Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused

Strateegia õppetool

KRISTJAN LEIMANN

7. keskastmekursus

ÜKSIK LENNUVÄEDIVISJON NR 3

1930 - 1940

MAGISTRITÖÖ

Juhendajad

Dotsent Ago Pajur

Kapten Mika Raudvassar

Tartu 2013

AUTORIDEKLARATSIOON

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.
Annan töö positiivsele hindele kaitsmise korral Kaitseväe Ühendatud Õppeasutustele tasuta loa (lihtlitsents) enda koostatud magistritöö reprodutseerimiseks, säilitamiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks, sealhulgas digitaalarhiivi lisamiseks kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

……..

/kuupäev, töö autori nimi ja allkiri/

Juhendajate nõusolek kaitsmisele lubamise kohta

……..

/kuupäev, juhendaja nimi ja allkiri/

……..

/kuupäev, juhendaja nimi ja allkiri/

REFERAAT

Töö autor: Kristjan Leimann

Töö pealkiri: Üksik lennuväedivisjon nr 3 1930 - 1940

Juhendaja(d): dotsent Ago Pajur, kapten Mika Raudvassar

Töö tüüp: ajalooline uurimus

Lehekülgede arv: 93

Kirjanduse ja allikmaterjalide arv: 82

Tabelite arv: 9

Jooniste arv: 10

Lisade arv: 6

Töö kirjutamise keel: eesti keel

Märksõnad: Üksik lennuväedivisjoni nr 3 loomine, koosseis, ülesanded, likvideerimine, paiknemine, taristu, tehnika, relvastus, väljaõpe, kattekavad, vormiriietus.

Teema valiku põhjendus: Üksik lennuväedivisjon nr 3 oli Eesti tähtsaima strateegilise punkti (Tallinna) kaitsja ja väärib seega käsitlemist.

Uurimistöö eesmärk: Anda ülevaade üksiku lennuväedivisjoni nr 3 tegevusest, arengust isikkoosseisu ülesannetest ja lennuvahendite olukorrast.

Annotatsioon: Töö eesmärk on anda ülevaade üksikust lennuväedivisjonist nr 3 aastail 1930–1940.

Esimeses peatükis antakse ülevaade Eesti lennuväe üldisest arengust kuni aastani 1930 ja üksik lennuväedivisjoni nr 3 loomisest, tegutsemisest, ülesannetest ning likvideerimisest aastal 1940. Kirjeldatakse muutusi poliitilises meeleolus enne divisjoni likvideerimist aastal 1940.

Teises peatükis antakse ülevaade Lasnamäe lennuvälja arengust ja taristust ning üksik lennuväedivisjon nr 3 kasutusel olnud lennuvahenditest. Lisaks antakse ülevaade divisjoni tehnikast

Kolmas peatükk kirjeldab divisjonis läbiviidud väljaõpet. Tuuakse välja õppused ja lennuvõistlused, millest üksik lennuväedivisjon nr 3 osa võttis ning divisjonis juhtunud õnnetustest.

Neljandas peatükis kirjeldatakse divisjoni julgeolekut ja kattekavasid ning probleeme kattekavade teostamisel.

Viies peatükk annab ülevaate divisjoni sidest, tagalast ja meditsiinist. Lisaks räägitakse vormiriietusest ning spordist ja meelelahutus võimalustest.

SISUKORD

REFERAAT 3

SISUKORD 4

LÜHENDID 6

SISSEJUHATUS 7

1. DIVISJONI LOOMINE JA ARENG 11

1.1 Eesti lennuväe areng 1918-1928 11

1.2 Divisjoni loomine 12

1.3 Divisjoni koosseisud 13

1.4 Isikkoosseisu ülesanded 15

1.5 Muutused divisjonis 1939-1940 20

1.6 Väeosa likvideerimine 22

2. DIVISJONI TARISTU JA TEHNIKA 24

2.1 Divisjoni taristu ja lennuväljad 24

2.2 Divisjoni tehnika 28

3. VÄLJAÕPE 33

3.1 Kaadrikaitseväelaste väljaõpe 33

3.2 Ajateenijate väljaõpe 37

3.3 Reservväelaste väljaõpe 38

3.4 Õppused ja manöövrid 39

3.5 Lennuvõistlused 41

3.6 Lennuõnnetused 42

4. JULGEOLEK JA KATTEKAVAD 44

4.1 Divisjoni julgeolek 44

4.2 Divisjoni mobilisatsiooni ettevalmistused 46

4.3 Kattekavad 47

5. TAGALA JA MEELELAHUTUS 54
5.1 Divisjoni side ja tagala 54
5.2 Meditsiin divisjonis 55
5.3 Vormiriietus ja divisjoni sümboolika 57
5.4 Sport ja meelelahutus 58
KOKKUVÕTE 62
SUMMARY 65
KIRJANDUS JA ALLIKAD 67
LISAD 72
Lisa 1 Tabelid kattekavade juurde 72
Lisa 2 Joonised üksiku lennuväedivisjoni nr 3 paiknemisest ja sümboolikast 75
Lisa 3 Üksik lennuväedivisjon nr 3 sideskeemid 78
Lisa 4 Mobilisatsiooni telegramm 79
Lisa 5 Joonis lennukite tippkiiruste kohta 1918-1939 80
Lisa 6 Üksik lennuväedivisjon nr 3 lennukite nimekiri 81

LÜHENDID

3. LD – 3. lennuväedivisjon

BB – Bristol Bulldog

ENSV – Eesti Nõukogude Sotsialistlik Vabariik

ERA – Eesti Riigiarhiiv

kol-ltn – kolonelleitnant

kpt – kapten

LB - lennubaas

ltn – leitnant

mjr – major

NATO - North Atlantic Treaty Organisation

n.a.o – nooremallohvitser

n-ltn – nooremleitnant

n-srs – nooremseersant

NSVL – Nõukogude Sotsialistlike Vabariikide Liit

STV - Sõjavägede Tervishoiuvalitsus

v.a.o – vanemallohvitser

ÕSG – Õhukaitse suurtükiväegrupp

ÜLD 1 – Üksik Lennuväedivisjon nr 1

ÜLD 2 – Üksik Lennuväedivisjon nr 2

ÜLD 3 – Üksik Lennuväedivisjon nr 3

SISSEJUHATUS

Eesti riigikaitse arengukava 2013-2022 sõnastab Eesti kaitse põhimõtte järgnevalt: „Eesti sõjaline kaitse põhineb esmasel iseseisval kaitsevõimel ja NATO kollektiivkaitsel“[1]. Lennuväerügemendi ülem major August Steinberg sõnastas 1920. aastatel ühes oma vastuses sõjaministeeriumile kaitse põhimõtte sarnaselt tänapäeva teksti mõttele: ”…parem õpetame ja paneme välja 100 lendurit, kui teeksime valmis 25, sest meie loodame abi peale, vähemalt ühise võitluse peale, loodame me siis ka masinaid saada…”.[2] Neid kahte, sarnase ideega, põhimõtet arvesse võttes, jättes välja riigikassa võimekuse või võimetuse, saame aru, miks Eesti lennupark ei olnud suurem, kui see käesolevas töös välja tuleb.

Aastatel 1930 – 1931 relvastati üksik lennuväedivisjon nr 3 (ÜLD 3) hetke moodsaimate lennukitega Eesti õhukaitses – kaheteistkümne hävitajaga Bristol Bulldog Mk II (BB). Aastaks 1934 oli BB võrreldes Euroopa uusimate lennukitega vananenud. Omades tippkiirust 280km/h, ei oleks ta pärast 1934. aastat arendatud ja toodetud lennukitele (isegi mitte raskepommitajatele) järele jõudnud (vt lisa 5). Siinkohal tuleb küll arvestada asjaoluga, et nii nagu tänapäeval, nii ka toona ei tähendanud uute lennukite väljaarendamine ja ehitamine automaatselt nende ulatuslikku kasutuselevõttu ja vanade utiliseerimist. Lisaks oli Eesti eeldatavaks vastaseks NSVL, kellel polnud Euroopa uusimate lennukitega võrreldavaid lennukeid, seega tehnilisest mahajäämusest saab rääkida pigem 1930-ndate lõpus. Siinkohal võib tõmmata paralleele 2008. aasta Gruusia sõjaga, milles Venemaa Föderatsioon kaotas kolm Su-25 ründelennukit ja ühe TU-22M3 kaugmaapommitaja[3], millest töö autor järeldab, et konflikti puhul ei pruugitagi oma kõige uuemaid olemasolevaid vahendeid kasutada. Su-25 (T8) esmalend toimus 22. veebruaril 1975. aastal, kuid tänu moderniseerimistele on tänaseni kasutusel. Samamoodi ei ole tehnika uusim sõna TU-22M3, kuna selle esmalend toimus 30. augustil 1969. aastal.[4]

Käesoleva töö teemaks on üksik lennuväedivisjon nr 3, mille eksisteerimine ja tegutsemisaastad jäävad ajavahemikku 1930 kuni 1940. Väeosa loomise vajadus ja võimalus tekkis seoses uute lennukite soetamisega ja endise 1. eskadrilli viimisega Tallinnast ära

[1] Kaitseministeerium. Riigikaitse alusdokumendid. Riigikaitse arengukava 2013-2022. Lk 1
[2] Gerdessen, F.; Kitvel, T.; Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu 1940. aastani. Tallinn, 2001. Lk 161
[3] The Tanks of August. p 99
[4] Air Power Australia. www.ausairpower.net

Rakverre (1928). 1930. aasta juuni lõpus formeeriti üksikud lennuväedivisjonid. Asukohtadeks määrati üksik lennuväedivisjon nr 1-le (ÜLD 1) Rakvere ja ülemaks kol-ltn Karl Haas. Üksik lennuväedivisjon nr 2 (ÜLD 2) paiknes Tartus ning ülemaks sai major Johannes Sööt. Üksik lennuväedivisjon nr 3 (ÜLD 3) formeeriti täiesti uue üksusena, mille alaliseks paiknemiskohaks sai Tallinna Lasnamäe lennuväli ja ülemaks kapten Eduard Gustav Reissar.

Üksik lennuväedivisjoni nr 3 ajalugu on erinevates teostes küll kajastatud, aga seda ainult ülevaatlikult ja puudulikult. Töö eesmärgiks on anda ülevaade üksikust lennuväedivisjonist nr 3, tema isikkoosseisu tegevusest ja ülesannetest, meeskonna väljaõppest ning divisjoni arengust ja võimest täita püstitatud ülesandeid. Lisaks on eesmärk välja tuua divisjoni põhiliste tehniliste vahendite ja lennukite, arvuline ning tehniline seisukord aastatel 1930-1940.

Magistritöö koosneb viiest peatükist ja alapeatükkidest. Esimeses peatükis annab töö autor lühikese ülevaate Eesti lennuväe arengust lennuväe loomisest aastal 1918 kuni 1928 ning 1928. ja 1930. aasta ümberkorraldustest õhukaitses. Peatükis kirjeldatakse ÜLD 3 loomist, antakse ülevaate divisjonis tegutsenud juhtivkoosseisust ja isikkoosseisu ülesannetest. Järgneb ülevaade muutustest divisjoni lõpuaastatel, mil poliitilised pinged Euroopas kasvasid, algas Teine Maailmasõda ja NSVL surve Eestile üha suurenes, mille tulemiks oli Eesti okupeerimine 1940. aastal. Esimese peatüki lõpus on ülevaade poliitilisest meeleolust väeosas, mille kohta divisjon pidi igakuiselt ettekandeid tegema õhukaitse ülemale. Viimane alapeatükk on divisjoni likvideerimisest, mille lõppedes oli isikkoosseis ja tehnika NSVL üksuste vahel laiali jagatud.

Teises peatükis on kirjeldatud Lasnamäe lennuvälja ja selle maa-ala ajalugu alates 18. sajandi lõpust, kui sinna rajati Vene mereväelinnak, kuni ÜLD 3 tarbeks hoonete ehitamisega 1929. aastal Peatüki teine pool annab põhjaliku ülevaate divisjoni lennupargist läbi tegutsemisaastate. Välja on toodud muutused lennupargis 1930-1940 ja lennukite keskmine tehnoseisund aastate lõikes.

Divisjonis läbiviidud väljaõpe on kirjas kolmandas peatükis. Eraldi on välja toodud väljaõpe mida anti kaadrikaitseväelastele, nii ohvitseridele kui üleajateenijatele (aastast 1939 nimemuutus – allohvitserid) ja ka ajateenijatele ning reservväelastele. Viimaseid tuli aastate

jooksul küll vähe õpetada, kuid oleks muutunud oluliseks kattekavade rakendamisel, kuna reservväelased oleks moodustanud pool divisjoni sõjaaja koosseisust. Kuna väljaõppe üheks osaks on osalemine manöövritel ja laskelaagrites, siis ka nendest on selles peatükis lühidalt juttu. Paratamatult käivad väljaõppe ja lendamisega kaasas ka õnnetused, nii lõppeb see peatükk divisjonis juhtunud õnnetuste kajastamisega.

Neljas peatükk kirjeldab divisjoni julgeolekut ning mobilisatsiooni ja kattekavade ettevalmistusi. Divisjoni julgeolek oli tagatud koostöös lennubaasiga, lisaks kuulus ÜLD 3 Tallinnas asunud õhukaitse väeosade kaitsegruppi nr. 1. Julgeoleku alla kuulus ka fotode käitlemise jälgimine ja korra kehtestamine, et need ei satuks NSVL luurajate kätte. Kattekavade eesmärgiks oli riigikaitse seisukohalt tähtsate hoonete, materiaalsete väärtuste ja elavjõu kaitse. Eriline tähelepanu on pööratud 1939. aasta kattekavale, mis annab ülevaate ülesannetest, mida divisjon oleks Eesti vastupanu korral pidanud täitma.

Viiendasse peatükki on koondatud kõik, mis puudutab divisjoni tagalat, meelelahutust ja sporti. Tagala osa koosneb kolmest alapeatükist, milles esimeses on juttu side toimimisest ja tagala sõltumisest lennubaasist. Järgneb meditsiinilise abi osutamise põhimõtete kirjeldamine, mis erinesid märkimisväärselt aastal 2013 Kaitseväes kehtivast korrast. Vormiriietuse alapeatükis tuuakse välja lennuväelaste tahe eristuda maaväelastest juba alates 1920-ndate aastate algusest. 1930. aasta käsust minna üle uuele õhukaitse vormile ja selle tegelikust venimisest aastatepikkuseks protsessiks. Spordi alal on välja toodud divisjoni isikkoosseisu kohustus sporti teha ja kaitseväe spordivõistluste programm terveks aastaks. Peatüki viimane alapeatükk kirjeldab isikkoosseisu võimalusi meelt lahutada, kui ka nimekirja kohtadest, kus seda teha ei tohtinud. Nimelt sai ÜLD 3 iga aasta loetelu asutustest, kus isikkoosseis ei tohtinud aega veetmas käia. Eraldi on juttu ohvitseride kuulumisest ohvitseridekogusse ja üleajateenijate kuulumist üleajateenijate kogusse.

Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 tegevuse kohta leiab väheseid fakte raamatutest „Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arenduslugu 1940. aastani“[5], „Eesti lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940“[6] ning lendurite kohta andmeid raamatust „Põhjakotkad. Eesti lendurid ja

[5] Gerdessen, F.; Kitvel, T.; Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu 1940. aastani. Tallinn, 2001.
[6] Kitvel, T.; Tilk, J. Eesti Lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. Tallinn, 2003.

lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani“[7], siis tugineb käesolev töö põhiliselt Riigiarhiivi materjalidele. Enamkasutatud on õhukaitse staabi (fond 526) ja üksiku lennuväedivisjoni nr 3 fondid (fond 626). Õhukaitse staabi fondis, milles on 410 säilikut on omakorda jagatud viieks sarjaks[8], millest selles töös on kasutatud eelkõige esimest, õhukaitse juhatuse sarja. Selles on eraldi allsarjad õhukaitse ülema käskkirjadest, õhukaitse kavadest, sisekaitse korraldusest, õhuvaatlusteenistusest, väeosade likvideerimisest ning lisaks kolm kirjade ja juhendite allsarja.

Magistritöö põhiandmed pärinevad üksik lennuväedivisjoni nr 3 fondist. See fond koosneb 381 säilikust, mis on jaotud kaheksaks allsarjaks, milleks on: rivijaoskond, tehnikajaoskond, divisjonikomando, I salk, II salk, III salk, IV salk ja sõjaväelaste komitee. ÜLD 3 fond võeti riigiarhiivis arvele 1940. aastal ja see ei sisalda kõiki divisjoni tegutsemisaastate jooksul välja antud ettekandeid ja käske. Mõlemast fondist (526 ja 626) on kaduma läinud või hävitatud, nii üksikuid lehti, käskude lisasid, kui kohati on lünki materjalides mitme kuu jagu. Mõningates valdkondades on puudu ka terve aasta materjalid. Nii pole arhiivi jõudnud näiteks õhukaitse ülema aasta tegevusaruanded tegevusaastate 1938.-1939. ja 1939.-1940. aastate kohta. Antud aastate kohta sai töö autor info säilinud ÜLD 3 (pärast nimemuutust 3. lennuväedivisjon) ülema käskkirjadest 1938. aasta aprillist kuni 1940. aasta septembrini.

[7] Kitvel, T.; Türk, T.; Vercamer, A. Põhjakotkad. Eesti lendurid ja lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani. Tallinn, 2011.
[8] 1. Õhukaitse juhatus; 2. Sideülem; 3. Operatiivjaoskond; 4. Haldusjaoskond; 5. Palgalehed

1. DIVISJONI LOOMINE JA ARENG

1.1 Eesti lennuväe areng 1918-1928

Eesti lennuväe ajalugu sai alguse 21. novembril 1918, kui alamleitnant August Roos alustas Inseneripataljoni ülema päevakäsu kohaselt lennuväelaste poolroodu formeerimist. Sama aasta 15. detsembril nimetati senine poolrood ümber lennurooduks ja selle ülemaks määrati esialgu lipnik Arnold Under, hiljem alamkapten Jüri Ots. Rood kuulus Inseneripataljoni koosseisu kuni 19. veebruarini 1919, mil sellest kujundati iseseisev väeosa – lennuväesalk. 1. septembril 1919 moodustati lennuväesalgast lennuvägi, mis koosnes kolmest (tegelikkuses kahest) diviisi lennusalgast, merelennusalgast, tehnika jaoskonnast (hilisem lennubaas), õppejaoskonnast (lennukool), liikumise jaoskonnast ja kesklaost. Lennuväes teenis 24 ohvitseri, 19 sõjaväeametnikku ja 564 *rahvaväelast*, kelle kasutuses oli 21 maismaa- ja 12 vesilennukit.[9] Vabadussõja jooksul sooritasid Eesti lendurid 24 *vaenulendu* (neist kuus Viru rindel ja 18 Lõunarindel) – peamiselt luure otstarbel. Samas oli lennutegevus tervikuna kordades elavam – kui vaenulendudeks kulus aega 41 tundi, siis üldse olid Eesti lennukid 1919. aasta jooksul õhus 555 tundi.[10]

Vabadussõja lõppedes formeeriti lennuvägi seoses demobilisatsiooniga alates 1. augustist 1920 ümber lennurooduks, kuid juba 1. juunil 1921 võeti uuesti kasutusele lennuväe nimetus. 1921. aasta alguses oli lennuväe teenistuses 231 inimest (31 ohvitseri, 6 sõjaväeametnikku, 151 sõdurit ja 43 eraisikut) ja kasutuses 52 lennukit (neist vaid 12 lennukorras).[11]

Seoses 1924. aastal teostatud kaitseväe ümberkorraldamisega sai lennuväest 15. märtsil 1924 lennuväerügement. Rügement koosnes maalennudivisjonist (1. eskadrill Tartus, 2. eskadrill Tallinnas), merelennueskadrillist, õppejaoskonnast, tehnikajaoskonnast ja töökodadest. Rügemendi ülesandeks oli teostada kontrolli Eesti Vabariigi õhuruumi üle, pealinna kaitse ja rannajoone valve Loobu jõe suudmest põhjarannikul kuni Läti piirini.[12]

[9] ERA 507.1.65, l. 499-502
[10] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 92
[11] Kitvel, T; Tilk, J. Eesti lennukroonika. Lk 73, 75, 77
[12] ERA 507.1.65, l. 499-502; Raudvassar, M. Eesti õhukaitse 1919-2012. Käsikiri autori valduses.

Kuni 1927. aastani jäi lennuväe ülesehitus enam-vähem muutmatuks. Kõik üksused allusid lennuväerügemendile, mille staap paiknes Tallinnas Kalamajas niinimetatud lennukasarmus.[13] Aastatel 1926 - 28 sai lennuväerügement juurde kauaoodatud uued lennukid: Prantsusmaalt osteti 10 hävitajat *Gourdou-Leseurre GL-22*, 4 luure-pommituslennukit *Potez 25.13*, 5 kergepommitajat *Potez 25.25.A2* ja 2 õppelennukit *Hanriot H.321* ning Inglismaalt 12 õppelennukit *Avro 504R*.[14]

Seoses lennukipargi olulise täienemisega sai lennuväerügement 1. aprillist 1927 uued koosseisud: senise õppejaoskonna baasil loodi lennukool, tehnikajaoskonna ja töökodade liitmisel moodustus lennubaas, Tallinnas asunud eskadrill nr 2 nimetati ümber eskadrilliks nr 1 ning Tartus paiknenud eskadrill nr 1 eskadrilliks nr 5 (lennukooli kasutusse antud õppelennukid moodustasid eskadrilli nr 9), merelennueskadrill likvideeriti.[15] 14. jaanuaril 1928 kolis eskadrill nr 1 Tallinnast Rakverre, jättes pealinna õhukaitsesse vaakumi, mille täitis üksik lennuväedivisjon nr 3.[16]

Senisest kindralstaabi I osakonnast moodustati 4. oktoobril 1928. aastal õhukaitse staap. Selle esimeseks ülemaks sai kindralmajor Paul Lill, ning staabiülemaks tulevane õhukaitse ülem, kolonelleitnant Richard Tomberg. Veel olulisem sündmus leidis aset aga 1. juulil 1930. aastal, kui senise lennuväerügemendi asemel moodustati kolm üksikut lennuväedivisjoni ning õhukaitse staap lahutati kaitseväe staabi koosseisust.[17]

1.2 Divisjoni loomine

Üksik lennuväedivisjon nr 3 formeeriti täiesti uue üksusena 1. juulil 1930. aastal vastavalt 18. juunil 1930. aastal kinnitatud õhukaitse staabi ja selle väeosade koosseisule. Samal päeval andis vastformeeritud üksuse ülema kohusetäitja kaitseväe lendur kapten Eduard Gustav Reissar oma käskkirjaga teada, et on alustanud lennuväedivisjoni nr 3 formeerimist ja on asunud enda poolt formeeritava üksuse ülema kohuseid täitma.[18] Divisjoni number vastas diviisi numbrile, millega nad koos pidid tegutsema. 3. diviisi vastutusalasse kuulusid Harju-,

[13] Raudvassar, M. Õhusõja ajaloo kursus. Lk 50.
[14] Raudvassar, M. Õhusõja ajaloo kursus. Lk 51; Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 163.
[15] ERA 507.1.65, l. 499-502; Õun, M. Eesti sõjavägi 1920-1940. Tallinn, 2001. Lk 67; Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 162.
[16] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 162.
[17] Raudvassar, M. Õhusõja ajaloo kursus. Lk 55.
[18] ERA 626.1.1, l. 1-3.

Lääne-, Pärnu-, Viljandi- ja Saaremaa.[19] Diviisi kuulusid kõik tema territooriumil paiknevad väeosad ja asutused[20].

Formeerimine lõpetati 1. augustil 1930. Esialgseteks ülesanneteks olid kaitsta Tallinna linna õhuvastase eest sõja ja rahu ajal, lisaks valmistada ennast nimetatud tegevuseks ette ning hoida ülal valmidust.[21] Hilisemate tegevusaastate jooksul seoses koosseisude ja ohuhinnangu muutumisega neid ülesandeid muudeti ja sõnastati ümber. Näiteks aastal 1936 oli ÜLD 3 ülesanneteks väljaõpe ja ettevalmistused Tallinna õhukaitse korraldamiseks õhuvaenlase kallaletungide puhuks, õhurünnakuteks võimalike vaenlase dessantide vastu, sidepidamiseks ja *enesekaitse korraldamiseks*.[22]

1.3 Divisjoni koosseisud

Õhukaitse ülema käskkirjaga nr 12 28. juunil 1930. aastal viidi lennuväerügemendist 29 üleajateenijat ja 23 ajateenijat loodava ÜLD 3 koosseisu. Järgnes õhukaitse ülema käskkiri nr 13 30. juunil 1930. a millega viidi ÜLD 3-e üle ka 13 ohvitseri.[23] Divisjoni juhtivkoosseis aastate jooksul on välja toodud tabelis 1.

Esimesed kuus aastat oli divisjoni ülemaks kapten[24] Eduard Gustav Reissar (aastast 1934 Reissaar)[25]. 2. juunil 1936 võttis divisjoni ülema kohuste täitmise (kapten Reissari õpingute ajaks) ajutiselt üle üksiku merelennusalga ülem major Evald Reinhold Döring[26]. Major Döring juhtis ajutise kohusetäitjana ÜLD 3 kolm aastat, kuni 04.10.1938 võttis ÜLD 3 juhtimise taas üle selleks ajaks majoriks tõusnud Eduard Gustav Reissaar[27], kes oli just Kõrgemas Sõjakoolis lõpetanud õpingud juhtimise ja staabiteenistuse alal. Kolonelleitnant Reissaar määrati ka iroonilisel kombel 30.09.1940 3. lennuväedivisjoni likvidaatoriks.[28]

[19] Sõja ja rahu vahel I: Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Tallinn, 2004. Lk 173.
[20] 1939. aastal kuulusid 3. diviisi: Auto-Tankirügement, 6., 9., 10. ja Kalevi üksik jalaväepataljon, 5. suurtükiväegrupp, Sakala partisanide pataljon Scoutspataljon, Pioneeripataljon, Sidepataljon ja Vahipataljon.
[21] ERA 526.1.271, l. 65.
[22] ERA 526.1.277, l. 45.
[23] ERA 526.1.5, l. 12-18.
[24] Major alates 1933, kolonelleitnant alates 1940.
[25] ERA 626.1.5, l. 56.
[26] ERA 626.1.7, l. 27.
[27] ERA 626.1.9, l. 50.
[28] Kitvel, T.; Türk, T.; Vercamer, A. Põhjakotkad. Eesti lendurid ja lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani. Tallinn, 2011. Lk 230-231.

