
Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused
Strateegia õppetool



KAAREL PIIRISALU
2. õhuväe põhikursus

**ÜKSIK LENNUVÄEDIVISJON NR 2
1930–1940**

Lõputöö

Juhendaja

Kapten Mika Raudvassar

Tartu 2012

AUTORIDEKLARATSIOON

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

.....

/kuupäev, töö autori nimi ja allkiri/

Juhendaja nõusolek kaitsmisele lubamise kohta

.....

/kuupäev, juhendaja nimi ja allkiri/

REFERAAT

Töö autor: Kaarel Piirisalu

Töö pealkiri: Üksik Lennuväedivisjon nr 2 1930–1940

Juhendaja: kapten Mika Raudvassar

Töö tüüp: ajalooline uurimus

Lehekülgede arv: 108

Kasutatud kirjanduse ja allikmaterjalide arv: 53

Tabelite arv: 10

Jooniste arv: 32

Lisade arv: 17

Töö kirjutamise keel: eesti keel.

Märksõnad: Üksik Lennuväedivisjon nr 2, õhukaitse aastatel 1930–1940, Üksik Lennuväedivisjoni nr 2 loomine, tehnika, relvastus, koosseis, varustus, paiknemine, ülesanded, väljaõpe, kattekavad.

Uurimustöö objekt: Üksiku Lennuväedivisjon nr 2 ja selle tegevus ning areng aastail 1930–1940.

Uurimustöö eesmärk: Saada ülevaade Üksiku Lennuväedivisjoni nr 2 tegevusest, arengust ning võimest täita püstitatud ülesandeid.

Annotatsioon: Töö eesmärk on anda ülevaade Eesti Kaitseväge koosseisu kuulunud Üksiku Lennuväedivisjoni nr 2 ajaloost aastail 1930–1940.

Esimeses peatükis antakse ülevaade Eesti õhuväe ja õhukaitse arengust Vabadussõjast kuni 1930. aastani ning õhukaitse kui eraldi väeliigi loomisest aastail 1928–1930. Samuti tutvustatakse Tartut kui kagu operatiivsuunal paiknenud lennuväebaasi.

Teises peatükis antakse ülevaade 1930. aastal loodud Üksiku Lennuväedivisjoni nr 2 tegevusest ajavahemikul 1930–1938, selle struktuuridest, koosseisudest ja nende ülesannetest, divisjoni taristust, lennuväljadest, julgeolekust ja kattekavadest, probleemidest kattekavade teostamisel. Tutvustatakse divisjoni sidesüsteemi, tagalateenistust, tehnikat, relvastust, meditsiini, vormiriietust ja sümboolikat.

Kolmandas peatükis kirjeldatakse divisjonis läbiviidud väljaõpet isikkoosseisule ning antakse ülevaade toimunud õppustest ja manöövritest ajavahemikul 1930–1938.

Neljandas peatükis antakse lühiülevaade divisjoni tegevusest ja väljaõppest ajavahemikul 1939–1940 . Käsitletakse divisjonis toimunud muutusi seoses Baaside lepingu sõlmimisega Eesti Vabariigi ja Nõukogude Sotsialistlike Vabariikide Liidu vahel ning divisjoni likvideerimist 1940. aastal.

Töös arutletakse, kas divisjon oli oma eksisteerimise vältel suuteline täitma talle püstitatud ülesandeid ning osalema efektiivse üksusena Eesti Vabariigi õhukaitstes.

SISUKORD

AUTORIDEKLARATSIOON.....	2
REFERAAT	3
SISUKORD	5
LÜHENDID	7
LISADE LOETELU	8
SISSEJUHATUS	9
1. ÕHUKAITSE ARENG VABADUSSÕJAST 1930. AASTANI.....	11
1.1 Eesti õhuväeüksuste algus	11
1.2 Lennuväe arenduskava pärast Vabadussõda.....	12
1.3 Lennuväe organiseerimise kava variant B	12
1.4 Lennuväe isikkoosseisu väljaõpe pärast Vabadussõda	13
1.5 Lennuväeüksuste tehnika	14
1.6 Õhukaitse algus.....	14
1.7 Tartu lennukäesõjaväe Kagu operatiivsuunal	15
1.8 Kokkuvõte ja järeldused	16
2. ÜKSIK LENNUVÄEDIVISJONI NR 2 LOOMINE JA TEGEVUS 1930–1938	19
2.1 Divisjoni loomine ja ülesanded.....	19
2.2 Divisjoni koosseisud ja struktuur.....	19
2.3 Isikkoosseisu ülesanded	21
2.4 Divisjoni taristu.....	24
2.5 Divisjoni lennukõrgkoolid ja võimalike varulennukõrgkoolide loomine	25
2.6 Divisjoni julgeolek.....	25
2.7 Divisjoni mobiliseerimine ja mobilisatsiooni kaitse.....	26
2.7.1 Divisjoni 1931. aasta kaitsekava ja selle teostamise katsed	27
2.7.2 Järeldused divisjoni kaitsekava teostamisest.....	29
2.7.3 1935. aasta kaitsekava	30
2.7.4 Divisjoni probleemid 1935. aasta kaitsekava teostamisel	32
2.8 Divisjoni side	34
2.9 Divisjoni tagala	35
2.10 Divisjoni tehnika.....	36

2.11 Divisjoni relvastus	38
2.12 Meditsiin divisjonis.....	39
2.13 Vormiriietus ja divisjoni sümboolika	39
2.14 Sport ja meelelahutus.....	40
3. VÄLJAÕPE DIVISJONIS 1930–1938.....	42
3.1 Väljaõpe lenduritele ja lendur-vaatlejatele	42
3.2 Aviomotoristide ja teiste üleajateenijate väljaõpe	45
3.3 Ajateenijate väljaõpe.....	46
3.4 Reservväelaste väljaõpe.....	46
3.5 Õppused ja manöövrid	47
3.7 Märkused üldise väljaõppe kohta divisjonis.....	49
3.8 Lennuvõistlused	49
3.9 Lennuõnnetused	50
3.10 Kokkuvõte ja järeldused	51
4. DIVISJON AASTATEL 1939–1940.....	52
4.1 Divisjoni ümberformeerimine ja muutused struktuuris	52
4.2 Divisjoni tehnika.....	53
4.3 Väljaõpe	55
4.4 1939. aasta kattekava	56
4.5 Sündmused divisjonis 1940. aastal	57
4.6 Poliitiline meeleolu	58
4.8 Väeosa likvideerimine	59
4.9 Kokkuvõte ja järeldused	60
KOKKUVÕTE	61
SINGLE AIR DIVISION NR. 2 1930–1940	65
KIRJANDUS	67
LISAD.....	71

LÜHENDID

ÕK – Õhukaitse

ÜLD 1 – Üksik Lennuväedivisjon nr 1

ÜLD 2 – Üksik Lennuväedivisjon nr 2

ÜLD 3 – Üksik Lennuväedivisjon nr 3

NSVL – Nõukogude Sotsialistlike Vabariikide Liit

ENSV – Eesti Nõukogude Sotsialistlik Vabariik

ENSVRM – Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi Rahvakomissaride Nõukogu

ERA – Eesti Riigiarhiiv

kin-mjr – kindralmajor

kol-ltn – kolonelleitnant

mjr – major

kpt – kapten

ltn – leitnant

n-ltn – nooremleitnant

veltv – veltveebel

aviom – aviomotorist

n-srs – nooremseersant

n.a.o – nooremallohvitser

v.a.o – vanemallohvitser

vt. – vaata

ül – ülem

LISADE LOETELU

Lisa 1. Richard Tombergi ideed ja ettepanekud Eesti lennuväe arendamiseks.	Lk 72.
Lisa 2. Divisjoni struktuurid 1930–1939.	Lk 83.
Lisa 3. Õhukaitse ülema ja divisjoni ülemate fotod.	Lk 85.
Lisa 4. Divisjoni lennuväljade skeemid.	Lk 87.
Lisa 5. Divisjoni lennuväljade hooned.	Lk 90.
Lisa 6. Väeosas kasutusel olnud lennukid.	Lk 92.
Lisa 7. Divisjonis sidepidamiseks kasutatud šiffer ja kooditabel.	Lk 95.
Lisa 8. Divisjonis kasutatud sümboolika.	Lk 96.
Lisa 9. Divisjoni luuratud võimalikud maandumisväljad.	Lk 97.
Lisa 10. Koondatud lennuväedivisjoni manööver.	Lk 99.
Lisa 11. Lennutegevus divisjonis ajavahemikul 1930–1938.	Lk 101.
Lisa 12. Divisjoni maandumisväljad 1939. aasta kattekava alusel.	Lk 102.
Lisa 13. Divisjoni 1939. aasta kattekava juurde kuulunud skeemid.	Lk 104.
Lisa 14. Teise lennuväedivisjoni lipukavand ja kirjeldus.	Lk 106.
Lisa 15. Divisjoni paiknemine Jõgeval alates 4. juuli 1940.	Lk 107.
Lisa 16. ENSVRM-i otsus Eesti Kaitseväge likvideerimise kohta.	Lk 108.
Lisa 17. Divisjoni poolt üleantud varad detsembris 1940.	Lk 109.

SISSEJUHATUS

Teema „Üksik Lennuväedivisjon nr 2 1930–1940“ on osaliselt erinevate ajaloolaste poolt põgusalt uuritud teema. Eesti lennuüksused olid tegutsenud kagu suunal juba alates Vabadussõjast. Tartusse loodud maalennusalgast moodustati hiljem 5. eskadrill ning sellest omakorda ÜLD 2. Divisjon jätkas loomisjärgselt üsna sarnase tegevusega nagu seda oli teinud tema eelkäijad. Kasutati samasid lennuvahendeid ja relvastust.

1930. aastatel oli lennuväe kui relvaliigi areng väga kiire. Kuid nagu teada, on lennundus tänapäeval palju ressursse nõudev ala. Sama olukord valitses ka siis. Seetõttu oli Eestil kui väikeriigil väga suuri raskusi, leidsid piisavalt vahendeid nii lennuväe kui ka teiste väeliikide moderniseerimiseks. 1930. aastal kuulus Eesti lennuväe lennukiparki nii üsna aegunud kui ka tolle aja parimaid lennukid (nt hävituslennukid *Bristol Bulldog*). ÜLD 2 oli relvastatud lennukitega *Henry Potez 25*, mille ressurss oli juba läbi või peatselt lõppemas. Sellest hoolimata sobisid need väljaõppeks. Väeosa kannatas pideva alarahastamise ja isikkoosseisu vähesuse all, kuid siiski tegutses selle nimel, et tagada divisjoni toimimine, lenduritele vajalik väljaõpe ning võimaliku sõja korral oma üksustele õhutoetuse andmine ja püstitatud ülesannete täitmine.

Töö koosneb neljast peatükist. Esimeses peatükis antakse ülevaade Eesti õhuväe ja õhukaitse arengust Vabadussõjast kuni 1930. aastani. Kirjeldatakse lennuüksuste formeerimist ja nendes kasutatud tehnikat. Samuti käsitletakse Tartut kui kagu operatiivsuunal paiknenud lennuväebaasi. Teises peatükis antakse ülevaade divisjoni loomisest ning selle arengust ja tegevusest ajavahemikul 1930–1938. Tähelepanu all on divisjonis esinenud probleemid igapäevases teenistuses ja sõja ajaks valmistumisel. Tutvustatakse väeosa tehnikat, relvastust, sidesüsteeme, taristut. Kolmas peatükk keskendub väljaõppe korraldamisele ajavahemikul 1930–1938. Peatükis antakse ülevaade isikkoosseisule esitatud väljaõppealastest nõuetest, õppekavadest, samuti käsitletakse läbi viidud õppusi. Neljandas peatükis on vaatluse all divisjoni tegevus ja areng ajavahemikul 1939–1940. Uuritakse, kuidas jätkas divisjon tegevust pärast baaside lepingu sõlmimist ning veelgi keerulisemat 1940. aastat. Samuti käsitletakse väljaõpet, olulisemaid sündmusi

ning tegevust väeosa likvideerimisel 1940. aasta talvel. Kokkuvõttes esitab autor olulisemad järeldused kogu tööst. Uurimustööd täiendavad mitmed lisad.

Töös kasutatud allikatest olulisemaks võib pidada Eesti Riigiarhiivis (ERA) leiduvad dokumente, mis käsitlevad Õhukaitse Staapi (fond 526) ja Üksikut Lennuväedivisjoni nr 2 (Fond 625). Heaks infoallikaks olid ka fondid 624 (Üksik Lennuväedivisjon nr 1) ja 626 (Üksik Lennuväedivisjon nr 3). Autor peab oluliseks allikmaterjaliks ka Mika Raudvassari käsikirja „Tough Choices in Estonian Air Defence. Interwar Years”. Seda põhjusel, et mitmed käsikirjas avaldatud faktid põhinevad arhiivimaterjalidel ning suur hulk nendest on seni avaldamata. Eesti lennundusest ja lennuvahenditest leidis head informatsiooni ka raamatutes „Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu 1940. aastani” (autorid Toivo Kitvel, Johannes Tilk ja Frederik Gerdessen) ning ”Eesti Lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940” (autorid Toivo Kitvel ja Johannes Tilk). Eestis tegutsenud lennuväelaste kohta oli väga hea ülevaade kajastatud raamatus ”Põhjakotkad. Eesti lendurid ja lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani.” (autorid Toivo Kitvel, Toomas Türk ja Arvo Vercamer).

1. ÕHUKAITSE ARENG VABADUSSÕJAST 1930. AASTANI

1.1 Eesti õhuväeüksuste algus

Eesti õhujõud said alguse 11. novembril 1918. aastal, kui inseneriväe polgu ülem Voldemar Viktor Riiberg andis välja käskkirja, alustamaks ettevalmistustega lennuüksuse loomiseks. Eesti lennuväe sünnipäevaks sai aga 21. november 1918. a, kui inseneripataljoni ülem Nikolai Peterson määras lennupoolroodu ülemaks leitnant August Roosi.¹ Üksus (neli lendurit, üks lendur-vaatleja ja mõned aviomotoristid)² kuulus Inseneriväe pataljoni koosseisu. Üksusel polnud tegevuse alguses ühtegi lennukit. Esimene lennuk, *Farman* HF-30, saadi vastupealetungi käigus Narva lähistel sõjasaagina. Hiljem sai Lennurood³ endale veel lennukeid sõjasaagina Punaarmeele ja *Landeswehr*’ilt. Samuti osteti Vabadussõja käigus Eesti lennuväele lennukeid. Mõned lennukid võeti üle ka Loodearmeele. Kokku sooritati Vabadussõjas Eesti lennuväe poolt 24 pommitus- ja luurelendu, neist 18 Lõunarindel ja kuus Viru rindel. 1. augustil 1920. a korraldati senine lennuvägi ümber Lennurooduks, mis koosnes maa- ja merelennurühmast.⁴ 22. märtsil 1921. a viidi lennuväe koosseis ja relvastus sõjaministri salajase päevakäsuga Inseneriväe Inspektori alluvusest Ranna-, Õhu- ja Sisekaitse Staabi ülema alluvusse.⁵ 1924. a formeeriti lennuüksused Lennuväerügemendiks, mille ülesandeks koos teiste üksustega oli pealinna kaitse ja rannajoone valve Loobu jõe suudmest kuni Läti piirini ning õhuväe üksusena õhuruumi kontroll.⁶ Lennuväerügement koosnes kahest maalennudivisjonist (Tallinnas ja Tartus) ning merelennueskadrillist (Tallinnas). Detsembriks 1924 oli Lennuväerügementis kokku 43 lennukit.⁷

¹ Gerdessen, F.; Kitvel, T.; Tilk, J. 2001. Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu 1940. aastani. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus. lk 56

² Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 57

³ 15. detsembril 1918. a moodustati lennupoolroodust Lennurood. 1. septembril 1919.a nimetati see ümber Lennuväeks. (Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 56, 86)

⁴ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 101

⁵ Raudvassar, M. Tough Choices in Estonian Air Defence. Interwar Years. Käsikiri autori valduses; lk 1

⁶ *Ibid.*

⁷ Kitvel, T.; Tilk, J. 2003. Eesti Lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. Tallinn: OÜ Aviopol. lk 96

1.2 Lennuväe arenduskava pärast Vabadussõda

Vabadussõja käigus oli lennuvägi ja õhukaitse arenenud stiihiliselt. 1922. aastaks jõuti aga arenduskavani, muutis Eesti lennuväe arengu konkreetsemaks. Kava kohaselt tuli iga maaväe diviisi juurde luua segakoosseisuga lennuväeskadrill.⁸ Sõja korral oleks moodustatud ka neljas diviis ja selle jaoks plaaniti luua ka neljas eskadrill.⁹ Vägede ülemjuhataja käsutusse planeeriti kaks eskadrilli: 18 hävituslennukist koosnenud eskadrill Tallinna kaitseks ja teiste lennuüksuste toetamiseks ning 10 raskepommitajast ja kuuest sidelennukist koosnev eskadrill sidepidamiseks, vaenlase tagala pommitamiseks ja dessantide tõrjumiseks. Kava nägi ette ka 12 vesilennukiga varustatud merelennueskadrilli loomist, mis pidi tegelema luurelendudega merel ning abistama mereväge ja rannakaitset.¹⁰ Kokku oleks kava¹¹ järgi pidanud Eesti lennuväes olema 158 lennukit.¹² Selline plaan oli kahjuks Eesti Vabariigi jaoks vahendite puuduse tõttu täiel määral teostamatu. Seda tõestab 1926. aastal sõjaministrile kinnitamiseks esitatud "Lennuväe organiseerimise kava variant B".¹³

1.3 Lennuväe organiseerimise kava variant B

"Lennuväe organiseerimise kava variant B" (edaspidi ka plaan B) esitas kindralstaabi ülem kin-mjr Nikolai Reek Sõjaministrile kinnitamiseks 30. juunil 1926. aastal. Seda põhjusega et 1925. aastaks mõisteti riigi võimetust esialgset kava teostada. Variant B koostati Kindralstaabi ülema poolt antud juhtnööride kohaselt, eesmärgiga: "katsuda vähendada kulusid, kus see vähegi võimalik ning et ühes vähendamisega luua uut meie oludele vastavat organisatsiooni". Plaan B nägi ette segaeskadrillide kaotamise ning üheliigiliste eskadrillide moodustamise. Plaani järgi pidid nii 1. diviis Viru suunal kui 2. diviis lõuna suunal saada lennuväe divisjonid, mis oleksid koondanud ühe lähimaaluure- ja ühe hävituseskadrilli (variant B määras lähimaaluureeskadrilli suuruseks 10 ja hävituseskadrilli

