

L E N T O R A P O R T T I .

Kone: 1 D 12.

Ohjaaja: Res.vänr. Pukkinen.

Mekanikko: Kapit.kers. Kankkunen.

Matkan tarkoitus: Koneen vienti Tampereelta - Santahaminaan.

Tuuli: S 2 Beauf.

Pilvisyys: 5 (cirrus)

Lähtö: 28.6.22. klo 6,30.

(Liitteenä oli ainoastaan Pukkisen kertomus)

## ILMAILUVOIMIEN ESIKUNTA

Santahamina

6 p:nä heinäkuuta 1922.

Koskee: Koneen 1 D 12 lento-onnet-  
tomuusraporttien palautt.

Ilmailupataljoona,  
Santahamina.

Oheellisena palautetaan tutkimusraportti koskeva lento-  
koneen 1 D 12 tuhoutumista, koska siitä puuttuu tuhoutuneitten osien  
numerot. Samaten on moottorin numero, sekä siitä saatavat varaosat  
mainittava.

Samaten on arvostelu onnettomuuden syistä puutteellinen.  
Tosin on selvää, että pilvessä voi ohjaaja menettää tunnon vaakasu-  
rasta suunnasta ja tämän johdosta voi lentokone kallistua ja ruveta  
liukumaan siivelleen, mutta koska tutkimuslautakunnassa löytyy vanha  
tähyistäjä, tulisi hänen enemmän kiinnittää huomiotaan sellaiseen ih-  
meelliseen väiteeseen kuin, että kone ajoi sellaiseen pilveen, jota  
ei edeltä päin voinut nähdä.

Täydennetty tutkimuspöytäkirja liitteineen oltava Ilmailu-  
voimien Esikunnassa ennen t.k. 10 päivää.

Käskystä:

Jääk.kapt. Melander  
Ilm.voim. v.a.Esikuntapäällikkö

Diploomi-ins. Hjelt  
Tekn.toim. v.t. päällikkö

D.N:o 6237/1458/302/22.



Ilm.pataljoonan komentajan määrääminä ovat allekirjoittaneet tutkineet Rajamäellä 28.6.22., sattuneen lento-onnettomuuden syitä, ja ilmeni siinä seuraavaa:

1 §.

Res.vänr. Pukkinen kertoi :

Startti Tampereelta klo 6,30. Ilma hyvä. Moottori teki 1220. Otin korkeutta 1000 m. ja suuntasin rautatien viereistä vesistöä myöten. Hämeenlinnan ylitettyämme alkoi hiukan sataa, mutta koska huomasiin ettei sade haitannut matkaa, päätin jatkaa. Vähitellen sade kuitenkin koveni ja pilvet tulivat alemmaksi, joten olin pakoitettu laskemaan alemmaksi, niin että korkeuteni Riihimäellä oli 500 m. Riihimäeltä otin suunnan etelään jättäen rautatien vasemmalle ja päätin loppumatkan ajaa radan oikealla puolella olevaa vesitietä pitkin. Horisontti oli yltäympäri epäselvä sateen vuoksi. Rajamäelle päästyäni, korkeuden ollessa 300 m. jouduin äkkiä pilveen, jota oli mahdoton huomata ennenkuin siinä olin. Ajattelin kääntyä heti takaisin, mutta kun huomasiin, että en nähnyt millään puolella muuta kuin valkoista tiheätä sumua käsitin liukulennon ainoaksi mahdolliseksi. Liukulennon aikana, joka tuntui kovin pitkäliseltä vakuuttauduin siitä että ohjasimien mukaan koneen olisi ollut suorassa liu'ussa. Kun maa vihdoin korkeuden ollessa ainoastaan noin 100 m. rupesi hämmöittämään huomasiin koneen olevan jyrkässä vasemmassa liukukurvassa. Vedin kaasun päälle, moottori teki yli 1200 ja koetin saada koneen nousemaan, mutta ei se näyttänyt nousemisen merkkiäkään. Kierre jyrkkeni yhä ja kun huomasiin että ylätason yläpuolelta näin maan miltei kohtisuorassa allani korkeuden ollessa mitättömän, katkaisin sytytyksen kuitenkin yhä koettaen nostaa konetta, mutta samassa hetkessä oli se maassa. Aivan ennen maahan tuloa tuntui kuin olisi kone hiukan noussut.

Sateessa en itse tarkkaan voinut nähdä korkeusmittaria, jonka vuoksi tässä, onnettomuuden sattuesssa mainitsemani korkeudet ovat kers. Kankkusen minulle ilmoittamat.

Että tapauksien kulun ja onnettomuuden olen oikein ker-tonut voin valallani vahvistaa.

Pukkinen  
Res.vänr.

2 §.

Kers. Kankkunen kertoi :

.....Riihimäeltä otettiin suunta Santahaminaa kohti, vähitellen täytyi laskeutua koska pilvet alenivat. Rajamäen aseman luona jouduimme äkkiä pilveen. Minusta näytti kuin kone äkkiä olisi pudonnut noin 100 m. mittari näytti sen myös. Minusta näytti kuin peräsimet eivät olisi toimineet, kone teki vasemmalle kurvaa, katsoin vänr. Pukkiseen, mutta en nähnyt hänen olevan hermostunut. Kone laskeutui yhä. Vänr. Pukkinen koetti nostaa konetta täydellä kaasulla kun maa näkyi, mutta se ei noussut. Vänr. Pukkinen katkaisi sytytyksen, kone syöksyi maahan vasen ponttooni edellä.