T a b e l 1

ÜLD 3 juhtivkoosseis ajavahemikul 1931 kuni 1940

	1931	1933	1935	1937	1939	1940
Ülem	kpt Eduard Reissar	mjr Eduard Reissar	mjr Eduard Reissaar	mjr Evald Reinhold Döring	mjr Eduard Reissaar	kol-ltn Eduard Reissaar
Adjutant	ltn Johannes Kant	ltn Johannes Kant	ltn Artur Heinlaid	kpt Artur Heinlaid	kpt Ants Ratas	mjr Elmar Adof
Relvurohvitser	n-ltn Alfred Nõmmik	ltn Alfred Nõmmik	ltn Alfred Pitsi	ltn Alfred Kriisk	n-ltn Eero Saag	n-ltn Eero Saag
I salga ülem	kpt Evald Döring	kpt Aleksander Braun	ltn Johannes Kant	kpt Johannes Kant	kpt Artur Heinlaid	kpt Valter Reili
II salga ülem	kpt Hans Kitvell	ltn Harald Kirsipuu	ltn Harald Kirsipuu	kpt Alfred Nõmmik	kpt Alfred Nõmmik	kpt Alfred Nõmmik
III salga ülem	kpt Jakob Sepp	kpt Elmar Adov	ltn Valther Reili	ltn Valther Reili	kpt Valter Reili	n-ltn Eero Saag
IV salga ülem	x	kpt Jakob Sepp	x	x	x	x
Tehnikajaoskonna ülem	x	x	kpt Jakob Sepp	kpt Elmar Adof	mjr Elmar Adof	mjr Jakob Sepp

Divisjoni esimese tegevusaasta lõpuks, 1. aprilliks 1931, oli palgal 44 koosseisulist ja 2 koosseisuvälist ametnikku ja teenistujat.[29] Suurim ametnike ja teenistujate arv oli divisjonis aastatel 1932 ja 1933, kus see oli 51.[30] Järgnevate aastate jooksul püsis arv stabiilsena 44 inimese lähedal.[31] Algselt oli divisjoni koosseis järgnev:

- Divisjoni ülem.
- Staap – adjutant, I järgu kirjutaja, divisjonikomando veltveebel, 2 jaoülemat, 2 jaoülema abi ja 14 ajateenijat.
- Tehnikajaoskond – jaoskonnaülem, relvurohvitser, töötoa vanem, varahoidja, raadiomehaanik ja relvur.
- I, II ja III salk – salgaülem, 3 lendurit, 1 aviomehaanik, 6 aviomotoristi (sh 2 veltveeblit ja 4 vanem allohvitseri).

1932. aastal moodustati divisjonis IV salk – luure- ja kergepommitussalk. Alates 16. juunist 1932 olid määratud IV salgale ülem ja lendurid.[32] Salga formeerimine tuli lõpetada 25.

[29] ERA 526.1.272, l. 71.
[30] ERA 526.1.273, l. 79.
[31] ERA 526.1.276, l. 90.
[32] ERA 626.1.3, l. 73.

augustiks 1932.[33] IV salga olemasolu jäi siiski lühiajaliseks kõrvalekaldeks divisjoni tavapärases struktuuris. 26. mail 1934 kehtestas Kaitseväe ülemjuhataja käskkiri nr. 90 ÜLD 3 uue koosseisu (nr. 15), mille kohaselt anti luure- ja kergepommitus salk terves koosseisus üle ÜLD 1-le Rakveres. [34]

1.4 Isikkoosseisu ülesanded

Divisjoni ülem allus vahetult õhukaitse ülemale, kelle korraldusel pidi aeg-ajalt (nagu ka ülejäänud Tallinnas paiknev õhukaitse ohvitserkond) täitma Toompea vahtkonna ülema kohuseid[35]. Ta juhtis divisjoni väljaõpet (vastavalt kehtivatele seadustele, määrustele ja eeskirjadele), kontrollis õppuste käiku ja tulemusi, hoolitsedes selle eest, et kõik divisjoni kaitseväelased omandaks nõutavad oskused ja teadmised vastavate õppekavade ulatuses. Nõudis salgaülematelt, et nad tunneksid oma ala ja oskaksid oma teadmisi edasi anda, jälgis, et salgaülemad viiksid õppekavades ettenähtud õppused järjekindlalt läbi.[36]

Divisjoni ülem pidi tagama, et allüksuste jaoks oleks valmis mobilisatsiooniks tarvilik isikkoosseis ja oleks soetatud vajalikud mobilisatsioonivarud. Samuti tuli kontrollida, et isikkoosseis tunneks mobilisatsiooni korral oma kohuseid ja oleksid määratud asendajad võimalike haigestumiste puhuks. Ülem vastutas divisjoni lennukite, nende relvade, tööriistade ning tagavaraosade olemasolu ja hea seisukorra eest, samuti isikkoosseisu varustuse ja dokumentatsiooni korrasoleku eest. Lisaks pidi divisjoni ülem jälgima ajateenijate heaolu, et neile antav toit oleks tervislik, mitmekesine, küllaldane ja et kõik ajateenijad oleksid korralikult toidetud. Tema pädevusse kuulus ka juhtnööride andmine meeskonna- ja teiste ruumide kasutamise kohta ning tema jaotas angaarid salkade vahel.[37]

Adjutant allus vahetult divisjoni ülemale. Tema alluvuses olid rivijaoskonna kirjutaja ja staabi koosseisus ettenähtud ametimehed. Adjutandi igapäevaseks kohuseks oli hoolitseda käskkirjade õigeaegse kokkuseadmise ja nende esitamise eest divisjoni ülemale, samuti kontrollida, et käskkirjadest saaks tehtud vajalik arv koopiaid. Tema ülesanne oli pidada salajast kirjavahetust kaitseväe üksustega, võttes vastu, registreerides ja esitades salajased

[33] ERA 626.1.3, l. 81.
[34] ERA 526.1.276, l. 78.
[35] ERA 526.1.5, l. 39.
[36] ERA 526.1.295, l. 193-196.
[37] *Ibid*, l. 195-196.

kirjad divisjoni ülemale. Adjutant pidi iga kuu 2. kuupäeval esitama õhukaitse staabile andmed divisjoni koosseisu, ümberpaigutuste, lennukite seisukorra ja meeskonna meeleolude kohta ning ohvitseride nimekirja. Ta edastas divisjoni ülemale avaliku posti, eraldades eelnevalt ülema tasemele mittevastavad kirjad ja vastates neile ise. Adjutandi ülesannete hulka kuulus isikkoosseisu teavitamine divisjoni ülema käskudest ja korraldustest. Lisaks vastutas adjutant kaitseväelaste teenistuslehtede, toimkonna lehtede ja divisjoni päevaraamatu korrektse täitmise eest ning ettekannete õigeaegse esitamise eest kõrgemale staabile. Ta hoolitses ka mobilisatsiooniplaanide ajakohasuse eest ja pidi tagama, et isikkooseis teaks oma kohuseid vastavalt mobilisatsiooniplaanile. Viimaseks, kuid mitte vähetähtsaks, ülesandeks oli hoolitseda selle eest, et vähendataks ja lihtsustataks kirjavahetust divisjonis.[38]

Adjutandile allus **kirjutaja**, kelle ülesandeks oli koostada käskkirjade kavad ja esitada need adjutandile, paljundada (trükkida) ja saata välja valmis käskkirjad. Ta võttis vastu divisjoni ülema nimele tuleva ametliku posti (sh telegrammid), avas avalikud kirjad, registreeris need ja esitas adjutandile. Samuti võttis ta vastu ja edastas adressaatidele kaitseväelastele tulnud erakirjad. Kirjutaja pidas divisjoni isikkoosseisu nimekirja ja teenistuslehti ning ohvitseride, üleajateenijate ja ajateenijate kiidu ja karistuste raamatuid. Tema hoole all olid ametlikud raamatud, määrustikud ja juhised (raamatukogu), lisaks haldas ja korraldas ta arhiivi. Kirjutaja kohuseks oli isikkoosseisu tunnistuste uuendamine ning kaitseväe sõidupiletite kirjutamine ja välja andmine. Ta koostas vajalikud dokumendid kaitseväelaste teenistusest vabastamiseks, isikkoosseisu tasulehed ja seebi jagamise lehed.[39]

Tehnikajaoskonna ülem allus vahetult divisjoni ülemale. Ta teostas tehnilist arvepidamist, jälgis divisjoni lennukite seisukorda, vastutas tehnilise vara arvestuse ja korrashoiu ning kokkuhoidliku tarbimise eest (eriti bensiin ja õli), nõudis lennubaasist divisjonile vajalikke materjale ja varasid ning võttis need arvele. Kui lennubaasi tehnikajaoskonna ülem lubas ÜLD 3-l soetada vara või materjale, siis korraldas ta selle ostmise ja äratoomise. Jaoskonnaülem osales ÜLD 3 vara mahakandmise ja uute lennukite vastuvõtmise komisjonis. Ta hoolitses lennukite kiire kordaseadmise eest, saates parandamist vajava tehnika või selle osad (nt lennuki mootorid) töökotta parandamiseks. Igapäevaselt kandis lendude registreerimise raamatusse sisse eelmise päeva lennud ja koostas vastavad poolkuu ettekanded

[38] ERA 526.1.295, l. 201.
[39] *Ibid*, l. 208.

divisjoni ülemale. Neli korda aastas tuli koostada ja esitada lennubaasi tehnikajaoskonna ülemale kõlbmatuks muutunud lennuki osade, tööriistade ja tagavaraosade nimekiri.[40]

Tehnikajaoskonna ülemale allus **raadiomehaanik**, kelle hoolde usaldati divisjonile kuuluvad raadio-, side- ja signalisatsiooni varad. Tema kohuseks oli lennukite raadiojaamade korrasoleku kontroll lendude eel. Lennukite tagasipöördumise viibimise korral võttis ta nendega ühendust, kasutades divisjoni maapealset raadiojaama. Viimase abil pidas ta sidet ka teiste üksuste raadiojaamadega. Raadiomehaanik pidi andma kordamistunde morsetähestiku meelespidamiseks lendureile ning aitama läbi viia raadioteooria ja -tehnika tunde. Iga kuu 2. kuupäevaks esitas ta divisjoni tehnikajaoskonna ülemale aruande kulutatud materjalide kohta ning taotlused sidealaste materjalide saamiseks lennubaasist.[41]

Relvurohvitser allus vahetult divisjoni ülemale ning tema ülesanneteks oli relvade ja laskemoona vastuvõtmine, väljaandmine ja ärasaatmine divisjoni relvaaidast. Ta kontrollis allüksuste relvi ning jälgis, et väljastatavad relvad ja laskemoon oleks vastavalt nõuetele pakitud ja nende vedamiseks ettenähtud nõuded täidetud. Relvurohvitser koostas laskeväljaõppe materjale ja teostas relvaalal tegutsevate allohvitseride ja sõdurite väljaõpet, viies läbi laskeõppusi. Ta vastutas rikkis relvade ja õppevahendite töökotta saatmise eest ja kontrollis isiklikult sealt tagasi tulnud varustuse korrasolekut.[42]

Relvurohvitseri alluvuses oli **relvur**, kes haldas relvaladu ja pidi alati teadma täpset laoseisu. Tema toimetas relvurohvitseri käsul katkised relvad ja õppevahendid töökotta ja tõi need peale parandust tagasi. Relvuri ülesanne oli ka saabunud laskemoona sorteerimine ja kõlbmatu moona vahetuse korraldamine. Relvi ja laskemoona tohtis relvur välja anda ainult relvurohvitseri loal. Nii relvurohvitseri, kui relvuri vastutuse alla kuulusid ka fotokuulipildujad ja nende filmid.[43]

Salgaülem (omas kompaniiülema õigusi; ametikohale vastav auaste – leitnant või kapten) allus divisjoni ülemale ja temale allusid kõik salka kuuluvad ja juurde lähetatud kaitseväelased. Salgaülem vastutas salga lendamise, lennukite hooldamise ja lennulise arvepidamise üle. Ta pidi põhjalikult tundma oma ohvitsere, allohvitsere ja sõdureid ning

[40] ERA 526.1.295, l. 202.
[41] *Ibid*, l. 210.
[42] *Ibid*, l. 205.
[43] *Ibid*, l. 209.

tagama alluvate pideva vaimse ja füüsilise arengu, korraldades nende väljaõpet ja jälgides, et lendurite väljaõppe põhirõhk oleks lennutehnilisel ja taktikalisel õppel. Salgaülem hoolitses selle eest, et lennukid oleksid alati lennu- ja lahingukorras, jälgides lennukite hooldust ja määrates igale lennukile lenduri ja aviomotoristi.[44]

Üks kord kuus oli salgaülemal kohustus isiklikult lennukite ülevaatust teostada. Salgaülem pidi hea seisma selle eest, et salgas oleks vajalik arv aviomotoriste, värvates neid ajateenijate hulgast (valikukriteeriumiteks olid laitmatu minevik, head erialased teadmised ja huvi oma ameti vastu). Ajateenijate väljaõppes tuli hoolitseda selle eest, et ajateenijad suudaksid ja oskaksid aviomotoriste aidata. Salgaülem teostas kord kolme kuu jooksul korralise relvade kontrolli ning valvas selle järele, et motoristid käiksid materjalidega, eriti tehnilise varaga, ümber kokkuhoidlikult ja otstarbekalt, järgides seejuures lennuteenistuse nõudeid. Salgaülema lisakohustuseks oli hoolitseda selle eest, et salga piirkonda ei toodaks kehtiva riigikorra vastast keelatud kirjandust ning kujutusi.[45]

Meeskonnaülem (omas rühmaülema õigusi; ametikohale vastav auaste nooremleitnant või leitnant) allus divisjoni ülemale ja temale allusid kõik meeskonda kuuluvad ja juurde lähetatud kaitseväelased. Meeskonnaülema kohus oli kontrollida ja valvata, et veltveebel ja jaoülemad oma kohuseid hästi oskaks ja täpselt täidaks. Meeskonnaülem vastutas meeskonna rivi-, kasvatuse-, distsipliini- ja väljaõppe ning sisekorra eest. Pidi alati ja täpselt teadma meeskonna nimelist ja alalist koosseisu ning äraolijate puudumise põhjuseid.[46]

Meeskonnaülema kohuseks oli jaoülemate tegevuse jälgimine ning divisjoniülemale ettepanekute tegemine jaoülemate määramiseks ja ümberpaigutamiseks. Meeskonnaülema kohuseks oli hoolitseda selle eest, et meeskonda ei toodaks keelatud kirjandust ning kujutisi. Ta esitas divisjoni ülemale nädala õppekava, mille kokkuseadmisel tuli arvestada iga üksiku meeskonnaliikme edasijõudmist. Selleks pidi jälgima ja kontrollima, kui kaugel on iga tema käsualune oma teadmistes ja oskustes igal väljaõppe alal. Meeskonnaülema kohuseks oli jälgida hommikust ülevaatust, õhtust loendust, teostada päevast kontrolli ja korraldada proovialarme. Üks kord nädalas tuli kontrollida meeskonna relvi ja kord kuus muud varustust. Meeskonnaülem pidi kandma hoolt relvade ja väljaõppevahendite korrashoiu ja õigeaegselt

[44] ERA 526.1.295, l. 197-199.
[45] *Ibid*, l. 197-199.
[46] *Ibid*, l. 203-204.

parandusse saatmise eest ning hoolitsema sõdurite varustamise eest. Eriti rõhutati meeskonnaülemate kohustust hoida lennuvarustus töökorras.[47]

Salga aviomehaanik määrati salga vanemate ja kogenenumate motoristide hulgast. Ta allus salga ülemale ja tema alluvuses olid kõik salga motoristid (omas veltveebli õigusi). Ta ei vastutanud otseselt ühegi lennuki eest, vaid hoolitses selle eest, et angaaris ja salga rajoonis valitseks puhtus ja kord. Aviomehaanik reguleeris lennukite paigutamist angaari, valvas nende sisse- ja väljavedamist, kontrollis motoristide kohalolekut ja esitas igal hommikul salgaülemale ettekande motoristide tegevusest.[48]

Aviomehaanik jälgis, et salga ajateenijad ilmuksid õigel ajal kohale, juhatas neile töö kätte ja kontrollis nende tegevust õpetades kuidas toimida lennukite sisse- ja väljavedamisel, puhastamisel ning kütte- ja määrdeainega täitmisel. Tema ülesanne oli kontrollida motoristide, eriti nooremate, oskusi ning juhatada ja õpetada neid, pidades loenguid lennukite ja mootorite alal. Aviomehaanik pidi valvama lennukite hoolekande reeglite täitmist, kuid tal ei olnud õigust segada end lennuki hooldaja (lenduri) töösse ja teha iseseisvalt korraldusi lennuki sisseseadmise muutmiseks. Iga kuu 2. ja 16. kuupäeval pidi salga ülemale esitama aruande kulutatud materjalide kohta.[49]

Lennuki motorist allus salga aviomehaanikule ja lendurile, kelle lennukit ta hooldas. Tema ülesanne oli lennukite hooldus. Motorist pidi alati meeles pidama, et lohaka hoolduse tagajärjed võivad olla väga rasked. Ta oli kohustatud hoidma piinlikku puhtust oma hoole all oleva lennuki üle ning pidi alaliselt viibima selle juures juhul, kui ei antud teistsugust korraldust. Lahkudes oma angaari rajoonist pidi sellest ette kandma aviomehanikule. Motorist pidas lennuki hoolduslehte ning nõudis lendurilt vajalikud allkirjad. Ka oli motoristide ülesandeks ajateenijate õpetamine ja valvamine lennukite kohtlemises. Tema ülesannete hulka kuulus lennuaegade sissekanne salga lennuraamatusse.[50]

Lendur allus vahetult salgaülemale ja oli tema hoole alla antud lennuki vastutav hooldaja (*peremees*). Talle allusid lennuki aviomotoristid, ta pidi tarvitusele võtma kõik meetmed, et lennuk oleks alati lennu- ja lahingukorras ning lennukile asetatud relvad töökorras. Lendur

[47] ERA 526.1.295, l. 203-204.
[48] *Ibid*, l. 206.
[49] *Ibid*, l. 206.
[50] *Ibid*, l. 207.

jälgis, et täidetaks täpselt lennukite ja mootorite hooldamise reegleid, ning kontrollis isiklikult, et kõik parandustööd saaks korralikult läbi viidud. Lendur pidi kõik temale antud ülesanded *täitma parimal võimalikul viisil, rakendades kõik oma võimed ning arendama nii oma lennutehnilisi oskusi, kui osalema maapealses väljaõppes*.[51]

1.5 Muutused divisjonis 1939-1940

Aastad 1939 - 1940 olid Eesti jaoks rasked. Poliitilised pinged Euroopas kasvasid, NSVL surve Eestile suurenes ja neutraliteedi säilitamine muutus aina keerukamaks.[52] Kõik see avaldas osalist mõju ka õhukaitse üksuste (sealhulgas ÜLD 3) tegevusele. Alljärgnevalt annab autor ülevaate üksik lennuväedivisjon nr 3 tegevusest ja selles toimunust 1939. aasta kevadest, kuni väeosa likvideerimiseni 1940. aasta sügisel.

Töö autori arvates toimus esimene suur igapäevaelu ja omavahelist suhtlust puudutav muutus 1. aprillil 1939. aastal, mil üleajateenijate allohvitseride auastmete nimetused muudeti selliseks, nagu need on kaitseväes kasutusel tänapäevalgi. ÜLD 3-s said veltveeblitest nooremveeblid, vanemallohvitseridest seersandid ja nooremallohvitseridest nooremseersandid.[53]

Üksik lennuväedivisjoni nr 3 nimi muutus 3. lennuväedivisjoniks seoses sõjavägede ülemjuhataja täiesti salajase käskkirja nr. 109 ning Vabariigi Presidendi otsuse nr. 15 alusel mille õhukaitse ülem kinnitas 19. mail ning hakkas kehtima alates 21. maist 1939. aastal. Sellega kehtestati õhukaitse üksuste uued koosseisud: koosseis nr 58 – õhukaitse juhatus; nr 59 – 1. LD; nr 60 – 2. LD; nr 61 – 3. LD; nr 62 – lennukool; nr 63 lennuväe baas ja nr 64 – õhukaitse suurtükiväegrupp.[54] Koosseisu nr 61 järgi pidi 3. lennuväedivisjonis edaspidi olema staap, tehnikajaoskond, divisjonikomando, kolm lahingsalka ja IV salk treeninguks, 111 meest. Salkades oli ette nähtud 4–7 ohvitseri (ülem, lendurid), 10–11 kaadriallohvitseri (tehniline personal) ja 3–4 lennukit[55].

[51] ERA 526.1.295, l. 200.
[52] Sõja ja rahu vahel I: Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Tallinn, 2004. Lk 96-98.
[53] ERA 626.1.10, l. 20.
[54] ERA 526.1.3, l. 143.
[55] Sõja ja rahu vahel I: Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Tallinn, 2004. Lk 445.

Pärast baasidelepingu sõlmimist (28.09.1939) väeosas ümberkorraldusi ei teostatud. Jätkati väljaõppega, mida viidi läbi vastavalt võimalustele ning lähtuti õhukaitse staabi korraldustest. Riigis toimuvaid poliitilisi suunamuutusi hakati tajuma järk - järgult. Nii tuletasid 1939. ja 1940. aastal välja antud sõjavägede ülemjuhataja, õhukaitse ülema ja väeosa ülema käskkirjad korduvalt meelde, et NSVL-i sõduritega kokkupuutel peavad Eesti sõjaväelased kinni pidama viisakusreeglitest.[56]

Eriti dramaatiline on Eesti jaoks 17. juuni, mil 1940 algas Nõukogude okupatsioon. Esimene selge sõnum muutustest oli ohvitseride sunduslik korteritest väljakolimine. Õhukaitse ülem andis korralduse 7 ohvitserile ja allohvitserile, et nad vabastaksid Lasnamäel asuvad riigikorterid NSVL sõjaväele alates 19. juunist 1940.[57] Sellele järgnes sõjavägede juhataja 1. augusti käskkiri nr 62, milles kästi sõjaväelastel nii ametlikus kui omavahelises läbikäimises seni sisemäärustikuga ettenähtud juhtududel tarvitatud „härra“ nimetus asendada sõnaga „seltsimees“.[58]

3. LD (nii nagu kõigi õhukaitse väeosade) tegevust ja väljaõpet piiras keeld lennukitega õhku tõusta alates 17. juunist 1940. Esialgu kehtestati keeld kaheks nädalaks, kuid selle lõppedes pikendati edasi. Samal päeval lennukeelu kehtestamisega nõudis Balti laevastiku baasi ülem kontradmiral Stepan Kutšerov Tallinnas paikneva õhutõrjesuurtükiväe ja Lasnamäe lennuvälja andmist tema kontrolli alla.[59]

Õhukaitse väeosade adjutandid edastasid oma igakuistes salajastes ettekannetes õhukaitse ülemale, lisaks isikkooseisu arvule ja lennuvahendite olukorrale, poliitilise meeleolu väeosades. Läbi aastate püsis ÜLD 3 ettekanne poliitilise meelsuse kohta sõna - sõnalt muutumatu: ”*Teatan, et divisjoni kaitseväelaste meeleolu on kõigiti hea*“[60]. Viimaste tegevusaastate (1939-1940) ettekannetes ei maininud ei ÜLD 3 ega ülejäänud õhukaitse väeosad, et meeleolu oleks olnud ebastabiilne, vaenulik või Eestis kehtiva riigikorra vastane. Ettekanded tunnistasid meeleolu heaks, väitsid, et muutusi meeleolus ei ole või mainisid depressiooni. Küll aga võib ettekannetest järeldada, millises teadmatuses olid kaitseväelased ja millised hirmud neid valdasid. Esile tõsteti depressioon, mis tulenes teadmatusest

[56] ERA 626.1.10, l. 61; ERA 626.1.11, l. 43; ERA 626.1.11, l. 45; ERA 626.1.11, l. 49.
[57] ERA 626.1.11, l. 44.
[58] *Ibid*, l. 55.
[59] Sõja ja rahu vahel II: Esimene punane aasta. Tallinn, 2010. Lk 265.
[60] ERA 626.1.281, l. 9; ERA 626.1.287, l. 9; ERA 626.1.319, l. 169-170.

edaspidise teenistuskäigu või murest väeosa edaspidise asukoha suhtes. Samuti oldi teadmatuses, ehk isegi tunti hirmu, koostöö võimaluste üle punaarmeega pärast baaside lepingut.[61]

Selleks, et muuta sõjaväe ja sõjaväelaste ideoloogilist suunitlust NSVL suhtes leplikumaks, määrati sõjaväeosadesse poliitilised juhid. Sellekohase loa andis president Konstantin Päts, kui allkirjastas seadluse poliitiliste juhtide ametikohtade loomiseks sõjaväes 5. juulil 1940. aastal. Esimesena nimetati 8. juulil ametisse sõjaväe poliitiline peajuht, Paul Keerdo. Õhukaitsele määrati poliitiline juht, Eduard Int 16. juulil ja 3. lennuväedivisjonile määrati kapten Alfred Kriisk.[62]

1.6 Väeosa likvideerimine

Vastavalt ENSV Rahvakomissaride Nõukogu otsusele 29. augustist 1940 kujundati Eesti rahvavägi ümber Punaarmee 22. laskurkorpuseks ja anti üle Balti erisõjaväeringkonna vägede koosseisu. Kuna puudusid vajalikud Punaarmee vormid, lubati ajutiselt edasi kanda senist Eesti rahvaväe vormi, samas keelustati aga pagunite kandmine, mis tuli asendada Punaarmee komandeeriva koosseisu eraldusmärkidega. Balti erisõjaväeringkonnale läksid üle ka kogu relvastus, vara, hooned ja ehitised. Lisaks endise Sõjaministeeriumi ja Eesti kaitseväe toimikud ja arhiivid, ühes neid teenivate asutustega. [63]

ENSV Rahvakomissaride nõukogu 19. septembri 1940. aasta otsusega nr 1, seoses õhukaitse väeosade koosseisude kehtetuks tunnistamisega, määrati 3. lennuväedivisjoni likvidaatoriks selle üksuse enda ülem – kolonelleitnant Eduard Gustav Reissaar. Tööd tuli alustada 1. oktoobril.[64] Selle tarbeks tegi kol-ltn Reissaar veel 3. LD ülemana ära vajalikud eeltööd. 30. septembril andis ta välja käskkirja, millega määras kindlaks kaaderkoosseisu teistesse üksustesse üleviimise ja 3. LD nimekirjast kustutamise korra. Kol-ltn Hans Kitveli eskadrilli (22. laskurkorpuse üksik eskadrill) viidi üle 4 ohvitseri ja 9 allohvitseri; kolonel Vassili Külaotsa laskurpolku – 24 allohvitseri; kolonel Erich Tofferi väeossa – 1 allohvitser; major Joann Peikeri divisjoni – 1 kaadrisõdur; kolonel Verner Trossi laskurpolku – 1 allohvitser. 3. LD kirjutaja, rätsep ja kokk vabastati teenistusest samaaegselt kaadrikaitseväelaste

[61] ERA 526.1.40, l. 1-9.
[62] Sõja ja rahu vahel II: Esimene punane aasta. Tallinn, 2010. Lk 239-241.
[63] ERA 626.1.11, l. 63.
[64] *Ibid*, l. 70.

üleviimisega.[65] Divisjoni isikkoosseis alustas ümberpaiknemist neile määratud väeosadesse juba enne likvideerimistööde algust ja viimased saadeti ära 1. detsembril 1940. Samaks kuupäevaks vallandati ka kogu ajutine palgaline tööjõud.[66]

3. LD likvidaatorile määrati õhukaitse ülema korraldusel alates 30. septembrist appi 4 ohvitseri, 38 allohvitseri ja 1 tööline 3. LD-st[67]. Liites varem ärasaadetud ja likvideerimiseks appi määratud kaitseväelased, saab kokku 80 kaadrikaitseväelast. Kuna divisjonis teenis 1940. aasta suvel keskmiselt 100 kaadrikaitseväelast[68] jääb teadmata umbes 20 kaitseväelase saatus.