⁸ Raudvassar; lk 2

⁹ Igasse eskadrilli oleks kuulunud 12 hävituslennukit, 8 luure- ja sidelennukit ning 8 kergepommitajat. (Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 120)

¹⁰ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 120

¹¹ Pärast plaani B loomist hakati seda nimetama ka plaan A-ks (M. Raudvassar)

¹² Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 121

¹³ Lennuväe organiseerimise kava. Variant B. 1926. ERA 526-1-33, lk 1

suuruseks 17 lennukit).¹⁴ Lähimaaluure eskadrilli ülesandeks pidi saama luure kuni 30 km kaugusele vaenlase tagalasse ja koostöö suurtükiväega. Ülejäänud lennuüksused pidid koonduma Tallinnasse. Kava nägi ette veel ühe hävituselennukite eskadrilli nr 2 ja lähiluure eskadrilli nr 6 loomist ajavahemikul 1927–1928, hävituseskadrilli nr 3 ja kaugluure-eskadrilli nr 7 loomist ajavahemikul 1928–1929 ning hävituseskadrilli nr 4 ja pommituseskadrilli nr 8 loomist.¹⁵ Õhukaitseks vajalike lennukite arv oli plaan B järgi 104 lennukit: 68 hävitajat, 20 luurelennukit, 9 kaugluurelennukit ning 4 mereluurelennukit.¹⁶ Samuti oli plaanis moodustada Lennubaas, ülesandega hoida korras ja kontrollida õhukaitse väeosade varustust, majandada Tallinnas asuvaid õhukaitse väeosasid ning Lasnamäe ja Jägala lennuväljade korrashoidu ja korraldada valveteenistust. Teostus see 1928. aastal. Reaalselt teostusid plaanis B ettenähtust 1. eskadrilli ümberpaigutamine Tallinnast Rakverre 1928. aastal (plaani järgi pidi Viru suunale moodustatama divisjon mida esialgu vahendite puuduse tõttu ei suudetud teha) ning Lennubaasi loomine 1930. aastal (Lennubaas üksusena eksisteeris juba varem, kuid seaduslik alus saadi alles 21. juunil 1930. aastal). Alalise baasi loomine Rakverre tõi Viru suunal paiknevale 1. diviisile alalise lennuväeüksuse lähemale ning andis pealinna õhukaitsele sügavust, võimaliku idast tuleva rünnaku tõrjumiseks.¹⁷

1.4 Lennuväe isikkoosseisu väljaõpe pärast Vabadussõda

Vabadussõja ajal oli lennuväe koosseisu väljaõpe raskendatud, kuna puudusid õppematerjalid ja õppejõud. Sellest hoolimata loodi Lennukool lennuväele vajaliku isikkoosseisu – lendurite, lendur-vaatlejate ja aviomotoristide väljaõpetamiseks. Pärast Vabadussõda olukord paranes. Õppetöö muudeti järk-järgult eestikeelseks (osa materjale õpetati varem vene keeles). Kuna puudusid eestikeelsed õppematerjalid, asuti neid koostama, võttes aluseks prantsusekeelseid allikaid. 1923. aastaks valmisid „Lennuväe määrustik“ ja „Õhuluure“ ning 20. maiks 1924. aastal Eesti oma lendurite õppekava.

¹⁴ Sealsamas, lk 1-4

¹⁵ Raudvassar; lk 3

¹⁶ Õhukaitse Staap. Salajane kaust nr. 2. Organisatsioon, dislokatsioon, ümberformeerimised ja vastav kirjavahetus. 1930. ERA 526-1-280, lk 47

¹⁷ Raudvassar; lk 4-5

Sellega kehtestati suvine õppuste periood 1. aprillist kuni 1 oktoobrini ning talvine periood 1. oktoobrist kuni 1. aprillini.¹⁸

1.5 Lennuväeüksuste tehnika

1920ndate algul olid peamisteks Eesti lennuväe lennukiteks luurelennukid *De Havilland* DH9 ja DFW C.V, vesilennukid *Short* 184 ning treeninglennukid *Avro* 504K.¹⁹ 1927. aastaks olid äsja reorganiseeritud Lennuväerügemendi allüksused²⁰ varustatud lennukidega alljärgnevalt: 1. eskadrill oli relvastatud hävituslennukitega *Gourdou Leseurre* GL-22 ning *Spads* 7, 5 eskadrill luure- ja pommituslennukitega *De Havilland* DH9 ja *Henry Potez* 25.13, 9. eskadrill õppe- ja treeninglennukitega *Avro* 504K ning Lennubaas lennukitega *Avro* 504K ja *Hanriot* H.321. Lahingulennukitest olid uued 1926. aastal ostetud hävituslennukid *Gourdou Leseurre* GL-22 (seitse lennukit osteti ka 1924. aastal) ja 1926. aastal hangitud luure- ja pommituslennukid *Henry Potez* 25.13. Luurelennukid *De Havilland* DH9'd olid juba amortiseerunud kuid lennukorras.²¹

1.6 Õhukaitse algus

Õhukaitse kui väeliigi alguseks võib lugeda 27. aprilli 1928. aastal, kui loodi õhukaitsega seotud küsimuste lahendamiseks õhukaitse ülema ametikoht. Selle esimeseks kohusetäitjaks määrati Paul Lill. 4. oktoobril moodustati Kindralstaabi I osakonnast õhukaitse staap, mille ülemaks määrati ka seni I osakonna ülem olnud kolonelleitnant Richard Tomberg (Vt Lisa 3 joonis 4). Vabariigi Valitsuse otsusega 18. juunil 1930. aastal kinnitati õhukaitse staabi ja selle väeosade koosseis, mille tulemusena likvideeriti Lennuväerügement ja moodustati kolm üksikut lennuväedivisjoni, Õhukaitse Suurtükiväegrupp ning Lennukool. Käsu minna üle uutele koosseisudele andis kol-ltn Tomberg 28. juunil 1930. aastal ning tööde eest vastutavateks määrati väeosade ülemad: Üksik Lennuväedivisjoni Nr 1 (paiknes Rakveres, endine 1. eskadrill) ülem mjr Haas, Üksik Lennuväedivisjoni Nr 2 (paiknes Tartus, endine 5. eskadrill) ülem kpt Sööt, uue

¹⁸ Raudvassar; lk 2

¹⁹ Kitvel, Tilk 2003; lk 78

²⁰ 1. aprillil 1927. aastal reorganiseeriti Lennuväerügement. Uude koosseisu kuulusid 1. ja 9. eskadrill ning Lennubaas asukohaga Tallinnas ja 5. eskadrill asukohaga Tartus. Merelennueskadrill kaotati. Rügemendi ülemaks oli kol-ltn Aleksander Steinberg. (Kitvel, Tilk 2003; lk 104)

²¹ Raudvassar; lk 3

väeosana loodud Üksik Lennuväedivisjon Nr 3 (paiknes Tallinnas) ülem kpt Reissaar, Lennukooli ülem mjr Vernik, Lennubaasi ülem kol-ltn Vellerind ning Õhukaitse Suurtükiväegrupi ülem mjr Rattiste.²² Seni õhukaitse staabiülema kohuseid täitnud Tomberg võttis 14. juulil 1930. aastal Paul Lillelt üle õhukaitse ülema kohused.²³

Lennukitena kasutas ÜLD 1 *Gourdou Leseurre*’i hävitajaid ning *De Havilland DH-9* luurelennukeid ja ÜLD 2 kahes salgas olnud kaheksat *Henry Potez 25* luure- ja pommituslennukit. ÜLD 3 sai enda relvastusse 24. augustil 1930. aastal Tallinna sadamasse jõudnud 12 uut hävitajat *Bristol Bulldog* (Vt Tabel 1). Lennukoolis kasutati õppelennukeid *Avro 504R* (mis olid ka üsna uued, ostetud 1928. aastal) ning Lennubaasis said peamiseks lennuvahendiks õppelennukid *Avro 594B Avian* (ostetud 1929. aastal).²⁴

Tabel 1

Lahingulennukite arv divisjonides 1930. aastal

Divisjon	ÜLD 1	ÜLD 2	ÜLD 3
Lennuki mark			
<i>Gourdou Leseurre</i>	8	-	-
<i>Bristol Bulldog</i>	-	-	12
<i>De Havilland DH-9</i>	4	-	-
<i>Henry Potez 25</i>	-	8	-

1.7 Tartu lennuväebaasina Kagu operatiivsuunal

Vabadussõja lõpul oli lennuväe struktuur järgnev: diviisi lennusalk nr 1 Vana-Nursis²⁵, diviisi lennusalk nr 2, merelennusalk, õppejaoskond, töökojad ning tagavarakomando Tallinnas. Lennuvägi ümberformeerimisega Lennurooduks toimusid muutused ka struktuuris: Lennuroodu moodustasid Maalennurühm (mille üks salk asus Tartus) ja Merelennurühm asukohaga Tallinnas. Õppejaoskond, Kesktöökoda ja Tagavarakomando likvideeriti ning väiksemad töökojad integreeriti mõlema lennurühma juurde. Tartus

²² Sealsamas, lk 5

²³ Õhukaitse Staap. Õhukaitse Ülema käskkirjad. 1930. ERA 526-1-5, lk 99

²⁴ Raudvassar; lk 5-6

²⁵ Vabadussõjas tegid lendur Karl Haas ja lendur-vaatleja Jaan Schultz Lõunarindel 16 lahingulendu ning nende lennuväljaks oli Vana-Nursi mõisa põld. Ehkki Tartus oli olemas kasutatav lennuväli jäi see rindest liiga kaugale. (Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 83). Hiljem kasutati sama põldu Tartu lennuväljal paikenud lennuüksuse varulennuväljana.

paiknenud salga moodustasid kaks lennukit ning kaks lendurit. Lähtudes plaanist A, planeeriti Tartusse paigutada üks segaeskadrill, millesse oleksid kuulunud 12 hävituslennukit, 8 pommituslennukit ning 8 luure- ja sidelennukit. Vahendite puuduse tõttu see plaan ei teostunud. 15. märtsil 1924. aastal formeeritud Lennuväe rügemendi alla kuulus Maalennu divisjon, mis koosnes kahest eskadrillist. Eskadrill nr 1 asus Tartus (moodustati Maalennurühma Tartus paiknenud salgast) ning Eskadrill nr 2 asukohaga Tallinnas. Eskadrill nr 1 sai algselt relvastuseks ajavahemikul 1919–1923 hangitud luurelennukid DH-9.²⁶ Plaani B järgi pidi 2. diviisi toetuseks Kagu suunal tegutsema 1 hävitajate ning 1 lähimaaluure eskadrill. Selle tõttu moodustati juba varasemalt mainitud ühetüübilised eskadrillid. Selleks moodustati 1927. aastal Eskadrillist nr 1 Lennuväerügemendi 5. eskadrill, mis paiknes juba 1923. aastal korrastatud Tartu lennuväljal. Kuna hävituslennukeid eskadrillile vahendite puudumise tõttu ei antud, pidi üksus esialgu täitma ainult luureülesanded. Selleks olid eskadrillil kasutada juba varasemalt seal paiknenud *De Havilland* DH-9 luurelennukid. 1926. aastal sai eskadrill relvastusse esimesed neli *Henry Potez*’i ning 1928. aastal veel viis *Potez*’i.²⁷ Tartul, kui lennuväebaasil, oli kindel koht ka õhukaitse ülema kol-ltn Tombergi plaanides. (Vt Lisa 1). 1930. aastal, kui õhukaitse läks üle uuele struktuurile, mille järgi loodi üksikud lennuväedivisjonid, viidi DH-9’d Üksikusse Lennuväedivisjoni nr 1 Rakveres, moodustamaks nii ida kui ka kagu suunale ühe luurelennukite üksuse (mitte küll eskadrilli nagu plaan B ette nägi). Seega moodustasid 1930. aastal loodud Üksiku Lennuväedivisjoni nr 2 lennukipargi kaks salka *Henry Potez* 25 luure- ja pommituslennukeid.

1.8 Kokkuvõte ja järeldused

Eesti õhujõud said alguse 11. novembril 1918. a, kui anti välja käskkiri alustada ettevalmistustega lennuüksuse loomiseks. Eesti lennuväe sünnipäevaks peetakse aga 21. novembrit 1918. a, kui lennupoolroodu ülemaks määrati ltn A. Roos. Lennuväkke kuulusid esialgu mõned lendurid, aviomotoristid ja üks lendur-vaatleja, kuid mitte ühtegi lennukit. Vabadussõja käigus lennuväe olukord paranes – saadi juurde lennukeid (nii ostu teel kui ka

²⁶ Eesti lennuväe sünnilugu. (http://www.hot.ee/laging/lennuvagi_00.htm) (13.10.11)

²⁷ Raudvassar; lk 3

sõjasaagina), loodi Lennukool isikkoosseisu väljaõpetamiseks. Samuti tehti Vabadussõja 24 lahingulendu, mis andsid isikkoosseisule kogemuse edasiseks tegevuseks.

Vabadussõja ajal oli lennuväe areng siiski kaootiline. Eesti relvajõudude juhtkond mõistis, et õhuvägi on noorele riigile vajalik. Seetõttu alustati konkreetsete arenduskavade loomisega. 1922. aastaks jõuti arenduskavani, mis andis lennuväele kindlad suunad, kuhu areneda (segaeskadrillide moodustamine iga diviisi juurde, mereeskadrilli loomine luureks merel ja rannakaitseks jne). Kava oli küll koostatud riigile täiel määral teostamatuna (mida mõisteti alles seda järk-järgult ellu viies), kuid algus oli tehtud. 1926. aastaks oli koostatud uus kava (nimetati ka plaaniks B), mis nõudis riigilt vähem ressursse. Kava nägi ette üheliigiliste eskadrillide moodustamise ning 1. ja 2. diviisi juurde ühe lennuväedivisjoni loomise. Divisjoni oleksid kuulunud üks hävitus- ja luureeskadrill. Ülejäänud lennuüksused pidid koonduma Tallinnasse. Kava järgi pidi loodama ka Lennubaas. Plaan B, hoolimata kokkuvõetlikumast suunast, osutus jällegi riigile liiga ressursse nõudvaks. Reaalselt teostusid lennuüksuste paigutamised diviiside alluvusse (1. eskadrill viidi 1928. a Tallinnast Rakverre 1. diviisi alluvusse, 2. diviisi juures oli lennuüksus juba olemas). Plaanist teostus ka Lennubaasi loomine, mis sai reaalsuseks 1928. aastal. Ülejäänud kavas olnud ideed jäid kahjuks ainult paberile.

Lennuväe algusaastatel oli probleemiks pädeva isikkoosseisu väljaõpetamine. Puudus oli pädevatest õppejõududest ja õppematerjalidest (tuleb arvestada ka seda, et lennuväel polnud loomise ajal ühtegi lahingulennukit, rääkimata õppelennukitest). Nagu üldine olukord üksuses, paranes järk-järgult ka väljaõppe korraldamine. Juba Vabadussõja ajal loodi Lennukool, saadi õppelennukeid. Osaliselt hakati õppetööd muutma eestikeelseks (esialgu oldi sunnitud väljaõpet tegema vene keeles). 1923. aastaks valmisid esimesed eestikeelsed õppematerjalid ning 1924. a Eesti oma lendurite õppekava. See dokument pani aluse edasise väljaõppe korraldamisele lennuväeüksustes.

Lennuväe tehnikapargi moodustasid 1920ndate algul peamiselt luurelennukid *De Havilland* DH9 ja DFW C. V ning õppelennukid *Avro* 504K. Olid ka mõned vesilennukid *Short* 184. Ehkki nii plaanist A kui ka plaanist B tulenenud lennukiostud täiel määral ei teostunud,

suudeti siiski osta uusi lennukeid: hävitajaid *Gourdou Leseurre* GL-22, luure- ja pommituslennukeid *Potez* ja õppelennukeid *Avro* 504R.

Õhukaitse kui väeliigi sünniks peetakse 1928. a, kui loodi õhukaitse ülema ametikoht. 1930. a jõuti õhukaitse staabi ja selle väeosade koosseisu kinnitamiseni. Likvideeriti Lennuväerügemet ja selle baasil moodustati õhukaitse väeosad: kolm üksikut lennuväedivisjoni (Rakverre, Tartusse ja Tallinna), Lennubaas ja Lennukool. Seega jõuti osaliselt plaanis B ette nähtud struktuurile (küll olid divisjonide koosseisud väiksemad kui plaan ette nägi).

Tartut võib lennuväebaasiks pidada juba 1921. aastast, kui sinna paigutati maalennurühma üks salk. Peab märkima, et Vana-Nursi mõisa põllust (millelt sooritati Vabadussõjas 16 lahingulendu) sai hiljem Tartus paiknenud lennuväeüksuste varumaandumisväli. Põhjuseks, miks üksus Vana-Nursist Tartusse toodi, võib pidada Tartu linna kaitse vajadust õhust (linnas paiknesid ka mõned maaväe üksused). Samuti võis baasi rajamine olla tingitud sellest, et võimaldas lennuväel paikneda riigipiirist Nõukogude Venemaaga ohutumat kaugusel. Tartul oli kindel koht ka õhukaitse ülema kol-ltn Tombergi plaanides kui ka lennuväebaasina kagu operatiivsuunal.

