

# ENSIMMÄINEN ELÄMÄNHYPPI

TÄMÄ ON OHJAAJAN OMA KERTOMUS SUOMEN ILMAVOIMISSA ENSIMMÄISEN KERRAN TOSITILANTEESSA SUORITETUSTA "ELÄMÄNHYPYSTÄ" ELI PELASTAUTUMISESTA LASKUVARJON AVULLA JA TAPAHTUMA OLI VARSIN ERIKOINEN. TAPAUS SATTUI KAUAVALLA 26.6.1931. KONEENA OLI CAUDRON C.60, CA-27.



Vänrikki Sven Blomqvist hyppynsä jälkeen italialainen Salvator-varjo kainalossa Salonnevan sivussa metsässä. Hänen takanaan on Caudron C.60, CA-27, murskana.

Vänrikki Sven Blomqvist:

Lähdin klo 14,55 suorittamaan lentomääräyksen mukaista aerobatiaa. Nousin 1000 metriin, jossa kentän koillispuolella ryhdyin suorittamaan ensimmäistä silmukkaa. Silmukassa loppui vauhti koneen ollessa selällään, jolloin jouduin vyön varaan vyön luistaessa polvien kohdalle. Vasen käteni ei ylettynyt kaasuvipuun eikä katkaisijaan, joten en voinut sammuttaa moottoria. Kone alkoi syöksyä hyvin jyrkästi selällään moottorin käydessä täysin kierroksin. Koetin päästä sitä sammuttamaan - onnistumatta. Oikea käsi oli ohjaustangossa kiinni, mutta en voinut siläläkään konetta oikaista, koska olin riippumassa koneesta ulos. Tällä tavalla tulini arviolta 200-300 metrin korkeuteen, jolloin pääsin luistamaan koneesta ulos pää edellä, vasemman jalan saappaan

tarttuessa hiukan kiinni istuinaukon reunaan. - Ponnistautumalla ylös sain jalkani irtautumaan ja pääsin irti koneesta.

Laskuvarjon avasi koneeseen kiinnitetty laukaisija ja tulini varjon varassa onnellisesti maahan harvaan metsikköön. kokosin varjon ja menin noin 150 metrin päähän pudonneen koneen luo.

22.6.31 oli vänrikki Laine joutunut samanlaiseen tilanteeseen silmukkaa suorittaessaan, mutta oli viimehetkellä saanut koneen oikeamaan. Koska hänelle jo oli huomautettu, että sellaisessa tapauksessa on jätettävä kone oman henkensä pelastamiseksi, turvauduin varjoon tultuani jo matalalle, kun ei koneen oikaisemiseen näyttänyt olevan mahdollisuuksia. Oikeaan käteeni syntyi pieni hankautuma kiristäessäni varjoa laskupaikan määräämistarkoituksessa.

- O.A.