3. LD likvidaatorile appi määratud sõjaväelaste ülesandeks oli divisjoni vara hooldamine ja likvideerimine endises õhukaitse Jägala laagris. Viimased sõjaväelaste läkitamiste kohta andis kol-ltn Reissaar välja 30. novembril 1940. aastal. Samal päeval kandis ta ka ette, et on lõpetanud 3. LD likvideerimistööd. [69] Oma viimases ettekandes toob 3. LD likvidaator kol-ltn Reissaar välja, et likvideerimistöid aeglustas esialgne ebaselgus kellele lennukid koos varustusega üle tuli anda.[70]

Lõpplahendusena läks üks lennuk (*Avro Anson*) 22. territoriaalsele laskurkorpusele, kuhu viidi üle Eesti lennuväe parimad olemasolevad lennukid. Ülejäänud kuue uueks asukohaks märgiti *teised NSVL väeosad või asutused*, mis tähendas nende lennukite viimist Punaarmee korpuse eskadrilli.[71] Varade üleandmised toodi koostatud kokkuvõttes välja protsentides. 3. LD varustuse saajateks määrati 22. laskurkorpus, teised NSVL väeosad või asutused, varustusvalitsus või teised asutused. Enamus jagatavast läks tegelikult 22. laskurkorpusele ja varustusvalitsusele. Millest esimene sai suure osa automaatrelvadest (62%), varadest (55%) ja inventarist (80%). Varustusvalitsus sai 100% gaasikaitse ja pioneeri varustusest. Lisaks enamus käsirelvadest (92%), laskemoonast (98%) ja sidevarustusest (77,5%). Mujale läksid vaid eelmainitud lennukid ning sõidu- ja veoautod mille saajaks oli märgitud *teised asutused*.[72]

[65] ERA 626.1.11, l. 70.
[66] ERA 626.1.343, l. 72.
[67] ERA 626.1.12, l. 1.
[68] Sõja ja rahu vahel I: Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Tallinn, 2004. Lk 454.
[69] ERA 626.1.12, l. 1-4.
[70] ERA 626.1.343, l. 72.
[71] Sõja ja rahu vahel II: Esimene punane aasta. Tallinn, 2010. Lk 294.
[72] ERA 626.1.12, l. 73

2. DIVISJONI TARISTU JA TEHNIKA

2.1 Divisjoni taristu ja lennuväljad

Divisjonil ei olnud oma lennuvälja, vaid tal tuli jagada koos lennukooliga lennubaasi haldusalasse kuulunud Lasnamäe lennuvälja Tallinnas (vt asukohta Lisa 2). Maa-ala, millel aastatel 1930 - 1940 paiknes ÜLD 3, oli sõjaväeobjektina kasutusel juba 18. sajandi lõpus, kui sinna rajati Vene mereväelinnak, niinimetatud Uuslinn (Neustadt). Kuna sõdurite püstitatud ehitised olid halva kvaliteediga, siis aastal 1824 lammutati kaks kasarmut ja sai alguse mereväelaste järk - järguline lahkumine linnakust. 1844. aastal müüdi oksjonil ehitusmaterjaliks 34 lagunenud ehitist ning ülejäänud hooned jäid kauaks varemetena seisma.[73]

Seoses keiser Peeter Suure merekindluse rajamisega hakati vahetult enne Esimest maailmasõda endise mereväelinnaku naabrusse ehitama kindlust üksiku maalennusalga lennuväljaga. Tol hetkel karjamaana kasutusel olnud rohumaa tasandamiseks kasututati härjarakendeid. Lennuvälja serva püstitati angaarid, teenistushoone, töökojad, bensiinihoidla, pommikelder ja teised vajalikud hooned.[74] Merekindluse üksik maalennusalk tegutses Lasnamäel kuni 1918. aasta 23. veebruarini, mil saadi käsk Tallinnale lähenevate Saksa vägede eest evakueeruda. 24. veebruaril võttis lipnik Arnold Under koos kaheksa Omakaitse mehega lennuvälja, sealsed hooned ja vene sõjaväelastest maha jäänud lennukid üle, kuid pidi loovutama need järgmisel päeval Tallinnasse sisenenud Saksa sõjaväele. Järgnevalt paiknes Lasnamäe lennuväljal Saksa 8. armee lennuüksus FA 16, mis tegeles peamiselt jääluurega Soome lahel.[75]

Vabadussõja algul võeti Lasnamäe lennuväli kasutusele loodava Eesti lennuväe tarvis. Esialgu oli lennuväljast kasutuskõlbulik küll ainult üks neljandik, kuid 21. novembril 1918 moodustatud lennuväe poolroodul (kuulus Inseneriväepataljoni koosseisu) polnud sinna esialgu ühtegi lennukit maandada.

[73] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 57-58
[74] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 42
[75] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 51; Kitvel, T; Tilk, J. Eesti lennukroonika. Lk 60

Vabadussõja ajal korrastati Lasnamäe lennuvälja ja olemasolevatele hoonetele ehitati juurde uusi, mille tulemusena oli seal 1919. aasta lõpuks 5 puust angaari, 5 elumaja, 2 talli, 2 ladu, kuurid ja töökoda. Lisaks Lasnamäe lennuväljale kasutasid maismaalennukid Vabadussõja ajal Tartu lennuvälja, kuid too oli väike ja ka sealne ainuke angaar varises kokku, ning mitmeid ajutisi maandumisväljakuid rindepiirkonnas (nt Vaivaras, Laatres ja Vana - Nursis).[76]

1920. aastal alustati Lasnamäe lennuvälja rekonstrueerimist. 1922. aastaks valmis seal uus angaar ja keskladu. Aasta hiljem viidi lõpule puidust kasarmu ehitamine, ehitati ümber üks elumaja ning rajati puurkaev ühes pumbamaja ja veereservuaariga. 1924. aastal, kui valmis Lasnamäele suunduv elektrikaabel, saadi lennuväljale elekter.[77]

Kui siiani oli Lasnamäe lennuväljal sõjaministeeriumile kuulunud ainult angaarid ja kasarmud (hoonetealune maa võeti 1920. aastal linnavalitsuselt 18 aastaks rendile), siis 25. septembril 1924 saadi rendile ka lennuväli ise. Ainukeseks tingimuseks linnavalituses poolt jäi eralennukite maandumise lubamine.[78] Nii kasutasid Lasnamäe lennuvälja nii sõjaväe lennukid kui tsiviilettevõtte „Aeronaut“ lennukid. 1921. aastal asutatud Aeronaut tegeles posti ja reisijate veoga Tallinn-Tartu, Tallinn-Helsingi ja Tallinn-Riia liinidel.[79]

1922. aastal ehitas Aeronaut sõjaväe lennuvälja kõrvale raudbetoonist angaari (mahutas 10 lennukit), töökoja ning teenistus- ja olmeruumid. Aastal 1928 pankrotistunud Aeronaudilt ostis sõjaministeerium angaari ja teenistus- ja olemruumide hoone, mis sai lennukooli staabiks. Aastal 1929 ehitati lennuväljale ÜLD 3 tarbeks üleajateenijate elamu, vankrikuur, tallid, toidukelder, relvaladu ja teenistusruumid. 1930. aastal lisandus neile veel raudbetoonist angaar, maa-alune bensiinimahuti ning ohvitseride ja üleajateenijate kasiino.[80]

Lasnamäe lennuväli hakkas seal tegutsenud lennukoolile ja ÜLD 3-le, peagi kitsaks jääma. Nii renditi 1931. aastal 2000m^2 suurune maa-ala, millele rajati lasketiir. Lisaks ehitati kasiino toiduainetekelder ja puukuur ning pommikelder. 1932. aastal ehitati raadiojaama hoone ja kivist laoruumid. 1936. aastal saadi juurde üks elumaja ohvitseridele ja üks elumaja

[76] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 107; Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 96
[77] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 127
[78] Kitvel, T; Tilk, J. 2003. Eesti lennukroonika. Lk 95.
[79] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 130.
[80] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 162.; Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 233.

üleajateenijatele. Suured ehitustööd võeti ette 1939. aastal. Ehitati kasarmu, remondiangaar, garaaž, ladude ja töökodade hoone, lennukiangaar, vahtkonna- ja ambulantsihoone.[81]

Tänapäeva lennukid lendavad kellaajast ja ilmast mittesõltuvalt. Kuid 1920. aastatel ei olnud lennukitel moodsaid navigatsiooniseadmeid ja puudus lennuvälja maandumisradade valgustus. Nii oli esimene öölend märkimisväärne areng Eesti sõjaväelennunduses. Lasnamäe lennuvälja esimene öölend, mis on ka esimene Eesti öölend, toimus 1926. aasta 18. aprillil, kui lennuväljale saabus dioptiline helgiheitja koos jõujaamaga.[82] Ka Eesti esimene lennupäev toimus Lasnamäe lennuväljal, 12. septembril 1926. aastal.[83]

Angaaride ja teiste hoonete ehitamine divisjonile lõpetati aastal 1929. Divisjoni paiknemine talle eraldatud ruumides jäi kogu vaadeldava perioodi jooksul peaaegu muutumatuks. Divisjoni ülem ja staap paiknesid kasiinohoone II korrusel. 1935. aastal mahutati samasse ka tehnikajaoskond ja raadioklass, hõivates sellega kasiinohoone (KM A XXXVII 40[84]) teise korruse toad nr 33, 34, 35, 36 ja 40. Eelnevalt nimetatud üksuste ümberkolimine angaaride juures olevatesse lennukooli ruumidesse (maja XXXVII 33) toimus 1937 aastal, mil lennukool kolis ümber Maarjamäele.[85] Ümberkolimise põhjuseks tõi lennukool Lasnamäel esinenud ruumide puuduse. Lisaks olevat klassiruumid olnud kitsad ja täiesti ebakohased.[86]

I ja IV salk paiknesid angaaris nr 5. Alates 1. juunist 1934 seoses IV salga üleviimisega Rakverre anti vabanenud pind selles angaaris üksikule merelennusalgale. II ja III salk olid angaaris nr 6 (Vaata lisa 2). Divisjonikomando asus Lasnamäe kasarmus toas nr 8.[87]

Võimalikke varumaandumisvälju, mida ÜLD 3 oleks saanud 3. diviisi rajoonis kasutada, leidus rohkesti, neist osad on välja toodud allolevas loetelus:

- Helme – Tõrvast 2,7 km loodes;
- Olustvere – Suure-Jaanist 6,2 km kirdes;
- Vana-Võidu – Viljandist 5,7 km kirdes;

[81] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 233
[82] Kitvel, T; Tilk, J. 2003. Eesti lennukroonika. Lk 100.
[83] *Ibid*. Lk 102.
[84] Sõjaministeerium nummerdas sarnaselt kõik talle kuulunud hooned. Tallinna kaitseväe lennuväli kuulus kaitseministeeriumi kinnisvarade rajooni A ning kõik hooned algasid numbritega XXXVII.
[85] ERA 526.1.278, l. 28.
[86] Usai, K. 2012. Lk 35-36
[87] ERA 526.1.275, l. 74.

- Õisu – Viljandist 18,5 km lõunas;
- Sandla – Kuressaarest 20 km kirdes;
- Purila – Tallinnast 40 km lõunas;
- Kehtna – Türilt 34 km loodes;
- Kuusiku – Tallinnast 50 km lõunas;
- Särevere – Türilt 2,5 km lõunas;
- Viisu – Paidest 9,5 km kirdes;
- Putkaste – Kärdlast 19 km lõunas;
- Abja – Viljandist 28 km edelas;
- Vodja – Paidest 8 km kirdes;
- Valtu – Türilt 37 km loodes;
- Sauga – Pärnust 3 km loodes;
- Viluvere – Türilt 36 km edelas;
- Heimtali – Viljandist 7 km edelas;
- Vana-Põltsamaa – Põltsamaa lääneservas;
- Polli – Mõisakülast 21 km idas;
- Liivi – Haapsalust 26 km kagus;
- Vana-Vigala – Haapsalust 44 km kagus[88].

Lisaks eelnimetatud varumaandumisväljadele kasutas ÜLD 3 ka teisi 3.diviisi vastutusalas paiknevaid lennuvälju, kuhu oleks ka kattekava rakendamisel olnud võimalik ümber paikneda. Nii kasutati näiteks Nehatu ja Lehmja varumaandumisvälju ja Jägala lennuvälja, kus paikneti ka divisjoni eksisteerimise viimastel kuudel aastal 1940.

Maandumisväljade valimise protsess oli lihtne. Õhukaitse ülem esitas suusõnalise käsu divisjoni ülemale, kes selle omakorda edasi delegeeris. Näiteks 1931. aasta 3. juunil kandis kapten Evald Döring ÜLD 3 ülemale ette oma lennust Pärnu ja Viljandimaale, kus ta oli üle vaatamas käinud olemasolevaid maandumisvälju ja valimas uusi. Uute maandumisväljade valmimisel Pärnus pidas kapten Döring läbirääkimisi Pärnu linnavalitsusega. Eesmärk oli välja kaubelda tasuta maandumisalad linna lähiümbrusse. Kokkuleppele jõuti ühe maandumisvälja tasuta kasutamises Pärnu - Sauga mõisa tee ääres, ning keelduti maa-aladest, mille eest oleks pidanud renti maksma. Viljandis kohtus kapten Döring kohaliku garnisoni ja

[88] Maandumisväljade luure andmed. (Dateerimata). ERA 526.1.214.

Maavalitsuse esindajaga, ning kokkuleppele jõuti samuti ühe uue maandumisvälja kasutuselevõtus raudtee ja Viljandi-Riia maantee vahel.[89]

ÜLD 3 ei omanud laskevälju ning tema transpordi olukord oli ebarahuldav, kuna divisjonil endal puudus autopark ja vedudeks vajalikud masinad tuli taotleda lennubaasist, millega esines aga aastate jooksul probleeme (Vt ptk 4.3 kattekavad). Viimane palve muretseda divisjonile üks veoauto ja külgkorviga mootorratas esitati õhukaitse ülemale 6. juunil 1940. aastal.[90] Vastus sellel saadi juba seitse päeva hiljem, kui varustusvalitsuse tehnikaosakonna ülem teavitas õhukaitse juhatust ja 3. LD, et vastavat tehnikat pole anda ja nende muretsemine võetakse 1941 - 1942 aasta eelarvesse. Seni soovitati kasutada LB kolme olemasolevat suurt veoautot või küsida abi mõnest teisest õhukaitse väeosast.[91]

2.2 Divisjoni tehnika

1930. aasta augustis, vahetult pärast ÜLD 3 formeerimist, oli divisjonis kasutusel kaheksa lennukit – neli vananenud hävitajat *Gourdou-Leseurre GL-22* (nr. 77, 82, 89, 91) ning neli õppelennukit: Avro 504R (nr. 112) ja Avro-Avian 594 B mk IV W (nr. 116, 118, 121).[92] Eesti õhukaitse moodsaimad, iseseisvusaja lõpuni kasutusel olnud hävitajad Bristol Bulldog Mk II saabusid aurikul Mourino Tallinna sadamasse 24. augustil 1930. Enne seda oli moodustatud õhukaitse ülema kolonel Tombergi korraldusel vastuvõtukomisjon, mille koosseisu kuulusid asjatundjad lennubaasist ja üksikust lennuväedivisjonist nr 3 (kapten Hans Kitvel).[93]

ÜLD 3 sai esimesed 3 Bristol Bulldog-i (nr 122, 123 ja 126) kätte 1930. aasta detsembris. Jaanuaris 1931 lisandus BB nr 129, veebruaris BB nr 130 ning märtsis BB nr 124, 125, 127, 128 ja 132.[94] Kuna ilmastik oli divisjoni esimese tegevusaasta talvel lendamiseks ebasoodus olnud, tehti esimesed lennud uute lennukitega alles märtsis 1931.[95] Aprillis sai divisjon kätte BB nr 131 ja viimane BB numbriga 133 jõudis divisjoni alles augustis[96]. Seega kulus terve

[89] ERA 626.1.282, l. 22-23.
[90] ERA 626.1.344, l. 4.
[91] *Ibid*, l. 2.
[92] ERA 626.1.183, l. 1-15.
[93] ERA 526.1.3, l. 10.
[94] ERA 626.1.281, l. 7-23.
[95] ERA 526.1.272, l. 66.
[96] ERA 626.1.281, l. 23; l. 113.

aasta alates hetkest, mil 12 Bristol Bulldog lennukit saabusid Tallinnasse ja ÜLD 3 nad kõik enda valdusse sai.

Lennukeid Bristol Bulldog tootis erinevates modifikatsioonides firma *The Bristol Aeroplane Company Ltd*. 1930. aastal ostis Eesti Bristol Bulldogi teise põlvkonna (Mk II) lennukeid, mis olid relvastatud kahe sünkroniseeritud *Vickers* kuulipildujaga ning mida viis edasi 420 hj *Jupiter* mootor.[97] Teiste riikide relvastuses olnud samade lennukite mootorid olid võimsamad. Eesti lennukitega olid kõige sarnasemad Austraalia Bristol Bulldogid, mille mootorid arendasid 440 hj. Kuna eesti lennukite kohta puuduvad täpsed väljatoodu andmed, siis võib austraalia lennukite parameetrid teisaldada mõtteliselt ka meie lennukitele. Austraalia Bristol Bulldog Mk II lennukite tippkiirus oli 280 km/h, lennukaugust 483 km, maksimum lennukõrguseks 8930 m ja kaasa suutsid võtta neli 9 kg pommi.[98]

Lennuvahendite keskmist seisukorda aastate jooksul ei saa 21. sajandi mõistes pidada rahuldavaks, kuna kõigi aastate jooksul olid olemasolevatest lennukitest lahinguvalmis umbes pooled. Tabelis 2 on välja toodud, mitu lennukit oli divisjoni aastas keskmiselt arvel, lahinguvalmis, lennuvalmis ja remondis. Mis tähendab, et lennukite arv igakuiselt võib sellest arvust erineda. Tabel 2 on koostatud lisa 6 alusel, kus töö autor on kokku kogunud andmed ÜLD 3 poolt edastatud (arhiivis säilinud) ettekannetest igakuiste lennuvahendite olukorra kohta ja tehnilise inventari raamatutest aastast 1930 kuni 1940.

Lisas 6 on näha, et kõigi tegutsemisaastate jooksul oli ainult kaks kuud (septembris 1931 ja juunis 1935), kus märgiti kõik 12 Bristol Bulldog lennukit lahinguvalmis olevateks. Umbes veerand lennukitest oli kõigi aastate jooksul pidevalt lennuvalmis ja veerand remondis, nii lühiajalises (kuni kaks nädalat) kui põhjalikult.[99]

[97] ERA 626.1.185, l. 2.
[98] http://www.airforce.gov.au/raafmuseum/research/aircraft/series2/A12.htm.
[99] ERA 526.1.281, l. 3.

T a b e l 2.

ÜLD 3 lennuvahendite keskmine arv ja olukord aastatel 1930–1940

	lennukeid	lahingvalmis	lennuvalmis	remondis
1930	8	0	5	3
1931	15	8	5	2
1932	17	10	4	3
1933	20	12	3	5
1934	18	8	3	6
1935	16	10	4	3
1936	16	7	4	5
1937	12	6	3	3
1938	8	3	3	2
1939	7	3	2	2
1940	7	4	2	1

ÜLD 3 arvel olevate lennukite nimekiri muutus aastate jooksul pidevalt (vt lisa 6). Divisjoni esimesel aastal kasutusel olnud *Gourdou-Leseurre GL.22* lennukid olid viimast korda divisjoni nimekirjas 1931. aasta märtsis. 1928. aastal olid need lennukid saadetud Rakverre, kuid järelikult seoses ÜLD 3 esialgse lennupargi puudumise tõttu olid need Tallinna tagasi toodud. 1931. aasta veebruarist 1932. aasta detsembrini oli divisjonis veel üks, ajuti ka kaks õppelennukit Armstrong Whitworth Siskin III DC.

1932. - 1934. aastal ÜLD 3 juures tegutsenud luure- ja kergepommitussalk (salk IV) oli varustatud kaheistmeliste Hawker Hart lennukitega (nr 145, 146, 147, 148). Neid nelja lennukit ei suudetud kordagi üheaegselt tehniliselt lahinguvalmis hoida. Nende lennukite paiknemine ÜLD 3-s viis divisjoni lennukite koguarvu rohkem kui aastaks rekordilise 20 lennuvahendi peale. Ajavahemikul 06.1934 – 04.1937 oli divisjonil 16 lennukit, nendest 12 olid Bristol Bulldogid ja neli Avro Avianid (nr 116, 120, 121, 153).

1937. aastal müüs Eesti Hispaaniale 16 lennukit, nende hulgas 8 Bristol Bulldog Mk II ÜLD 3-st. Põhjus müügiks oli igati loogiline, nende lennukitega poleks enam võimalik olnud moodsatele pommitajatele järele jõuda, hävituslennukitest rääkimata. Lisaks olid lennukid amortiseerunud ja leiti viis, kuidas need sai rahaks teha. Divisjon pidi loobuma lennukitest numbritega: 123, 124, 125, 126, 127, 130, 131 ja 132. Need müüdi maha täisvarustusega,

kuhu kuulus igal lennukil ka kaks kuulipildujat. Lõplik arvelt mahakandmise käskkiri koostati 9. septembril 1937. aastal.[100]

Peale 1937. aasta septembrit lisandus divisjoni Avro Anson nr 158, mis andis lennukite koguarvuks 9. Alates 1938. aasta aprillist puudus divisjoni nimekirjast Avro Avian nr 153 ja 1939. aasta juulist Avro Avian nr 120. Selliseks jäi divisjoni lennukite seis kuni viimase tegevus-aastani.

ÜLD 3 oleks 1939. aastal peaaegu saanud enda kasutusse ka Eestis ehitatud lennuki PN3 nr 160. See oli kaheistmeline hävitus- ja luurelennuk, mis oli varustatud 570hj Rolls-Royce Kestrel mootoriga, mis viis lennukit edasi kiirusega kuni 395km/h ning oli varustatud kahe kuulipildujaga.[101] Sellekohase käsu andis õhukaitse juhatus 28. oktoobril 1939. aastal, käskides nimetatud lennuk ÜLD 3 käsutusse viia alates 15. novembrist. 13. novembril õhukaitse juhatus siiski tühistas eelnenud käsu ja määras lennuki LB kontrolljaoskonna käsutusse, et see teostakse lennuki lennukõlbulikkuse kohta täiendavaid katseid.[102]

1939. aastaks oli õhukaitse kõikidest väeliikidest kõige nõrgemas seisus. 1939. aasta septembriks oli hiilgeaja, milleks oli 1932. aasta, 77-st lennuvahendist alles jäänud 38, neist vaid 15 olid lahingulennukid ning needki nii tehniliselt kui moraalselt vananenud.[103] 1940. aasta 1. septembriks oli lennukõlbulikke masinaid alles 34 (3. LD-s 7 lennukit)[104]. Luhtusid katsed osta Inglismaalt 12 uut *Spitfire* hävitajat ja 10 *Westland Lysander* luurelennukit. 12-st Saksa luurelennukist *Henschel 126* õnnestus kätte saada 5, mis arvati ÜLD 2 koosseisu.[105] Kätte ei saadud ka NSVL ostetud vananevaid hävitajaid I-16.[106]

Lennukite vähesust üritati kompenseerida õhus lõhkevate pommidega. 1937. aastal lennubaasi aviotöökojas konstrueeritud pomm oli mõeldud vaenlase lennukite ja rivikoondiste ründamiseks õhulahingutes. Pommi kest oli valmistatud terasest ja täidetud lõhkeainega, külge kinnitati lendsütik koos detonaatoriga. Lendur või vaatleja võisid lendsütiku enne

[100] ERA 626.1.319, l. 92-93.
[101] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 185.
[102] ERA 626.1.335, l. 32-33.
[103] Sõja ja rahu vahel I. Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Lk 254.
[104] Kitvel, T; Tilk, J. Eesti Lennukroonika. lk 175.
[105] Piirisalu, K. 2012. lk 53-54.
[106] Raudvassar, M. Eesti õhukaitse 1919-2012. Käsikiri autori valduses.

pommi heitmist seadistada, olenevalt kõrgusest, millel taheti plahvatust tekitada. Õhus lõhkevate pommide lendsütikud lõhkasid pommi pärast 200 kuni 1000 meetri kukkumist.[107]

[107] ERA 526.1.146, l. 1-3.

3. VÄLJAÕPE

3.1 Kaadrikaitseväelaste väljaõpe

Aastatel 1930 - 1931 tegeles ÜLD 3 vaid lendurite oskuste täiendamisega, süvendades nende lennutehnilist väljaõpet. Alates 1932. aastast asuti aga nii lendurite kui aviomotoristide erialaste oskuste kasvatamisele. Divisjoni esimesel tegevusaastal oligi raske laiahaardeliselt tegutseda, kuna uus oli nii väeosa kui ka tehnika. Divisjoni ülem rõhutas esimese tegutsemisaasta lõppedes, et hetkeolukord on vaid algus. Juba esimese tegevusaasta lõpus tõi divisjoniülem välja, et lennutundide arvu (vt tabel 4) tuleb tõsta vähemalt kahekordseks, kuna ”*meie lennuväe väiksuse juures saame loota vaid kvaliteedile*“.[108]

Esimesel tegutsemisaastal läbivõetud ained ja divisjoni ülema hinnang tulemustele:

- **Üksik- ja vigurlennud**. Sel alal omandasid lendurid piisava osavuse, igaüks lendas keskmiselt 20-25 tundi;
- **Täpsusmaandumine**. Saavutati häid tulemusi.
- **Orienteerumine ja ülelennud**. Rahuldavad tulemused, iga lendur sooritas keskmiselt 8 sellist lendu;
- **Sihtimisharjutused lennukilt maasihtmärkide pihta**. Tulemused rahuldavad, igaüks pildistas täis keskmiselt 2 filmi 13-14 võttega, enamat takistas lahinglennukite puudus;
- **Rivilend**. Väga head tulemused, rivis keskmiselt 14 tundi;
- **Öölennud**. 1930. aastal lendas vaid juhtiv koosseis õppelennukeil, algul helgiheitjatega, hiljem vaid tulepannidega valgustatud lennuväljale[109]. Kokku 8 tundi ja 15 minutit.[110]

Maapealses väljaõppes õppisid lendurid ja aviomotoristid ÜLD 3 kasutatud lennukitüüpe ja nende mootoreid. Eriti keskenduti tüüptegevustele, mida ette võtta mootori häirete puhul õhus.[111] Lisaks teostati isikkoosseisule erinevaid laskeharjutusi (vt tabel 3).

[108] ERA 626.1.273, l. 76.
[109] Raudvassar, M. Viron ilmapuolustuksen kehitys Talvisotaan mennessä – osa 2. Koulutus, kalust ja kohtalo. Ilmatorjunta 2/2011; lk 28
[110] ERA 526.1.271, l. 65-66.
[111] ERA 526.1.273, l. 72.

T a b e l 3

1932. aasta laskeharjutuste sooritamine ÜLD 3-s.[112]

Eriala	Relv	Harjutused	
		Ette nähtud	Viidi läbi
Lendurid	Kuulipilduja	12	11
	Vintpüss	17	7
	Jahipüss	10	7
	Õhupüss	20	40
	Fotokuulipilduja	10	6
Aviomehaanikud	Vintpüss	17	7
	Kuulipilduja	4	0

Nagu tänapäeval, nii ka toona tuli kaitseväes mõelda välja lahendusi, mis hoiaksid ressursse kokku. Aeronavigatsiooni väljaõppe tarbeks lendude kavandamist hõlbustava kalkulaatori kasutuselevõttu kavandati ja teostati nii, et üks lendur valmistas välismaalt ostetud väheste kallihinnaliste seadmete koopiaid, mis võeti õhukaitses laiemalt tarvitusele.[113] Kahjuks puuduvad täpsemad andmed, kelle poolt ja mis seadmeid niimoodi „järgi tehti".