2. ÜKSIK LENNUVÄEDIVISJONI NR 2 LOOMINE JA TEGEVUS 1930–1938

2.1 Divisjoni loomine ja ülesanded

Üksik Lennuväedivisjon nr 2 loodi 1. juulil 1930. aastal vastavalt 18. juunil 1930. aastal kinnitatud õhukaitse staabi ja selle väeosade koosseisule. Divisjon moodustati endise 5. eskadrilli põhjal ning formeerimistööd lõpetati 1. augustil 1930. a. Divisjonile püstitatud rahu- ja sõjaaja ülesanded olid kehtivad kogu väeosa eksisteerimise ajal ning üldjoontes alljärgnevad:

1. Kattekava kohaselt tagada kaitsejõudude mobilisatsiooni ja koondamise läbiviimist, täites selle juures õhukaitse ülemalt antavaid lahingülesandeid.
2. Sisekaitsekava kohaselt tegutseda mässuliste väljaastumiste mahasurumiseks.
3. Väeosa mobilisatsiooni ja mobilisatsiooni kaitse ettevalmistamine.
4. Lendava koosseisu hoidmine lennutehniliselt ja väljaõppelt nõutaval tasemel.
5. Kaadri ja ajateenijate väljaõpe ettekirjutatud õppekavade kohaselt.
6. Väeosas oleva relvastuse, tehnika ja maa-alade (lennu- ja maandumisväljade) hooldamine, korrashoid ja kasutamine.²⁸

2.2 Divisjoni koosseisud ja struktuur

Õhukaitse Ülema käskkirjaga nr 12 28. juunil 1930. a viidi Lennuväerügemendi 5. eskadrilli koosseisu kuulunud üleajateenijad, ajateenijad ning riigiteenistujad loodava ÜLD 2 koosseisu. Sellega viidi üle 30 üleajateenijat, 47 ajateenijat ning kaks riigiteenistajat. ÕK ülema käskkirjaga nr 13 30. juunil 1930. a viidi ÜLD 2-te üle ka likvideeritud 5. eskadrilli 16 ohvitseri.²⁹ Seega oli ÜLD 2 koosseis 1. juulil 1930. a 16 ohvitseri, 30 üleajateenijat, 47 ajateenijat ning 2 riigiteenistajat. Loomulikult oli divisjoni koosseis pidevas muutmises. Näiteks 1932. aasta aprillikuuks suurenes divisjoni ohvitseride arv 19ni³⁰, kuid 1933. aasta aprilliks kahanes 14ni.³¹

²⁸ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne. 1936. ERA 526-1-277, lk 38

²⁹ Õhukaitse Ülema käskkirjad 1930; lk 12-17

³⁰ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne. 1932. ERA 526-1-273, lk 59

³¹ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne. 1933. ERA 526-1-274, lk 71

ÜLD 2 struktuur koosnes kuni 1934. aasta struktuurimuutuseni kolmest allüksusest: divisjoni staabist ning kahest lennusalgast (I ja II lennusalg) (Vt Lisa 2 joonis 1). Divisjoni ülem allus otse õhukaitse ülemale. Divisjoni ülemale allusid vastavalt kinnitatud üldkoosseisule vahetult divisjoni lennusaljade ülemad, majandusülem, fotoohvitser, raadioohvitser, luureohvitser, lennuvälja komandant, relvurohvitser, adjutant ning arst (kelle ametikohta täitis resident).³² Kuna divisjonis oli kaaderkoosseisu puudus, täitsid mitmed ohvitserid rohkem kui ühte ametikohta, selle täpsem kirjeldus on järgnevas alapeatükis.

Divisjoni juhtivkoosseisu kuulusid divisjoni ülem, majandusülem, adjutant, relvurohvitser, raadioohvitser, fotoohvitser, arst, salgaülemad, lendurid ja lendur-vaatlejad. Divisjoni esimeseks ülemaks oli mjr Johannes Sööt (Vt Lisa 3 joonis 5).³³ 4. mail 1931. a hukkus mjr Sööt lennuõnnetuses. Tema asemele määrati divisjoni ülema kohuseid täitma kpt Karl Tammekand (oli divisjoni majandusülem). 27. mail 1931. a määrati divisjoni ülemaks mjr Johann Fischer³⁴ (Vt Lisa 3 joonis 6).³⁵

18. mail 1934. aastal kinnitas riigivanem õhukaitse väeosade ja asutuste uued koosseisud. Selle alusel käskis õhukaitse ülem divisjonil formeerida tehnikajaoskond, majandusjaoskond, sanitaarjaoskond ja divisjonikomando. Formeerimistööd pidi olema lõpetatud 10. juuniks samal aastal.³⁶ Seega koosnes divisjon pärast formeerimistööid seitsmest allüksusest: divisjoni staap, tehnikajaoskond, majandusjaoskond, sanitaarjaoskond, divisjonikomando ning kaks lennusalga (Vt Lisa 2 joonis 2).³⁷ Muutused toimusid ka ametikohtades. Senised fotoohvitseri ja raadioohvitseri ametikohad kaotati

³² 1930. a kõnepruugis nooremordinaator

³³ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne. 1931. ERA 526-1-272, lk 60

³⁴ Johann Fischer (04.10.1891- 09.12.1944) Vabadussõjas teenis Laiarööpmelisel Soomusrongil nr. 2. 1923. aastal määrati Lennuväkke, kus omandas lendur-vaatleja kutse. 1924. aastal viidi üle Lennuväerügementi. 1929. aastal sai Lennubaasi ülemaks, 1930. aastal määrati Lennubaasi tehnikajaoskonna ülemaks. 1931. aastal viidi üle Üksikusse Lennuväedivisjoni nr. 2. 1936. aastal muutis nime Juhan Karl Fischeriks. 8. juunil 1939.a. vabastati tegevteenistusest ning 1. juulil 1940.a. läks reservi. (Kitvel, T.; Türk, T.; Vercamer, A. 2011. Põhjajotkad. Eesti lendurid ja lendur-vaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani. Tallinn: Külim OÜ. lk 188- 190)

³⁵ Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 56

³⁶ Õhukaitse Staap. Õhukaitse ülema käskkirjad. 1928-1939. ERA 526-1-3, lk 54

³⁷ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1934/35. a. tegevusaruanne. 1935. ERA 526-1-276, lk 51

ning moodustati uus foto-raadio ohvitseri ametikoht. Lisaks loodi tehnikajaoskonna ülema ametikoht.³⁸

2.3 Isikkoosseisu ülesanded

Divisjoni ülema kohustusteks olid lennureeglite täitmise jälgimine, käskude andmine päeva- ja öölendudeks, juhtnööride esitamine lennuväljadega kaitseks ja lennukite kontrollimine vähemalt kaks korda aastas. Samuti pidi ülem kontrollima lennukite hooldust ning teadma divisjoni lennukite seisukorda, lahinguvõimet ja lennutundide arvu. Adjutandi ülesanneteks oli divisjoni raamatukogu korraldamine, divisjoni kaartide hooldamine, majandusala asjaajamine ning vajadusel lendur-vaatleja kohuste täitmine. Adjutandile allusid I ja II järgu kirjutaja kelle ülesanneteks olid posti käitlemine ja aruannete trükkimine.³⁹

Majandusülem oli ühtlasi divisjoni töökomando ülem ning kortermeister. Majandusülem teostas üldist varustuse järelvalvet, kontrollis ja kinnitas majandusaruandeid ning sarnaselt adjutandiga täitis vajadusel lendur-vaatleja kohuseid. Talle allusid tehnilise lao ülem, laekahoidja ja kortermeistri varahoidja ning transpordi vanem. Varahoidja hankis divisjoni toidu-, kütte-, ja valgustusmaterjalid ning vastutas laekahoidja ja kortermeistri ladude eest (sh riidevarustuse väljastamine isikkoosseisule). Transpordi vanem vastutas divisjoni maapealsete transpordivahendite eest ning korraldas sõiduvahendite remonti ja hooldust. Temale allusid kõik divisjoni autojuhid ja mootorratturid.⁴⁰

Raadioohvitser oli samaaegselt divisjoni lennuvälja komandant, staabikomando ülem ning sideülem. Ühtlasi ka divisjoni raadiojaama ülem ning vastutas kogu raadiovarustuse ning sidematerjalide tagavara eest. Lennuvälja komandandina vastutas ta selle kõlblikkuse eest lennutegevuseks, edastas lenduritele ilmateateid, korraldas võõraste lennumasinade vastuvõtmist, organiseeris lennuvälja maapealset- ja õhukaitset ning vastutas tuleohutuse

³⁸ Sealsamas, lk 68

³⁹ Õhukaitse Staap. Liik I. Üldised korraldused, juhtnöörid, määruste ja seaduste eelnõud. Kaust nr. 1. Määrused. Juhtnöörid ja korraldused. Seaduste eelnõud ja vastav kirjavahetus. 1931. ERA 526-1-295; lk 185-187

⁴⁰ Sealsamas, lk 185-188

eest. Raadioohvitserile allusid vahetult raadiomehaanik, 2 telegrafisti ning tulenevalt lennukite komandandi kohustest ka diopterhelgiheitja juht ja elektromontöör. Raadiomehaaniku ülesandeks oli korras hoida lennukite ja maapealseid sidevahendeid. Telegrafist teostas sideseansside läbiviimist ning ta pidi olema suuteline vastu võtma ja saatma morsevõtmega vähemalt 60 tähemärki minutis. Samuti hoolitses ta side-eeskirjade täitmise eest. Helgiheitja juht vastutas lennukite valgustussüsteemide eest ning õiste lendude korral lennukite vajaliku valgustuse tagamise eest.⁴¹

Fotoohvitser oli ka divisjoni luureohvitser. Tema korraldada oli tööde juhtimine fotokabinettides ning väljaõppe läbiviimine fototehnika ja fotoluure alal. Samuti vastutas ta fotomaterjali turvalise ja valvatud hoiustamise eest. Fotoohvitser uuris, töötles ja koondas ka saadud luurematerjale ning pidas väeosa operatiivkaarti. Fotoohvitserile allusid fotomehaanik ja fotolaborandid. Fotolaborant oli vastutav kõikvõimalike fotomaterjaliga seotud tööde, sealhulgas kassettide, plaatide, reaktiivide jms piisava varu eest. Fotomehaanik hoolitses labori seadmete töökorras oleku eest.⁴²

Relvurohvitser, kes oli ühtlasi ka tehnilise lao ülem, vastutas divisjoni relvastuse eest. Samuti olid tema ülesanneteks langevarjude hooldus ning langevarjukoolituste läbiviimine. Ka tehnilise varustuse ladustamise korraldamine ja kontroll ning materjalide õigeaegne täiendamine kuulusid tema kohustuste hulka. Relvurohvitserile allusid relvur varahoidja ning tehnilise lao ülem kohustustest tulenevalt ka tehnilise lao varahoidja. Relvur kontrollis ja organiseeris relvastuse hooldust ja vajadusel remonti, viibis laskeharjutuste juures ning jälgis relvade ja laskemoona õiget käitlemist. Tehnilise lao varahoidja vastutusel olid tehniline ladu ning bensiinikelder.⁴³

⁴¹ Sealsamas, lk 188

⁴² Sealsamas, lk 186-188

⁴³ Sealsamas, lk 187

Divisjoni arst vastutas üksuse tervisliku järelvalve eest. Tema kohustuste hulka kuulusid ka tervishoiualaste loengute pidamine isikkoosseisule ning kord kuus tervisliku ülevaatuse läbiviimine.⁴⁴

Lennusalgaülemal olid kompaniiülemade õigused. Ta pidi teadma salga lennukite seisukorda ning hoolitsema salga lahingvalmiduse eest. Tema määras lennukitele alalised meeskonnad ning teostas lennukite ülevaatust vähemalt kord kuus. Samuti koostas salgaülem iganädalase õppekava. Talle allusid vahetult lendurid, lendur-vaatlejad ja aviomehaanik. Lenduril oli rühmaülemade käsuvõim. Lendur vastutas oma võimete pideva arendamise ja lennuki korrasoleku eest. Samuti pidi lendur tundma vastase lennuväe koosseisu, lennukite tüüpe ja taktikat. Üheks kohustuseks oli ka õhuväega seonduva kirjanduse lugemine. Lendurile allusid tema lennukile määratud motoristid. Rühmaülemade distsiplinaarvõim oli ka lendur-vaatlejal, kuid pidevad alluvad tal puudusid. Lendur-vaatleja mehitas tagumise istme kuulipildujat, saateaparaati, pommiraame ja pommisihikut ning fototehnikat. Ta pidi teadma nii maaväe kui lennuväe taktikat, tundma põhjalikult pommiheitmise viise ja sihikut, pommide materiaalse ja laadimist. Kuna lendur-vaatleja käsitleda oli lennuki fotoaparaat, pidi ta tundma põhjalikult aerofotograafiat ning tegema pidevalt õhuülesvõtteid. Samuti hoolitses lendur-vaatleja navigeerimise eest ning aitas lenduril orienteeruda. Olles tegev lennuki sideaparatuuriga, pidi ta tundma vastavat tehnikat ning morset ja raadiokoode.⁴⁵

Aviomehaanik pidi garanteerima salga lennukite korrasoleku ja lennuvalmiduse ning jälgima lennukite hooldustöid. Samuti vastutas ta lennukite kontrolli eest enne ja pärast lendu. Tal oli kompaniiveebli distsiplinaarvõim ning talle allus aviomotorist-veltveebel. Aviomotorist-veltveebel oli isiklikult vastutav tema hooldamisele määratud lennuki või lennukite eest (määrimine ja tankimine). Tema kohustuseks oli ka lennuki angaari sisse- ja väljaviimise korraldamine. Vajadusel täitis ta aviomotoristi ülesandeid ning talle allusid lennukile määratud aviomotoristid. Aviomotorist hoolitses selle eest, et talle määratud lennuk oleks alati korras ja lennuvalmis. Ta kõrvaldas kõik lennuki juures ilmnenu

⁴⁴ Sealsamas, lk 186

⁴⁵ Sealsamas, lk 188-190

puudused, vastutas selle eest, et lennuk saaks paigutatud lennuvälja vastutuult, teostas lennukite tankimist ja määrimist ning enne lendu lennuki järelvaatust. Proovilendude ajal pidi aviomotorist lenduriga kaasa lendama ning igal nädalal tegi koos lenduriga mootorile ja lennukile ülevaatused. Aviomotoristid allusid tööalaselt aviomehaanikule ja distsiplinaarselt lendurile.⁴⁶

2.4 Divisjoni taristu

ÜLD 2 asus Tartu linna servas, Tartu lennuväljal (Vt Lisa 4 joonis 8, joonis 9 ja Lisa 5 joonis 12), kus paiknesid ka divisjoni hooned. Divisjoni staap asus väeosa loomisest alates Tartu lennuväljal paiknenud kaitseministeeriumile kuulunud teenistushoones, mille ruumide jaotus juba alguses staapi ei rahuldanud. Seetõttu esitati ettepanek ja taotlus hoone ümberehitamiseks Varustuse Valitsuse ehituse järelevalve osakonnale ning see rahuldati.⁴⁷ Seega 1931. aasta suvel asus staap juba ümberehitatud hoones. Lisaks staabile asusid teenistushoones õpperuumid, fotolabori ruum, raadioruum, vahtkonnaruum, korrapidajaohvitseri ruum, ambulants ning II salga ruumid. Ülejäänud divisjoni meeskonnaruumid asusid lennuvälja vahetusläheduses paiknenud Lembitu Kivikasarmus. Lennuväljal asusid veel angaar F-III-4⁴⁸, milles olid tehniline ladu, õli- ja veesoojendusruum, töökoda, aviomotoristide ja I salga ruumid ning seal hoiti ka I salga lennukeid; angaar F-III-5, milles hoiti II salga lennukeid; angaar F-III-6, milles asusid divisjoni liiklusvahendid ning mitmesuguse varustuse ladu; bensiinikelder F-III-7 ja pommikelder F-III-8.⁴⁹ Ajavahemikus 1932–1933 ehitati angaari F-III-4 ka langevarjude kuivatusruum.⁵⁰

Ajavahemikus 1934–1935 tunnistati angaar F-III-6 kaarduvajunud katuse tõttu ülevaatuskomisjoni poolt hädaohtlikuks. Sellest tulenevalt paigutati angaaris olnud majanduslik vara angaari F-III-5 ning II salga lennukid I salga lennukite juurde.⁵¹ 1935. aastal võeti kasutusest maha ka angaar F-III-5 ning seal olnud majanduslikud laod ja varad

⁴⁶ Sealsamas, lk 190-191

⁴⁷ Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 55

⁴⁸ Sõjaministeerium nummerdas sarnaselt kõik talle kuulunud hooned. (K. Piirisalu)

⁴⁹ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 58

⁵⁰ Sealsamas, lk 63

⁵¹ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1933/34. a. tegevusaruanne. 1934. ERA 526-1-275, lk 56

koliti Lembitu Kivikasarmu ruumidesse.⁵² Aastatel 1935–1936 ehitati Tartu lennuväljale uus betoonist angaar, kuid selle sisetööd lõpetati alles 1938. aastal. Sellesse angaari paigutati hiljem kõik divisjoni lennukid. 1937. aastal alustati ka uue laskemoonakeldri ehitusega ning tööd lõpetati 1938. aastal.⁵³

2.5 Divisjoni lennuväljad ja võimalike varulennuväljade luure

Divisjoni põhilennuväljaks oli 600 meetrit pikkune ja 600 meetri laiune Tartu maandumisväli. Selle pinnaks oli tihendatud muldkatte, samuti oli olemas valgustussüsteem lennutegevuseks pimedal ja piiratud nähtavusega ajal.⁵⁴ Lisaks Tartu lennuväljale olid ÜLD 2-e haldamises ka Vana-Nursi ja Laatre maandumisväljad (Vt Lisa 4 joonis 10, 11 ja Lisa 5 joonis 13, joonis 14), mida kasutati varulennuväljadena. Kuid divisjon tegutses aktiivselt ka muude maandumiseks kõlblike väljade luuramise ja pildistamisega. Näiteks tehti ajavahemikul 1930–1936 aerofotosid ning analüüse umbes 40 erineva ala kohta, mis arvati olevat varumaandumisplatsidena sobivad (Vt Lisa 9 joonis 25, joonis 26, joonis 27).⁵⁵ Lihtsustamaks varumaandumisväljade leidmist, hakkas divisjon alates 1936. aastast kasutama ka välist abi. Nimelt palus divisjoni ülem kaitseringkondade ülematel saata nimekirjad nende territooriumitel olevatest mõisatest ja taludest, millel on maad rohkem kui 50 hektarit. Palves täpsustati, et vajalik on maaalade analüüs ning väljaselgitamine, kas maadel leidub alasid, mis sobiksid varumaandumisväljadeks.⁵⁶ Palvest oli divisjonile kasu, kuna saadud nimekirjadest ja analüüsist leiti mitmeid võimalikke, kuid siiski spetsiaalluure vajavaid varumaandumisvälju.

