varmaan koneen myöhemmätkin omistajat, Kosolan veljekset voivat todeksi vahvistaa. Vuoteen 1970 mennessä oli myös ollut purjelentokisoja moottoripurjekoneilla Saksassa ja ennätyksiä oli lennetty tilastoihin. William Collee lensi ensimmäisen saksalaisen timanttimatkan SF-27M:llä heinäkuussa 1968.

Kysymys Suomessa 10 vuotta sitten olikin siis jostain muusta, nimittäin ilmiöstä, joka tunnetaan lähes alalla kuin alalla. Uudet virtauksiset ja muutokset entisiin kuvioihin koetaan uhkana ja pyritään torjumaan. Uuden ajatuksen hyväksyminen vie vuosia. Niinpä vasta nyt, 15 vuotta Keski-Eurooppaa jäljessä purjelento moottoripurjekoneilla näyttää ottavan tulta meilläkin... monien näyttöjen jälkeen (allekirjoitaneella jo 7. vuosi menossa).

### Innostava Hummingbird

Tässä yhteydessä lienee myös muutama sana paikallaan sisäänvedettävän moottoridean alkuperästä. Lehdistössä on nimittäin näkynyt PIK-20E:n kohdalla mainintoja "ensimmäinen ja ainoa". On puhuttu jopa keksinnöstä.

Kieltämättä nostomekanismin yksityiskohdissa riittikin keksimistä, ja se onkin muita vastaavia yksinkertaisempi ja omaperäinen, mutta idea sinänsä on hyvin vanha. Ehkäpä alkuperäinen keksijä on Ted Nelson Kaliforniasta. Hänen ajatustaan sain itsekin tartunnan jo 1954 selaillessani LIFE-lehteä koulupoikana Hämeenlinnassa. Silmiini osui aukeaman kuvasarja (LIFE June 14, 1954, sivut 52-53) amerikkalaisesta ihmelaitteesta NELSON HUMMINGBIRD. Silloiselle HIK:iläiselle, joka oli hikiensä työllä Bergfalkea Vanajaveden jäällä, vehje tuntui mullistavalta. Purjelento oli tehty mahdolliseksi kokonaan ilman avustajia.

Hummingbird ei ollut vain erittäin moderni, 2-paikkainen, peräkkäin istuttava, kokometallinen purjelentokone vaan siinä oli lisäksi sähköhydraulisesti sisään/ulosvedettävä 48 hv:n moottori kaksoissytytyksellä. Moottori sisäänvedettynä koneelle luvattiin liitoluvuksi yli 25, joka siihen aikaan edusti 2-paikkaisten huippua.

Prototyyppi oli lentänyt jo 1949 ja kaikkiaan koneita tehtiin 7 kpl vuoteen 1955 mennessä. Jotkut niistä lentä-

vät tietämäni mukaan vieläkin yli 2000 tuntia tiimaa keränneinä.

Voidaan sanoa, että koneen suunnittelija Ted Nelson oli monessa suhteessa 20-30 vuotta aikaansa edellä. Koneen tyyli puhdas aerodynamiikka muistutti nykyisiä lasikuiturasseja, siiven ja peräsimien rakenteissa oli käytetty metallilevyä / muovivaahto-kerroslevyä ja jopa moottorinkin Nelson oli suunnitellut itse nimenomaisesti ko. projektia varten moottoripurjehtijakäyttöön. Janne, olisipa silloin vuonna -54 tilattu Hummingbird HIK:lle, niin olisi todella päästy kehityksen etulinjaan. Hintapyyntökin oli "vain" 7.000 dollaria.

Hummingbirdista idea alkoi vähitellen levitä muihin maihin. 50-60-lukujen vaihteessa kokeiltiin Englannissa sisäänvedettävää moottoria 1-paikkaisessa purjekoneessa, kunnes Egon Scheibe Saksassa otti idean sarjatuotantoon mallissa SF 27M 1960-luvun puolivälissä. Yllä esitetty ei muuten ole mikään tyhjentävä esitys moottoripurjekoneiden historiasta, sillä muilla periaatteilla toteutettuna saksalaiset olivat olleet asialla jo ennen toista maailmansotaa.

Jos PIK-20E:stä kuitenkin halutaan mainita joitakin superlatiiveja löytyy toki niitäkin:

● Se on toistaiseksi suurimpaan sarjaan yltänyt sisäänvedettävällä moottorilla varustettu moottoripurjekone maailmassa. Ja koska lisää on koko ajan valmistumassa Jämsällä, ennätystä ei tulla vallan helposti lyömäänkään.

● PIK-20E on ensimmäinen moottorilla varustettu lentokone Suomesta, joka on yltänyt kunnolliseen kansainväliseen myyntimenestykseen. (Sopinee Vinkan viennistä puhujille malliksi)

● PIK-20E on tyyppiluokassaan (sisäänvedettävät moottorit) hiljaisiin moottoripurjekone, ts. parhaiten äänenvaimennettu ulospäin. Äänenvaimennus ohjaamossa kaipaa silti vielä monien mielestä parannusta.

Jukka Tervämäki