Kõik lendurid said 1932. aastal sidetehnika kursuse raames morseõpet. Tulemused: keskmiselt suudeti saata minutis 45 tähte ja vastu võtta 30. Õppetundide arv 1931. aastal sel alal oli olnud 30 tundi.[114] Õhukaitse juhatuse poolt 1931 korraldatud inglise keele kursustest võttis ÜLD 3-st osa 16 kaitseväelast.[115] 1938. aastaks pandi lendurite väljaõppes peamine rõhk laskeharjutustele õhus, pime- ja öölennule, lennule pilvedes, valmisoleku drillile ning kõrgus- ja orienteerumislendudele.[116]

1931. aastal peeti aviomotoristidele õppetunde kodumaa tundmise, rivi-, garnisoni-, veo- ja sisemäärustiku kohta.[117] 1932. aastal korraldatud katsetest selgus, et 188 tunni jooksul läbiviidud väljaõpe oli piisav seatud eesmärkide saavutamiseks.[118]

Ohvitseride hea taseme hoidmiseks korraldati neile kordusõppusi. Aluseks olid „Juhendid ohvitseride täiendusõppuste korraldamiseks" ja eriõppekavad. Lennati peamiselt suvel-sügisel, ebasoodsaid ilmu ehk talve kasutati ära teoreetiliseks õppeks.

[112] ERA 526.1.273, l. 73.
[113] *Ibid*, l. 73.
[114] *Ibid*, l. 74.
[115] *Ibid*, l. 75.
[116] ERA 526.1.279, l. 24.
[117] ERA 526.1.273, l. 75.
[118] ERA 526.1.274, l. 77.

Õppuste eesmärkideks olid:

- Hoida lendav koosseis lennutehniliselt heas vormis.
- Lendur peale hea oskuse lennata üksikult ja rivis, oleks kogenud lahingus vajalike relvade ja vahendite kasutamisel.
- Lendav koosseis oleks tehniliselt niivõrd arenenud, et suudaks edukalt hooldada, hoida korras ja käsitada varustust.
- Lendur omaks edukaks tegutsemiseks vajalikke teoreetilisi ja praktilisi teadmisi.[119]

Üleajateenijate väljaõppeks 1933. aastal oli ettenähtud 148 tundi. Aasta vältel oli divisjoni juurde läkitatud lennukoolist 4 lendur- ja 8 aviomotoristi õpilast – praktiliste teadmiste ja oskuste omandamiseks. Nendega peeti õppusi erikavade järele.[120] 1934. aastal nähti väljaõppeks ette 403 õppetundi. Eriliselt rõhku pandi eesti keele õppimisele. Viidi läbi laskmisi vintpüssist ja korraldati klassilaskmisi selles. Aviomotoristidele korraldati 4 harjutust õhutõrje kuulipildujast laskmiseks – seejuures kasutati õhukaitse kuulipildujaks kohandatud fotokuulipildujat.[121]

Kuna just lennutundide maht on lennuväedivisjoni jaoks kõige olulisem, siis siinkohal toob töö autor välja koondtabeli üksikute lennuväedivisjonide lendude kohta aastatel 1930-1938 (vt tabel 4).

T a b e l 4

Üksikute lennuväedivisjonide lennuajad 1930-1938[122]

Aasta	**ÜLD 1 kokku**	**ÜLD 2 kokku**	**ÜLD 3 kokku**	**ÜLD 3 lendur keskmiselt**
1931	928h 45min	582h 15min	1167h 10min	77h
1932	1199h 10min	545h 45	1435h 15min	91h 27 min
1933	943h 55min	612h 10min	1262h 45min	70h 10min
1934	945h 10min	567h 10min	1213h 15min	63h 50min
1935	937h	857h 25min	1590h 30min	96h 05min
1936	867h 15min	829h 55min	1404h	105h 05min
1937	1080h	653h 05min	1474h 20min	115h 35min
1938	853h	586h	917h 40min	83h 55min

[119] ERA 526.1.272, l. 6.
[120] ERA 526.1.275, l. 75.
[121] ERA 526.1.276, l. 81.
[122] Aasta arvestus 1.apillist - 31.märtsini.

Tabelis on näha, et ÜLD 3 ületas lendude mahult ÜLD 1 ja ÜLD 2 lendude mahtu kõikidel aastatel ja kohati kahekordselt. Tabelist on näha, et ÜLD 3 lendude maht suurenes kuni aastani 1935 ja kukkus aastal 1938 oluliselt madalamale.

1939. aasta ei erinenud väljaõppe poolest ühestki eelnevast aastast. 1940. aasta suvelaagrite kava nägi ette, et 3. LD viibib Jägala laagris 10.06 – 24.08.[123] Tegelikkuses toimus 10. juunil 3. LD täies koosseisus ümberpaiknemine Jägala laagrisse[124], kus jätkati väljaõpet vastavalt õhukaitse ülema poolt juunis kinnitatud õppekavale[125]. 1940. aasta 23. juunil kell 08.00 anti (NSVL nõudel) korraldus Lasnamäe lennuväli neile kaheksa tunni jooksul üle anda. Seal asetsenud lennukid pidid ükshaaval 5-minutiliste vahedega Jägala lennuväljale lendama.[126] Sellest tulenevalt järgnes esialgsele suvelaagri kavale uus, kus 3. LD määrati Jägalas olema ajavahemikul 26.08.–14.09[127]. Lõpuks pikendati seal olekut kuni divisjoni laialisaatmiseni sama aasta 30. septembrini.

Aastatel 1939–1940 said 3. LD lendurid tunduvalt vähem lennata, kui varasematel aastatel. Põhjus peitub loomulikult lennukite müügis Hispaaniale aastal 1938. Nii langes üldine lennutundide maht, kui ka lennutundide maht 1 lenduri kohta divisjonis.

T a b e l 7[128]

3. lennuväedivisjoni lennuajad aastatel 1939-1940

Aasta	3. LD kokku	3. LD lendur keskmiselt
1939	924h 40min	51h 20min
1940	208h 55min	30h

Aastal 1940 viibis 3. LD Jägala laagris ja sellest ning alanud nõukogude okupatsioonist tingitult suuremat lennutegevust ei toimunud (vt tabel 7). Põhjus peitus NSVL baasides ja lennupiirangutes. Eesti lennukitel keelati lendamine alates 30. novembrist 1939. Esialgu kehtis keeld 12. jaanuarini 1940, kuid seda pikendati veel 23. jaanuarini.[129] Siiski ei olnud mõttekas lennata NSVL üksuste läheduses ka pärast seda, kuna Eesti lennumasinate pihta

[123] ERA 526.1.200, l. 8.
[124] ERA 526.1.3, l. 157-158.
[125] ERA 526.1.200, l. 39-47.
[126] Kitvel, T; Tilk, J. Eesti Lennukroonika. lk 174.
[127] ERA 526.1.200, l. 12.
[128] Aasta arvestus 1.jaanuarist - 31.detsembrini.
[129] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 249.

avati tuli. Selline intsident leidis aset 1940. aasta 2. veebruaril õhutõrje harjutuse liikuvaks sihtmärgiks oleva portupei-aspirandi Lembit Raidali Bristol Bulldogiga Kalamaja kalmistu kohal. Tema lennuki pihta avasid tule Nõukogude sõjalaevad Karl Marx ja Volodarski. Portupei-aspirant Raidal koos lennukiga jäid küll terveks, aga alla kukkuvatest mürskudest said viga hooned ja vigastada teadaolevalt üks inimene - Helmi Schotter.[130] Lõplikult keelati lendamine 17. juunil 1940. Aastal.

3.2 Ajateenijate väljaõpe

Kõigis õhukaitse väeosades tegeleti vaid reameeste väljaõppega „Üldise reameeste 8-kuulise õppekava" kohaselt, välja arvatud õhukaitse suurtükiväegrupp (ÕSG), kus olid ka noored.[131] 1931. aastal anti lisaks tavapärasele reamehe ettevalmistusele ühele osale ajateenijatest õhutõrje kuulipilduja väljaõpet ja teisele osale lennukite hoolduse väljaõpet. Reameeste väljaõppe läbiviimine kannatas majandustööde ja ettenägematute hooldustööde tõttu.[132] Tavapäraselt kasutati väljaõppeks sügise- ja talvekuid (halva lennuilma tõttu) ning mõnes aines sai õppemaht isegi ületatud. 1932. aastal õpetati ajateenijaid küll üldise õppekava kohaselt, aga eraldi õpetati neile juurde õhutõrje kuulipilduja käsitsemist.[133]

1933. aastal said eriväljaõppe lennuvälja õhukaitse alal kaheksa ja sideteenistuse alal samuti kaheksa ajateenijat.[134] 1938. aastal õpetati ajateenijaid „Üldise õppekava sõduri aastaseks ettevalmistamiseks" alusel ja korraldati eriõppusi õhukaitse kuulipildujate ja sidemeeskondade ettevalmistamiseks erikavade järgi. [135] Seega olid selleks ajaks valminud kinnitatud erikavad vastavate erialade õpetamiseks, mitte ei tegutsetud enam vajadusepõhiselt, nagu divisjoni algusaegadel.

ÜLD 3 ajateenijate kvaliteeti iseloomustab divisjoni ülema 1936. aasta kokkuvõte. Ajateenijaid sai divisjon aastatel 1935 - 1936 3. diviisi väeosadest, peamiselt 6. ja 9. üksikust jalaväepataljonist, igast ajateenijate kutsest noorte kursuse lõpetanud reamehi. Saadud ajateenijaist oli keskmiselt 60% kohtulikult karistatud ja peale selle veel mitmekordselt distsiplinaarselt karistatud. Kõigi ajateenijate haridustase oli väga madal. Selle tagajärjel

[130] Kitvel, T; Tilk, J. Eesti Lennukroonika. lk 171.
[131] ERA 526.1.272, l. 7. Noored – see nimetus ajateenijatel esimestel teenistuskuudel.
[132] ERA 526.1.273, l. 75.
[133] *Ibid*, l. 77.
[134] ERA 526.1.275, l. 75.
[135] ERA 526.1.279, l. 25.

esines distsipliinirikkumisi ja raskusi erialaõppuste korraldamisel õhukaitse kuulipilduja käsitsemiseks. Pealegi olid kõik ajateenijad saanud ainult laskuri ettevalmistuse.[136]

Ilmselt anti jalaväeosadele endile võimalus vähem kasutatavast kontingendist (tänapäeva kaitseväekeeles „piduritest“) lahti saada. Tundub, et samasuguse probleemiga puutusid kokku ka teised õhukaitse väeosad. Näiteks 1940. aasta 30. jaanuaril palus ÕSG ülem major Lokk suurendada gruppi aprillis võetavate noorte hulka 104ni. Rõhutati, et moodsa materiaalosa tõttu "...vajab grupp arenenumaid mehi..."[137]

3.3 Reservväelaste väljaõpe

Vastavalt Eesti Kaitseväe kodulehele on reservväelane: "kaitseväekohuslane, kes oma terviseseisundi ja vanuse poolest on tunnistatud kaitseväeteenistuskõlblikuks ning arvatud Kaitseväe reservi. Reservis ollakse kuni 60-aastaseks saamiseni, pärast piirvanuseni jõudmist kustutatakse kodanik kaitseväekohustuslaste registrist. Enamasti saadakse reservväelaseks pärast ajateenistuse lõppu ja reservis ollakse selle erialaga, mis ajateenistuse jooksul omandatud. Reservväelased jagunevad sõjaväelise auastme järgi sõduriteks, allohvitserideks ja ohvitserideks. Reservväelased jagunevad Kaitseväe operatiivstruktuuri sõjaajaüksuste, Kaitseliidu sõjaajaüksuste, täiendusreserviüksuste ja määramata reservi vahel"[138]. Vastavalt 1. aprillil 1937. aastal jõustunud sõjaväeteenistuse seadusele tuli reservväelasi arvestada täpselt kuni 45 aasta vanuseni ja üldiselt kuni 55 aasta vanuseni.[139]

Esimesed reservväelased, keda ÜLD 3 koolitas, saadeti neile 1934. aastal lennukoolist – viis tagavaraväe lendurallohvitseri ja kolm tagavaraväe aviomotoristi õpilast. Nendega peeti õppusi Lennukooli ülema koostatud kavade alusel. Igale lendurõpilasele oli ette nähtud iseseisvat lendu 25 tundi. Keskmiselt lendas iga lendurõpilane iseseisvalt 30 tundi ja 50 min. Maapealsetest õppustest võtsid lendurõpilased osa koos divisjoni lenduritega, välja arvatud raadiokursus. Aviomotoristi õpilastega peeti õppusi ühiselt divisjoni aviomotoristidega. Praktilistel töödel täitsid õpilased avimotoristi kohuseid. Peale selle peeti lendur- ja aviomotoristi õpilastega igal nädalal kaks tundi riviõppusi.[140]

[136] ERA 526.1.277, l. 48.
[137] Raudvassar, M. Õhukaitse suurtükiväegrupp. KVÜÕA Toimetised nr 3, 2004. Lk 215
[138] Eesti Kaitsevägi. Reservväelane. (http://www.mil.ee/et/reserv/reservvaelane)(13.05.2013)
[139] Sõja ja rahu vahel I: Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Tallinn, 2004. Lk 161.
[140] ERA 526.1.276, l. 81-82.

1935. aasta suvest kuni 1936. aasta kevadeni ei saadetud divisjoni ühtegi reservväelast. Järgmised saabusid 1936. aasta suvel, mil divisjonis viibis kordusõppusel neli tagavaraväe lendurohvitseri, kokku 16 päeva. Kordusõppustel korraldati neile ainult lennutreeningut ja õppuse lõppedes hinnati, et nad on suutelised juhtima hävitajat Bristol Bulldog. Välja arvatud üks isik, keda nõrga edasijõudmise pärast lahingulennukile ei lubatud. [141]

Lisaks saadeti 1936. aasta suvel alates 30. maist ÜLD 3 praktikale neli reservväe lendurõpilast. Üks neist hinnati kõlbmatuks ja vabastati teenistusest 27. juunil, ülejäänud kolm õpilast arvati reservi 30. jaanuaril 1937. aastal, pärast lenduri kutse kätte saamist. Keskmiselt lendas iga õpilane Avro Ansonil 28 ja Bristol Bulldogil 40 tundi. Lennukool saatis 1936. aasta suvel 4. maist kuni 28. augustini divisjoni ka kuus reservväe aviomotoristi õpilast. Divisjonis täitsid need aviomotoristi abi ja iseseisva motoristi kohuseid.[142]

1937. aasta suvel (01.06 - 01.07) oli divisjonis 1 reserv lendurallohvitser, kellele korraldati ainult lennutreeninguid (kokku 12 tundi). Lahkudes oli ta suuteline juhtima lahingulennukit Bristol Bulldog. Lisaks olid ajavahemikul 23.08 – 05.09. kordusõppustel 2 reserv aviomotoristi. Nende oskuste ja teadmiste värskendamiseks korraldati õppusi õhukaitse staabi ülema juhtnööride kohaselt. Lahkudes olid nad suutelised iseseisvalt aviomotoristidena tegutsema.[143]

3.4 Õppused ja manöövrid

Esimesel tegevusaastal polnud divisjonil ühtegi lahinguvalmis lennukit, siis täitis ÜLD 3 1930. aasta manöövritel mõningaid ülesandeid garnisonide juures, milliseid pole eraldi välja toodud.[144] ÜLD 3 võttis osa 1931. aasta manöövrist Tartu ja Võru piirkondades, kus saadi kogemusi toimimiseks ajutistel lennuväljadel. Samuti toetati 3. diviisi selle manöövritel, kui 31. augustil mängiti selle diviisi kolonni õhurünnaku alla sattumist taktikalises olukorras.[145]

[141] ERA 526.1.278, l. 28-29.
[142] *Ibid*, l. 29.
[143] ERA 526.1.279, l. 24-25.
[144] ERA 526.1.272, l. 8.
[145] ERA 526.1.273, l. 70.

Juba aastal 1932 korraldati salkadele proovihäireid. Need kujutasid endast häiret koos käsuga lennukid korda seada, õhku tõusta ja otsida vastase lennukeid. Iga salk tegi selliseid õppusi 2-3 korda tegevusaastal 1932. Aega häirest lennukite valmispanekuni lennuväljal kulus keskmiselt 20 minutit, parim aeg oli 16 min. Edasi kulus aega õhkutõusmiseks keskmiselt 9 minutit. Talvel ja külmal ajal tohtinuks õhkutõusmiseks antud aegadele lisanduda veel 20 - 30 minutit, juhul kui mootorid ei oleks olnud eelsoojendatud. Nõuded sel hetkel olid järgmised: salga lahingukorda seadmiseks – 30 minutit; õhkutõusmiseks – 10 min.[146]

1931. aasta 3. kuni 15. august viibis divisjoni Jõhvi laagris.[147] Seal teostati Kurtna laskeplatsile esimest korda hävitajatelt laske- ja pommitusharjutusi. Välja toodi, et ÜLD 3 keskmine tabavusprotsent oli 31,8%. Sama aasta septembris viibiti kuuepäevasel õhukaitse manöövril, millest võtsid osa kõik õhukaitse väeosad. [148] Uuesti mindi Jõhvi laagrisse 1932. aasta juulis kus erinevatel pommitusharjutustel saavutati tulemusi *hästi* ja *rahuldav*.[149] 1933. aastal viibiti ajavahemikul 1 - 4 märts õhukaitse talilaagris Türil.[150] 1933. aastal viibiti Jõhvi laske- ja pommituslaagris augusti alguses[151] ning sellel järgneval aastal juulis. 1934. aasta laagrile järgnes kohe õhukaitse manööver samas piirkonnas nii, et Tallinnasse tagasi suunduti alles augusti keskel.[152]

1935. aasta erines eelmistest aastatest, kuna divisjon ei paiknenud harjutuste sooritamiseks alaliselt lennuväljalt ümber, vaid harjutas pommituslende lähtudes Lasnamäe lennuväljalt Valkla õppeväljale juunist augusti lõpuni. Lisaks toimus samal aastal kolm koostegevusõppust suurtükiväega Jägala polügoonil. Taaskord kasutasid lennukid alalist lennuvälja, millelt tõusta ja maanduda.[153]

Aastatel 1936 - 1938 viibis ÜLD 3 kaks korda aastas laagris Jägala lennuväljal. Neist esimene oli veebruari paiku ja teine oli juulis - augustis. 1939. aastal viibiti samal lennuväljal üks kord suvises laagris[154] ja 1940. aasta suvelaager sai lõpu divisjoni laiali saatmisega septembri

[146] ERA 526.1.273, l. 69-70.
[147] ERA 626.1.2, l. 76-83.
[148] ERA 526.1.273, l. 9 ja l. 69.
[149] ERA 526.1.274, l. 78.
[150] ERA 626.1.4, l. 14-19.
[151] ERA 526.1.275, l. 7.
[152] ERA 626.1.5, l. 40-44.
[153] ERA 526.1.277, l. 10.
[154] ERA 626.1.7, l. 10-29; ERA 626.1.8, l. 6-23; ERA 626.1.9, l. 6-34; ERA 626.1.10, l. 43-48.

lõpus. Välja oli jõutud anda ka 1940 - 1941 aasta manöövrite kava, mille alusel oleks 3. LD viibinud talvistel õppustel 1941. aasta 3. - 15. veebruar[155].

3.5 Lennuvõistlused

Esimene lennuvõistlus kaitseväes, millest ka ÜLD 3 osa võttis toimus 4. septembril 1930. aastal. Võistlus toimus tavaliselt ringmarsruudil, kus lennati määratud asukohtadesse, mis oli linadega märgistatud ning kuhu visati teatepulk. Ringmarsruudi läbimiseks oli ette nähtud kontroll-aeg, mille kiiremini ja aeglasemini läbimine andis miinus- ja pluss-punkte. Lisaks oli plusspunkte võimalik saada bensiini kokkuhoiu eest.[156] Võistlusest osa võtma määras kapten Reissar kaks meeskonda: kapten Döring ja v.a.o E. Kalle Avro Avianil nr 118 ning leitnant Sepp ja v.a.o R. Tamberg Avro Avianil nr 121. Lõpptulemusena sai ÜLD 3 kaitseministri auhinna „*Hõbedast karika*" – *suurima punktide arvu eest kiiruses*. Personaal-auhindadest sai kapten Döring püstoli „Browning" ja v.a.o Kalle kristall suhkrutoosi.[157]

1931. aasta lennuvõistlusest võeti osa samamoodi 2 lennukiga, kuid erilisi tulemusi ei saavutatud. 1932. aasta lennuvõistlusel osaleti 3 Bristol Bulldogi ja 1 Avro Avianiga. ÜLD 3 sai ühe lennukiga suurima punktide koguarvu (liideti kiiruse, täpse maandumise ja visketeadete edastamise eest antud punktid). Ühtlasi läbis sama lennuk võistlusmarsruudi lühima ajaga, pälvides kaitseministri ja kaitsevägede staabiülema rändauhinnad. Märkimisväärne on seejuures asjaolu, et selle saavutas leitnant Alfred Pitsi Avro Avianil (nr 121), mitte uutel hävitajatel lennanud mehed (kapten Döring, leitnant Kirsipuu ja veltveebel Karro).[158]

1933. aasta võistlustele pandi välja neli Bristol Bulldogi, mis saavutasid *hävitussalkadest* suurima punktide arvu, mis tähendas õhukaitse juhatuse „kullane karikas kotkal" saamist. Individuaalselt tulid leitnant Kirsipuu ja v.a.o Steinberg (BB 127) punktidega teisele kohale ja *hävitussalkadest* esimesele kohale.[159]

[155] ERA 526.1.200, l. 20.
[156] Gerdessen jt. Aeg, mehed, lennukid. Lk 172.
[157] ERA 626.1.1, l. 20; l. 54
[158] ERA 626.1.3, l. 100.
[159] ERA 626.1.4, l. 64.

Viimast korda peeti lennuvõistlus 1934. aastal, seal osales ÜLD 3 kolme Bristol Bulldog lennukiga, kes saavutasid suurima punktide arvu maandumises ja uuesti saavutati ka *hävitussalkadest* suurim punktide arv.[160]

1935. aastal, võimalik, et tingituna lennuvõistluste lõppemisest, kinnitas õhukaitse ülem „Lahingsalkade vahelise võistluse“ auhinna põhikirja. Selle eesmärk oli ”*lahingsalkade tegevuse ergutamine eeskujuliku sisekorra, isikliku koosseisu väljaõppe ja materjalosa hooldamise ning käsitamise aladel“*. Auhinnaks oli hõbedast Eesti kapp, millele graveeriti võitja salgaülema nimi. Õhukaitse ülema poolt määratud komisjon jälgis aasta jooksul salga sisekorda, lennudistsipliini, tulemusi õppustel ja varustusega ümberkäimist.[161]

3.6 Lennuõnnetused

Paratamatult kaasnesid väljaõppe ja lennuvõistlustega õnnetused nii isikkoosseisu kui ka lennuvahenditega. Aastate jooksul esines divisjonis palju väiksemaid õnnetusi, aga ka mõned lennuki täieliku purunemisega lõppenud õnnetused. Ühtegi surmaga lõppenud õnnetust ei juhtunud. Halvemini oli läinud lennukoolil kus 1. juulil 1933. aastal sai surma kapten Mihkel Parsmann[162] ja ÜLD 2 kus 1931. aastal hukkusid divisjoni ülem major Johannes Sööt ning veltveebel Johannes Sepp.[163] Lennuõnnetusi oli ajavahemikul 1930 - 1939 Eesti õhukaitse üksustes loomulikult rohkem, kuid käesolevas töös neid väljatoodud ei ole.

Tabelis 5 on esitatud andmed õnnetuste kohta vastavalt ÜLD 3 ülema aastakokkuvõtetele. Isikkoosseisu kerged õnnetusjuhtumid kujutasid endast põhiliselt lennuki allakukkumisel saadud põrutusi. Kuna allakukkumised toimusid väikesel kiirusel ja madalal kõrgusel, siis tagajärjed lenduritele olid kerged. Lisaks saadi põrutada ja murti ühel korral käeluu mootori hooletul käivitamisel. Kaks raskemat õnnetust isikkoosseisuga 1930. aastal tulenesid lennuki allakukkumisest; kolmandas raskes juhtumis 1937. aastal aga sai üks aviomotorist priimuse süütamisel tekkinud plahvatusel II astme põletuse ja viibis 23 päeva kodusel ravil.[164]

[160] ERA 626.1.5, l. 50.
[161] ERA 626.1.6, l. 18.
[162] Usai, K. 2012. lk 27
[163] Piirisalu, K. 2012. lk 50
[164] ERA 526.1.278, l. 31.

Lennuki täieliku purunemisega lõppesid õnnetused kahel korral. Samas suudeti need lennukid LB Aviotöökojas siiski korda teha. Kergeteks õnnetusteks lennukitega olid propelleri purunemised ja propellerisse laskmised kuulipildujatega. Raskemad vigastused lennukitele tekkisid allakukkumistel. Mitmel korral oli põhjuseks lennuki tiivaga puu riivamine või telefoniliinidesse lendamine, mille tagajärjel said viga lennukikere detailid. Aastal 1934 lõhkes stardi ajal õppepomm ühe lennuki all, mille tulemusena sai viga lennukikere.[165]

T a b e l 5

ÜLD 3 õnnetused 1930-1939

Aasta	isikkoosseis		lennukid		
	kerge	raske	kerge	raske	täielik purunemine
1930	1	2		4	1
1931	1		3		1
1932					
1933	5				
1934	1		1	1	
1935	1		8		
1936	2		5	1	
1937	2	1	4	3	
1938			2	3	
1939			1		

Esines ka „õnnelikke“ õnnetusi. Näiteks 1939. aasta 26. oktoobril avastas kapten Alfred Nõmmik Avro Anson nr 158-ga maandumisele minnes, et lennu-ajaks sisse tõmmatud telik ei tule välja. Kapten Nõmmik kutsus raadio teel abi ja talle lendas appi teine lennuk. Õhus anti talle üle raudvarras, mille abil sai teliku töökorda ja maandus vigastusteta.[166]

[165] ERA 526.1.275, l. 78.
[166] ERA 626.1.10, l. 64.

4. JULGEOLEK JA KATTEKAVAD

4.1 Divisjoni julgeolek

Julgeoleku tagamine oli lahendatud koos lennubaasi ja lennukooliga igapäevaste teenistustoimkondadega. Sisekaitse teostamiseks oli Tallinnas asunud õhukaitse väeosade kaitsegrupp nr. 1 ülem (lennubaasi ülem) koostanud sisekaitse kava, kus nähti ette üldised juhtnöörid kaitse teostamiseks ja mille alusel anti divisjoni kaitseväelastele üksikasjalised ülesanded. Lennukite häire-laskemoon paiknes divisjoni relvaaidas; käsirelvadele – relvaaidas ja divisjonikomando ruumis.[167]

Lasnamäe lennuvälja kaitset korraldas lennubaas, keda divisjon abistas kaheksa ajateenijast väljaõpetatud õhutõrje kuulipilduriga ning nelja õhutõrje kuulipildujaga. Divisjoni lahkumise puhul Lasnamäe lennuväljalt jäi viimase kaitse korraldamine ainult lennubaasile ning divisjon pidi korraldama uue lennuvälja kaitset divisjoni mobilisatsiooni ja vägede koondamise kaitsekava alusel. 1934. aasta katsete (Lasnamäe lennuvälja kaitsekava katsed õhukaitse sügismanöövritel) põhjal järeldati, et iseseisev lennuvälja kaitse osutab divisjonile raskeks meeskonna vähesuse tõttu.[168]

Lennukite ja vara julgeolek tuli tagada ka kõigis välilaagrites ja lennukite viibimisel teistel lennuväljadel. Selleks anti välja kirjalik käsk, mis sisaldas täpset kirjeldust valvatavast varustusest, käsku tunnimehele ning joonist varustuse paiknemise ja tunnimehe marsruudi kohta.[169] (vt Lisa 2 joonis 2)

Julgeoleku ülesannete alla käis ka jälgimine, et fotodega käidaks ümber vastavalt seadustele ja see ei tekitaks julgeolekuriske õhukaitsele ja riigi julgeolekule. Aastal 1933 tõi õhukaitse ülem 9. novembril käskkirjas nr 99 välja, et õhukaitse väeosades on esinenud korduvalt rikkumisi fotode valmistamise ja kasutamisega. Oli tehtud ülesvõtteid üksikisikute ja asutuste palvel, pildistatud riiklikke ettevõtteid ja ehitisi, õhukaitsele kuuluvaid angaare ja lennukeid. Selliseid fotosid oli edasi antud kirjastajatele ja ajakirjandusele ning vabalt levitatud

[167] ERA 526.1.276, l. 79.
[168] *Ibid*, l. 79.
[169] ERA 626.1.3, l. 65-66.

tutvusringkondades. Sellise tegevuse tagajärjel võinuks mainitud fotod sattuda välismaa luureteenistuste kätte.[170]

Fotode valmistamises ja kasutamises kehtis järgmine kord:

- Fotosid võis väeosas teha ainult õppeotstarbel ja teenistuslikel ülesannetel. Väeosa sisemiste sündmuste jäädvustamine võis toimuda ainult väeosa ülema loal.
- Kõik positiivid ja negatiivid tuli registreerida selleks määratud registreerimise raamatusse ja seda tuli hoida salajases kohas. Fotode ja fotonegatiivide väljaandmine võis toimuda ainult õhukaitse ülema loal, kellelt tuli selleks iga kord luba küsida.
- Fotolaboratooriumites võis teha ainult teenistusega seotud töid (oli juhtunud, et ilmutati isiklikke pilte). Selle eest pidi vastutama fotoohvitser ja väeosa ülem.[171]

Kehtestatud korra rikkumise eest oli ette nähtud karistus – maksimaalselt 4 aastat vanglas.