2.6 Divisjoni julgeolek

Sisekaitse alal tegutses divisjon endise 5. eskadrilli ümbertöötatud kava järgi.⁵⁷ Väeosa julgeoleku korraldamine põhines Tartu kaitserajooni ülema poolt kinnitatud kavale. Julgeoleku tagamiseks oli divisjonis moodustatud igapäevane toimkond, mis koosnes divisjoni korrapidajast, kelleks oli lendur või lendur-veebel, divisjoni korrapidaja abist, kes

⁵² Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 38

⁵³ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1937/38.a. tegevusaruanne. 1938. ERA 526-1-279, lk 17

⁵⁴ Õhukaitse Staap. Liik I. Kaust nr. 3. Üldised küsimused. 1939. ERA 526-1-205, lk 87

⁵⁵ Üksik Lennuväedivisjon Nr. 2. Rivi jaoskonna maandumisväljade luure kaust ja luure kohta käiv kirjavahetus. 1936. ERA 625-1-378, lk 1-122

⁵⁶ Sealsamas, lk 131

⁵⁷ Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 47

oli ühtlasi Tartu lennuvälja korrapidaja ning pärast 1934. aasta struktuurimuutust ka divisjonikomando ülem, ja vahtkonnast, kes mehtasid ööpäevasid valveposte pommi- ja bensiniikeldrite juures. 1934. aastal lisati julgeolekukaalutlustel üks ööpäevane valvepost angaaride juurde. Tartu lennuvälja õhukaitseks oli divisjonil kasutada kolm õhutõrje kuulipildujat, mille jaoks olid määratud ka positsioonid. Samuti oli relvastuses veel kolm õhutõrjekuulipildujat varulennuväljade õhukaitseks.⁵⁸ Divisjoni enda hinnangul ei suutnud nad täiel määral maapealse õhukaitse ülesandeid täita ning seda meeskonna vähesuse tõttu. Nimelt väideti, et maapealseks õhukaitseks sai divisjon kasutada ainult ajateenijaid, kuna muud teenistujad olid hõivatud teiste julgeoleku tagamiseks vajalike ülesannetega.⁵⁹ Samuti täheldavad õhukaitse staabi tegevusaruanded, et kõikide lennuväedivisjonide, sh ÜLD 2 koosseisus puudusid erimeeskonnad õhukaitse kuulipildujate mehitamiseks ning kasutatavad kuulipildujad olid võimelised vastase lennuvahendeid tõrjuma ainult 1000 meetri kõrguseni, mida ei saanud lugeda divisjonide õhukaitset rahuldavaks.⁶⁰

2.7 Divisjoni mobiliseerimine ja mobilisatsiooni kaitse

Divisjoni loomishetkel kasutati 5. eskadrilli parandatud mobilisatsioonikava ning seda kuni 2. detsembrini 1930. a. Pärast seda alustati uue mobilisatsioonikava koostamisega, mida täiendati ja parandati 1935. aastani vastavalt õhukaitse staabist saadud juhenditele. Suurimaks takistuseks kava koostamise juures oli tehnilise-, side- ja pioneerivarustuse sõjaaja koosseisu käsitlevate dokumentide puudumine. Sama probleemi ees olid ka teised õhukaitse väeosad. Ehkki vabariigi kattekava kinnitati 4. aprillil 1931. aastal⁶¹ ning õhukaitse staap koostas oma väeosadele juhendid kattekavade koostamiseks, need kinnitust ei saanud.⁶² Seega puudus õhukaitse väeosadel kinnitatud mobilisatsioonikava. Sellest hoolimata kasutasid õhukaitse üksused oma kattekavasid ning neid ka katsetati. Divisjoni mobilisatsioon oli ette nähtud rahuaegsele koosseisule tuginedes ning mida mobilisatsiooni korral oleks täiendatud ohvitseridega õhukaitse staabist saadud nimekirja alusel ja reakoosseisuga 2. diviisi ülema piirkonnas paiknenud sõjaväeringkondade ülematelt saadud

⁵⁸ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 58

⁵⁹ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 53

⁶⁰ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 4

⁶¹ Õhukaitse Staap. Liik II. Kaitsekavad. Kaust nr. 5. Kattekavade juurde kuuluv kirjavahetus. 1940. ERA 526-1-37, lk 1

⁶² Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 4

nimekirjade alusel. Mobilisatsiooni kaitse oli ette nähtud „Mobilisatsiooni ja vägede koondamise kaitsekava” kohaselt, mille alusel üks salkadest pidi ümber paiknema varulennuväljale 30 minuti kuni 2 tunni 30 minuti jooksul olenevalt ajahetkest (teenistusaeg, aastaag).⁶³ Divisjoni juhtkonna arvates oli mobilisatsiooni kava vananenud ning ei vastanud nõuetele. Sellest andis tunnistust ka kattekava teostamise katse 1932. aastal.

2.7.1 Divisjoni 1931. aasta kattekava ja selle teostamise katsed

1932. aastal tegid kõik lennuväedivisjonid ÕK ülemal Tombergi juuresolekul kattekava teostamise katse.⁶⁴ ÜLD 2 teostas oma esimese kattekava katse 25. augustil 1932. aastal. Katse eesmärkideks olid kontrollida divisjoni valmisolekut ning isikkoosseisu kohustuste teadmisi ja toiminguid. Samuti taheti katsega läbi harjutada divisjoni ümberpaiknemist alalisest asukohast varulennuväljale ja selgitada, kas kavas ettenähtud ajalised normid on teostatavad. Samuti sooviti katsega teada saada, millised puudused ilmnevad katse teostamisel, anda divisjoni juhtivale koosseisule kattekava teostamiseks vajalike kogemusi ning koguda andmeid õppematerjalide koostamiseks ja kattekavade täiendamiseks. Katse teostati õhukaitse ülemal korraldusel ning vastavalt kavale pidi üks salk ümber paiknema Kõivukülla Pihlapuu talu põldudele.⁶⁵

Katse toimus divisjonile võrdlemisi ebasoodsates tingimustes. Divisjonil puudusid käsu saamise hetkel mõned juhid (sh divisjoniülem) ja ametiisikud. Nende asetäitjad ei olnud küllalt teadlikud, mida on vaja teha. Sellest tulenevalt esines viivitusi esialgsete korralduste andmisel. Mõnel neist, näiteks lennus viibival komandoülemal (raadioohvitser), puudus asetäitja. Divisjoniülemal asetäitja määras komandoülemal kohuseid täitma ajutiselt fotoohvitseri.⁶⁶ Katse alguses polnud kohal ühtegi I salga lennukit kuna kaks lennukit olid lennus, üks divisjoni ülemaga Tallinnas ja üks määratud Lennukooli ülemal alluvusse. II salgas oli kohal kaks lennukorras *Potez*’i ja üks treeninglennuk *Hanriot*, üks *Potez* polnud

⁶³ Sealsamas, lk 58

⁶⁴ Üksik Lennuväedivisjon Nr. 1. Kokkuvõte Üksik Lennuväedivisjonide Nr. 1, 2 ja 3 kaitsekava teostamise katsetest. 1932. ERA 624-1-185, lk 1

⁶⁵ Sealsamas, lk 19

⁶⁶ Sealsamas, lk 29

lennukorras. Seega oli divisjonil katse teostamiseks lennuväljal kaks lennukorras lahingulennukit kaheksast ning üks treeninglennuk.

Eriti raskes seisukorras oli divisjon ajateenijate arvu poolest. Ajateenijaid koos toimkonnaga oli kokku 21 sõdurit. Nende puudus oli suureks takistuseks divisjoni kattekavas ette nähtud töö kavakindlaks täitmiseks. Ratsarügemendist saadi küll ajutiselt juurde seitse meest, kuid ka see osutus vähetõhusaks. Selle tõttu tuli hilinemisi ka maapealses korraldamises, eriti laskemoona ja õhukaitse kuulipildujate väljatoomises ning autode koormamisel.⁶⁷ Katse aruandest selgub, et ajateenijate puudus ei olnud ainuke põhjus valmisoleku viibimises. Nimelt märgitakse aruandes, et divisjonil puudus kindel kava ajateenijate kasutamiseks. Põhjuseks võis olla puudunud komandoülem. Näiteks seisis 10 ajateenijat meeskonnaruumis tegevuseta, kui samal ajal oli relvade lattu vaja mehi, kes oleks gaasimaskid salkadesse viinud.⁶⁸

Lennukid jõudsid uuele maandumisväljale kiiresti, kuid lahinguvarustus ja isikkoosseis saabus 1,5 tundi hiljem. Seda põhusel, et ei teatud täpselt, mida on vaja kaasa võtta. Lennukite lahingukorda seadmine ja üleminek teisele maandumisväljale võttis aega 2 tundi, mida hinnati aeglaseks. Tegevuse aeglust põhjendati veoautode ja ajateenijate vähesusega. Lennukite varustamine laskemoonaga võttis samuti palju aega. Näiteks kulus ühe lennuki laskemoona laadimiseks üle 30 minuti põhjusel, et noored motoristid polnud selles tegevuses vilunud. Lennukite saabumisel uuele maandumisväljale puudus meeskond nende vastuvõtmiseks ning vajaduse korral abistamiseks. Maandumisvälja luuret teostaval lennukil viidi kohale üks lendur-ohvitser, kes pidi jääma lennuvälja komandandiks. Samuti läksid lennukitel kaasa motoristid. Ehkki uuele lennuväljale lennukite üleviimisel peaks esimeseks mureks olema lennukeid vastuvõtva meeskonna kohaletoimetamine, seda organiseerida ei suudetud. Seetõttu oli näiteks lennuvälja komandant tegevusse rakendanud kohalikke poisikesi, kes õlgede põletamisega näitasid lennukitele tuule suunda. Samuti puudus lennukite saabumise hetkel uuel lennuväljal arstlik personal, kelle järgi oleks võinud tekkida vajadus näiteks mõne lennuki ebaõnnestunud maandumise korral. Lisaks ei

⁶⁷ Sealsamas, lk 21

⁶⁸ Sealsamas, lk 29

antud lendavale koosseisule uuele lennuväljale ülemineku jaoks individuaalseid esmaabivahendeid, kuigi nende väljastamist peeti hädavajalikuks.⁶⁹

Õhukaitse kuulipildujad saadi positsioonidele ühe tunniga. Seda põhjusel, et kuulipildujate jaoks puudusid alalised meeskonnad ning seda tegid aviomotoristid. Samuti oli puudulik lennurietus ning halvemal juhul oleks põhjustanud meeskondade tagasipöördumise külma tõttu. Sidekaablite vedamine ja sideühenduste loomine toimus aeglaselt kuna raadioohvitser oli lendur-vaatlejate puuduse tõttu luurelennul ning ei saanud tegevust juhtida. Toimivaid sideühendusi ei suudetudki saavutada. Lisaks puudusid divisjonil vahendid lennukite maskeerimiseks, öiseks tegevuseks ning ööbimiseks.⁷⁰

Õhukaitse ülem andis I salgale korralduse kahe lennukiga pildistada Vastse-Kuuste, Kiidjärve, Põlva ja Holvandi raudteejaamu ning Ruusa raudteesilda. Ettevalmistuste käigus selgus, et salgal olid olemas ainult vananenud Eesti territoriaalkaardid ning nendel ei olnud Tartu-Petseri raudtee märgitud (selle ääres asus luureobjekt). Lend objektidele tehti, kuid fotosid ei saadud, kuna ka fotokabiin ei jõudnud kohale õigeaegselt ning seega puudus võimalus fotode ilmutamiseks. Teine ülesanne oli Elva raudteejaama ning Kanepi, Põlva ja Võnnu pildistamiseks, mille kohal samuti lennud küll tehti, kui pilte ei saadud fotokabiini puudumise tõttu. Isikkoosseisu alal andis tunda vaatlejate puudus. Lahingolukorras nõuab vaatleja töö pikemat ettevalmistust enne ja pärast lendu, materjali läbitöötamiseks. Seetõttu ei saa vaatleja minna järgmisele ülesandele enne, kui eelmine on täielikult lõpetatud. Käesoleva katse teostamisel oli kohal ainult kaks vaatlejat ning seetõttu pidid nad alustama uut ülesannet enne, kui eelmise ülesande materjalid olid läbi töötatud.⁷¹

2.7.2 Järeldused divisjoni kattekava teostamisest

Divisjoni senine kaitsekava nägi ette ühe salga ettevalmistusi ümberpaiknemiseks teisele lennuväljale. Senise koosseisuga ja kehtinud ajaliste piirangutega ei olnud divisjon suuteline lahingülesandeid täitma. Vastavalt kavale oleks võimekuse saavutamine nõudnud divisjoni rahuaegse transpordi, side, fotoseadeldiste (fotokabiini) jne juurdeandmist. Samuti

⁶⁹ Sealsamas, lk 29-30

⁷⁰ Sealsamas, lk 31-32

⁷¹ Sealsamas, lk 27-30

vajas salk erialaohvitseri, eriti lendur-vaatlejaid. Selleks et divisjon oleks saanud tõhusalt oma ülesandeid täita, pidanuks kogu divisjon ümber paiknema, jättes Tartu lennuväljale kogu varustuse, mille kaasavõtmine polnud hädavajalik või oleks olnud raskesti teostatav. Kogu divisjoni lahingkoosseisu ümberpaigutamine oli vajalik enesekaitse seisukohast, sest vastase esimene rünnak eeldati tulevat just divisjoni alalisele lennuväljale.⁷² 1933. aastal tehti divisjonile sarnane katse, kuid lühendatult. Nimelt lõppes katse sellega, et lennukid olid valmis Tartu lennuväljalt startima.⁷³ Ka see katse näitas, et kattekavas divisjonile püstitatud nõudmised pole reaalsed ning antud olukorras ei suuda divisjon neid täita.

2.7.3 1935. aasta kattekava

1935. aastal koostati uus vabariigi kattekava ning sellest tulenevalt ka õhukaitse väeosade kattekavad. Erinevalt eelmisest pidi uue kattekava teostamisel varulennuväljale ümber paiknema kogu divisjon koos lahingvarustusega ning jättes alalisele lennuväljale kaitseks osa õhukaitse kuulipildujaid ja hädavajaliku arvu isikuid kiire iseloomuga mobilisatsiooni tööde teostamiseks.⁷⁴ Novembris 1935. aastal täpsustas õhukaitse ülem ÜLD 2-e varulennuvälja asukohta ning määras selleks Luunja või Roiu rajoonis paiknenud maandumisvälja.⁷⁵ Kavas suurendati valmisoleku aegu, mis olid reaalsemad. Teenistusajal, arvates käsu saamise (H) momendist, oli lennukite lahinguvalmis seadmiseks ja oma asukoha kaitse korraldamiseks aega H+1 tund ja üksuste ümberpaigutamise korraldamiseks H+kaks tundi. Väljaspool teenistusaega pikenesis valmisoleku tähtajad kahe tunni võrra, talvel lisati neile veel üks tund. Uue kavaga täpsustati ka osavõttev isikkoosseis. Divisjonist oli määratud 14 ohvitseri, viis üleajateenijatest lendurit, 15 aviomotoristi, 15 muud ametikoha täitjat ning 40 ajateenijat.⁷⁶

Kattekava täpsustas ka divisjonile püstitatud ülesandeid. Kattekava teostamisel oleks divisjon täitnud alljärgnevaid ülesandeid:

- Lahinglennukitega luure- ja pommitusülesandeid ÕK ülema käsul.
- Õppelennukitega sideülesandeid 2. diviisi ülema või Tartu garnisoni ülema käsul.

⁷² Sealsamas, lk 32-33

⁷³ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 59

⁷⁴ Kattekavade juurde kuuluv kirjavahetus 1940; lk 1

⁷⁵ Sealsamas, lk 10

⁷⁶ Sealsamas, lk 1-7

- Enesekaitse ülesandeid.
- Seab lennu- ja lahinguvalmis lennukorras olevad lennukid.
- Seab valmis ja teeb kõik vajalikud eeltööd ümberpaiknemiseks tagavara maandumisväljale 2. diviisi kaitserajoonis.
- Teostab asukoha kaitset divisjonis olevate maapealsete õk vahenditega.

Alates kattekava teostamise valmisolekust pidi divisjon:

- Hoidma päeva ajal kuni ÕK ülema korralduseni ühe salga vaheldumisi 10-minutilises lennuvalmiduses.
- Paiknema õhukaitse ülema käsul ümber tagavara maandumisväljale, jättes alalise lennuvälja kaitseks kaks õhukaitse kuulipildujat ja minimaalse arvu isikkoosseisu.⁷⁷

Lennukite ja õhukaitse vahendite laskemoonaga varustamine oli määratud väeosa mobilisatsiooni tagavaradest. Alaliselt lennuväljalt lahkumise korral oli ette nähtud kogu divisjoni laskemoona ja pommide kaasavõtmine (Vt Tabel 2).⁷⁸

Tabel 2

Kattekava teostumisel divisjonile ette nähtud laskemoona kogused⁷⁹

Laskemoona tüüp	Kogus (tk)
Lennukikuulipilduja padrun	70 000
Inglise vintpüssi padrun	15 000
Vene vintpüssi padrun	15 000
20-naelane pomm (9,08 kg)	194
50-naelane pomm (22,7 kg)	21
112-naelane pomm (50,8 kg)	22 ⁸⁰
Signaalrakett	518

⁷⁷ Sealsamas, lk 2

⁷⁸ Sealsamas, lk 5

⁷⁹ Sealsamas, lk 8

⁸⁰ Divisjoni 8 Henry Potez'ile oli üheks lahingulennuks ette nähtud üks 112-naelane, kaks 50-naelast või kuusteist 20-naelast pomm. (Sealsamas, lk 7)

Haavatud ja haiged oleksid evakueeritud lähimasse evakuatsioonipunkti või laatsaretti, raskesti haiged ja haavatud Tartusse. Evakueerimiseks olid määratud diviisi sanitaarvagunid, ning mis oleksid paiknenud Petseri raudteejaamas.⁸¹

2.7.4 Divisjoni probleemid 1935. aasta kattekava teostamisel

Divisjoni poolt koostatud kattekava koos märkustega esitati õhukaitse ülemale mais 1936. aastal. Divisjon tegi ise katseid kattekava teostamiseks ning nende käigus tuli välja mitmeid puudusi, millele divisjoni ülem õhukaitse ülema tähelepanu juhtis. Esmalt väitis divisjoni ülem, et Tartu lähemas ega ka kaugemas ümbruses ei leidunud maa-alasid, mis ilma põhjalikuma ettevalmistuseta oleksid saanud täita maandumisväljade ülesandeid. Nii riigimõisate kui ka eratalude põllud oleksid olnud kasutuskõlblikud juhuslike maandumiskohtadena ning sedagi ainult ajal, kui põllupind kuiv ja vili nendelt koristatud. Divisjoni ülem märkis, et hoolimata suurtest summadest ja aastatepikkustest töödest, mis kulutati alaliste lennuväljade korrashoiuks, ei olnud need siiski aastaringiselt kasutuskõlblikud. Seetõttu oli selge, et juhuslikud ja piiratud põllunurmed ei olnud lahingolukorras kasutuskindlad, eriti juhul kui lennud oleksid toimunud täiskoormatud masinatega.