1933. aastal jäi ÜLD 1 noorem allohvitser (n.a.o) Eduard Rein Lossmann vahele fotode müümisega ÜLD 1 ajateenijatele. Eriti halvaks tegi olukorra tema jaoks see, et üks ajateenijatest (reamees Oskar Timofei), kes vahetas temaga divisjoni töökojas meisterdatud kirvevarre 14 õhuülesvõtte vastu, oli seotud NSVL luurega.[172] Tegelikult oli Timofei juba varem müünud 60 sendi eest oma lapsepõlvesõbrale Aleksander Maasingule 3 pilti õhuväest.[173]

Nendest 14 pildist, mille ebaseaduslikku omastamist Timofei poolt suudeti uurimises tuvastada, valis Maasing välja 8 ja maksis nende eest 5 krooni. NSVL välisluure poolt värvatud Maasingu ülesanne Eestis oli *koguda teateid sõjaväe kohta Tapal*.[174] Fotode müümise eest karistati n.a.o E. Lossmanni teenistusest vallandamisega ja vangla karistusega ning tema ülemat fotoohvitser leitnant Martin Sukka 21 ööpäevase koduarestiga.[175]

[170] ERA 626.1.4, l. 173.
[171] ERA 626.1.4, l. 173.
[172] ERA 626.1.4, l. 180.
[173] Rosenthal, R; Tamming, M. Sõda enne sõda. Tallinn, 2013. Lk 379.
[174] *Ibid*. Lk 377-380.
[175] ERA 626.1.4, l. 180.

4.2 Divisjoni mobilisatsiooni ettevalmistused

Mobilisatsiooni ettevalmistamine koosnes kahest osast. Esiteks pidid kõik õhukaitse üksused tegelema mobilisatsiooni ettevalmistusega, mille tarbeks täiendati iga-aastaselt oma mobilisatsiooni plaane. Teiseks tegeleti mobilisatsiooni kaitse ettevalmistamisega, mille tarbeks koostati Kaitseväe staabi üldkava kohaselt väeosade tegevuskavad.[176]

Mobilisatsiooni ettevalmistamiseks oli divisjon koostanud „Mobilisatsiooni plaani", kus üksikasjaliselt olid määratud ülesanded kõigile kaitseväelastele mobilisatsiooni käikuminemise korral. Lisaks sisaldas see ettenähtud isikkoosseisu, varustuse, relvade, laskemoona ja muu varustuse täiendamise ja juurdesaamise korda.[177] Plaan oli koostatud nii, et divisjon võis mobilisatsioonitöid läbi viia nii alalises asukohas kui ka väljaspool seda.[178]

Mobilisatsiooni ettevalmistuse julgeoleku tagamiseks koostati kaitsekava, mis sisaldas isikkooseisu ja lennuvahendite tegevust mobilisatsiooni kaitseks. Kava kontrollimisel (aastal 1933) tehti kindlaks, et lennukid suudavad lahingukorras õhku tõusta nõutud aja jooksul.[179] Teenistusajal oli ajanorm, arvates käsu saamisest (H momendist) lennuväeosadel lennukite lahinguvalmis seadmiseks ja oma asukoha kaitse korraldamiseks H+1 tundi ja üksuse ümberpaigutamiseks H+2 tundi. Väljaspool teenistusaega pikenesid valmisoleku tähtajad kuni 2 tunni ja talvel 1 tunni võrra[180]. Divisjonide maapealsed raadiojaamad pidid varulennuväljadele liikuma koos staapidega. Kaitsekavas nõuti raadioside pidevat kuuldel olemist ümberpaiknemise ajal.[181]

Pärast 1934. aasta Kaitseväe ülemjuhataja käsku divisjoni struktuuri muutmiseks (IV salga ja tehnika üleviimine Rakverre) kohandati ka „Mobilisatsiooni ja vägede koondamise kaitsekava". Muudatuste sisseviimisele järgnes ÜLD 3 enda korraldatud katse, kontrollimaks kuidas kaitseväelased oma ülesandeid mobilisatsiooni korral teostada suudavad. Selgus, et kavas ettenähtud aegadega ei jõudnud divisjoni kaitseväelased kõiki ülesandeid täita, sest koosseis oli liiga väike, mispärast paluti ajanormi muuta ja koosseisu täiendada.[182]

[176] ERA 526.1.276, l. 79.
[177] ERA 526.1.274, l. 4.
[178] ERA 526.1.276, l. 79.
[179] ERA 526.1.274, l. 76.
[180] Talveks loeti perioodi 1. nov kuni 1. mai
[181] ERA 526.1.37, l. 5.
[182] ERA 526.1.276, l. 79-80.

Viimane mobilisatsiooniplaan seati kokku vastavalt plaanile nr 2 15. mail 1939. aastal. Selle järgi oleks 3. lennuväedivisjon saavutanud lõpliku valmiduse K + 42 tunni 40 minuti (väljasaadetava telegrammi näidist vt Lisa 4) pärast ning pärast mobilisatsiooni lõppu oleks see dokument tulnud divisjoni ülema poolt määratud komisjonil põletamise teel hävitada. Plaanis olid ülesanded ametikohapõhiselt (kohati isegi nimeliselt) lahti kirjutatud.[183]

Divisjoni ülem oli järjepidevalt juhtinud õhukaitse ülema tähelepanu sellele, et divisjon ei oma autoparki ja sellest võib mobilisatsiooni korral probleem kujuneda, siis nüüd jõuti lahenduseni. Divisjoni adjutant oleks pidanud nõudma Lennuväebaasist ainult kaks bussi, ülejäänud masinad oleks saadud rekvireerimise teel I tehnika vastuvõtupunktist (Väike-Rannavärav 8). Sealt oleks divisjon saanud 1 sõiduauto, 9 kerg- ja 3 raskeveoautot, 1 bussi, 2 tsisternautot ja 4 korviga mootorratast. Sõjaaegsesse koosseisu oleks divisjon juurde vajanud 112 reservväelast.[184]

4.3 Kattekavad

1931. aastal koostas õhukaitse ülem kattekava, mille eesmärgiks oli riigikaitse seisukohalt tähtsate hoonete, materiaalsete väärtuste ja elavjõu kaitse. Lisaks tuli tagada linnade (sealhulgas riiklike asutuste) julgeolek, mis taganuks ka kodanike moraalse julgeoleku. Õhukaitse oli selle kava kohaselt jagatud 1., 2., ja 3. diviisi kaitsepiirkondadeks. Õhukaitse ülesanne oli hävitada kallaletungiv õhuvaenlane või vähemalt takistada tema ilmumist kaitstava objekti kohale, millega oleks halvatud nende ülesannete täitmine.[185] ÜLD 3 pidi kaitsma 3. diviisi ning talle määratud järgmisi objekte:

- Männiku – laskemoona laod;
- Nõmme – laskemoona laod;
- Keila – laskemoona laod ja raudteejaam;
- Viljandi – linn ühes raudteejaamaga ja laskemoona laod;
- Mõisaküla – raudteejaam;
- Pärnu – linn;
- Türi – raudteejaam.[186]

[183] ERA 626.2.28, l. 5.
[184] *Ibid*, l. 16, l. 41.
[185] ERA 526.1.35, l. 2.
[186] *Ibid*, l. 4.

Võib tunduda imelik, et Tallinnas paiknev üksus, mille lennukite tippkiirused jäid alla 300 km/h, pidi kaitsma objekte, mis asusid kuni 150 km kaugusel pealinnast. Kuid siinkohal peab välja tooma, et Eesti oli lennukite suhtarvu poolest 1930-ndate alguses maailmas esirinnas. Lennuväel oli 1932. aastal arvel „kõigest" 77 lennukit, kuid selle arvuga oli ta maailmas esikohal, arvestades lennukite arvu riigi elanikkonna suhtes.[187] Lisaks tuleb arvesse võtta, et 3. diviisi tegevusala kaugus idapiirist jäi samuti 150 km kaugusele ning idanaabri lennupargi maksimumkiirused olid meie lennukitega võrdsed. Kõik ÜLD 3 varulennuväljad asusid pealinnast lõuna suunas ning neilt oleks suudetud võrdselt kaitsta nii Tallinnat, Viljandit kui ka Pärnut.

1932. aastal kontrollisid õhukaitse staabiülem major Aleksander Vernik ja staabi I jaoskonna ülema ajutine kohusetäitja kapten Aleksander Ilves kõigi kolme lennuväedivisjoni kattekava teostamise võimet. ÜLD 2 läbis kontrolli 25. augustil, ÜLD 1 – 26. augustil ning ÜLD 3 kätte jõudis kord 10. oktoobril 1932. Katse eesmärgiks oli kontrollida, kui kiiresti divisjon (kattekavas oli kirjas üks salk) suudab end lahingukorda ja ümberpaiknemiseks valmis seada. Lisaks jälgiti, kuivõrd vastasid kavas ettenähtud valmisoleku ja tööde täitmise normid reaalsele olukorrale. Kontrolliti ka juhtide ja teiste osalejate kohustuste tundmist ning tegevust kava rakendamisel. Katse lisaväärtusena oli kokkuvõttes välja toodud divisjoni isikkoosseisu kogemuste saamine kattekava teostamisel.[188]

Katse algus ei sujunud nii, nagu pidanuks. Kuna divisjoni ülem oli lendamas, juhtis katse läbiviimist ülema kohusetäitja kapten Döring. ÜLD 3 sai käsu ümberpaiknemiseks Nehatu lennuväljale. Nehatu oli üks ÜLD 3 varem välja luuratud varulennuväljadest. Divisjoni lennukite olukord jättis sel hetkel soovida: I salgas oli kohal 3 lennukit ja neist lennuvalmis[189] ainult 1 (teised viibisid remondis); II ja III salgas olid küll kõik lennukid kohal, kuid lahingukorras[190] olid II salgas 2 lennukit ning III salgas lahingukorras 3 ja lennuvalmis 1 lennuk; IV salgas oli 2 lennukit angaaris, kuid et vett ja bensiini oli neisse tangitud vähe, niisiis ei olnud needki lennuvalmis. IV salga teised 2 lennukit olid käsu saamisel lennus. Seega reaalselt olid käsu saades lahingukorras 5 ja lennuvalmis ainult 2 lennukit 16-st.[191]

[187] Raudvassar, M. Needs and Realities in Estonian Air Defense. The Interwar Years. P 12
[188] ERA 624.1.185, l. 3-41.
[189] Lennuvalmis – lennuk valmis õhku tõusma, kuid puudub näiteks laskemoon.
[190] Lahinguvalmis – lennuk valmis õhku tõusma ja täitma lahinguülesandeid.
[191] ERA 624.1.185, l. 36-37.

Kontrollijad märkisid, et nii ametiisikud kui salgad tegutsesid vastavalt kavale ning järeldasid, et divisjon oli kava täitmist harjutanud. Loomulikult võis ÜLD 3 juhtkond aimata, et peale ÜLD 1 ja ÜLD 2 jõuab kord ka nende kätte, kuid täpset kuupäeva ei teatud ja nagu tulemustest selgus, siis divisjon spetsiaalseid ettevalmistusi teinud ei olnud. Puudustena toodi esile, et ei oldud mõeldud sellele, kus divisjoni ülem kattekava teostamise ajal viibib ja kuna kohusetäitjal puudus käskjalg, siis pidi ülem ise ringi käima ja korraldusi jagama. Salkades ei olnud kedagi telefonivalves, mistõttu pidi juhtkond ise füüsiliselt minema käske jagama. Kogu tegevustiku ajal puudus meditsiiniline personal.[192]

Üks oluline viga, mis kava teostamisel tehti, oli vastuvõtumeeskonna mitte saatmine uude asupaika. Lennukid toodi angaaridest välja kiiresti (umbes 30 minutiga), kuid kuna õigel ajal ei kutsutud välja „autokäivitit", siis saabus see alles 1 tunni möödumisel. Täielikult ebaõnnestus kaasavõetava varustuse autodele laadimine, kuna vajalikud autod ei tulnud kohale. 50 minuti möödumisel saabus 1 kergeveoauto ja pooleteise tunni möödudes veel teine. Divisjonis ei olnud paika pandud, mida esimeses järjekorras autodele laadima peab.[193]

Laskemoon, pommid ja raketid toodi laost välja autodele laadimiseks kiiresti (20 minutit), kuid siingi ilmnesid puudused. Nii polnud ÜLD 3 relvur leppinud lennubaasi relvuriga kokku mobilisatsioonivarude väljastamiskorda, mistõttu lennubaasi relvur keeldus laskemoona väljastamast enne, kui talle vastavat käsku ei anta. Viivitusi tekitas ka see, et lennubaasi ja ÜLD 3 rakette hoiti ühistes kastides, mistõttu pidid relvurid kastid avama ja vajaliku koguse välja lugema. Kuna rakette tuli hoiustada õhukindlalt kinnistes kastides, siis selline teguviis kahjustas rakette. Sama probleem kordus pommikapslitega.[194]

Kuigi kõik ÜLD 3 lennukid olid varustatud raketipüstolitega, ei olnud üheski neist rakette (raketid LB laskemoona laos). Ka puudus kindlaksmääratud signaliseerimise süsteem. Rakettide puudumist põhjendati nende kasutamise ebamugavusega lennuajal, kui mitte võimatusega. Lennukitel ei olnud peal ettenähtud tööriistu ja lenduritel ei olnud kaasas revolvreid. Lennukitel puudusid moondamisvahendid lennukite maskeerimiseks tagavaralennuväljal ning vastavat korraldust ei antud.[195]

[192] ERA 624.1.185, l. 37.
[193] *Ibid*, l. 38.
[194] *Ibid*, l. 38-39.
[195] *Ibid*, l. 39.

Lennuvälja kaitseks oleks kattekava kohaselt, kuni väljasõiduni lennuväljalt, pidanud olema asetatud õhutõrje kuulipildujad, kuid seda ei tehtud. Planeerimata oli ka toitlustamine uuel aerodroomil. Mingeid korraldusi ei antud sidepidamiseks tagavaralennuvälja ja alalise lennuvälja vahel.[196]

Kokkuvõttes rõhutati vajadust eeltähendatud puuduste parandamiseks. Eraldi toodi välja probleemid IV salgaga – polnud selge, kuhu see lendama peaks, kas samale lennuväljale, kuhu ÜLD 3 teised salgad või kuhugi mujale. Luuresalga formeerimisega tekkis vajadus fotolaboratooriumi sisseseadmiseks varulennuväljal, kuna alalises paiknemiskohas kasutati lennukooli fotolaboratooriumi.[197]

Õhukaitse ülem, saanud kogemused 1932. aasta kattekava teostamise katsetest ja kuna õhukaitse struktuur muutus aastal 1934, jõudis järeldusele, et koostada on vaja uus kattekava. Nii esitas ta 7. veebruaril 1935. aastal Kaitseväe ülemjuhatajale uue „Õhukaitse väeosade kattekava“. Kui 1931. aasta kattekavast võtsid osa ainult üksikud lennuväedivisjonid, siis nüüd pidid selles osalema kõik õhukaitse väeosad (vaata lisa 1). Kui eelmise kava kohaselt pidanuks ümber paiknema vaid üks salk, siis uus kava nõudis kogu väeosa ümberpaiknemist. Alalisele lennuväljale tuli jätta vaid osa õhukaitse kuulipildujatest ja minimaalselt vajaminev isikkoosseis mobilisatsioonitööde ettevalmistamiseks. Pikendati ka valmisoleku tähtaegu, mis arvati nüüd olevat enam - vähem reaalsed.[198]

1935. aasta kattekava kohaselt oli ÜLD 3 ülesandeks seada kõik korrasolevad lennukid lennu- ja lahinguvalmis, teostada vajalikud eeltööd ümberpaiknemiseks varulennuväljale Tallinna lähiümbruses ning kindlustada oma asukoha kaitset divisjonis leiduvate maapealsete õhukaitsevahenditega. Alates kattekava rakendumisest pidi divisjon hoidma ühe salga 10-minutilises ja 2 salka 30-minutilises lennuvalmiduses (vahetustega). Saades õhukaitse ülemalt käsu ümberpaiknemiseks tagavaralennuväljale, tuli jätta Lasnamäele mobilisatsiooni ja teiste kiireloomuliste tööde teostamiseks minimaalselt vajalik isikkoosseis.[199] Õhukaitse ülema

[196] ERA 624.1.185, l. 39.
[197] *Ibid*, l. 39-40.
[198] ERA 526.1.37, l. 1.
[199] *Ibid*, l. 1-4.

käsul sai ÜLD 3 ülesandeks teha ettevalmistused ümberpaiknemiseks Lehmja või Jägala varu lennuväljadele.[200]

Õhukaitse väeosade ümbertöötatud kattekava valmis 31. mail ja sai 1. septembril 1939 sõjavägede ülemjuhataja kinnituse.[201] Kattekava eesmärk oli: "*kaitsta riigi piire, tõrjudes julge ja kindla teostamisega tagasi kõik vastase katsed riiki sisse tungida, et tagada mobilisatsiooni ja vägede koondamise kiire ja takistamatu teostamine*". Kattekava edukaks teostamiseks tuli pöörata kõige suuremat tähelepanu tanki- ja õhutõrje ning gaasikaitse korraldamisele, samuti võtta tarvitusele kõik abinõud moondamiseks, eriti õhuvaenlase vastu.[202]

Kattekava ühe osana esitas 3. lennuväedivisjon 3. oktoobril 1939 oma kattekava, mille õhukaitse ülem kindralmajor Richard Tomberg kinnitas 12. juunil 1940. Kattekava kohane divisjoni sõjaaegne koosseis on toodud välja tabelis 6.

T a b e l 6[203]

3. LD sõjaaegne koosseis 03.10.1939 seisuga

Allüksus	Ülem	Ohvitsere	Allohvitsere	Sõdureid
Staap	Kpt Ants Ratas	4	7	17
Tehnikajaoskond	kpt Artur Heinlaid	4	17	0
Majandusjaoskond	kpt Otto Raud	4	29	11
Divisjonikomando	kpt Evald Laasi	2	11	56
I salk	kpt Valter Reili	6	13	9
II salk	kpt Alfred Nõmmik	6	13	9
III salk	n-ltn Eero Saag	6	13	9

Divisjon pidi katteülesandeid asuma täitma täiendatud sõjaaegse koosseisuga reservväelaste õppustele kutsumisega. Kokku oleks divisjonis pidanud olema pärast täiendusi 32 ohvitseri, 103 allohvitseri ja 111 sõdurit. Veo- ja liiklusvahendid oleks divisjon saanud rekvireerimise ja

[200] ERA 526.1.37, l. 11.
[201] Sõja ja rahu vahel I: Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Tallinn, 2004. Lk 215.
[202] ERA 526.1.38, l. 152.
[203] *Ibid*, l. 170.

sundvõõrandamise teel, selle tarbeks oli olemas era-veoautode omanike nimestik nende aadresside ja telefoninumbritega (Kattekavaks ettenähtud laskemoona ja lennupommide jaotus ja hulk. Vaata lisa 1).[204]

Erijuhtudel, kui piirikatte teostamist oleks pidanud asuma täitma enne mobilisatsiooni väljakuulutamist või kui vaenlane oleks ootamatult Eestile kallale tunginud ja kattejõud ei oleks olnud täiendatud sõjaaegsete koosseisudeni, oleks divisjon alustanud vajalikku tegevust rahuaegse koosseisuga. Võrreldes 1935. aasta kattekavas püstitatud ülesannetega (seada lennu- ja lahinguvalmis lennukorras olevad lennukid ja teha kõik vajalikud eeltööd ümberpaiknemiseks varulennuväljale Tallinna lähemas ümbruses) lisandusid nüüd võimalikud rünnakülesannete täitmised ja sideülesanded õhukaitse ülema käsul.[205]

Lisaks muudeti valmisolekuüksuse suurust ja ajalimiite valmisolekuks. Kui 1935. aastal pidi päeva ajal vahetustega üks salk 10-minutilises ja 2 salka 30-minutilises lennuvalmiduses olema, siis nüüd pidid päevasel ajal kõik lahinglennukid (I ja II salgast) olema 15- minutilises ja öösel 30- minutilises valmiduses. Isikkoosseisule kehtestati lahinguülesande täitmisele asumise aeg – teenistuse ajal 1 tund ja väljaspool teenistusaega 3 tundi alates käsu saamisest. Perioodist 1. novembrist kuni 30. aprillini oleks aega olnud vastavalt 2 tundi ja 4 tundi.[206]

1939. aasta kattekavas oli kirjas, kuidas tol ajal oleks väljaspool teenistusaega divisjoni kaaderkoosseis kokku saadud ja toimunud kaitseväelaste teavitus. Selleks oleks lennukasarmute rajooni korrapidaja:

1. Alarmeerinud divisjonikomando ja käskinud kattekava teostamise käsu levitamiseks määrata 5 virgatsit ja need enda juurde saata.
2. Kutsunud lähimast taksode seisukohast lennubaasi staabi ette 4 taksot – virgatsite linna saatmiseks.
3. Andnud käsu edasi telefoni teel neile sõjaväelastele, kellel olid telefonid korterites.
4. Nõudnud lennubaasist 2 bussi, saates ühe Narva maantee raudtee ülesõidukohale, teise Vene turule, et nendega kohale tuua sõjaväelased.

[204] ERA 526.1.38, l. 177.
[205] *Ibid*, l. 153-154.
[206] *Ibid*, l. 154-155.

5. Andnud virgatsitele ettekirjutised ja käskinud neil taksodega sõita aadressi-nimekirjades märgitud kohtadesse, et levitada kattekava teostamise käsku.
6. Saatnud 1 virgatsi Lasnamäel elavaile divisjoni sõjaväelastele käsku levitama.[207]

[207] ERA 526.1.38, l. 157-158.

5. TAGALA JA MEELELAHUTUS

5.1 Divisjoni side ja tagala

Alalises asukohas pidas ÜLD 3 sidet Tallinnas asunud õhukaitse ja teiste väeosadega ning asutustega telefoni teel ja käskjalgadega, väljaspool Tallinna asunud õhukaitse väeosadega aga Lasnamäe lennuvälja raadiojaama ja divisjoni liikuva raadiojaama abil.[208] Väljaspool alalist asukohta, laagrites ja manöövritel, peeti ühendust teiste väeosadega divisjoni liikuva raadiojaama ning kaitseväe telegraafside ja telefoni teel. (Vt lisa 3 - sideskeemid)

Suur muutus väeosade vahelises sidepidamises toimus 1931. aastal, kui lennukoolis valmistati kaks väikese võimsusega lühilaineraadiojaama, neid testiti samal aastal Tallinna ja Jõhvi vahel toimunud manöövritel. Kuna katsed õnnestusid, siis valmistati lennukoolis kolmaski raadiojaam ning nii avati 1. märtsil 1932. aastal pidevalt toimiv sidevõrk kolme peabaasi – Lasnamäe, Tartu ja Rakvere lennuväljade vahel. Võrk töötas laitmatult hoolimata jaamade väikesest võimsusest.[209]

1930. aastal Inglismaalt ostetud lennukid Bristol Bulldogidest osteti 3 lennukit koos ajakohaste sidepidamisvahenditega (ilmselt salgaülemate lennukid), et tagada ühendus lennusalga ja lennuvälja vahel. Sidevarustuse ettekandes aastal 1937 on märgitud, et see oli *3-lambiline vastuvõtja*. Lisaks oli loetelus üks kommutaator 12 välitelefoni numbrile, kuus välitelefoni *tüüp TTV,* 50w lühilaine telegraafitelefon *7-Lambilise saatjaga,* kolm raadio saate-vastuvõtjat tüüp *Marconi AD24B/AD27,* üks *5-Lambiline kõigi lainete raadio, kolme lainealaga Marconi patarei vastuvõtja* ja üks *ühelambiline saatja.* Lisaks oli erinevat sidevarustust antennidest, mikrofonidest, kuni erinevate voolumõõtjateni välja.[210]

Majanduslikus mõttes kuulus divisjon kogu tegevusaja vältel lennubaasi juurde. Divisjon koostas küll ise palgalehed ja muud tasunõuded, kuid edastas need lennubaasi. Ka igapäevase aruande toidulolijate arvu kohta pidi divisjon esitama lennubaasi komandandile. Lisaks esitati

[208] ERA 526.1.275, l. 74.
[209] Piirisalu, K. 2012. Lk 34.
[210] ERA 626.1.319, l. 59.

lennubaasi majandusülemale kaks korda kuus toidulolijate teateleht ja üks kord kuus seebi jagamise lehed.[211]

Riidevarustuse divisjoni isikkoosseisule väljastas lennubaas. ÜLD 3 hooleks jäi vajaliku varustuse nõudmine lennubaasist ning divisjonile väljastatud varustuse üle arvepidamine, selle hooldamine ja kasutusaja normide jälgimine. Õhukaitse ülema käskkirjast nr 76 22. septembril 1932. aastal selgub, et riietuse ja varustuse väljavõtmisel esines palju probleeme. Näiteks olid ÜLD 3 ohvitserid ja üleajateenijad võtnud pidevalt välja riidevarustust, milleks neil õigust ei olnud, lattu tagastamisele kuuluvat varustust ei tagastatud, või hoiti liiga kaua enda käes.[212]

Ehituse- ja korterialal teostas divisjon enda kasutuses olnud ruumide hooldust ja järelvalvet ning koostas vajalike remontide kava. Selle teostamise jälgimise eest vastutas samuti divisjon.[213]

5.2 Meditsiin divisjonis

Divisjoni ülem määras iga kuu oma käskkirjades ülevaatusajad, millal kaader Lasnamäe ambulantsis arsti juures pidi käima. Isikkoosseis pidi vastama „Juhised kaitseväe lenduri, lendurvaatleja ja aviomotoristi kutsele ettevalmistamiseks vastuvõetavate ning nimetatud kutses kaitseväes teenivate isikute arstlikuks järelvaatamiseks“ nõuetele. Selle alusel pidid kontrollitavad mahtuma väga täpsetesse raamidesse. Näiteks pikkus tohtis olla 168-187 cm ning vererõhu maksimum pidi jääma 105-135 mm/Hg ja minimaalne 60-85 mm/Hg juurde. Teostati nägemise, kuulmise ja tasakaalu kontrolle. Kõiki neid kontrolle viis arst läbi *katsumiste* ja testide teel.[214]