Teise probleemina tõi divisjoni ülem välja transpordivahendite puuduse. Veovahenditest oli divisjonil võimalik kasutada vaid ühte säästusummadest⁸² muretssetud kerget veoautot, mis uue kava kohaselt oleks sõitnud komandandi ja meeskonnaga uuele asukohale esimeses järjekorras (divisjonil oli veovahendeid küll rohkem, kuid need polnud ümberpaiknemisel kasutamiseks kõlblikud). Ülejäänud vajalikud veovahendid oleks divisjon pidanud hankima kava teostamise ajal. Tartus olid kõik veo- ja sõiduvahendid küll arvele võetud ja väeosadele ära määratud, kuid neid sai rekvireerida vaid mobilisatsioonikäsu väljakuulutamisega. Seega jäi üle ainult palkamine vabal kokkuleppel, mis oli nii rahuajal kui ka kattekava puhul teostatav, kui sellele ei järgnenud mobilisatsioonikäsku. Mobilisatsiooni oote ajal oleks veovahendite kasutamine olnud ilmselt võimatu, kuna divisjonile määratud veovahendid kuulusid peamiselt isikutele ja ettevõtetele. Olukorra

⁸¹ Sealsamas, lk 5

⁸² Säästusumma tähendas divisjoni eelarves ülejäänud raha. (K.Piirisalu)

parandamiseks tegi divisjoni ülem ettepaneku mõiste „kokkulepe“ asendada seadusliku revideerimise õigusega. Samas oli divisjonil veovahendite kasutamine probleemne, olenemata nende hulgast. Nimelt märgiti, et autode liikumine oli aastas 3–4 kuud takistatud isegi I klassi teedel.⁸³

Kolmanda probleemina tõi divisjoni ülem välja lennukite seisukorra ja tehnilise varustatuse. Kattekava juhendi järgi pidid kõik vajalikud tehnilised vahendid selle teostamiseks allüksustel olemas olema juba rahuajal. Tegelikult oli 50% divisjoni lennukeid kas remondis aviotöökojas või ootasid pikemat aega remondijärjekorras. Divisjonil puudusid tagavaraosad (näiteks propellerid), pioneerivarustus ja moondamisvahendid. Lennukite näidikud (eriti kompassid) olid vananenud ja relvad ei vastanud lahingrelvade nõuetele. Divisjoni töötuba nii oma sisseseade kui ka koosseisu poolest ei olnud võimeline tagavaraosade kui ka muude tarbeasjade soetamisel nõudeid rahuldama. Üks tislert ja üks lukksepp, kes viibisid nädalas ühe päeva riviõppustel ja 1,5 päeva toimkonnas, suutsid vaevalt igapäevaseid jooksvaid ülesandeid täita.

Viimase puudusena märkis divisjoni ülem väeosa koosseisu. Struktuuri järgi oli sel ajal divisjonis ohvitseri 20, kuid kava teostamisel oleks neid järele jäänud 50%. Lähetused, haigestumised ja puhkused oleksid esialgu selle arvu veelgi väiksemaks teinud. Iga ohvitser täitis alaliselt mitmed kohustusi: näiteks oli relvurohvitser ühtlasi transpordi korraldaja, arveohvitser ja lendur-vaatleja; meeskonnaülem gaasikaitse-ohvitser, toitlustusohvitser ja lendur. Lendureid jätkus vaevalt masinate äraviimiseks, lendur-vaatlejad salkades puudusid. Allohvitseride suhtes polnud olukord parem. Kõige halvem oli olukord sõduritega. Koosseisu järgi oli määratud 38 meest. Nendest viis meest olid pikaajalisel lähetusel Lennubaasis ja kuus ametimeest (autojuht, raadiotelegrafist, hobusemees, kingsepp, sanitar ja staabi käskjalg). Ning kui sellest maha arvata normaalselt puudujate protsent (haiged ja karistust kandvad), siis jäi järele niipalju, et vaevalt saadi mehitada toimkondi.⁸⁴

⁸³ Tegemist oli katteta kruusateega (K.Piirisalu)

⁸⁴ Kattekavade juurde kuuluv kirjavahetus 1940; lk 26

Eelpool märgitust saab järeldada, et divisjonil oli küll olemas kava mobilisatsiooni kaitse teostamiseks, kuid puudus piisav isikkoosseis, varustus ja relvastus. Samuti ei olnud Tartu ümbruses sobivad alasid, mida oleks saanud kasutada aastaringselt varumaandumisväljana (sh alalised lennuväljad). Lisaks ei tehtud uue kattekava katset õhukaitse ülema korraldusel ja kontrollimisel, vaid iseseisvalt, lähtudes väeosale antud ülesannetest. Saab väita, et tulenevalt divisjoni enda katsetest ja õhukaitse ülema poolt läbiviidud katsest, ei olnud ÜLD 2 võimeline nii 1931. aasta kui ka 1935. aasta kattekava täiel määral teostama.

2.8 Divisjoni side

Garnisonisiseselt kasutati kohalikke sidevõrke, kuid 1931. aastal toimus suur muutus divisjonide vahelises sidepidamises. Nimelt valmistati Lennukoolis 1931. aasta juunis kaks väikese võimsusega lühilaineraadiojaama, mida katsetati samal aastal Tallinna ja Jõhvi vahel viimases toimuvate manöövrite ajal. 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. Hoolimata jaamade väikesest võimsusest, töötas võrk laitmatult. Sideseansse divisjonide vahel peeti tööpäevadel 4 korda ning meteoandmeid edastati tööpäevadel 2 korral. Sidepidamise töökindlusest annab tõenduse õhukaitse staabi 1932/33. a tegevusaruanne, mille kohaselt oli ühenduse pidamisel raskusi vaid 2 % teostatud seansside üldarvust ning seda väiksemate tehniliste rikete, ilmastiku või laine levimise omaduste muutuste tõttu.⁸⁵ Ühel korral ajavahemikus 1932.–1933. a jäi sideseanss pidamata segamise tõttu.⁸⁶ Divisjoni raadiojaam asus selleks kohandatud teenistushoone ruumis. Divisjonil oli ka kaks lennukite peal paiknenud "Huth" raadiojaama, mis olid vananenud ning nõudsid pidevat hooldust. Ajavahemikul 1934–1935 moderniseeriti divisjoni raadiojaam mobiilseks, nii et seda oli võimalik väliõppustele kaasa võtta.⁸⁷ Igapäeva sidepidamine täitis mitmeid eesmärke: varustada lennuväljasid meteoroloogiliste andmetega, pidada sidet lennuväljade ja õhus viibivate lennukite vahel, võimaldada raadio erialalist väljaõpet.⁸⁸ Salajaste ja täiesti salajaste operatiivalaste käskude, korralduste ja teadete edasiandmiseks ja vastuvõtmiseks

⁸⁵ Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 5

⁸⁶ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 69

⁸⁷ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 54

⁸⁸ Õhukaitse Staap. Šifrid. 1939. ERA 526-1-156, lk 65

raadio teel kasutati šifreid ja kooditabeleid (Vt Lisa 7 joonis 22, joonis 23). Kooditabelid olid vajalikud šifrite lugemiseks, samuti šifri teel sõnumite koostamiseks. Kooditabelid saadeti pitseeritud ümbrikutes igale väeosale. Kooditabelite ja šifrite kasutamiseks pidi igas väeosas olema määratud üks ohvitser ja tema asetäitja. Lennuväedivisjonides olid määratud isikuteks staabiülemad ja adjutantid. Kuna ÜLD 2-s staabiülem puudus, vastutas kooditabelite ja šifrite kasutamise eest foto-raadioohvitser ja adjutant.⁸⁹

2.9 Divisjoni tagala

Divisjoni tagalatöödega tegeles kuni 1934. aastani staabi alla kuulunud majandusülem koos alluvatega. 1934. aasta struktuurimuutuse järel olid tagala eest vastutavad majandus- ja tehnikajaoskond. Majandusjaoskond organiseeris divisjoni olme korraldust, hoonete korrastamist ja koristamist ning isikkoosseisuga seotud toiminguid (toitlustamine, varustus). Tehnikajaoskond tegeles peamiselt divisjoni tehnika hoolduse, varuosade hankimisega ning vajadusel organiseeris lennuvahendite toimetamist Lennubaasi suuremateks remonttöödeks. Divisjoni toitlustamine toimus esialgu 2. Üksik-jalaväepataljoni sööklas, hiljem hakkas divisjoni toitlustama Ratsarügement.⁹⁰ Divisjonil oli üks hobune. Hobusele toiduks vajalik hein saadi divisjoni lennuväljalt. Selle ääremaadele oli divisjonil külvatud kaera, mida kasutati samuti hobusesöödana. Divisjonis oli puusepatöökoda ühe tisloriga. Tema kaasabil tehti lennukite juures mitmesuguseid parandustöid ja valmistati väiksemaid uusi detaile. Samuti tegutsesid lukksepatöökoda ühe lukksepa⁹¹ ning kingsepa- ja rätsepatöökoad.⁹² Majandusjaoskonna organiseerida olid ka lennuväljade hooldustööd. Näiteks ajavahemikul 1932–1933 kasutati Tartu teedevalitsuse teerulli, et tasandada Tartu lennuvälja.⁹³ Aastatel 1933–1934 suurendati Tartu lennuvälja maa-ala nelja hektari suuruse maatüki üleskündmise ja sellele rohuseemne külvamisega. Samadel aastatel tasandati kogu Vana-Nursi maandumisvälja pind ning Laatre maandumisvälja keskosa.⁹⁴ Ajavahemikul 1934–1935 laiendati Tartu lennuvälja veel kolme hektari võrra, millele külvati kaer, mis läks hobusesöödaks, kuid vajadusel oleks saanud ka

⁸⁹ Sealsamas, lk 4

⁹⁰ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 64

⁹¹ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 63

⁹² Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 56

⁹³ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 64

⁹⁴ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 63

lennuvahendid sama maatükki kasutada.⁹⁵ Suurem muudatus divisjoni maandumisväljade korraldamisel leidis aset ajavahemikul 1935–1936, kui divisjoni Vana-Nursi ja Laatre maandumisväljad anti tasandamiseks ja korrastamiseks üle kohalikele põllumeestele. Selle tulemusena vähenesid divisjoni väljaminekuid ning andis võimaluse suunata rohkem ressursse Tartu lennuvälja korrastamiseks.⁹⁶

2.10 Divisjoni tehnika

Divisjonil oli loomishetkel kasutada 13 lennukit (Vt Tabel 3). Nendest üheksa luure- ja pommituslennukit *Henry Potez 25.13* ja *25A2*⁹⁷ (Vt Lisa 6 joonis 18, joonis 19). Lennukid osteti aastatel 1926 (*Potez 25.13*) ja 1928 (*Potez 25 A2*).⁹⁸ *Potez 25.13*’e probleemideks olid kitsas telik ning jäigad amortisaatorid, seega pidi maandumisel olema ettevaatlik, et lennuk küljeli ei kukuks. Mudelil A2 olid need probleemid kõrvaldatud. *Potez*’i lennukiirus oli 230 km/h, lennulagi 8000 meetrit ning relvastuseks *Darnè*’i ja *Vickers*’i kuulipildujad. Pommiraamidel võis *Potez* kanda kokku kuni 230 kg pomme.⁹⁹

Tabel 3

Üksiku Lennuväedivisjoni lennukid 1930. aastal.¹⁰⁰

Lennukid	Lahingvõimelised	Lennuvõimelised	Kokku
Luurelennukid <i>Henry Potez 25</i> nr 93–101. Treeninglennukid <i>Hanriot</i> nr 102, 103 ja <i>Avro 504R</i> . ¹⁰¹	9	4	13

Richard Tombergi andmeil oli lennukite teenistusaeg Eesti õhujõududes 5 aastat. (Lahingulennuki tööiga oli 500 lennutundi ning efektiivne lenduri koolitus oli kuus kuni seitse lennutundi kuus ning sealjuures tuleb arvestada ka protsenti, mis juhul lennuk õnnetuse tõttu täielikult hävib.)¹⁰² Seetõttu hakkas *Potez*’ide jaoks juba divisjoni algusaastel

⁹⁵ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 64

⁹⁶ Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 41

⁹⁷ Eestis olnud *Potez*’ide pardanumbrid olid 93-101 (K.Piirisalu)

⁹⁸ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 64

⁹⁹ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 299, 398

¹⁰⁰ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 394-395

¹⁰¹ Divisjonis kasutusel olnud *Avro*’de pardanumbrid on autorile teadmata

¹⁰² Organisatsioon, dislokatsioon, ümberformeerimised ja vastav kirjavahetus 1930; lk 18

lähene maahakandmistähtaeg, mida aga ei tehtud kuni 1937. aastani, kuni lennukid Hispaaniale maha müüdi.

Divisjonil oli ka kaks *Avro* 504R (Vt Lisa 6 joonis 16) ning kaks *Hanriot* HD 321 treening- ja õppelennukit. 1931. aastal hävis üks *Potez*, seoses Lasnamäel juhtunud lennuõnnetusega, samuti hävis lennuõnnetuses 1933. aastal üks *Avro*.¹⁰³ 1934. aastal anti divisjonile purunenud *Avro* asemele uus lennuk. Kuna lennukid olid vanad on divisjoni aastaaruannetes ka tihti märgitud, et töökoda oli pidevalt töödega ülekoormatud ning seda nii isikkoosseisu puuduse kui vananenud lennukite tõttu.¹⁰⁴ 1936–1937 võeti *Avro* 504R´id divisjonilt ära ning need asendati Eestis toodetud lennukitega PON-1 (Vt Lisa 6 joonis 17).¹⁰⁵ 1937. aastal seoses relvastuse müügiga Hispaaniale kadusid relvastusest *Henry Potez*´id.

Võimaldamaks divisjonil lennutegevust jätkata, toodi 1937. aastal ÜLD 1-s paiknenud neli luurelennukit *Letov Š-228 (Šmolik)*¹⁰⁶ (Vt Lisa 6 joonis 20) ÜLD 2-te. Lennukid olid ostetud 1932. aastal ning samuti vananenud. *Šmolik*´u jõuallikaks oli 530-hj mootor, mis andis sellele kiiruseks kuni 265 km/h ja pikeerimisel kuni 320 km/h ning lennulaeks kuni 7100 m. Relvastuseks oli kaks sünkroniseeritud kuulipildujat. Samuti võis lennuk kanda kaheksat 20-naelast pommi ja ühte 112-naelast pommi.¹⁰⁷ Seega olid divisjonis alates 1937. aastast lennuvahenditeks treeninglennukid PON-1 ja luurelennukid *Šmolik*.¹⁰⁸ (Vt tabel 4) Loomulikult ei olnud selline lennukite hulk kahe lennusalgaga divisjonile piisav, sest lahingulennukeid oli vaid ühele salgale. Vähesel määral suudeti siiski lennutegevust jätkata, kuid divisjoni lahinguvõime oli märgatavalt vähenenud.

¹⁰³ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 63. Lennuk purunes ebaõnnestunud hädamaandumise tõttu.

¹⁰⁴ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 65

¹⁰⁵ Õhukaitse Staap. Õhukaitse 1936/37. a. tegevusaruanne. 1937. ERA 526-1-278, lk 23

¹⁰⁶ Eestis kandsid pardanumbreid 137-140 (K.Piirisalu)

¹⁰⁷ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 304, 400

¹⁰⁸ Õhukaitse 1937/38.a. tegevusaruanne; lk 18

Tabel 4

Üksik Lennuväedivisjoni lennukid 1. detsembril 1937. aastal.¹⁰⁹

Lennukid	Lahingvõimelised	Lennuvõimelised	Remondis	Kokku
Luurelennukid Šmolik 228E nr 137–140. Treeninglennukid PON-1a nr 154 ja 156.	2	1	3	6

Divisjonil oli kogu eksisteerimise vältel kasutada väike arv sõiduvahendeid. Algusaastatel oli olemas üks raskeveoauto, üks kergeveoauto, üks mootorratas, hobusevanker ja regi, millele 1932. aastal lisandus üks sõiduauto.¹¹⁰ Ajavahemikul 1932–1933 ostis divisjon enda säästusummadest juurde ühe kergeveoauto *Ford*, et mingilgi määral parandada divisjoni masinapargi jõudlust.¹¹¹ 1934. aastal sai divisjon endale ühe väliköögi.¹¹² 1935. aastal lisandusid divisjoni tehnikaparki veel ka üks dioptriline helgiheitja ning fotokabiin.¹¹³ Ajavahemikus 1937–1938 oli divisjonis kasutusel kaks kergeveoautot, üks mootorratas, üks jalgratas, kaks ühehobuse vankrit ja üks sanitaar-sõiduauto.¹¹⁴

2.11 Divisjoni relvastus

Divisjoni käsirelvade hulka kuulusid 241 vene vintpüssi, üks inglise vintpüss, kaks jahipüssi, 15 *Vickers*’i kuulipildujat, 25 *Lewis*’e kuulipildujat, 10 *Darne*’i kuulipildujat ning 21 püstolit *Browning*.¹¹⁵ Ajavahemikul 1934–1935 lisandusid divisjoni relvastusse 94 inglise päritolu vintpüssi ning 11 *Darne*’i kuulipildujat.¹¹⁶ Aastatel 1935–1936 võeti vene päritoluga vintpüssid relvastusest maha.¹¹⁷ 1936–1937 suurenes divisjoni inglise vintpüsside arv 184ni. 1937. aastal kui relvastust hakati Hispaaniale maha müüma (sh. *Henry Potez*’id), vähenes ka divisjoni muu relvastus. Alles jäid inglise vintpüssid ning

¹⁰⁹ Kitvel, Tilk 2003; lk 157

¹¹⁰ Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 52-53

¹¹¹ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 64

¹¹² Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 56

¹¹³ Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 52

¹¹⁴ Õhukaitse 1937/38.a. tegevusaruanne; lk 18

¹¹⁵ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 65

¹¹⁶ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 65

¹¹⁷ Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 41

seitse *Vickers*´i kuulipildujat, seitse *Lewis*´e kuulipildujat, kaheksa L.K.28/30 kuulipildujat ja kuus *Nagant* ´i revolvrit.¹¹⁸ Seega vähenes ka divisjoni relvastus märkimisväärselt.

2.12 Meditsiin divisjonis

Meditsiinilise abi osutamisega tegeles divisjonis 2. diviisi laatsareti resident. Ehkki 1934. aastal kehtestatud koosseisu järgi moodustati sanitaarjaoskond, mille pidi mehitama üks ohvitser-arst, täitsid tegelikult sanitaarjaoskonna ülesandeid 3. Suurtükiväegrupi arst, üks üleajateenija ning üks ajateenija.¹¹⁹ Alles 1935. aasta juulist määrati sanitaarjaoskonna koosseisu alaline arst.¹²⁰

2.13 Vormiriietus ja divisjoni sümboolika

Õhukaitsega tegelev koosseis kandis 1920. aastatel maaväe üksustega sama vormiriietust. Õhukaitse kui eraldi väeliigi moodustamisega kehtestati sellesse kuulunud üksustele ka oma vormiriietus, mis kinnitati Vabariigi Valitsuse poolt 9. aprillil 1930. aastal, kuid kõikide üksuste uuele vormile üleminek võttis aega aastaid. Probleemiks oli vormiriieteks sobiva kanga vähenenud kättesaadavus ja vajaliku riide kallis hind. Seetõttu lubati õhukaitseüksuste koosseisul kanda maaväe vormi teatud eranditega kuni 1. aprillini 1933. a. 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.¹²¹ Sõdurid olid varustatud kolme komplekti pealisriietega: tööülikond, toimkonna- ja pühapäevane (linnas käimiseks) komplekt. Pesupesemine toimus Lembitu Kivikasarmus.¹²² Ohvitseride ja kaadriallohviteride vormide jaoks olid ette nähtud eri sorti kangad, kuid kuna allohviteridele mõeldud kangas oli vähese vastupidavusega, lasid ka allohviterid, kellel võimalust oli, endale vormiriietuse õmmelda ohvitseridele ette nähtud riidest. Õhukaitse väeosadele olid määratud ka oma lõkmekujundused. ÜLD 2 lõkmetel oli pärjaga

¹¹⁸ Õhukaitse 1936/37.a. tegevusaruanne; lk 23

¹¹⁹ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 51

¹²⁰ Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 38

¹²¹ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 10

¹²² Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 62

ümbrisetud tiibadega propeller, mille all tähtedega D2 (Vt Lisa 8 joonis 24). Ajavahemikul 1932–1933 võeti lendurite jaoks kasutusele eraldi suvised ja talvised lennuvormid.¹²³

2.14 Sport ja meelelahutus

Lisaks õppekavades ettenähtud kehalisele kasvatusle olid koosseisule loodud võimalused ja tingimused ka muul ajal spordiga tegelemiseks. Talvel tegeleti suusatamisega. Samuti üüriti Tartu Ülikooli võimlat, et koosseis saaks kaks korda nädalas tegeleda pallimängude ja võimlemisega. Divisjoni territooriumil olid olemas tennise- ja kroketiväljak. Puhkenurgas olid olemas male ja koroona. Sisustatud oli ka lugemisnurg, kuhu käisid ajalehed "Postimees," "Päevaleht," "Vaba Maa" ja "Kaja," ajakirjadest "Sõdur," "Kaitse Kodu," "Romaan" ja "Kodu".¹²⁴ Lugemisnurgas oli ka raadio.¹²⁵ Isikkoosseisule organiseeriti mitmeid teatri- ja muuseumide külastusi.¹²⁶

Ühendamaks divisjonis teenivaid ohvitseri, tegutses Üksiku Lennuväedivisjoni nr 2 Ohvitseride Kogu, mis loodi väeosas 1930. aastal. Kogu oli üheks osaks Vabariigi Ohvitseridekogust. Selle eesmärgiks oli ohvitseride ja sõjaväeametnike koondamine üksmeelseks ja isamaaliseks pereks, arendamaks nende seltskondlikku ja sõjalist kasvatust ning majandusliku omaabi korraldamiseks.¹²⁷ Divisjoni Ohvitseride Kogu loomisjärgselt oli esimeheks leitnant A. Kalve.¹²⁸ 1930. aastal loodi divisjonis ka Üleajateenijate Kogu, mis oli samuti üks osa Vabariiklikust Üleajateenijate Kogust. Kogu eesmärk oli ühendada divisjonis teenivaid allohvitseri-üleajateenijaid ning korraldada nende seltskondlikku tegevust. Divisjoni Üleajateenijate Kogu esimene esimees oli vanemallohvitser Saar.¹²⁹

¹²³ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 10

¹²⁴ Sealsamas, lk 61

¹²⁵ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 60

¹²⁶ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 61

¹²⁷ Ohvitseride Keskkogu ja Ohvitseride Kogud. Vabariigi Ohvitseridekogude põhikiri. 1939. ERA 700-1-425, lk 3

¹²⁸ Üksik Lennuväedivisjoni nr. 2 Ohvitseride Kogu üldkoosoleku protokoll raamat. 1940. ERA 700-1-436, lk 2

¹²⁹ Allohvitseride Keskkogu ja Allohvitseride Kogud (Üleajateenijate Kogud). Üksiku Lennuväedivisjoni nr. 2 Üleajateenijate Kogu üldkoosolekute protokollide raamat. 1939. ERA 701-1-458, lk 1

1935. aastast tegutsesid divisjonis Ohvitseride Laskespordiühing¹³⁰ ning Üleajateenijate Laskespordiühing. Mõlemad olid allosad vabariiklikest organisatsioonidest. Nende eesmärgiks oli äratada ja suurendada liikmetes huvi laskeasjanduse vastu ning nende laskeoskust parandada. Üksiku Lennuväedivisjoni nr 2 Ohvitseride Laskespordiühingu esimeheks oli A. Kitsapea ning Üleajateenijate Laskespordiühingu esimeheks E. Steinberg.¹³¹

¹³⁰ 2. Lennuväedivisjoni Ohvitseride Laskespordiühing. 2. Lennuväedivisjoni Ohvitseride Laskespordiühingu kirjavahetus. 1940. ERA 730-1-78, lk 1

¹³¹ 2. Lennuväedivisjoni Üleajateenijate Laskespordiühing. Üleajateenijate Laskespordiühingute põhikiri. (Dateerimata). ERA 740-1-171, lk 1

3. VÄLJAÕPE DIVISJONIS 1930–1938.

Väljaõpet korraldati divisjonis vastavalt õhukaitse staabi poolt koostatud juhenditele. Tähtsamateks materjalideks olid „Juhendid väljaõppeks üksikutes lennuväedivisjonides, Lennubaasis ja Lennukoolis“, „Juhendid õhulaske väljaõppeks“, „Pommituseeskirja kava“ ning „Juhendid ohvitseride täiendusõppuste korraldamiseks“. Vastavad dokumendid koostati ja edastati täitmiseks õhukaitse staabi poolt igal aastal. Kuna tegemist oli õhuväe allüksusega, oli põhirõhk suunatud lendurite ja lendur-vaatlejate väljaõppele.

3.1 Väljaõpe lenduritele ja lendur-vaatlejatele

Lendurite ja lendur-vaatlejate kutsealane ettevalmistus toimus Lennukoolis, kus lennati nii õppe- kui ka lahinglennukitel. Kuid nende koolijärgne väljaõpe toimus väeosades. Väljaõppe eesmärkideks lenduritele seati, et lendur:

- „oleks lennutehniliselt alati heas vormis;
- oskaks lennata üksikult ja üksusega;
- oleks lahinguolukorras kindlameelne ning oskaks edukalt kasutada oma lennuvahendi relvastust;
- oleks tehniliselt niivõrd arenenud, et suudaks edukalt hooldada, korras hoida ja käsitseda divisjonis kasutusel olevat varustust ja tehnikat;
- omandaks edukaks tegutsemiseks vajalikud teoreetilised ja praktilised teadmised ning oskused.“¹³²

Eesmärgid püsisid kuni õhukaitse väeosade eksisteerimise lõpuni muutumatuna. Väljaõpe jagunes maapealseks ja õhuväljaõppeks. Samuti jaotati väljaõpe suve- ja talveperioodiks. Maapealse väljaõppe käigus õppisid lendurid ja lendur-vaatlejad suvel lennuteenistust (hooldus, arvepidamine) ja laskeasjandust (praktilised sooritused vintpüssist, püstolist, fotokuulipildujast, jahipüssist nii liikuva kui paigalseisva sihtmärgi pihta.) Iganädalaseks kohustuseks oli lennukite ülevaatus, mis toimus divisjonis laupäeviti. Samuti oli ette nähtud iga päev tund aega kehalist kasvatust.

¹³² Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 6

Suvised õhuväljaõppe käigus teostasid lendurid luurelende vaatlejatega, kõrgluurelende vaatlejatega, treeninglende, õhulaske harjutuslende vaatlejatele, matk-üleslende vaatlejatega, kolmikrivi harjutusi, pommituslende vaatlejale ning koostöö-harjutuslende jalaväe ja suurtükiväega. Erilist rõhku pandi rivilennule ja koostööle teiste relvaliikidega.

Lendur-vaatlejad tegid suvised väljaõppe käigus luureskeemide valmistamist koos fotodega luureobjektist, õhulaskeharjutusi maapealse sihtmärgi tabamiseks, matk-üleslende kontrollpunktide pildistamisega, matk-ülesvõtte tegemist käsikaameraga, luureülesande täitmist rivilennu ajal koos pildistamisega ja pommitusharjutusi õppepommidega. Lisaks harjutasid lendur-vaatlejad koostööd jalaväe ja suurtükiväega. Eriline rõhk lendur-vaatlejatel oli luure- ja koostööharjutustel.

Talvised maapealse väljaõppe käigus oli lendurite ja lendur-vaatlejate õppekava alljärgnev:

- Lennuteenistus – varemõpitu kordamine, märgistamine, signaliseerimine.
- Aeronavigatsioon ja meteoroloogia – kompassi asetamine lennukile koos praktilise tegevusega ning divisjonis olevate meteoroloogiliste abinõude käsitlemine.
- Laskeasjandus – põhimõtted õhulaskmisel, kasutusel olevate relvade tehniline tundmine ning laskeharjutused käsirelvadest ja kuulipildujatest.
- Lennukite ehitus ja hooldus – divisjonis olevate lennukite põhjalik tundmaõppimine. Erilist tähelepanu pöörati kütustele, määrdeainetele ja süütesüsteemidele.¹³³
- Aerofotograafia ja selle sõjaline tähtsus – divisjonis oleva fotovarustuse tundmaõppimine, piltide tegemine ja nende töötlemine.
- Pommiasjandus – pommitamise meetodid ja nende kasutamine erinevates lahinguliikides. Divisjoni relvastuses olevate sihikute, pommiraamide ja pommide ehitus ning kasutamine.
- Side ja signalisatsioon – salkade varustuses olevate raadiote materiaalosa ja kasutamine. Side lennuki ja maapealse jaama vahel. Morse, mille puhul oli nõudeks, et iga vaatleja peab suutma vastu võtta vähemalt 30 ja saata 60 märki minutis.

¹³³ Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 48-50

- Luurelennuväe taktika. Luurelennuväe kasutamine üldiselt ja Eesti oludes. Lennuliigid ja nende kasutamine erinevates olukordades.

Talviseks õppeperioodiks, mis kestis 1. novembrist 1. maini, pani divisjoni ülem õppekava ise kokku ning esitas selle õhukaitse ülemale. Üldjuhul koostas divisjoni ülem õppekava järgnevas õppeperioodiks pool aastat varem. Selle alusel panid divisjoni salgaülemad kokku nädalased õppekavad, mis läksid käiku pärast divisjoniülemalt kinnitamist. Talvise õhuväljaõppe jooksul said lendurid ajavahemikul 1930–1931 lennata vaid kaks tundi kuus, kuna oli ette nähtud kütuse kokkuhoid. Hiljem lennuaega pikendati. Sellest hoolimata viidi lenduritele ja lendur-vaatlejatele läbi lisaks eelpool mainitule järgmisi õppetegevusi:

- Tõus ja maandumine eri ilmastikuoludes
- Hädamaandumise harjutused lennuväljal ja mujal

Lendur-vaatlejate õppekavasse lisandusid

- Raadioteadete edasiandmine õhust
- Visketeadete loopimine märki

Ajavahemikul 1931–1932 lisandusid ohvitseride väljaõppeplaani tugevusõpetust ja materjaliteadust käsitlevad ained ning inglise keele tunnid. Lennuväljaõppes olid uued alad lennud mitmesuguste ilmastikutingimustega ja öösel ning kõrg- ja madallend. 1931.–1932. aastal omandatud teadmiste kontrollimiseks tegi ÕK juhatus ohvitseridele ja üleajateenijatele kirjalikud katsed.¹³⁴ Väljaõppe tõhususele annab hinnangu märges divisjoni 1932.–1933. aasta tegevusaruandes, mis täheldab, et selleks ajaks saavutati rahuldav tase üksik- ja rühmalennus. Samuti lisandusid sel ajavahemikul lendurite õhuväljaõppesse lendamine pilvedes ja pealpool pilvi ning aeronavigeerimine erinevatele kaugustele. Aruandeaastal 1934–1935 korraldati lenduritele ja vaatlejatele uued katsed, testimaks taaskord nende teadmisi. Lendurite ja vaatlejate katsed käsitlesid lennuteenistust, lennuväe taktikat, koostööd teiste väeliikidega, lennukite ehitust ja mootoriteadust, sideasjandust ja morset ning aeronavigatsiooni. Katsete tulemused olid rahuldavad. Esmakordselt on 1934/35. aasta tegevusaruandes märgitud lendurite väljaõpet õhulahingu ja valmisoleku harjutamiseks. Samuti lisandus lendurite õppekavasse uute elementidena sõjaline

¹³⁴ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 60

maateadus, väeliikide taktika, gaasiasjandus.¹³⁵ Järgnevatel aastatel lendurite ja lendurvaatlejate õppekavadesse uusi aineid ei lisandunud. Muutus toimus tehnilise väljaõppe alal seoses lennukite vahetusega 1937. aastal.

3.2 Aviomotoristide ja teiste üleajateenijate väljaõpe

Aviomotoristide kursused toimusid samuti Lennukoolis ning vajadusel täiendavad kursused ka teistes lennuväeosades. Suvisel ajal oli kõikidele üleajateenijatele igapäevaselt ette nähtud pool tundi kehalist kasvatust ning pool tundi riviõpet. Talvisel ajal toimusid need tunnid üks kord nädalas Erialaselt õpiti aineid lennuteenistusest (hooldus, märgistamine, signaliseerimine) ning laskeasjandusest (käsirelvadest laskmine ning õhutõrjekuulipildujatega lennukimudeli tabamine). Talvisel perioodil olid aviomotoristidele ette nähtud järgnevad õppeained:

- Lennuteenistus: varemõpitu kordamine
- Lennukite ehitus ja mootoriteadus: teoreetilised alused, salga lennukite igakülgne tundmaõppimine
- Laskeasjandus: kuulipildujate asetamine lennukitele, sünkroniseerimine ja nende tegevuste kiiruse parandamine, laskemoon ja selle tüübid
- Taktika: lennuväe üldiselt ja luurelennuväe taktika, lennuvälja kaitse
- Sõjaline kasvatus: määrustike õpe ja kordusõpe

Teistel üleajateenijatel toimus talvel igapäevane tegevus vastavalt oma ametikohale, eraldi õppetunde neile üldjuhul (v.a kehaline kasvatus ja riviõpe) ei toimunud. Ajavahemikul 1931/32 lisandus aviomotoristide õppekavasse sarnaselt ohvitseridega tugevusõpetus ja materjaliteadus. Samuti on selle ajavahemiku aruandes esmakordselt mainitud sideõppe läbiviimist aviomotoristidele. Koos ohvitseridega, läbisid ka üleajateenijad 1931/32. aastal omandatud teadmiste kontrollimiseks korraldatud kirjalikud katsed.¹³⁶ Ajavahemikul 1932/33 alustati üleajateenijatele ka tervishoidu käsitlevate tundide läbiviimisega. 1934–1935 toimusid paralleelselt ohvitseridele läbi viidud katsetega ka üleajateenijate katsed õpitu kohta. Aviomotoristide katsed käsitlesid lennuteenistust, laskeasjandust ning lennukite ehituse ja mootoritega seonduvaid materjale. Teised üleajateenijad läbisid katsed

¹³⁵ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 55-57

¹³⁶ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 60

garnisoni määrustikku, jalaväe eeskirja I osa ning veomäärustikku käsitlevaid materjale. Lisaks nõuti üleajateenijatelt vastava eriala teadmiste näitamist sideasjanduses ja väeosa majapidamisseaduses. Sarnaselt ohvitseridega sooritasid üleajateenijad katsed rahuldavalt. Samal ajavahemikul lisandus üleajateenijate õppekavasse pommiasjandus (sh pommide heitmise õpe). Sarnaselt ohvitseridega lisandus 1934–1935 üleajateenijate õppekavasse gaasiasjandus.¹³⁷ Ka aviomotoristide ja teiste üleajateenijate õppekavad ajavahemikul 1935–1938 suuremal määral ei muutunud, välja arvatud lennukite tehniline õpe seoses divisjonis kasutusel olnud lennukite tüübi vahetusega 1937. aastal.