Kui võrrelda toonast arstiabisüsteemi tänasega, siis oleks meilgi sellest palju õppida. Nimelt kehtestas Kaitseminister käskkirjaga nr. 281 23. oktoobril 1930. aastal arstiabi andmise korra kaitseväelastele ja nende perekonnaliikmetele. Kaitseväe tegevteenistujad, ametnikud ja töölised, samuti nende perekonnaliikmed, pidid alates sellest hetkest apteegist või

[211] ERA 626.1.3, l. 98.
[212] *Ibid*, l. 98.
[213] *Ibid*, l. 98.
[214] Kitvel, Türk, Vercamer. 2011. lk 470-473.

ambulantsist ostetud ravimite eest tasuma 10 senti 1 retseptiravimi kohta (Enne seda käskkirja oli maks 20% ravimi maksumusest).[215]

Paika oli pandud ka haiglas voodikoha maksumus ja erialaarstide visiiditasude kompensatsioonid kaitseväelastele ja nende peredele.[216] Lasnamäe ambulantsis tohtisid vastuvõtul käia mitte ainult divisjoni sõjaväelased ja riigiteenistujad, vaid ka nende perekonnaliikmed. Lisaks teostas haigete kodukülastust ambulantsi arst, kes pidi visiitide ajad hommikuti planeerima nii, et haiged jõuaks Kaitseväe keskapteeki sama päeva kella 12.00-ks. Erakorralistel juhtudel võis arsti kutsuda koju ka öösiti ja nädalavahetustel.[217]

Nii nagu tänapäeval Kaitseväes, nii ka aastal 1931 anti ajateenijatele arstiabi tasuta. Vabariigi Valitsus võttis 9. aprillil 1931. aastal vastu kaitseväelaste, riigiteenistujate, tööliste ja nende perekondade haiguskindlustuse määruse. Selle järgi oli väeosa arsti poolt osutatud abi tasuta ja eraarsti kuludest tuli haigel endal kanda 60%. Kaitseväe raviasutustes viibides tuli haigel tasuda 25% ja teistes raviasutustes viibides 40% kuludest. Kaitseväelastele ja riigiteenistujatele jäi kehtima eelmises lõigus mainitud ravimite maksumus, mis oli 10 senti väljakirjutatud rohu artikli kohta, kuid pereliikmed pidid nüüdsest tasuma 20 senti.[218]

Selline kord, kus arstiabi osutati ka pereliikmetele, jäi kehtima kuni 1940. aastani. 26. septembril 1939. aastal piiras Sõjavägede Tervishoiuvalitsuse (STV) ülem ravimite hulka, mida arstid tohtisid välja anda ja oma ladudes hoida. Nimelt eeldas STV ülem, et rahvusvaheliste pingete (Teine maailmasõda) tõttu ei suudeta enam medikamente juurde muretseda vajalikus koguses. Seega tuli edaspidi olla eriti kokkuhoidlik ja vältida tagavarade riknemist. Samas käskkirjas tõi STV ülem välja aastate jooksul esinenud probleeme ja rikkumisi alates 1930 kehtestatud korra suhtes.[219]

Sellest järeldub, et kaitseväelased olid muutunud „mugavaks“, kuna retsepte taotleti ülemuste kaudu ilma, et ise ambulantsi kohale oleks mindud. Perekonnaliikmete ravimiseks koju kutsutud arst oli tihti ukse taha jäänud, sest kedagi ei olnud sel hetkel tegelikult kodus. Lisaks

[215] ERA 626.1.1, l. 45.
[216] *Ibid*, l. 45.
[217] ERA 626.1.9, l. 21.
[218] ERA 626.1.2, l. 39.
[219] ERA 626.1.11, l. 18.

kuritarvitati arsti koju kutsumise võimalust, sest ilmnes, et tervislik seisund oleks tihti võimaldanud pöörduda väeosa arsti poole.[220]

5.3 Vormiriietus ja divisjoni sümboolika

1920. aastatel kandsid lennuväelased maaväevormi ja maaväelastest eristasid neid vaid relvaliigi tunnused ja väeosade trafaretid. Eristumiseks maaväelastest kandsid lennuväelased erineva tegumoega mütsi, mida polnud ametlikes vormikirjeldustes. 1929. aastal määrati erinevatele relvaliikidele erinevat värvi kraelõkmed, selle järgi sai lennuväelasi edaspidi eristada vesihalli värvuse järgi. 9. aprillil 1930. aastal kinnitas Vabariigi Valitsus õhukaitsele, kui eraldiseisvale väeliigile, oma vormiriietuse. Uue vormiriietuse, kaasaarvatud mütsi, lõige oli britipärane ja värvuselt sinakashall. Lisaks erinesid lennuväelaste vormid teiste väeliikide vormidest sellega, et nende vormikuuel oli 1930. aastate algul ainukesena avatud kaelus.[221]

Kuna vormiriieteks sobivat kangast oli raske hankida ja selle hind oli kõrge, siis nõudis uuele vormile üleminek aastaid ning seetõttu võimaldati õhukaitseüksuste koosseisul kanda maaväevormi teatud eranditega kuni 1. aprillini 1933.[222] Seega võis kombineerida olemasoleva maaväevormi elemente uue õhuväevormi elementidega. Nii andis kaitseminister oma käskkirjaga nr. 300 13. novembril 1930. aastal loa ”*kanda maaväe vormi palitut ja talimütsi ka lennuväe vormi kuue ja pükste juures kuni 1. maini 1931. Aastal“*.[223]

Kuna 1931. aastal polnud suuremale osale kaitseväelastest raha vormielementide uuendamiseks ettenähtud, siis õhukaitse ülem pikendas 1931. aastal lõplikku üleminekut 1. juunini 1932.[224] 1934. aasta aruandes kirjutas õhukaitse ülem, et ajateenijad said riidevarustuse Intendantuuri osakonna varustuselaost, ohvitserid ja üleajateenijad said riidevarustuse kas vormidena või rahas. Viimast võimalust eelistasid eriti üleajateenijad, kuna neile väljastatavad vormid olid kehva riidekvaliteediga.[225] Vormi asemel raha võtmine, et seejärel lasta endale sobiv vorm väljaspool väeosa õmmelda, andis üleajateenijatele ja isegi ajateenijatele võimaluse end uhkemalt riietada.

[220] ERA 626.1.11, l. 18.
[221] Boltowsky, T. Eesti kaitseväe vormiriietuse areng 1917-1940. Lk 21-22; 37; 46.
[222] Raudvassar, M. Eesti õhukaitse 1919-2012. Käsikiri autori valduses; Piirisalu, K. 2012. Lk 39.
[223] ERA 626.1.1, l. 51.
[224] ERA 626.1.2, l. 60.
[225] ERA 526.1.274, l. 10; Piirisalu, K. 2012. Lk 39.

Nii tõi Tallinna garnisoni ülem 11. septembril 1930. aastal välja, et on näinud linnas liikudes üleajateenijaid ja sõdureid kandmas kuubesid, mis on ohvitseri lõike alusel õmmeldud.[226] Loomulikult oli selline käitumine raske vormikandmise eeskirja rikkumine ja väeosade ülemad pidid antud probleemile koheselt reageerima ja rikkujad kinni pidama. ÜLD 3 ülem kapten Reissar määras 1931. aasta aprillis oma divisjonis kaitseväelastele uuele vormile ülemineku lõplikuks tähtajaks 1. oktoobri 1931. aastal.[227]

1930. aastal määrati ära ka lennuväeosade lõkmekujundused. Nendeks said: õhukaitse juhatusele – pärjaga ümbritsetud tiibadega propeller ja lennuväeosadele – sama, kuid mille alla oli stiliseeritud tähtedega vastavalt kas D1, D2 , D3, LB või LK, ÕSG-le erandina propelleri asemel ristamisi suurtükitorud. Samal ajal esitati kinnitamiseks ka väeosade lipukavandid.[228] (Lõkmekujundusi ja lipukavandit vt lisa 2 Joonis 5 - 6)

5.4 Sport ja meelelahutus

Spordi-tegevus aastate jooksul oli sarnane, siinkohal toob töö autor välja mõned osad ÜLD 3 ülema aruandest õhukaitse ülemale 1935. aastal. 1934 - 1935 aastal viidi kehalist kasvatust mitmesuguste mängude ja kergejõustiku näol läbi suveperioodil 1 tund päevas ja talvel 2 tundi nädalas – Sõdurite Kodus. Talveperioodil oli ette nähtud suusatamist 2 korda nädalas. Käidi Tallinna garnisoni ohvitseridekogude vahelistel tennisevõistlustel. Võeti osa 1934. aasta sügisel korraldatud õhukaitse väeosadevahelistel kergejõustiku võistlustest, kus divisjon tuli kaheksast õhukaitse väeosast kolmandale kohale 42 punktiga.[229] 1936. aastal lisandusid eelloetletud spordialadele tennis ja pesapall, milles võisteldi ka õhukaitse spordivõistlustel.[230] Laskespordi ühingutesse kuulus 1936. aastal 100% ohvitsere[231] ja 90% üleajateenijatest.[232]

Nii nagu tänapäeval kaitseväes, nii ka toona toimus erinevaid spordivõistlusi väeosade vahel terve aasta vältel ja kohati mitu korda kuus. Enam - vähem sarnane spordiprogramm, nagu

[226] ERA 626.1.1, l. 25.
[227] ERA 626.1.2, l. 30.
[228] ERA 526.1.281, l. 96-99.
[229] ERA 526.1.276, l. 83.
[230] ERA 526.1.277, l. 47.
[231] Tallinna Lennuväe Ohvitseride Laskespordi Ühing asutati 19. septembril 1934. aastal.
[232] ERA 526.1.277, l. 47.

Tallinna garnisoni väeosade esindajate üldkoosolek 6. aprillil 1935 vastu võttis, oli paika pandud iga aasta:

- Murdmaajooks – aprillis;
- Väeosadevahelised jalgpallivõistlused – mais;
- Murdmaajooksu märgivõistlus – mais.
- Jao orienteerumisjooks – juunis;
- Väeosadevahelised pesapallivõistlused – juulis;
- Ohvitseride tennisevõistlused – augustis;
- Üleajateenijate tennisevõistlused – augustis;
- Üleajateenijate kergejõustiku võistlused – augustis;
- Ohvitseride kergejõustiku võistlused – augustis;
- Murdmaajooksu märgivõistlus – septembris;
- Jalgratturjao 25km võistlus – septembris;
- Kergekuulipilduja jao sõjaline kolmikvõistlus (5km rännak, laskmine ja granaadivise) – septembris;
- Kreeka-rooma maadlus – novembris;
- Ohvitseride ja üleajateenijate võrk- ja korvpallivõistlused – detsembris;
- Väeosadevahelised võrk- ja korvpallivõistlused – jaanuaris;
- Poksivõistlused – jaanuaris;
- Suusamärgivõistlused – veebruaris.[233]

ÜLD 3-s oli sport populaarne ja esikohale jõuti erinevatel spordialadel ja –võistlustel korduvalt[234]. Siiski kajastas divisjoni ülem oma käskkirjades ohvitseridekogude vaheliste võistluste tulemusi, mitte õhukaitse väeosade võistluste omasid. Nii on välja toodud 11. septembril 1930. aastal peetud kolmandate ohvitseridekogude vaheliste kergejõustiku võistluste tulemused. Tallinnas paiknenud lennuväe üksustest moodustati 10 liikmeline koondmeeskond.[235] Kas isikkoosseis osales seal vabatahtlikult, ei ole teada.

Meelelahutuse alla loeti ka komandoruumis olevat raadiovaljuhääldajat, mis oli ühendatud lennubaasi raadiovastuvõtjaga ning võimalust kasutada Lennukooli raamatukogu.[236] Seda

[233] ERA 626.1.6, l. 16.
[234] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 229.
[235] ERA 626.1.1, l. 30.
[236] ERA 526.1.276, l. 83.

viimast sai kasutada kuni 5. novembrini 1937, mil see koos lennukooliga kolis Maarjamäele.[237]

Tundub, et tollal väärtustati kultuuri rohkem kui tänapäeval, kuna teatrikülastused olid mitte iga-aastased ettevõtmised, vaid osa kultuurilisest harimisest. Näiteks aastal 1935 anti tasuta teatripileteid ajateenijatele aastas kokku 60, aastal 1939 külastasid ajateenijad teatrit riigi kulul juba keskmiselt 2 korda kuus.[238]

Soositi küll aktiivset seltsielu, aga nii allohvitseridel kui sõduritel keelati käia vormiriietuses teatud restoranides, võõrastemajades, seltsides, klubides ja söögimajades. Sellekohase käsu andis välja Tallinna garnisoni ülem käskkirjaga nr. 5 12. veebruaril 1932. aastal. Seal oli nimeliselt ja aadressidega loetletud keelatud asutustest, kuhu kuulus 12 restorani, 7 võõrastemaja einelauda, 3 seltsi ja klubi einelauda, 6 õllepoodi, 9 söögimaja ja 1 salaalkoholi ja kokaiiniga tegutsenud koht (nimetatud „*Möbleeritud toaks"*).[239]

Meelelahutuse alla kuulus ka kaitseväelaste tarvis loodud ujumisvõimalus, kuid seegi oli range korra järgi paika pandud. Esiteks kehtestas Tallinna linn, kus kaitseväelased ujuda tohivad ning mis kellaaegadel. Teiseks jagas need kohad ja kellaajad väeosadele Tallinna garnisoni ülem. Nii jagati supluskohad mererannas peaaegu meetri täpsusega ära. ÜLD 3 kaitseväelased tohtisid kasutada Kadrioru mererannas *meessupelusmajast* paremal pool olevat rannariba ajavahemikul 07.00-08.00.[240] Vee ääres käitumise kohta kehtestas ranged protseduurireeglid sõjaminister 30. juulil 1927. aastal juhendiga „Juhtnöörid kaitseväelastele suplemiseks ja päikesevannide võtmiseks*"*. Selles pandi paika ujumiseks sobilikud füüsilised ja keskkonnatingimused. Kehtestati uppujale abiandmise protseduurid ja anti juhised, kuna on õige aeg päikest võtta, ilma et see tervist kahjustaks.[241]

Talvel võimaldati kaitseväelastele teatud kellaaegadel tasuta kasutada Tallinna liuvälju uisutamiseks. Näiteks E.S.S. „Kalevi" liuväljal oli luba käia teisipäeva ja neljapäeva õhtuti

[237] Usai, K. 2012. Lk 37.
[238] ERA 526.1.276, l. 83.
[239] ERA 626.1.3, l. 19.
[240] *Ibid*, l. 57.
[241] ERA 626.1.2, l. 63-64.

kella 19.00 kuni 21.30 vahel. Lisaks käskis Tallinna garnisoni ülem kaitseministeeriumi orkestril sealsamas liuvälja ääres mängimas käia igal teisipäeval kella 19.00 kuni 21.30.[242]

Võrreldes lennu-, maa- ja mereväeohvitseride töö ohtlikkust, tundub lennuväelaste, kellele iga lend võis jääda viimaseks, töö ohtlikum. Võib-olla just see asjaolu liitis lennuväe ühtseks pereks ning juba 18. märtsil 1920. aastal asutati esimene lennuväe ohvitseridekogu.[243] Pärast üksikdivisjonide loomist liitusid ÜLD 3, lennubaasi ja lennukooli ohvitserid ühtseks „Tallinna lennuväe ohvitseridekoguks", mille esimene korraline koosolek ning juhatuse valimine toimus 2. augustil 1930.[244]

Ohvitseridekogu moodustati pärast lennuväerügemendi ohvitseridekogu varanduse laiali jaotatamist 24. juulil peetud üldkoosolekul.[245] Ohvitseridekogude põhikiri (vastu võetud 07.12.1927) andis ohvitseridekogudele sõjaväeasutuse staatuse ning nägi ohvitseridekogude eesmärki ohvitseride ja ametnike kokku koondamises, et liita neid niinimetatud ühemeelseks isamaaliseks pereks. Väeosa ohvitseridekogu ülesandeks oli arendada ohvitseride haridust ja isamaalisust, ühendada liikmed, aidata neid majanduslikult ning tööst vabal ajal pakkuda neile ohvitseride staatusele väärilist meelelahutust.[246] Ohvitseridekogu pidas majanduslikult üleval kasiino tegevust ja tenniseväljaku hooldust. Korraldati perekonnaõhtuid ja muid koosviibimisi, mis toimusid tihti Jägala mõisas.[247]

ÜLD 3 üleajateenijatele anti õhukaitse ülema poolt 5. augustil 1930. aastal käskkirjaga nr. 31 luba liituda ühiseks üleajateenijate koguks. 9. augustil liitusid lennubaasi, lennukooli ja ÜLD 3 üleajateenijad ja kogu ametlikuks nimeks määrati „Tallinna lennuväe üleajateenijate kogu". Kuigi tegu oli loaga selgus lennubaasi ülema 7. augusti käsukirjast nr. 11, et kõigil teenistusest vabadel üleajateenijatel tuli koosolekust osa võtta kohustuslikus korras ja puudumine koosolekust võis toimuda ainult tema loaga.[248] Üleajateenijate kogu meenutas üldjoontes ohvitseridekogu. Vaba aega sisustati seal spordiringides ning muusika- ja peoringides.

[242] ERA 626.1.2, l. 10.
[243] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 131.
[244] ERA 626.1.1, l. 18.
[245] *Ibid*, l. 9.
[246] ERA 700.1.425, l. 1-7.
[247] Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Lk 235.
[248] ERA 626.1.1, l. 13.

KOKKUVÕTE

Üksik lennuväedivisjon nr 3 (ÜLD 3; aastast 1939 - 3. lennuväedivisjon) oli meie tähtsaima strateegilise punkti Tallinna kaitsja ja väärib seega käsitlemist. Selleks seadis töö autor uurimistöö eesmärgiks anda ülevaade üksiku lennuväedivisjoni nr 3 tegevusest, arengust, isikkoosseisu ülesannetest ja lennuvahendite olukorrast.

Üksik lennuväedivisjon nr 3 tegutses aastatel 1930-1940, alalise paiknemiskohaga Tallinnas Lasnamäe lennuväljal. Divisjoni number vastas diviisi numbrile, millega nad koos pidid tegutsema (ÜLD 3 puhul niisiis 3. diviisiga). Divisjon loodi 18. juunil 1930. aastal, kui kinnitati uued õhukaitse staabi ja selle väeosade koosseisud. Vastformeeritud üksuse ülema ülesandeid asus täitma kapten Eduard Gustav Reissar, kes oli üksuse ülem selle likvideerimiseni aastal 1940. Saatuse irooniana määrati selleks hetkeks kol-ltn auastmeni tõusnud ja perekonnanime muutnud Reissaar väeosa likvidaatoriks.

ÜLD 3 ülesanneteks olid: väljaõpe ja ettevalmistused Tallinna õhukaitse korraldamiseks vastase õhurünnakute puhul, õhurünnakud võimalike vaenlase dessantide vastu, sidepidamine ja enesekaitse. Divisjoni koosseisu kuulusid staap, tehnikajaoskond ja kolm lennusalka. Ajavahemikul 06.1932-06.1934 oli divisjonis ajutiselt neljas - luure- ja kergepommitussalk nelja Hawker Hart lennukiga.

Aastatel 1930–1931 relvastati üksik lennuväedivisjon nr 3 hetke moodsaimate lennukitega Eesti õhukaitses – kaheteistkümne hävitajaga Bristol Bulldog Mk II. Divisjonis esimesel aastal kasutuses olnud neli Gourdou-Leseurre GL.22 lennukit anti üle ÜLD 1 kasutusse. Kokku oli divisjoni kasutusel aastate vältel 30 erinevat lennukit. Lisaks eelnimetatutele oli kasutuses veel üks Avro 504R, üks Avro Anson, kuus Avro Aviani ja kaks Armstrong Whitworth Siskin III DC-d. 1937. aastal müüs Eesti Hispaaniale 16 lennukit, nende hulgas oli 8 Bristol Bulldogi ÜLD 3-st. Lennuvahendite keskmist seisukord aastate jooksul oli 21. sajandi mõistes ebarahuldav, kuna kõigi aastate jooksul olid olemasolevatest lennukitest lahinguvalmis umbes pool.

Väljaõpet divisjonis viidi läbi kaaderkoosseisule, ajateenijatele ja vähestele reservväelastele. Lendurite oskuste täiendamisel süvendati nende lennutehnilist väljaõpet ja aviomotoristidel arendati nende erialaseid oskusi. Mõlematele eelnimetatud erialadele tutvustati ÜLD 3 kasutuses olevaid lennukitüüpe ja nende mootoreid. Eriti keskenduti tüüptegevustele, mida ette võtta mootori häirete puhul õhus. Õppustest, manöövritest ja laagritest võttis divisjon osa igal aastal vastavalt õhukaitse ülema kavale. Erinevatel aastatel oli üks kuni kaks laskelaagrit ja üks suurem õppus või manööver.

Üksikus lennuväedivisjonis nr 3 juhtus suuremaid ja väiksemaid õnnetusi aastate jooksul nii isikkoosseisu kui lennukitega. Divisjonil oli siiski omamoodi õnne, sest surmaga lõppenud õnnetusi ei esinenud ja kõik avarii läbiteinud lennukid suudeti korda teha.

ÜLD 3 julgeoleku tagamine oli lahendatud koos lennubaasi ja lennukooliga igapäevaste teenistustoimkondadega. Lasnamäe lennuvälja kaitset korraldas lennubaas, keda divisjon toetas kaheksa ajateenijast väljaõpetatud õhutõrje kuulipilduriga ning nelja õhutõrje kuulipildujaga.

Nagu kõik ülejäänud õhukaitse üksused, nii pidi ka ÜLD 3 tegelema mobilisatsiooni ettevalmistusega, mille tarbeks kohendati igal aastal oma mobilisatsiooni plaani. Sellele lisaks tuli mobilisatsiooni julgeoleku tagamiseks vaadata üle igal aastal ka mobilisatsiooni kaitsekavad. Sõjaväe kattekava ühe osana koostas õhukaitse ülem kattekava, mille eesmärgiks oli riigikaitse seisukohalt tähtsate hoonete, materiaalsete väärtuste ja elavjõu kaitse. Selle alusel pidi ÜLD 3 kaitsma 3. diviisi ning selle kaitstavaid objekte.

Majandamise alal kuulus divisjon kogu tegevusaja vältel lennubaasi juurde. See tähendas, et ÜLD 3 hooleks jäi vaid vajaliku varustuse nõudmine lennubaasist ning divisjonile väljastatud varustuse üle arvepidamine, selle hooldamine ja kasutusaja normide jälgimine. Nii puudus divisjonil endal ka ambulants ja igakuistes tervisekontrollides tuli käia Lasnamäe ambulantsis. Divisjonis olid head nii spordi- kui meelelahutusvõimalused. Divisjoni kaaderkoosseis kuulus laskespordi ühingutesse, ohvitseride- ja üleajateenijate kogusse. Nendest viimased pakkusid omakorda võimalusi tegeleda spordiga ja lahutada meelt.

1940. aastaks ei olnud divisjoni olukord lennukite koha pealt kiita. Lennupark oli vananenud ja lahinguvalmis oli keskmiselt vaid neli ja lennuvalmis kaks lennukit seitsmest. See tähendas, et divisjon ei oleks suutnud neile kaitsekavas püstitatud ülesandeid täita. Lisaks kehtis seoses NSVL okupatsiooniga lennukeeld ja divisjon oli täies koosseisus kohustatud paiknema Jägala lennuväljal. Divisjoni lõpp saabus ENSV Rahvakomissaride nõukogu 19. septembri 1940. aasta otsusega nr 1 õhukaitse väeosade koosseisude kehtetuks tunnistamisega. 3. lennuväedivisjoni likvidaator kol-ltn Reissaar lõpetas divisjoni vara hooldamise ja likvideerimistööde läbiviimise 30. novembril 1940. aastal, läkitades talle abiks lähetatud sõjaväelased neile määratud väeosadesse.

SUMMARY

SINGLE AIR DIVISION NR.3 1930-1940

The Single Air Battalion nr 3 (also ÜLD 3) was formed in Tallinn 1930 by Captain Eduard Gustav Reissar, who lead this unit until 1940. Between 1930 to 1940 Estonia had two other Single Air Battalions. The Single Air Battalion nr 1 (ÜLD 1), stationed in Rakvere and lead by major Haas and The Single Air Battalion nr 2 (ÜLD 2), stationed in Tartu lead by captain Sööt. The main aim of this research was to find out and describe how the ÜLD 3 operated during 1930-1940 and analyse its military capability. The research was made using materials from Estonian State Archive.

The research showed that ÜLD 3 managed its work and given task by the chief of the Air Force in peacetime, but would have been unable to fight in WWII against the Soviet Air Force. The findings of this research can be used in the Estonian Defence Forces today, because the struggle revolves around the same problems. The Defence Forces must cut their budget, but must also be able to keep the same amount of men and machines functioning and ready to fight if needed.

The Single Air Battalion nr 3, stationed in Tallinn on Lasnamäe Airfield, got his number from the Division by whom it had to operate with – 3. Division. ÜLD 3 was economically dependent on Air Base, which ensured all necessary equipment. To provide training for their units, prepare Tallinn air defense against possible enemy air attacks and landings, maintain communications operational and to ensure the self-defense was the task for ÜLD 3.

All the flight units had different amounts and types of airplanes. ÜLD 1 had "Gourdou Leseurre" fighters and De Havilland DH-9 reconnaissance airplanes. ÜLD 2 had eight Henry Potez 25 bomber- reconnaissance airplanes. ÜLD 3 got on 24th of august 1930 12 brand new Bristol Bulldog fighter airplanes. ÜLD 3 had three flights of fighter aircraft. Only a short time between 1932 and 1934 it had the fourth – reconnaissance-bomber flight with Hawker Hart aircrafts.

The Single Air Battalion nr 3 used on the first year of its existence four Gourdou-Leseurre GL.22 fighter aircraft were send to ÜLD 1 in 1931. In total the ÜLD 3 used 30 different aircrafts. In addition to those mentioned above the Battalion used one Avro 504R, one Avro Anson, six Avro Avian and two Armstrong Whitworth Siskin III DC aircrafts. In year 1937 Estonia managed to sell to Spain 16 aircrafts in total from which 8 where Bristol Bulldogs from ÜLD 3. The average condition of aircrafts was unsatisfactory according to 21th century standards. Throughout the period only half of the aircrafts were ready for battle.

The research showed that airplanes of ÜLD 3 were modern at the beginning of the thirties, but because they did not have enough resources to maintain them and because Estonia did not get new airplanes, the airplanes could not compete with Russian airplanes from the start of the forties onwards.

In the last year of operating (1940) the situation with aircraft was not good. In average only four were ready to fight out of seven remaining aircrafts. The end of the ÜLD 3 came in end of September 1940, when Col-ltn Reissaar was assigned to be the liquidator of his own battalion. He finished his work on 30th of November and sent the last remaining crew to the units assigned to them.

KIRJANDUS JA ALLIKAD

Arhiivimaterjalid

Riigiarhiiv (ERA)

Fond 526: Õhukaitse Staap; nimestik 1

- Säilik nr. 3: 1939.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse ülema käskkirjad 1928–1939.
- Säilik nr. 5: 1930.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse Ülema käskkirjad.
- Säilik nr. 33: 1926.a. Lennuväe organiseerimise kava. Variant B.
- Säilik nr. 35: 1935.a. Õhukaitse staap. Liik II. Kaitsekavad. Kaust nr (nummerdamata) Õhukaitsekavad.
- Säilik nr. 37: 1934.–1936.a. Õhukaitse Staap. Liik II. Kaitsekavad. Kaust nr. 5. Kattekavade
- Säilik nr. 38: 1939.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitseväeosade ka kattekavade kaust. Juurde kuuluv kirjavahetus. Alustatud 7. veebruaril 1934.a; lõpetatud 1. septembril 1940.a.
- Säilik nr. 40: 1940.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 8. Sise- ja välismaa informatsioon ja poliitiline meeleolu. Alustatud 1. aprill 1940.a; lõpetatud 15. november 1940.a.
- Säilik nr. 67: (dateerimata). Õhukaitse väeosade dislokatsiooni plaanid.
- Säilik nr. 69: 1940.a. Õhukaitse Staap. Liik III. Majandus, varandus ja materjalid. Kaust nr. 1. Aerodroomid, õppeplatsid, laskeväljad, ehitised, hooned ja nende remont, korterid, küte ja valgustus ning vastavad aktid. Alustatud 1. aprillil 1940.a; lõpetatud 1. oktoobril 1940.a.
- Säilik nr. 146: (dateerimata). Õhus lõhkeva pommi ehituse kirjeldus ja osade joonised.
- Säilik nr. 169: 1939.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 7. Ehitised, riidevarustus, korter, küte ja valgustus. Rahalised tasud. Säästusummad. Maa-alad ja aerodroomid. Alustatud 1. aprillil 1949.a; lõpetatud 31. märtsil 1940.a.
- Säilik nr. 169: 1935.a. Õhukaitse Staap. Liik mobilisatsioon. Kaust nr. 1. Üldised juhtnöörid ja korraldused.
- Säilik nr. 181: 1940.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 3. Üldised küsimused. Alustatud 1. aprillil 1940.a; lõpetatud (puudub)

- Säilik nr. 200: 1940.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 2. Väeosade manöövri- ja laagritegevus ning taktikalised õppused. Alustatud 1. aprillil 1940.a; lõpetatud (puudub)
- Säilik nr. 261: (dateerimata). Õhukaitse väeosade lipukavandid
- Säilik nr. 272: 1930.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1930/31. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 273: 1931.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1931/32. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 274: 1932.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1932/33. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 275: 1931.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1933/34. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 276: 1934.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1934/35. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 277: 1935.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1935/36. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 278: 1936.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1936/37. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 279: 1937.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1937/38. a. tegevusaruanne.
- Säilik nr. 280: 1930.a. Õhukaitse Staap. Salajane kaust nr. 2. Organisatsioon, dislokatsioon, ümberformeerimised ja vastav kirjavahetus.
- Säilik nr. 281: 1930.a. Õhukaitse Staap. Kirjavahetus ehitus- ja majandusalastes küsimustes. Alustatud 17. detsembril 1928.a; lõpetatud 17. novembril 1930.a.
- Säilik nr. 295: 1931.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Üldised korraldused, juhtnöörid, määruste ja seaduste eelnõud. Kaust nr. 1. Määrused. Juhtnöörid ja korraldused. Seaduste eelnõud ja vastav kirjavahetus. Algatatud 10. jaanuaril 1931.a, lõpetatud 1. aprillil 1932.a.

Fond 624: Üksik Lennuväedivisjon Nr. 1; nimestik 1

- Säilik nr. 185: 1932.a. Üksik Lennuväedivisjon Nr. 1. Kokkuvõte Üksik Lennuväedivisjonide Nr. 1, 2 ja 3 kaitsekava teostamise katsetest. Koostatud 1932.a.

Fond 626: Üksik Lennuväedivisjon Nr. 3; nimestik 1

- Säilik nr. 303: 1934.a. Üksik Lennuväedivisjon Nr. 3. Koondatud Lennuväedivisjoni suvine manööver 1934.a. Algus 27. juuli 1934.a; lõpp 28. august 1934.a.
- Säilik nr. 1: 1931.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1930.
- Säilik nr. 2: 1932.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1931.
- Säilik nr. 3: 1933.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1932.
- Säilik nr. 4: 1934.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1933.
- Säilik nr. 5: 1935.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1934.
- Säilik nr. 6: 1936.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1935.
- Säilik nr. 7: 1937.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1936.

- Säilik nr. 8: 1938.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1937.
- Säilik nr. 9: 1939.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema käskkirjad 1938.
- Säilik nr. 10: 1940.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 ülema ja 3. Lennuväedivisjoni ülema käskkirjad 1939.
- Säilik nr. 11: 1940.a. 3. Lennuväedivisjoni ülema käskkirjad. 1940.
- Säilik nr. 12: 1940.a. 3. Lennuväedivisjoni likvidaatori käskkirjad. 1940.
- Säilik nr. 22: 1939.a. Õhukaitse väeosade kattekava. 3. Lennuväedivisjon. 1939.
- Säilik nr. 183: 1932.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 inventariraamat nr 1. Alustatud 1930.a; lõpetatud 1932.a.
- Säilik nr. 185: 1936.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3. I salk inventariraamat nr 1. Alustatud 01. aprill 1935.a; lõpetatud 31. märts 1936.a.
- Säilik nr. 186: 1936.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3. I salga tehnilise- ja insenerilise vara raamat I. Alustatud 01. aprill 1936.a; lõpetatud (puudub)
- Säilik nr. 187: 1940.a. 3. lennuväedivisjoni tehnilise- ja insenerilise vara raamat I. Alustatud 01. aprill 1940.a; lõpetatud 01. november 1940.a.
- Säilik nr. 277: 1930.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 09. juuli 1930.a; lõpetatud 22. detsember 1930.a.
- Säilik nr. 281: 1931.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 02. jaanuar 1931.a; lõpetatud 17. detsember 1931.a.
- Säilik nr. 282: 1931.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 mitmesugune salajane kirjavahetus. Alustatud 22. jaanuar 1931.a; lõpetatud 30. detsember 1931.a.
- Säilik nr. 287: 1932.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 02. jaanuar 1932.a; lõpetatud 05. detsember 1932.a.
- Säilik nr. 296: 1933.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 01. jaanuar 1933.a; lõpetatud 31. detsember 1933.a.
- Säilik nr. 301: 1935.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 01. jaanuar 1934.a; lõpetatud 31. märts 1935.a.
- Säilik nr. 307: 1936.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 01.aprill 1935.a; lõpetatud 31. märts 1936.a.
- Säilik nr. 313: 1937.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 01.aprill 1936.a; lõpetatud 31. märts 1937.a.
- Säilik nr. 319: 1938.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3 statistika ja informatsioon. Alustatud 01.aprill 1937.a; lõpetatud 31. märts 1938.a.

- Säilik nr. 328: 1939.a. Üksiku lennuväedivisjoni nr 3. Tehniline varustus: lennukid, mootorid, kütte-, määrde- ja jahutusained. Side-, raadio- ja fotovarustus. Alustatud 01.aprill 1938.a; lõpetatud 31. märts 1939.a.
- Säilik nr. 335: 1940.a. 3. lennuväedivisjon. Tehniline varustus: lennukid, mootorid, kütte-, määrde- ja jahutusained. Side-, raadio- ja fotovarustus. Alustatud 01.aprill 1939.a; lõpetatud 31. märts 1940.a.
- Säilik nr. 343: 1940.a. 3. lennuväedivisjon. Likvideerimiste kirjavahetus. Alustatud 07. oktoober 1940.a; lõpetatud 30. november 1940.a.
- Säilik nr. 344: 1940.a. 3. lennuväedivisjon. Tehniline varustus: lennukid, mootorid, kütte-, määrde- ja jahutusained. Side-, raadio- ja fotovarustus. Alustatud 01.aprill 1939.a; lõpetatud 31. märts 1940.a.
- Säilik nr. 345. 1940.a. 3. üksiku Lennuväedivisjoni fotopositiivide album.
- Säilik nr. 346. 1940.a. 3. üksiku Lennuväedivisjoni fotopositiivide album.

Fond 626: Üksik Lennuväedivisjon Nr. 3; nimestik 2

- Säilik nr. 28. 1939.a. 3. Lennuväedivisjoni mobilisatsiooni plaan. Algatatud 15. mai 1939.a, lõpetatud 16. oktoobril 1939.a.

Fond 700: Ohvitseride Keskkogu ja Ohvitseride Kogud; nimestik 1

- Säilik nr. 425: 1939.a. Vabariigi Ohvitseridekogude põhikiri.

Kirjandus

Gerdessen, F.; Kitvel, T.; Tilk, J. Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu 1940. aastani. Tallinn, 2001.

Groehler, O. Geschichte des Luftkrieges 1910 bis 1980. Berlin, 1981

Nerman, R. Lasnamäe ajalugu. Tallinn, 1998.

Kitvel, T.; Tilk, J. Eesti Lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. Tallinn, 2003.

Kitvel, T.; Türk, T.; Vercamer, A. Põhjakotkad. Eesti lendurid ja lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani. Tallinn, 2011.

Raudvassar, M. Viron ilmapuolustuksen kehitys Talvisotaan mennessä – osa 2. Koulutus, kalust ja kohtalo. Ilmatorjunta 2/2011

Rosenthal, R; Tamming, M. Sõda enne sõda. Nõukogude eriteenistuste tegevusest Eestis kuni 1940 aastani. Tallinn, 2013.

Sõja ja rahu vahel I köide. Eesti julgeolekupoliitika 1940. aastani. Tallinn, 2004.

Sõja ja rahu vahel II köide. Esimene punane aasta. Tallinn, 2010.

Õun, M. Eesti sõjavägi 1920-1940. Tallinn, 2001.

Käsikirjalised materjalid

Boltowsky, T. Eesti kaitseväe vormiriietuse areng 1917-1940. Tartu 2012.

Piirisalu, K. Üksik Lennuväedivisjon nr 2 1930-1940. Tartu, 2012.

Usai, K. Eesti Vabariigi õhuväe Lennukool. Tartu, 2012.

Allikad internetist

Eesti lennuväe sünnilugu. (http://www.hot.ee/laging/lennuvagi_00.htm) (20.04.2013)

Lepassalu, K. Linn piiras ka wabariigi ajal kõrtside öist lahtiolekuaega. (http://www.pealinn.ee/?pid=121&nid=11101&lang=5.) (18.04.2013)

Maa-ameti geoportaal. Kaardiserver. Ajaloolised kaardid. (http://geoportaal.maaamet.ee/est/Kaardiserver-p2.html)(20.04.2013)

Pukhov, R. The Tanks of August. Centre for Analysis of Strategies and Technologies. Moscow, Russia, 2010. (http://www.cast.ru/files/The_Tanks_of_August_sm_eng.pdf)(13.05.2013)

Raudvassar, M. Õhusõja ajaloo kursus. Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused 2012. (http://www.e-ope.ee/_download/euni_repository/file/3753/%C3%B5hus%C3%B5ja%20ajalugu.pdf) (20.04.2013)

Royal Australian Air Force museum. Bristol Bulldog. (http://www.airforce.gov.au/raafmuseum/research/aircraft/series2/A12.htm)(04.05.2013) (http://www.militaar.net/phpBB2/viewtopic.php?p=6089&highlight=lasnam%E4e+lennuv%E4li#6089)(05.05.2013)

Air Power Australia. Tupolev Tu-22M3 Backfire C Bomber - Missile Carrier (http://www.ausairpower.net/APA-Backfire.html)(26.05.2013)

LISAD

Lisa 1 Tabelid kattekavade juurde

T a b e l 7

1935 aasta õhukaitse väeosade jõudude koosseis kattekava teostamiseks.[249]

Väeosa nimetus	Üksused	Lennukite arv		Maap. Õhuk. Relvad		Lennukite lahingvarustus			Isiklik koosseis*					Märkused
										Üleajateenijad				
		Hävitus	Luure pommitus	suurtükid	Kuulipildujad	Lenduri klp.	Vaatleja klp.	Pommid igal lahing lennukil	Ohv.	Lendurid	Aviomot.	Muud ametn.	Sõdurid ajateenijad	
ÜLD 1	1 salk		4 HH		6	16	8	4x112+4x20nl või4x50+4x20nl	15*	4	15	15	36	*Neist 1 san ohv.
	1 salk		4 Sm					1x112+8x20nl või 1x50+8x20nl						
ÜLD 2	2 salka		8 HP		6	16	8	2x50+16x20l	14	5	15	15	40	
ÜLD 3	3 salka	12 BB			6	24		4x20nl	11	5	22	5	37*	*Neist 20rms Lennub aasist
Lennusalk	1 salk		4 HH		2	8	4	I (veelennukina) 2x50+4x20nl või 2x112+4x20nl II (Maalennukina) 4x112+4x20nl või 4x50+4x20nl	5	1	9	4	12	
Lennukool	2 salka								8	1	16	5	Olenevalt õpilaste arvust	
Õhukaitse suurtükiväegrupp	1 art pat 2art pat r.klp pat			4-76 või 3-75mm	2 2 8				8			24	120*	*Olenevalt noorte sissekutsest kuni 50% vähem
KOKKU		12	20	7	26	64	20		61	16	77	66	245	

Märkused: 1) Lennukite arvus ei ole näidatud side-õppelennukeid, milliste arv väeosades on muutuv 2)Isikkoosseis on arvestatud nimekirjades oleva arvu järgi, kuid tegelikult võib isikkoosseis olla mõne isiku võrra väiksem

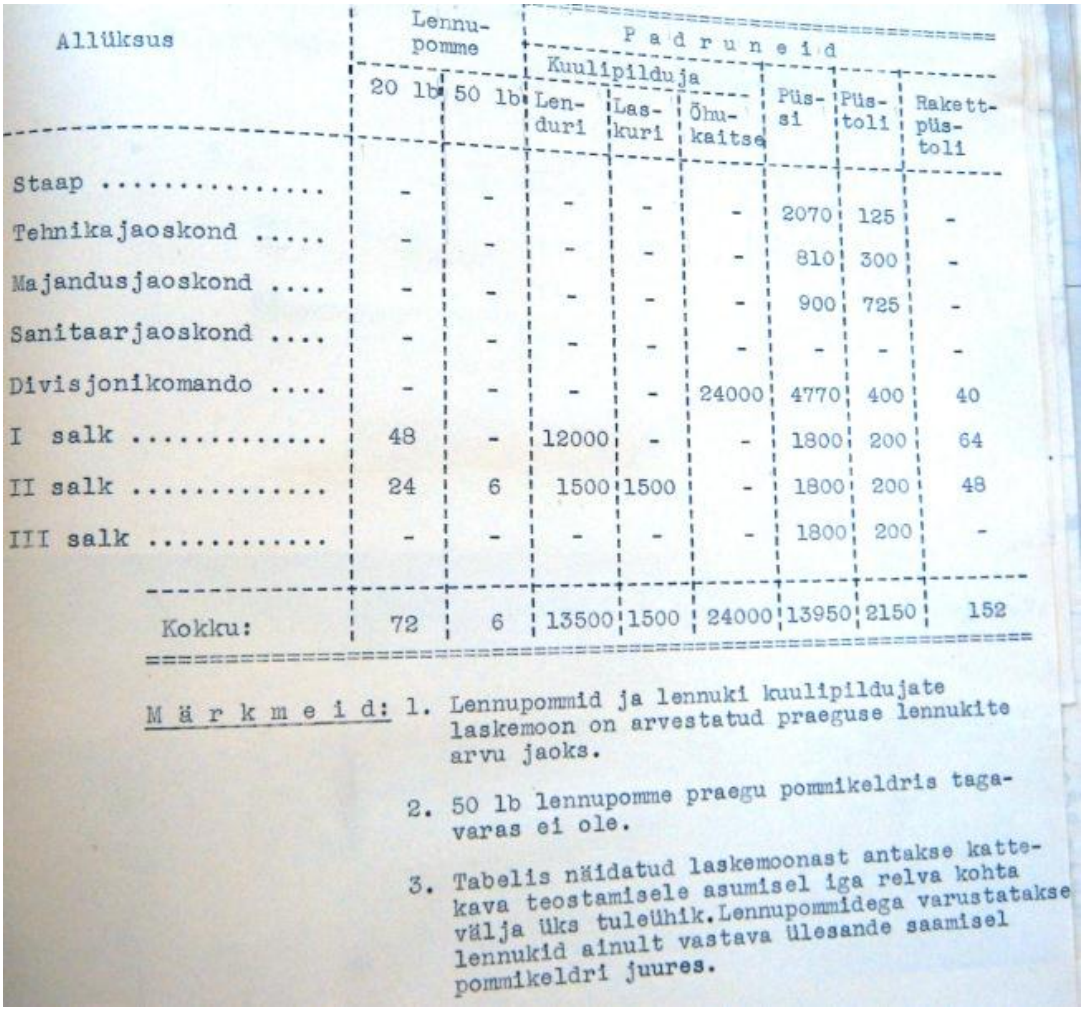
[249] ERA 624.1.185. Lisa nr 1

T a b e l 8

1935 aasta Laskemoona koosseisu tabel õhukaitse väeosade kattekavaks. [250]

Väeosa nimetus	Laskemoona mob. tagavaraks väeosas				Lennupommid mob. tagavaraks väeosas			Rakett id	Märkused
	lennuki klp.	Inglise haril.	Vene.	Õhuk. suurtüki mürsud	20 nl	50 nl	112 nl		
ÜLD 1	48 000	11 000	15 060		111	16	16	248	Tuleüksuseks lennuki kuulipildujale on 500 pdr. Ja õhukaitse kuulipildujale 1000 pdr.
ÜLD 2	70 000	15 000	15 000		194	21	22	518	
ÜLD 3	38 000	12 000	31 800		191			300	
Lennubaas	17 000	18 000						472	
Lennukool								200	
Lennusalk	20 000	6 000	1 800		16	24	24	300	Meresalgale hotakse mob. Tagavraks ettenähtud 50 nl ja 112 nl pommid var. Val. Laskemoona ladudes Männikul.
Õhuk. Suurt. Grupp		117 312	47 400						
- 76 v. õ				400					Õhuk. Suurtükkide laskemoon valmistatakse 2 aasta jooksul: 4800 76mm ja 3200 75mm mürsku
- 75mm									
	206 000	179 312	115 560	400	512	61	62	2038	

[250] ERA 624.1.185. Lisa nr 2



Allüksus	Lennupomme		Padruneid					
			Kuulipilduja					
	20 lb	50 lb	Lenduri	Laskuri	Õhukaitse	Püssi	Pistoli	Rakettpüstoli
Staap	-	-	-	-	-	2070	125	-
Tehnikajaoskond	-	-	-	-	-	810	300	-
Majandusjaoskond	-	-	-	-	-	900	725	-
Sanitaarjaoskond	-	-	-	-	-	-	-	-
Divisjonikomando	-	-	-	-	24000	4770	400	40
I salk	48	-	12000	-	-	1800	200	64
II salk	24	6	1500	1500	-	1800	200	48
III salk	-	-	-	-	-	1800	200	-
Kokku:	72	6	13500	1500	24000	13950	2150	152

Märkmeid: 1. Lennupommid ja lennuki kuulipildujate laskemoon on arvestatud praeguse lennukite arvu jaoks.

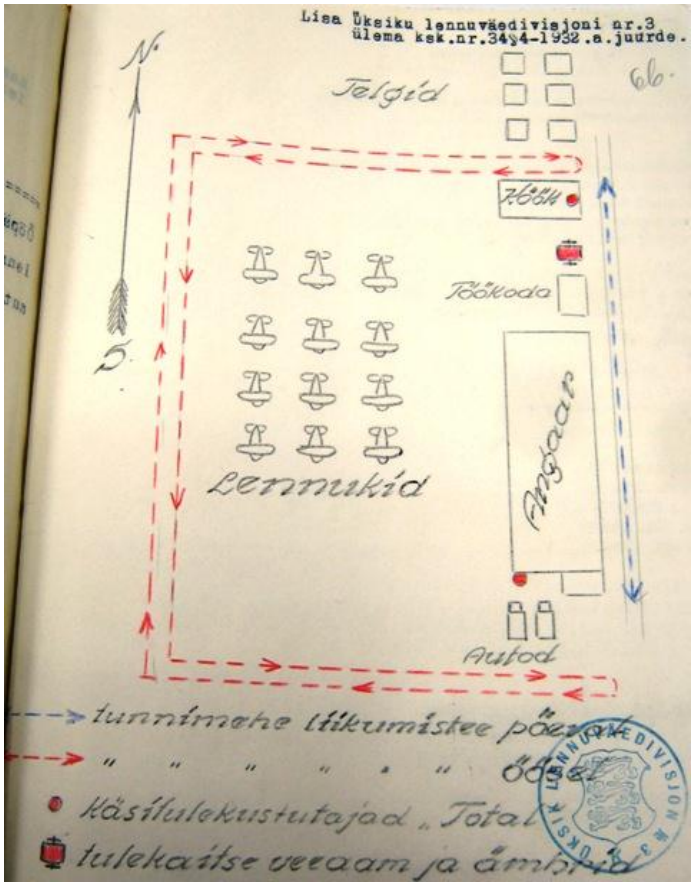
2. 50 lb lennupomme praegu pommikeldris tagavaras ei ole.

3. Tabelis näidatud laskemoonast antakse kattekava teostamisele asumisel iga relva kohta välja üks tuleühik. Lennupommidega varustatakse lennukid ainult vastava ülesande saamisel pommikeldri juures.

Joonis 1. 1939 aasta kattekava 3. lennuväedivisjoni laskemoona ja lennupommide jaotuse tabel.[251]

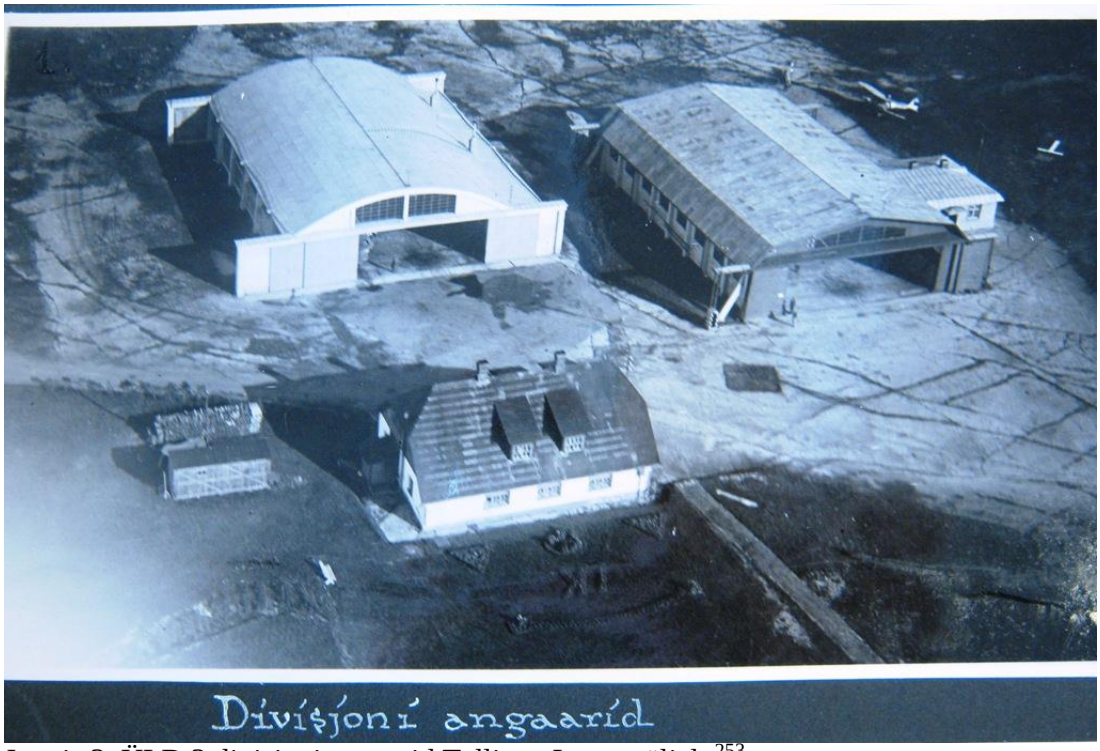
[251] ERA 526.1.38, l. 172.

Lisa 2 Joonised üksiku lennuväedivisjoni nr 3 paiknemisest ja sümboolikast

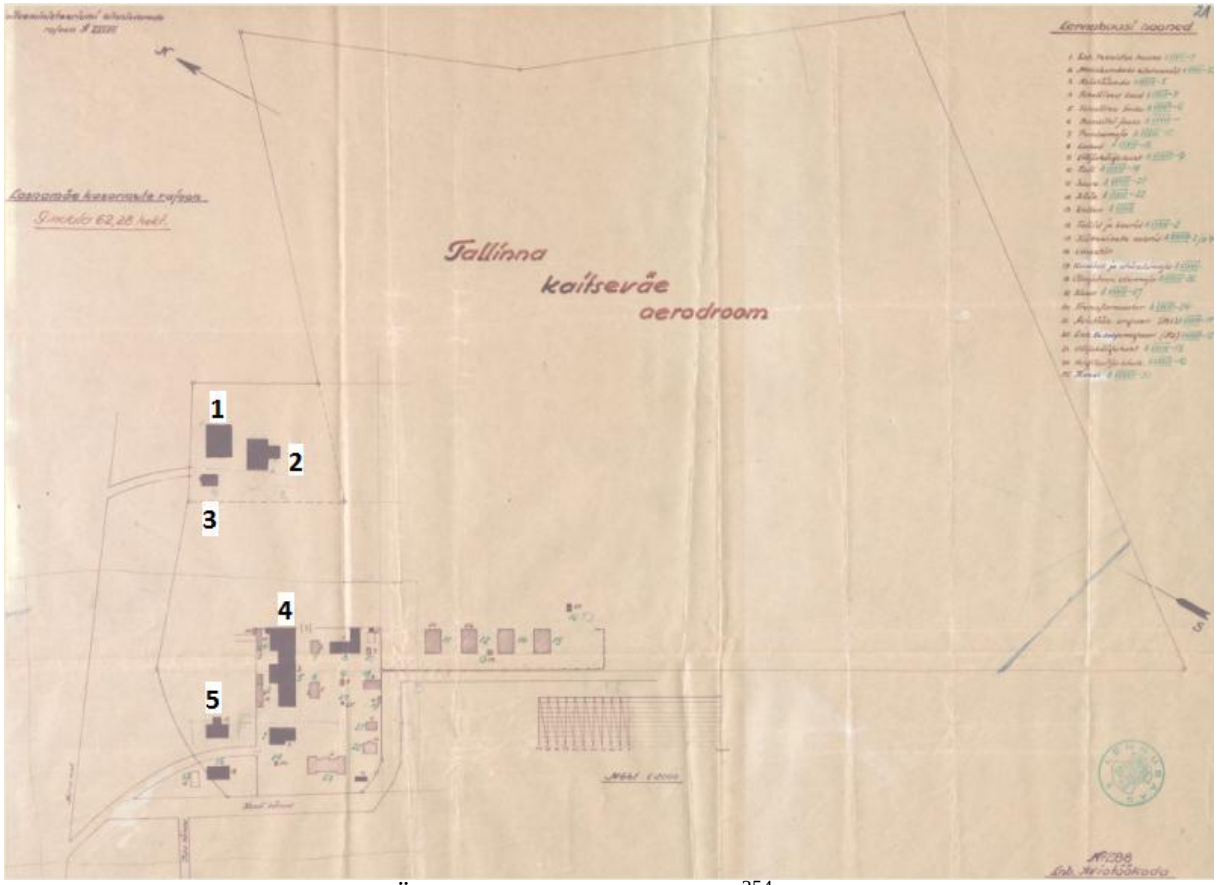


Joonis 2. Joonis ÜLD 3 ülema käsu lisa Jõhvi lennuväljal paiknemine ja vahtkonna patrulli skeem.[252]

[252] ERA 626.1.3, l. 66.