3.3 Ajateenijate väljaõpe

Divisjoni ajateenijad olid maaväe üksustes noorteaaja läbinud reamehed. Nii toimis ajateenijate võtmine ka teistes lennuväeosades. Ajateenijate põhiülesanneteks divisjonis oli vahiteenistus ning õhutõrjekuulipildujate mehitamine. Selle tõttu pandigi ajateenijate väljaõppele põhirõhk garnisonimäärustikule, laskeasjandusele ning relvade tehnilisele õppele.¹³⁸ Samuti jäi ajateenijate kanda enamus divisjonis tehtavatest majandustöödest. Kuna ajateenijatel oli palju kohustusi, viidi neile õpet läbi maksimaalselt 2 tundi päevas. Laskmisi nii käsirelvadest kui õhutõrje kuulipildujatest viidi ajateenijatele läbi kord nädalas ning see toimus paralleelselt kaaderkoosseisu laskmistega.¹³⁹

3.4 Reservväelaste väljaõpe

Ajavahemikul 1930–1931 reservväelaste väljaõpet divisjonis ei toimunud. Esimene õpe korraldati 27. juulist 1. augustini 1932. aastal ning sellel osales ainult reservväelane ltn O. Kronberg.¹⁴⁰ Alates 1934. aastast muutus reservväelaste väljaõpe intensiivsemaks ja osavõtjate poolest arvukamaks. 5. septembril 1934. a saadeti õhukaitse ülema korraldusel divisjoni kolm tagavaraväe lendurõpilast ja 1. veebruaril 1935. a neli aviomotoristi õpilast. Nende väljaõpe nägi ette lahingüksuses teenimist, mille käigus lendurõpilased said lihvida lendamisoskusi ning aviomotoristid said praktikat väeosas olnud tehnika hooldamisel ja kasutamisel. Samuti viis divisjon läbi erikoolitusi, mis ei kuulunud küll otseselt

¹³⁷ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 55-57

¹³⁸ Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 8

¹³⁹ Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 50

¹⁴⁰ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 60

tagavaraväelaste väljaõppe alla. Nimelt tegi divisjon vastavalt Kaitseväe ülemjuhataja käskkirja nr 291 alusel 1934. aastal õppelende seitsmele Kõrgema Sõjakooli ohvitserile.¹⁴¹ 1935–1936 viibisid divisjonis täiendõppel kolm tagavaraväe lendurõpilast ning neli aviomotoristi.¹⁴² 1936–1937 lähetati Lennukoolist divisjoni praktikat saama kaks tagavaraväe lendurõpilast, neli aviomotoristi ning üks lendur-allohvitsers.¹⁴³ 1937–1938 andis divisjon täiendõpet ühele lendur-allohvitsersile ning neljale aviomotoristile (reservis).¹⁴⁴

3.5 Õppused ja manöövrid

Divisjoni esimeseks õppuseks oli 1930. aasta sügisel toimunud 2. diviisi sügismanöövrid. ÜLD 2 osales sellel kuue lahing- ja kahe õppelennukiga. Samuti osales divisjon kahel lennukite ringreisil. Esimene neist oli kodumaine ringreis, millesse divisjoni ülem määras kolm lahing- ja kaks õppelennukit. Ringreis toimus 2. diviisi piirkonnas. Teine oli rahvusvaheline ringreis marsuudil Tartu-Krustpils-Riia-Tartu-Rakvere-Tartu ning selles osales divisjon kolme lahinglennukiga.¹⁴⁵ 1931. aasta suvest hakkas divisjon regulaarselt osalema Jõhvi laagris. Tegemist oli väliharjutuste perioodiga, mille jooksul sai divisjoni lendav koosseis harjutada õhulaskmisi ja teha pommitusharjutusi. Esimene Jõhvi laager toimus ajavahemikul 16.–29. august 1931. a viibis ÜLD 2 Jõhvi laagris. Laske- ja pommitusharjutused viidi läbi Kurtina suurtükiväe laskeväljal. 21.–28. septembril 1931. aastal toimus õhukaitse manööver Tartu ja Võru alal, milles divisjon osales 12 ohvitseri, 32 üleajateenija, 23 ajateenija ning kuue lennukiga. Kaheksa divisjoni ohvitseri võtsid 1932. aastal osa õhukaitse sõjamängust.¹⁴⁶ Divisjoni teine Jõhvi laager, mis toimus 6.–23. juunil 1932. a, oli divisjoni isikkoosseisu jaoks erilise tähendusega. Lisaks tavapärasele harjutustele said lendur-vaatlejad teha esmakordselt ühe pommitusharjutuse lahingpommidega. Ka järgnevates laagrites kasutati lisaks õppepommidest ka lahingpomme. Ka 25. august 1932. a oli oluline, kuna teostati eelmises peatükis käsitletud kattekava teostamise katse. 1.–4. märtsini 1933. a osales ÜLD 2 õhukaitse talimanöövritel

¹⁴¹ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 59

¹⁴² Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 39

¹⁴³ Õhukaitse 1936/37.a. tegevusaruanne; lk 21

¹⁴⁴ Õhukaitse 1937/38.a. tegevusaruanne; lk 17

¹⁴⁵ Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 49-52

¹⁴⁶ Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 51

roheline poolena. Selleks anti divisjonile täienduseks üks salk luurelennukeid DH9-d Üksikust Lennuväedivisjonist nr 1. Teise diviisi talimanöövril 3.–7. märtsil 1933. a võttis osa divisjoni I salk.¹⁴⁷ 1933. aastast saab olulisemana välja tuua õhukaitse ülema poolt korraldatud katse kattekava teostamiseks, kuni lennukite stardini välisaerodroomile.¹⁴⁸

Õppuste ja manöövrite alal võib divisjoni jaoks olulisemateks ajaks pidada aastaid 1934 ja 1935, kuna siis toimus Koondatud Lennuväedivisjoni suvine manööver (Vt Lisa 10), mis oli suurim õppus õhukaitse tegevuse ajal ning samuti viis divisjon läbi iseseisva talveõppuse, millest täpsemalt allpool. Divisjoni 1934. aasta Jõhvi laagris toimusid lisaks laske- ja pommitusharjutustele esmakordselt koostöö-sideharjutused ning tehti ka fotoluurelende. 12. juunist kuni 21. juunini 1934. a viibis üks lennusalk Tallinnas ning teostas Jägala polügoonil 2. diviisi suurtükiväega koostööharjutusi. See oli esimene kord, kui ÜLD 2-e lendav koosseis harjutas Jägala polügoonil. Muid taktikalisi õppusi ja koostööharjutusi teostati teiste väeliikidega sel ajavahemikul neljal korral. 2 korda toimus koostööharjutus Ratsarügemendiga, kus divisjon osales 2 lennukiga. Kahel korral osales divisjon 2.diviisi lühiajalistel taktikalistel õppustel (rännakutel, millest võtsid osa jalavägi, suurtükivägi ja ratsavägi.) 14. veebruarist kuni 19.veebuarini 1935. a teostas divisjon eelpool mainitud iseseisva taliõppuse asukohaga Petseri aerodroomil, mille käigus täitis üks lennusalk 2.diviisi lõunagrupi poolel nõutavaid ülesandeid ja oli kujundatud selle operatiivsesse alluvusse. Kõik ülesanded lennusalgale anti aga divisjoni staabi kaudu.¹⁴⁹

1935–1936 oli divisjoni jaoks rahulikum. Suvel toimus tavapärane Jõhvi laager ning esmakordselt oldi talvelaagris Jägala polügoonil. Ka talvelaagris tehti õhulaske-, side- ja pommitusharjutusi ning fotoluurelende. Koostööharjutusi teiste väeliikidega tehti viiel korral.¹⁵⁰ 1936–1937 oli divisjonile samuti õppuste poolest vähem aktiivsem. Suve- ja talvelaagrid korraldati mõlemad Jägala polügoonil. Aasta jooksul tehti ka 3 taktikalist õppust.¹⁵¹ 1937.–1938. aasta tegevusperioodil viibis divisjon samuti nii suve- kui ka

¹⁴⁷ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 60

¹⁴⁸ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 59

¹⁴⁹ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 59

¹⁵⁰ Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 39

¹⁵¹ Õhukaitse 1936/37.a. tegevusaruanne; lk 21

talvelaagris Jägala polügonil. Viiel korral tehti koostööõppusi teiste väekoondistega. Erinevate relvaliikidega (jalavägi, suurtükivägi, sideüksused) tehti koostööharjutusi kuueteistkümnel korral. Divisjoni juhtkond võttis kahel korral osa sõjamängudest.¹⁵²

3.7 Märkused üldise väljaõppe kohta divisjonis

Eelpool käsitletud kattekavade katsete ja igapäevase väljaõppe teostamisel ilmnunud ajateenijate vähesus oli juhtkonnale mõistetav juba varem.¹⁵³ Seega ajateenijate puudus ning nendega kaasnevad probleemid olid maksvad kogu divisjoni eksisteerimise ajal. Samuti juhtis divisjoni juhtkond korduvalt tähelepanu sellele, et väljaõppe läbiviimine (igapäevane õppetöö, manöövrid ja muu iseloomuga lennutegevus) nõudis lendavalt koosseisult suurt vaeva ning tööd, kuna tehnika oli vana ning tõrgete esiletulek sagedane.¹⁵⁴

3.8 Lennuvõistlused

Õhukaitse esimene lennuvõistlus toimus 4. septembril 1930.a. Lennuvõistluste eesmärgiks oli lendurite motiveerimine end lennuoskustelt arendada ning anda võimalus üksteiselt mõõtu võtta. Esimese lennuvõistluse eesmärgiks oli hinnata lendurite orienteerumisoskust, mootorite ökonoomset kasutust ja kindlust lendamisel.¹⁵⁵ ÜLD 2 osales lennuvõistlusel kahe lennukiga ja pälvis Kaitseväe Staabi ülema eriauhinna parima maandumise ja tehase *Gnome-Rhone*'i eriauhinna ökonoomseima ja kiireima lennu eest mootoriga Jupiter.¹⁵⁶ 1931. aasta 15. septembril peeti teised lennuvõistlused, millest võtsid taaskord osa kaks lennukit igast väeosast.¹⁵⁷ ÕK kolmandad lennuvõistlused peeti 1. septembril 1932. aastal alguse ja lõpuga Lasnamäel ning millest jällegi võtsid osa kaks lennukit meeskondadega

¹⁵² Õhukaitse 1937/38.a. tegevusaruanne; lk 17

¹⁵³ Tihti on divisjoni tegevusarannetes märgitud: "Soodustavaid asjaolusid ajateenijate väljaõppe alal märkida ei ole. Selle vastu aga takistab nende edukat väljaõpet arvuline vähesus, sest toimkond ja igapäevane vajalik töö (nagu köögitoimkond, ruumide korrashoid jne.) kisuvad neid õppustest eemale. Peale selle on igas kutses teatud % riigikeele oskamatuid, mis takistavalt mõjub nende edasijõudmisele ja arenemisele soovitud suunas. Peale teenistus-ja töötoimkonna langeb teatud % ka haiglates, terviseparanduslikul puhkusel ja arestis viibivate peale. Suurte pingutuste tõttu võib öelda, et need mehed, kes püsivalt on olnud väeosas ja ise omalt poolt edasijõudmist soodustavad, lahkuvad peale kv. teenistuse lõppu rahuldava teadmiste tagavaraga." (Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 58)

¹⁵⁴ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk. 60

¹⁵⁵ Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 9

¹⁵⁶ Sealsamas, lk 49

¹⁵⁷ Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 10

igast väeosast. Kolmanda koha saavutas ÜLD 2-e I salga lendur-veltveebel P. Kubits koos aviomotorist nooremallohvitser J. Madissoniga luurelennukil *Henry Potez* nr 100, teenides ÕK juhatuse „Hõbedase Eesti Kanna” suurima punktisumma eest luurelennukite kategoorias. Saadi ka mitmeid individuaalseid auhindu.¹⁵⁸ 1933. aastal toimunud lennuvõistlustel saavutasid kolmanda koha II salga lendur-veltveebel V. Köbas ja aviomotorist veltveebel J. Rästa luurelennukiga *Henry Potez* nr 99, omandades mitmesuguseid individuaalauhindu.¹⁵⁹ 1934. aasta lennuvõistlustel saavutasid divisjoni lendur veltv. P. Kubits ja aviomotorist veltv. J. Torrokoff lennukiga *Henry Potez* nr 95 teise koha ning ltn E. Mesikep ja aviomotorist veltv J. Torrokoff lennukil *Henry Potez* nr 97 neljanda koha. Divisjoni autasutati veel õhukaitse ülema auhinnaga, milleks oli suur hõbekarikas kotkaga kaanel suurima punktide arvu eest visketeadete heitmise täpsuses. Samuti sai divisjon õhukaitse juhatuse auhinna, hõbedase eesti kapa suurima punktide arvu saavutanud luurelennukite salga eest.¹⁶⁰ Need lennuvõistlused jäid ühtlasi viimaseks. 1935. aastal enam võistlusi ei toimunud, intensiivse õppetegevuse ja kehva lennukite seisukorra tõttu.¹⁶¹

3.9 Lennuõnnetused

Lendamist peetakse ohtlikuks tegevuseks ning ka divisjonis esines mitmeid lennuõnnetusi, ebaõnnestunud maandumiste või lennukirikete tõttu. Siiski ei olnud võrreldes lendude arvuga palju inimvigastusega lõppenud lennuõnnetusi. Ajavahemikul 1930–1938 tehti divisjonis 15 974 lendu, millest 27 lõppes hädamaandumisega, 13 korral sai vigastada lennuk ning seitsmel korral isikkoosseis (Vt Lisa 11 tabel 8). Divisjoni ainuke hukkunudega lõppenud lennuõnnetus toimus 1931. aastal. Lennuõnnetuses hukkusid divisjoni ülem mjr Johannes Sööt ning veltveebel Johannes Sepp. Ametilennul Tartust Tallinna sattus nende lennuk tihedasse uttu ja põrkas vastu Lasnamäe tuletorni.¹⁶²

¹⁵⁸ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 8

¹⁵⁹ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 60

¹⁶⁰ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 61

¹⁶¹ Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 11

¹⁶² Kitvel, Türk, Vercamer 2011; lk 251

3.10 Kokkuvõte ja järeldused

Väljaõpet viidi Üksikus Lennuväedivisjonis nr 2 läbi vastavalt õhukaitse staabi poolt kinnitatud õppekavadele ja juhenditele. Prioriteediks olid lendurid ja lendur-vaatlejad. Õppekavad täiustusi pidevalt ning divisjoni ülema Johann Fischeri hinnangul ei olnud väljaõppe teostamisel takistuseks halb koolitus, vaid lennukid ja muu tehnika oli vananenud ning nende käigus hoidmine võttis suure osa õppetööks ette nähtud ajast. Samuti oli takistuseks isikkoosseisu vähesus. Ajateenijaid ei saanud efektiivselt välja õpetada, kuna valdava osa ajast täitsid nad toimkonna ülesandeid. Väljaõppe läbiviimiseks nappis ka ohvitseri ja allohvitseri, kes pidi täitma rohkem kui ühele inimesele määratud ülesandeid. Hoolimata puudustest väljaõpe toimis ning isikkoosseis oli koolitatud. Väljaõppe heast tasemest annavad kinnituse lennuvõistlustel saavutatud tulemused. Paraku polnud võimalusi neid tulemusi välismaa tasemega võrrelda.

4. DIVISJON AASTATEL 1939–1940

1939. aastal sõlmitud baaside lepingu järel toimusid Eesti kaitsejõududes mitmed muutused ja ümberkorraldused, mis avaldasid mõju ka õhukaitse üksuste (sh ÜLD 2-e) tegevusele. Alljärgnevalt annabki autor ülevaate Üksiku Lennuväedivisjoni Nr 2 tegevusest ja selles toimunud ajavahemikul 1939. a pärast baaside lepingu sõlmimist kuni väeosa likvideerimiseni 1940. aastal.

4.1 Divisjoni ümberformeerimine ja muutused struktuuris

Sõjavägede Ülemjuhataja täiesti salajase käskkirja nr 109 ning Vabariigi Presidendi otsuse nr 59 alusel kinnitas õhukaitse ülem 19. mail 1939. aastal õhukaitse üksuste koosseisud. Nende hulgas koosseisu nr 60, millega Üksik Lennuväedivisjon nr 2 formeeriti ümber 2. Lennuväedivisjoniks. Sellest tulenevalt suurendati divisjoni isikkoosseisu kahe ohvitseri ning 11 allohvitseri võrra. Riigiteenijate kohad kaotati, kuid struktuuriväliselt jäid nad divisjoni alluvusse.¹⁶³ Kohe pärast baaside lepingut väeosas suuri ümberkorraldusi ei teostatud. Jätkati väljaõppega, mida viidi läbi vastavalt võimalustele ning lähtuti õhukaitse staabi poolt antud korraldustest. 1. juulil 1939. aastal vahetus 2. Lennuväedivisjoni ülem. Juba 1931. aastast divisjoni juhtinud kol-ltn Fischer vabastati Vabariigi presidendi käskkirjaga relvastatud jõududele nr 27 sõjaväeteenistusest aja väljateenimise tõttu. Mais 1939. aastal divisjoni koosseisu arvatud mjr E. Döring¹⁶⁴ (Vt Lisa 3 joonis 7) määrati sama käskkirjaga uueks 2. Lennuväedivisjoni ülemaks, kes täitis seda ametikohta kuni väeosa likvideerimiseni.¹⁶⁵

¹⁶³ Õhukaitse ülemate käskkirjad 1928-1939; lk 143

¹⁶⁴ Evald Döring. (23.11. 1899- 02.07.1977) Lõpetas 1919.a Sõjakooli, ülendati lipnikuks ja määrati teenima 2. Jalaväepolku, kus teenis Vabadussõja lõpuni. 1924. aastal viidi Lennurügementi. 1930. aastal teenis 3. Üksikus Lennuväedivisjonis I salga ülemana. Alates 1932. aastast teenis Üksikus Merelennusalgas, mille ülemaks määrati 1933.aastal (pärast senise ülemate mjr Matvei hukkamist). 1936. aastal muutis nime Evald Reinhold Döringuks. 1939. aastal asus teenima 2. Lennuväedivisjonis, mille ülemaks määrati ta 1. juunil 1939.a. 1940. a sügisel määrati 22. territoriaalse laskurkorpuse 232. polgu tehnilise varustuse ülemaks. Arreteeriti 14.06.1941 Petseris. Oli aastaid vangistuses Venemaal. 1956. aastal jõudis tagasi Eestisse. 1965. aastal lubati tal ühineda 1944. a Rootsi pagenud perekonnaga. Suri Enköping'is Rootsis. (Kitvel, Türk, Vercamer; 2011. lk 216-218)

¹⁶⁵ Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 6. Ümberpaigutamised, läkitamised, koosseisude täiendamine, ohvitseride nimekirjad ja teenistuskäik. Ümberpaigutuste teatelehed. 1940. ERA 526-1-329, lk 66

4.2 Divisjoni tehnika

Nagu teada, müüdi enamus divisjoni tehnikast 1937. aastal (8 *Henry Potez* luure- ja pommituslennukit ning osalt lennuvälja kaitseks ette nähtud kuulipildujaid) Hispaaniale, pärast mida oli divisjoni tehniliselt ja relvastuselt oluliselt nõrgenenud ning võime täita ülesandeid oli peaaegu olematu. 1937. aastal divisjonile antud neljast luurelennukist *Šmolik* võeti 1939. aastal üks relvastusest maha ning selle asemele anti divisjonile juurde üks *Avro 594B Avian* luurelennuk. Samuti esitati 1939. aastal Inglismaale *Westland Aircraft Corporation*-ile tellimus 10 *Westland Lysander* luurelennuki ostmiseks. Õhukaitse staabi plaani kohaselt oleks nende lennukitega 2. Lennuväedivisjon ümberrelvastatud 1939. aasta lõpuks.¹⁶⁶ Plaan ebaõnnestus, kuna 1. septembril alanud Teise maailmasõja ning Inglismaa sõtta astumisega taganes *Westland* tehingust. Samal põhjusel katkestasid inglased ka eestlastega sõlmitud hävituslennukite *Supermarine Spitfire* 1 tehingu. Seega oli 1940. aasta kevadel divisjoni lennukipargis kokku kõigest kuus lennukit, millest ainult kaks olid lahinguvõimelised (Vt tabel 5). Seega oli divisjoni lahinguvõimekus minimaalne ja suutlikkus ülesandeid täita kaheldav.