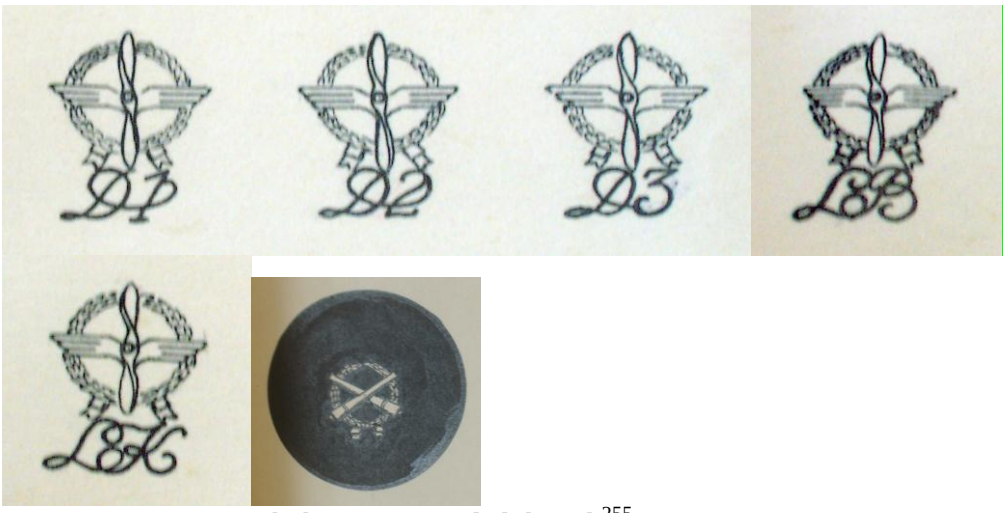


Joonis 3. ÜLD 3 divisjoni angaarid Tallinna Lennuväljal. [253]



Joonis 4. Tallinna Lennuväli ja ÜLD 3 hoonete paiknemine.[254]

[253] 3. üksiku Lennuväedivisjoni fotopositiivide album. (Daterimata). ERA 626.1.346. Vasakul angaar nr 6, paremal angaar nr 5, ees majas meeskonna ruumid.

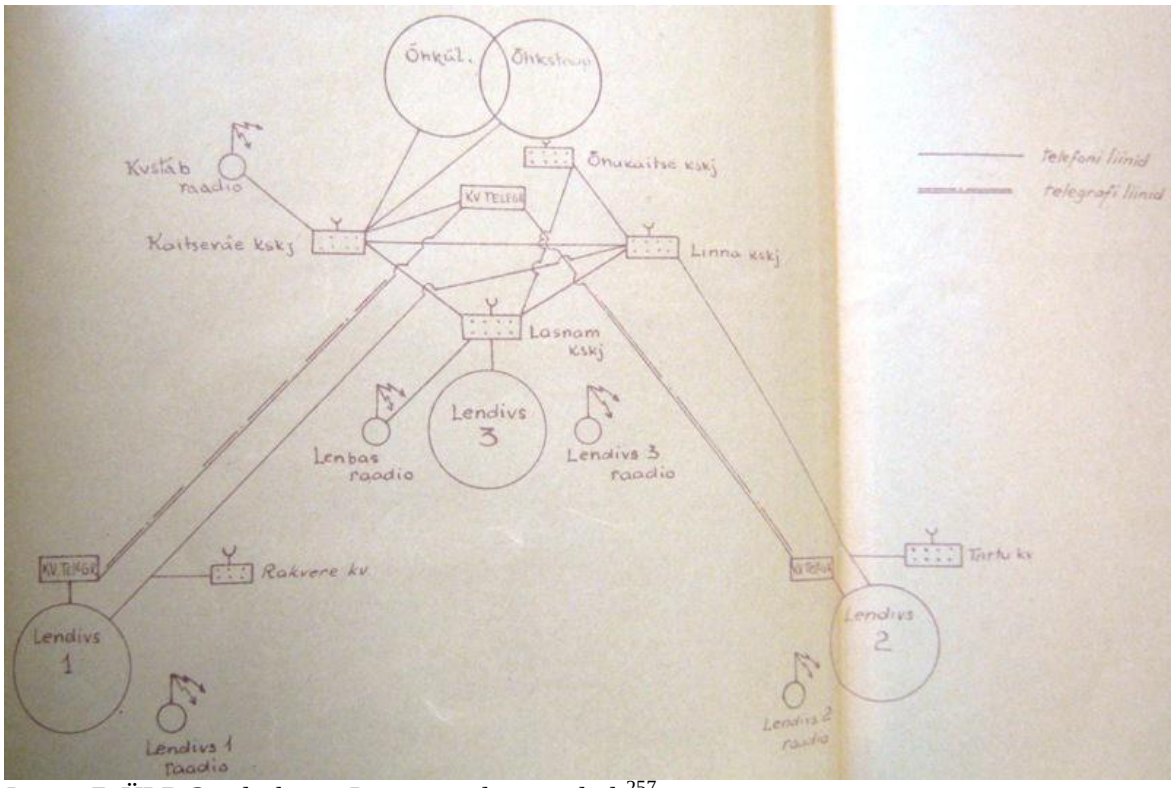


Joonis 5. 1930 aasta õhukaitse väeosade lõkmed.[255]

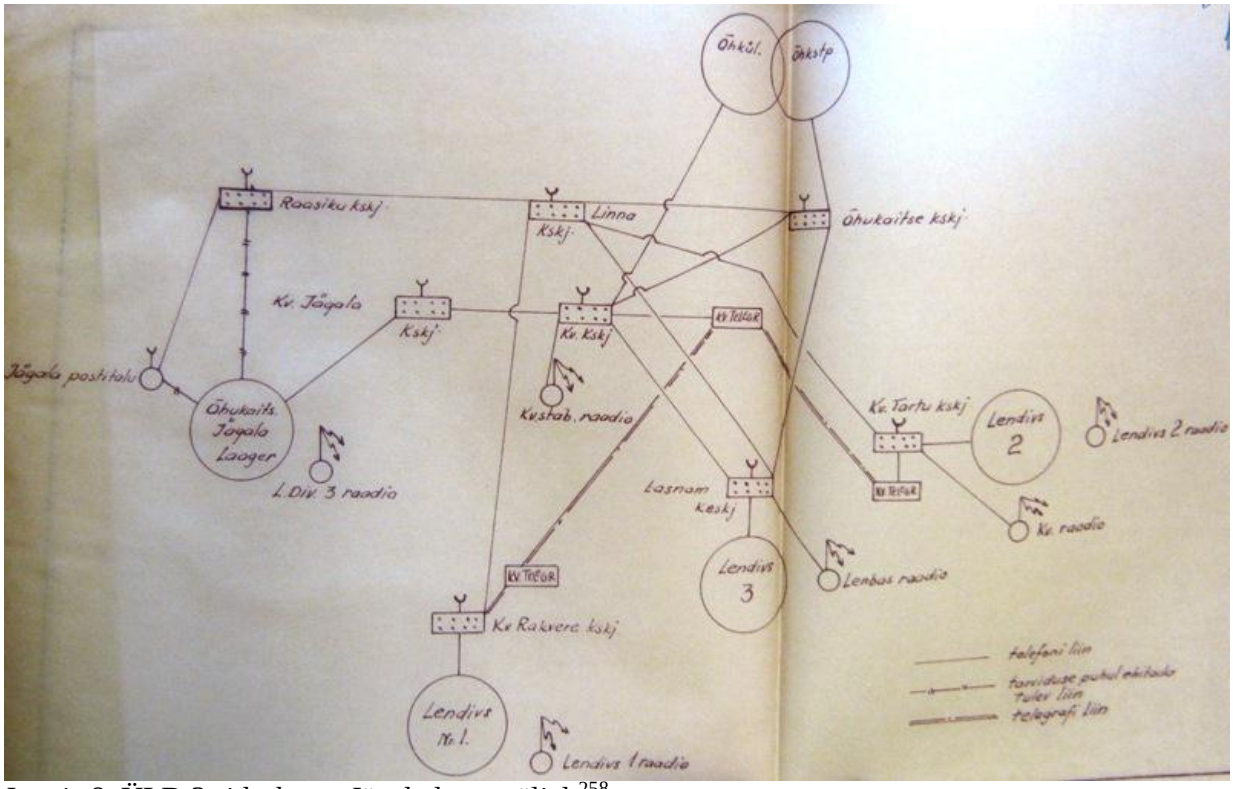
Joonis 6. 1930 üksiku lennuväedivisjoni nr 3 lipp.[256]

[254] ERA 526.1.67, lisa nr 21. Numbrite seletus: 1- ÜLD 3 angaar nr 6; 2- ÜLD 3 angaar nr 5; 3- ÜLD 3 eluruumid; 4- LB aviotöökoda; 5- kasiino ja ühiselamu hoone
[255] ERA 526.1.281, l. 96-97. Alates vasakult ÜLD 1, ÜLD 2, ÜLD 3, LB, LK, ÕSG. (K.Leimann)
[256] ERA 526.1.261.

Lisa 3 Üksik lennuväedivisjon nr 3 sideskeemid



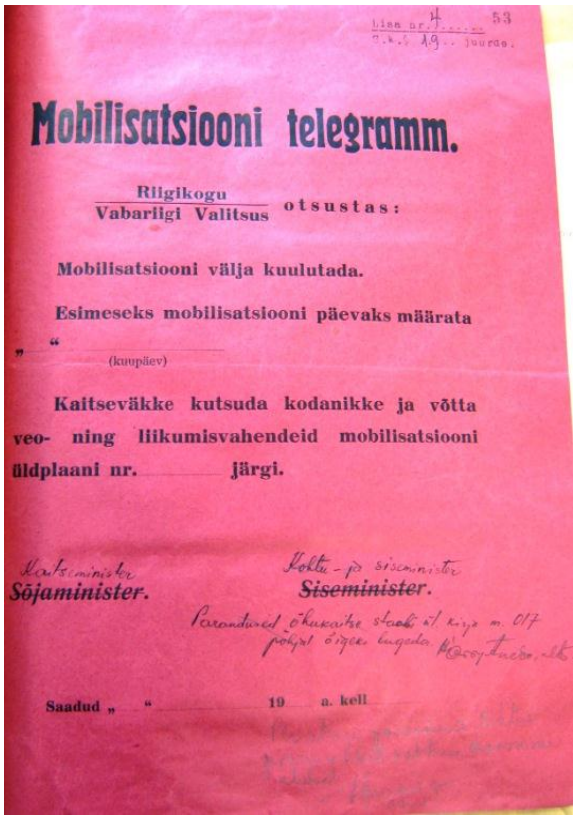
Joonis 7. ÜLD 3 sideskeem Lasnamäe lennuväljal.[257]



Joonis 8. ÜLD 3 sideskeem Jägala lennuväljal.[258]

[257] ERA 526.1.38, l. 193.
[258] ERA 526.1.38, l. 194.

Lisa 4 Mobilisatsiooni telegramm



Mobilisatsiooni telegramm.

Riigikogu / Vabariigi Valitsus otsustas:

Mobilisatsiooni välja kuulutada.

Esimeseks mobilisatsiooni päevaks määrata „ “ (kuupäev)

Kaitseväkke kutsuda kodanikke ja võtta veo- ning liikumisvahendeid mobilisatsiooni üldplaani nr. järgi.

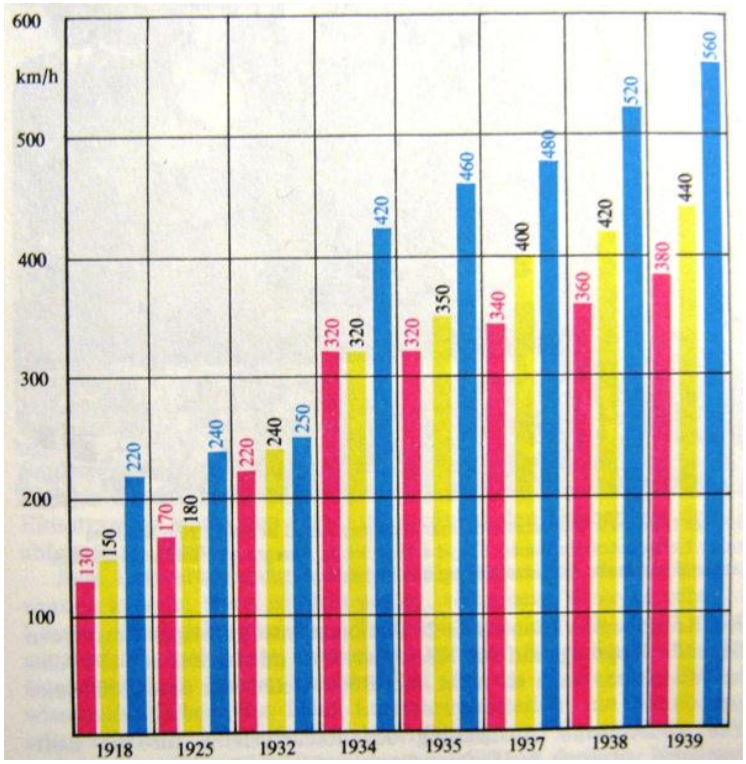
Kaitseminister Sõjaminister. Kohtu- ja siseminister Siseminister.

Saadud „ “ 19 a. kell

Joonis 9. 3. Lennuväedivisjoni 1939 aasta mobilisatsiooni kava alusel väljasaadetav mobilisatsiooni telegramm.[259]

[259] 3. Lennuväedivisjon. Mobilisatsiooni plaan. 15 mai 1939. ERA 626.2.28.

Lisa 5 Joonis lennukite tippkiiruste kohta 1918-1939



Joonis 10. Tippkiiruste tõus raske- ja kergepommitajatel ning hävitajatel aastatel 1918 kuni 1939.[260]

[260] O, Groehler. 1981. Geschichte des Luftkrieges 1910 bis 1980. lk 174. Punane – raskepommitajad; kollane – kergepommitajad; sinine – hävitajad.

Lisa 6 Üksik lennuväedivisjon nr 3 lennukite nimekiri

T a b e l 9

ÜLD 3 lennukite nimekiri ja seisukord 1930-1940

1930. aasta					
kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
9	Gourdou Lesseurre		77, 89, 91, 92		4
	Avro 504R			112	1
	Avro Avian		116, 118		2
	Kokku:	0	6	1	**7**
10	Gourdou Lesseurre		77, 91, 92	89	4
	Avro 504R			112	1
	Avro Avian		116, 118, 121		3
	Kokku:	0	6	3	**8**
11	Gourdou Lesseurre		77, 89	82, 91	4
	Avro 504R			112	1
	Avro Avian		116, 121	118	3
	Kokku:	0	4	4	**8**
12	Gourdou Lesseurre		77	82, 89, 91	4
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 118, 121	118	3
	Kokku:	0	5	4	**8**
1931. aasta					
kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
1	Bristol Bulldog	122, 123,126			3
	Gourdou Lesseurre		77, 91	89	3
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 121	118	3
	Kokku:	3	5	2	**10**
2	Bristol Bulldog	122, 123,126, 129			4
	Siskin III DC		135		1
	Gourdou Lesseurre		89	77, 91	3
	Avro 504R			112	1
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	4	5	3	**12**
3	Bristol Bulldog	122, 123,126, 130		129	5
	Siskin III DC		135		1

	Gourdou Lesseurre		89	77, 91	3
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	4	6	3	**13**

4	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132			10
	Siskin III DC		134, 135		2
	Gourdou Lesseurre				0
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	10	6	0	**16**

5	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132			11
	Siskin III DC				0
	Gourdou Lesseurre				0
	Avro 504R			112	1
	Avro Avian		116, 120	121	3
	Kokku:	11	6	0	**15**

6	Bristol Bulldog	122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131		123, 130, 132	11
	Siskin III DC				0
	Gourdou Lesseurre				0
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 117, 120		3
	Kokku:	8	4	3	**15**

7	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132			11
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		117, 120	116	3
	Kokku:	11	3	4	**15**

8	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132			11
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 117, 120		3
	Kokku:	11	4	0	**15**

9	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133			12
	Siskin III DC		134		1
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 117, 120		3
	Kokku:	12	5	0	**17**

10	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 132, 133		129	12
	Siskin III DC		134		1
	Avro 504R			112	1
	Avro Avian		116, 117	120	3
	Kokku:	11	3	3	**17**

11	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132		133	12
	Siskin III DC		134		1
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 117	120	3
	Kokku:	11	4	2	**17**

12	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132	133	131	12
	Siskin III DC		134		1
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 117, 120		3
	Kokku:	10	6	1	**17**

1932. aasta					
kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
1	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132	133		12
	Siskin III DC		134		1
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 117, 120		3
	Kokku:	11	6		**17**

2	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132	133		12
	Siskin III DC			134	1
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 117	120	3
	Kokku:	11	4	2	**17**

3	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 132	133	129	12
	Siskin III DC			134	1
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 120	117	3
	Kokku:	10	4	3	**17**

4	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132	133		12
	Siskin III DC			134	1
	Avro 504R		112		1
	Avro Avian		116, 120	117	3
	Kokku:	11	4	2	**17**

5	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132	133		12
	Avro 504R				0
	Avro Avian		120	116	2
	Kokku:	11	2	1	**14**

6	Bristol Bulldog	122, 124, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 132	133	123, 126	12
	Siskin III DC		135	134	2
	Avro 504R				0
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	9	5	3	**17**

7	Bristol Bulldog	122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132	133	123	12
	Siskin III DC		135	134	2
	Avro Avian		116, 121	120	3
	Kokku:	10	4	3	**17**

8	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132	133	128	12
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	10	4	1	**15**

9	Bristol Bulldog	122, 123, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133	124	128	12
	Siskin III DC			134	1
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	10	4	2	**16**

10	Bristol Bulldog	122, 123, 127, 129, 130, 131	124	125, 126, 128, 130, 132	12
	Siskin III DC			134	1
	Hawker Hart		145, 146, 147, 148		4
	Avro Avian		116, 121	120	3
	Kokku:	6	7	7	**20**

11	Bristol Bulldog	123, 125,126, 129, 131, 133		122, 124, 127, 128, 130, 132	12
	Siskin III DC			134	1
	Hawker Hart		146, 147, 148	145	4
	Avro Avian		116, 120	121	3
	Kokku:	6	5	9	**20**

12	Bristol Bulldog	123, 124, 125, 126, 129, 131, 132, 133		122, 127, 128, 130	12
	Siskin III DC			134	1
	Hawker Hart	145, 147	148	146	4
	Avro Avian		116, 120	121	3
	Kokku:	10	3	7	**20**

1933. aasta					
kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
1	Bristol Bulldog	123, 124. 125,126, 129, 130, 131, 132, 133		122, 127, 128	12
	Avro Avian		116, 120	121	3
	Hawker Hart	145, 147	148	146	4
	Kokku:	11	3	5	**19**

2	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 130, 132		128, 129, 133	12

	Avro Avian		116, 120	121	3
	Hawker Hart	145, 147	148	146	4
	Kokku:	10	3	5	**19**

3	Bristol Bulldog	122, 123, 125, 126, 127, 130, 131, 132, 133		124, 128, 129	12
	Avro Avian		116, 120	121	3
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	12	2	5	**19**

4	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 133		128, 131, 132	12
	Avro Avian		116, 120	121	3
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	12	2	5	**19**

5	Bristol Bulldog	122, 124, 125, 126, 127, 129, 130		123, 128, 131, 132, 133	12
	Avro Avian		116, 120	121	3
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	10	2	7	**19**

6	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 131,132,133		128	12
	Avro Avian		116, 120, 153	121	4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	14	3	3	**20**

7	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 126, 127, 129, 130, 131, 132		125, 128, 133	12
	Avro Avian		116, 120,121, 153		4
	Hawker Hart	145, 147	148	146	4
	Kokku:	11	5	1	**20**

8	Bristol Bulldog	122, 123, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132		124, 128, 133	12
	Avro Avian		116, 120,121, 153		4
	Hawker Hart	147,148		145, 146	4
	Kokku:	11	4	5	**20**

9	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133		128	12
	Avro Avian		116, 120, 121	153	4
	Hawker Hart	145, 147	148	146	4
	Kokku:	13	4	3	**20**

10	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133		125, 128	12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	13	4	3	**20**

11	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 126, 127,129, 130, 131, 132, 133		125, 128	12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	13	4	3	**20**

12	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 129, 131, 133		126, 127, 128, 130, 132	12
	Avro Avian		120, 121, 153	116	4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	10	3	7	**20**

1934. aasta

kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
1	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 129, 130, 131, 132, 133		126, 127, 128	12
	Avro Avian		120, 121, 153	116	4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	12	3	5	**20**

2	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 128, 129, 130, 131, 132, 133		126, 127	12
	Avro Avian		120, 121, 153	116	4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	13	3	4	**20**

3	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 128, 129, 130, 131, 132, 133		126, 127	12
	Avro Avian		116, 120, 153	121	4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	13	3	4	**20**

4	Bristol Bulldog	124, 129, 131, 133		122, 123, 125, 126, 127, 128, 130, 132	12
	Avro Avian		116, 120, 153	121	4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	7	3	10	**20**

5	Bristol Bulldog	124, 125, 129	133	122, 123, 126, 127, 128, 130, 131, 132	12
	Avro Avian		116, 120, 153	121	4
	Hawker Hart	145, 147, 148		146	4
	Kokku:	6	4	10	**20**

6	Bristol Bulldog	124, 125, 129, 131, 132, 133		122, 123, 126, 127, 128, 130	12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Kokku:	6	4	6	**16**

7	Bristol Bulldog	122, 125, 127, 129, 130, 132		123, 124, 126, 128, 131, 133	12
	Avro Avian		116, 120, 153	121	4
	Kokku:	6	3	7	**16**

8	Bristol Bulldog	122, 123, 125, 127, 129, 130, 131, 132		124, 126, 128, 133	12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Kokku:	8	4	4	**16**

9	Bristol Bulldog	122, 123, 127, 130, 132		124, 125, 126, 128, 129, 131, 133	12
	Avro Avian		116, 153	120, 121	4
	Kokku:	5	2	9	**16**

10	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 131, 132		127, 128, 133	12
	Avro Avian		116, 153	120, 121	4

	Kokku:	9	2	5	**16**

11	Bristol Bulldog	123, 124, 126, 128, 129, 131, 132		122, 125, 127, 130, 133	12
	Avro Avian		116	120, 121, 153	4
	Kokku:	7	1	8	**16**

12	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 126, 128, 129, 130, 131, 133		125, 127, 132	12
	Avro Avian		116, 153	120, 121	4
	Kokku:	9	2	5	**16**

1935. aasta

kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
1	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133		125, 132	12
	Avro Avian		116, 120	121, 153	4
	Kokku:	10	2	4	**16**

2	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 127, 128, 130, 131, 133		125, 126, 129, 132	12
	Avro Avian		116, 120	121, 153	4
	Kokku:	8	2	6	**16**

3	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133	125	132	12
	Avro Avian		116. 120, 121, 153		4
	Kokku:	10	5	1	**16**

4	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 127, 128, 129, 130, 133	125, 132	126, 131	12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Kokku:	8	6	2	**16**

5	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133		130	12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Kokku:	11	4	1	**16**

7	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133			12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Kokku:	12	4		**16**

10	Bristol Bulldog	122, 124, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 133		123, 127	12
	Avro Avian		120, 153	116, 121	4
	Kokku:	10	2	4	**16**

12	Bristol Bulldog	124, 125, 126, 129, 130, 131, 132		122, 123, 127, 128, 133	12
	Avro Avian		116, 120, 153	121	4
	Kokku:	7	3	6	**16**

1936. aasta

kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
4	Bristol Bulldog	122, 123, 125, 126, 127, 132		124, 128, 129, 130, 131, 133	12
	Avro Avian		116, 120, 153	121	4
	Kokku:	6	3	7	**16**

5	Bristol Bulldog	122, 125, 127, 128, 129, 130, 132, 133		123, 124, 126, 131	12
	Avro Avian		120, 121, 153	116	4
	Kokku:	8	3	5	**16**

10	Bristol Bulldog	122, 123, 125, 128, 129, 130, 131, 133	127	124, 126, 132	12
	Avro Avian		116, 120, 121, 153		4
	Kokku:	8	5	3	**16**

1937. aasta

kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
1	Bristol Bulldog	122, 123, 125, 128, 129, 130, 131, 133	124, 126, 127	132	12
	Avro Avian		116, 121, 153	120	4
	Kokku:	8	6	2	**16**

4	Bristol Bulldog	122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133	132		12
	Avro Avian		116, 121	120, 153	4
	Kokku:	11	3	2	**16**

7	Bristol Bulldog	122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 133			8
	Avro Avian		121	116, 120, 153	4
	Kokku:	8	1	3	**12**

10	Bristol Bulldog	128, 129, 133		122	4
	Avro Anson		158		1
	Avro Avian		121, 153	116, 120	4
	Kokku:	3	3	3	**9**

12	Bristol Bulldog	128, 129		122, 133	4
	Avro Anson		158		1
	Avro Avian		121, 153	116, 120	4
	Kokku:	2	3	4	**9**

1938. aasta

kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
4	Bristol Bulldog	122, 128, 129, 133			4
	Avro Anson			158	1
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	4	3	1	**8**

5	Bristol Bulldog	122, 128, 129, 133			4
	Avro Anson			158	1
	Avro Avian		116, 120, 121		3
	Kokku:	4	3	1	**8**

6	Bristol Bulldog	128, 129, 133		122	4
	Avro Anson		158		1
	Avro Avian		116	120, 121	3
	Kokku:	3	2	3	**8**

10	Bristol Bulldog	128, 133		122, 129	4
	Avro Anson		158		1
	Avro Avian		116	120, 121	3
	Kokku:	2	2	4	**8**

1939. aasta					
kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
1	Bristol Bulldog	128, 133		122, 129	4
	Avro Anson			158	1
	Avro Avian		116, 121	120	3
	Kokku:	2	2	4	**8**
4	Bristol Bulldog	122, 129, 133		128	4
	Avro Anson			158	1
	Avro Avian		116, 121	120	3
	Kokku:	3	2	3	**8**
7	Bristol Bulldog	122, 129		128, 133	4
	Avro Anson		158		1
	Avro Avian		116, 121		2
	Kokku:	2	3	2	**7**
9	Bristol Bulldog	122, 129, 133		128	4
	Avro Anson	158			1
	Avro Avian		116, 121		2
	Kokku:	4	2	1	**7**
10	Bristol Bulldog	122, 129, 133		128	4
	Avro Anson	158			1
	Avro Avian		116, 121		2
	Kokku:	4	2	1	**7**
12	Bristol Bulldog	122, 129, 133		128	4
	Avro Anson	158			1
	Avro Avian		121	116	2
	Kokku:	4	1	2	**7**

1940. aasta					
kuu	**nimi**	**lahinguvalmis**	**lennuvalmis**	**remondis**	**Kokku**
4	Bristol Bulldog	122, 128, 129		133	4
	Avro Anson	158			1
	Avro Avian		116, 121		2
	Kokku:	4	2	1	**7**
5	Bristol Bulldog	122, 128, 129		133	4
	Avro Anson	158			1

	Avro Avian		116, 121		2
	Kokku:	4	2	1	**7**

7	Bristol Bulldog	122, 128, 129, 133			4
	Avro Anson	158			1
	Avro Avian		116, 121		2
	Kokku:	5	2		**7**