Tabel 5

Lennuväedivisjoni lennukid 01.04.1940. a

Lennukid	Lahinguvalmis	Lennuvalmis	Remondis	Kokku
Luurelennukid <i>Avro 594B Avian</i> nr 120, <i>Šmolik 228E</i> nr 137, 138 ja 140. Treeninglennukid <i>PON-1a</i> nr 154 ja 156	2	2	2	6

23. veebruaril 1940. aastal sõlmiti leping Saksa suurettevõttega *Henschel Flugzeugwerke A/G* 12 luure- ja koostöölennuki *Henschel Hs-126B-1* (Vt Lisa 6 joonis 21) ostmiseks tähtajaga esimesed kuus 20. mail, järgmised 20. juunil 1940. aastal. Üks lennuk maksis 150 000 riigimarka ja tehingu koguhinnaks oli 1 807 200 marka (ehk 2,8 miljonit krooni,

¹⁶⁶ Sealsamas, lk 19

mis oli veidi üle kümnendiku sõjaministeeriumi eelarvest).¹⁶⁷ Esimene kuue lennukiga partii oli ette nähtud Tartusse, kuid kuna ühel lennukil esinesid tehasest välja lennates mootoriprobleemid ning see jäeti kontrolli, jõudis Eestisse viis lennukit. Need jäid paraku ainsateks, kuna ka sakslased taganesid tehingust. *Henschel* Hs-126B'd olid kaheistmelised ja kõrgtiivaga luurelennukid, aeglased ning nõrgalt relvastatud. Lennukeid kasutati Hispaania kodusõjas, kuid 1940. aastaks olid nad juba ajast maha jäänud. Lennukil oli läbi propelleri tulistav sünkroonkuulipilduja ning pöördtoolil lendur-vaatleja kasutatav kuulipilduja. Jõuallikana kasutati üheksasilindrilist 830-hj tähtmootorit *Bramo* 323 a2, mis tagas 320-km tunniikiiruse ning kaheksa kilomeetrise lennulae. Lennuk võis aerofotokaamera asemel kaasa võtta kaksteist 5- kuni 10-kilogrammist pommi.¹⁶⁸ Paraku Eestisse tarnitud lennukitel relvastus ning ka navigatsiooniseadmed puudusid. Divisjonis olid alles ka *Šm-228E*, *Avro Avian* ning *PON-1a* lennukid (Vt tabel 6). Võib arvata, et *Henschel*'ite lisandumisega divisjoni tehnikaparki oli mõju pigem moraalselt kui sõjaliselt efektiivne. Kuid olukorda arvestades oli see siiski väga oluline. Lennukite saabumisega anti isikkoosseisule märku, et hoolimata keerulistest aegadest, püüab juhtkond lennuväeosade vajadusi rahuldada. Samas uute lennukite sõjaline väärtus oli minimaalne, kuna nendel puudus relvastus. Võimalik, et teatud määral oleks saanud *Henschel*'eid relvastada olemasolevate relvadega (näiteks sabakuulipildujatega), kuid autorile teadaolevalt seda ei tehtud. Seega oli ka 1. septembriks 1940. aastal divisjoni võimekus siiski piiratud.

Tabel 6

2. Lennuväedivisjoni lennukite arv seisuga 1. september 1940.a.¹⁶⁹

Lennuki mark	Arv
<i>Šmolik</i> 228E	3 ¹⁷⁰
PON-1a	2
<i>Avro</i> 594B <i>Avian</i>	1
<i>Henschel</i> Hs 126B-1	5

¹⁶⁷ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 252

¹⁶⁸ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 304

¹⁶⁹ Sõjavägede Varustusvalitsus. Eesti NSV 2. Lennuväedivisjoni lennukite nimestik seisuga 1. september 1940. ERA 498-8-632, lk 1

¹⁷⁰ Üks *Šmolik* oli kasutuskõlbmatu puudunud mootori tõttu

4.3 Väljaõpe

1939. aastal väljaõppes suuri muutusi ei toimunud. Tegeleti nii maapealsete harjutustega kui ka lennutegevusega. Samuti jätkus ajateenijate väljaõpetamine. 1939. aasta märtsis viibis divisjon taaskord Jägala laagris, kus teostati õhulaskeharjutusi ning luure- ja vaatluslende. Pommituslende aga enam ei tehtud.¹⁷¹ Uue elemendina alustati divisjonis õppetööd ja praktilist tegevust tuletõrje alal. Nimelt toimus 3.–10. septembril 1939. a ülemaailmne "Tulekaitse nädal", mida Eestis viis läbi Vabatahtlik Tuletõrje Liit. Aitamaks kaasa nädala edukale läbiviimisele, andis Sõjavägede Ülemjuhataja korralduse üksustel vastavalt oma võimalustele korraldada isikkoosseisudele väljaõpet tuletõrje alal, et pärast sõjaväeteenistust saaks sõjaväelasi kasutada nende kodukohtades tuletõrje edasiarendamiseks. Nii toimusidki divisjonis instrueerivad loengud ning praktilised sooritused tuletõrje alal.¹⁷² 1940. aastal lisandus uue ainenäi ohvitseride, allohvitseride kui ka ajateenijate õppetöösse vene keele moodul. Vastavalt Sõjavägede Ülemjuhataja korraldusele oli vene keele õpet alates 1940. aastast ette nähtud kuni 2 tundi nädalas.¹⁷³ Ilmselt ei olnud isikkoosseisu vene keele oskus piisavalt hea ning seoses Nõukogude vägede paiknemisega Eesti territooriumil, mõisteti, et suhtluseks võõrvägedega on see oluline.

Seoses uute luurelennukite lisandumisega divisjoni tehnikaparki asuti loomulikult ka vastavasisulist õppetööd läbi viima, tutvustamaks kaaderkoosseisule *Henschel* Hs 126 luurelennuki tehnilisi ja taktikalisi omadusi ning lendamise eripärasusi.¹⁷⁴ Suuremad muudatused õppetöös toimusid pärast ENSV loomist ja selle vastuvõtmist NSVL-i koosseisu. 17. augustil 1940. aastal arvati divisjoni koosseisu poliitiline juht, kelle ülesandeks oli üksuse isikkoosseisu ümberorienteerumine uuele võimule.¹⁷⁵ Selle tõttu muutusid näiteks ajateenijate tunniplaanid varasemast tunduvalt klassisisesemateks. Seniajani toimunud laskepäevad asendati laulmistundidega, vene keele loengutega ning

¹⁷¹ Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 6 1940; lk 68

¹⁷² 2. Lennuväedivisjon. Rivi jaoskonna kaust. Ohvitseride õppus, loengud ja õppekavad. 1940. ERA 625-1-98, lk 10

¹⁷³ 2. Lennuväedivisjon. Rivi jaoskonna kaust. Ohvitseride õppus, loengud ja õppekavad. 1940. ERA 625-1-105, lk 14

¹⁷⁴ 2. Lennuväedivisjon. Rivi jaoskonna kaust. Sõdurite õppus ja õppekavad. 1940. ERA 625-1-106, lk 10

¹⁷⁵ 2. Lennuväedivisjoni ülema ja 2. Lennuväedivisjoni likvidaatori käskkirjad. 1940. ERA 625-1-10, lk 128

ettekannetega Nõukogude temaatikat käsitlevatest artiklitest. Samuti kadus iganädalane lennukite ja mootorite ülevaatus. Selle asemel anti sõduritele nädala poliitiline ülevaade. Veel lisandusid ajateenijate õppekavasse Nõukogude Liidu Kommunistliku Partei ajalugu ja ENSV põhiseadus.¹⁷⁶

4.4 1939. aasta kattekava

1. septembril 1939. aastal kinnitas Sõjavägede ülemjuhataja kindral Johan Laidoner uue Vabariigi piirikattekava.¹⁷⁷ 2. Lennuväedivisjoni kattekava kinnitati õhukaitse ülema poolt 12. juunil 1940. aastal.¹⁷⁸ Võrreldes varem kehtinud 1935. aasta kattekavaga, divisjoni ülesanded ei muutunud. Samuti jäid muutumatuks valmisoleku ajad. Varulennuväljadeks määrati divisjonile maandumisplats Ülenurme asula juures ning Igavere küla juures (Vt Lisa 12 joonis 28, joonis 29). Esmakordselt oli divisjoni kattekavas määratud isikkoosseisu varje ja õhutõrjekuulipildujate asukohad (Vt Lisa 13 joonis 30, joonis 31). Kattekavas pidi divisjon osalema kõikide allüksustega.¹⁷⁹ Divisjoni isikkoosseis kava järgi oli 16 ohvitseri (sh ohvitseride ametikohal teeninud kaadriallohvitsid), 28 kaadriallohvitsid, 23 sõdurit ning 3 riigiteenijat.¹⁸⁰ Nende hulka ei olnud arvestatud mobilisatsiooni korras divisjonile juurdeantavat isikkoosseisu. Ettenähtud laskemoon kattekava teostumisel oli alljärgnev (Vt tabel 7).

Tabel 7

Divisjonile ette nähtud laskemoon 1939. aasta kattekava teostamiseks¹⁸¹

Relva tüüp	Laskemoona kogus relva kohta (tk)
Lennuki sünkroniseeritud kuulipilduja	500
Lennuki sabakuulipilduja	500
Õhukaitse kuulipilduja	2000
Vintpüss	90
Püstol	25
Pommid	8

¹⁷⁶ Sõdurite õppus ja õppekavad 1940; lk 17

¹⁷⁷ Õhukaitse Staap. Õhukaitsevägeosade ja kattekavade kaust. 1939. ERA 526-1-38, lk 21

¹⁷⁸ Sealsamas, lk 125

¹⁷⁹ Staap, tehnikajaoskond, majandusjaoskond, sanitaarjaoskond, divisjonikomando, lennusalik (K. Piirisalu)

¹⁸⁰ Õhukaitsevägeosade ja kattekavade kaust 1939; lk 140

¹⁸¹ Sealsamas, lk 141

Autoril puuduvad andmed, kas laskemoona kogused lennukitele muutusid, kui divisjoni relvastusse arvati 1940. aastal *Henschel* Hs 126 luurelennukid, sest lennukid olid Eestis ilma relvastuseta. Selge on see et üldise lahingumoonna hulk võrreldes eelmiste kava jaoks ettenähtuga oli palju väiksem.

4.5 Sündmused divisjonis 1940. aastal

Divisjon kaotas 1940. aastal ka ühe lendurohvitseri. 12. jaanuaril 1940. aastal startis Tartu lennuväljalt divisjoni lendur ltn Aleksander Riisenberg ning lendas üle piiri NSVL-i territooriumile. Ülelennuks kasutas lendur lennukit PON-1 nr 154, mis 16. jaanuaril anti Eesti esindajale üle. A. Riisenbergi kohta teatas Nõukogude võim, et teda üle anda ei saa, kuna ta ei soovi Eestisse tagasi tulla. 23. märtsil välja antud Sõjavägede Staabi II osakonna ülema kirjaga nr 42, teatati otsusest Riisenbergi mitte välja nõuda.¹⁸²

Samal kuupäeval, kui divisjonist lahkus omavoliliselt ltn Riisenberg, esitas Õhukaitse staap divisjonile uue angaari projekti joonise (Vt Lisa 5 joonis 15). Nimelt plaanis Õhukaitse staap ehitada Tartu lennuväljale seni suurima raudbetoonangaari. Selle mõõtmed oleksid olnud 28 meetrit pikk, 44 meetrit lai ning 12 meetrit kõrge.¹⁸³ Võrdluseks saab tuua divisjonile 1935–1936 ehitatud betoonangaari, mille mõõtmed olid: pikkus 30 meetrit, laius 32 meetrit ja kõrgus 6,2 meetrit. Angaar oleks kandnud numbrit F-III-15.¹⁸⁴

23. mail 1940. aastal edastati õhukaitse ülemale ning diviiside ülematele ärakiri Sõjavägede Ülemjuhataja käsuga organiseerida valve ja kaitse lennuväljadel ning nende vahetus läheduses võimalike vastase õhuhüvessantide vastu. Vastavalt käsule pidid Tartu lennuväljal organiseerima valve ja kaitse 2. Diviis koos 2. Lennuväedivisjoniga.¹⁸⁵ Sellele käsule lisas õhukaitse ülem korralduse paigutada divisjoni õhukaitse kuulipildujad sellistele positsioonidele, et nendelt oleks võimalik vajadusel mõjutada ka maasihtmärke.¹⁸⁶ Samuti

¹⁸² Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 6 1940; lk 239

¹⁸³ Üksik Lennuväedivisjoni nr. 2 majandusjaoskonna kaust. 1940. ERA 625-1-423; lk 183-185

¹⁸⁴ Sealsamas, lk 71

¹⁸⁵ I Diviisi staabi I jaoskonna kaust. Õhuvaatlusteenistusse ja õhukaitseesse puutuv kirjavahetus. 1940. ERA 515-1-824, lk 18

¹⁸⁶ Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 3. Üldised küsimused. 1940. ERA 526-1-181, lk 52

huvitava faktina väärrib äramärkimist telegramm, mis edastati õhukaitse üksustele 1. juunil 1940. aastal. Telegrammiga teavitati õhukaitse üksusi, et lennuväljade kaitseks on võimalik anda kasutada 9 kergetanki ning 4 rasketanki, kuid ilma meeskonnata. Nimelt vastavalt Sõjavägede Ülemjuhataja käsule pidid õhukaitse väeosad ise määrama meeskonnad ning need välja õpetama.¹⁸⁷ Tartu lennuvälja kaitseks pakutud tanke ei kasutatud.

Suurem muutus toimus juuni lõpul 1940. aastal, kui divisjon muutis alalist paiknemiskohta. Seoses baaside lepingu sõlmimisega ning Nõukogude Liidu üksuste paigutamisega Eesti Vabariigi territooriumile, sh Tartu lennuväljale, kästi 2. Lennuväedivisjonil ümber paikneda Jõgeva piirkonda.¹⁸⁸ 26. juuniks olid divisjoni staap ja teised maapealsed allüksused Tartust ümber paiknenud Jõgeva mõisa ning Jõgeva algkooli ruumidesse. Lennukid olid jäetud Tartu lennuväljale ootamaks lennuluba ümberpaiknemiseks.¹⁸⁹ Täpne päev on autorile teadmata, kuid 29. juuliks olid ka lennusalgad koos lennukitega viidud Jõgeva mõisa aladele.¹⁹⁰ 4. juulil 1940. aastal kandis divisjoni ülem mjr Döring õhukaitse ülemale ette, et kõik divisjoni allüksused on ümber paiknenud Jõgeva piirkonda (Vt Lisa 15 tabel 9)

4.6 Poliitiline meeleolu

2. juulil 1940. a kandis 2. Lennuväedivisjoni ajutine ülem major Kitsapea ette poliitilisest meeleolust väeosas: "Kannan ette, et möödunud kuul riigivastast elementi ei ilmnenud ja meeskonna meeleolu oli häa."¹⁹¹ Sama sõnumi annab edasi ka 2. augustil edastatud ettekanne.¹⁹² Lennubaasi, 1. Lennuväedivisjoni ning 3. Lennuväedivisjoni ülemate ettekannetest selgub, et alluvate meeleolu ja meelsus on hea, kuid ollakse ärevad ja ebakindlad tuleviku suhtes.¹⁹³ Lennukooli ülema ettekanne nimetab ebakindluse põhjuseks väeosa ümberpaigutamist selle alalistest asukohtadest. Samas kinnitab sama ettekanne, et

¹⁸⁷ Õhuvaatlusteenistusse ja õhukaitseesse puutuv kirjavahetus 1940; lk 21

¹⁸⁸ 2. Lennuväedivisjoni ülema ja 2. Lennuväedivisjoni likvidaatori käskkirjad 1940; lk 84

¹⁸⁹ Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 3. Üldised küsimused 1940; lk 44

¹⁹⁰ Sealsamas, lk 75

¹⁹¹ Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 8. Sise- ja välismaa informatsioon ja poliitiline meeleolu. ERA 526-1-40, lk 6

¹⁹² Sealsamas, lk 2

¹⁹³ Sealsamas, lk 1-8

isikkoosseis oli kindlas valmisolekus ning tegutsemistahteline oma rahva ja riigi huvides.¹⁹⁴ Võib eeldada, et sarnane olukord valitses tegelikult ka 2. Lennuväedivisjonis.

4.8 Väeosa likvideerimine

Divisjoniülema 5. septembri 1940. aasta käskkirjaga nr 110 avaldati ENSV Rahvakomissaride Nõukogu otsus 29. augustist 1940. a (Vt Lisa 16). Vastavalt otsusele määrati väeosade likvideerimise juhtimiseks likvidaatorid. 2. Lennuväedivisjoni likvidaatoriks määrati Sõjavägede Juhataja käskkirjaga nr 201 major Döring ning tema abiks kapten Loigu. Likvideerimistööde lõpptähtajaks oli määratud 15. november 1940.¹⁹⁵ Kuna kapten Loigu tunnistati 19. oktoobril Sõjavägede Pensionikomisjoni poolt 100%-liselt teenistuskõlbmatuks, määrati uueks likvidaatori abiks major Kitsapea.¹⁹⁶ Likvideerimise esimeseks etapiks oli 14 divisjoni ohvitseri ja allohvitseri üleviimine 22. Laskurcorpuse Üksikusse Lennueskadrilli¹⁹⁷, kellele hiljem lisandus veel mitmeid ohvitseri ja allohvitseri.¹⁹⁸ Samuti saadeti allohvitseri kolonel Külaotsa laskuripolku. Divisjoni ajateenijad viidi üle Tapa Laskuripolku.¹⁹⁹ Väeosa varade üleandmiseks Nõukogude väeosadele, moodustati meeskonnad divisjoni endisest isikkoosseisust. Seega olid sõdurid sunnitud likvideerima omaenda väeosa. Detsembriks 1940.a. oli üle antud peaaegu kogu divisjoni varustus (Vt Lisa 17 tabel 10).

30. novembril 1940. aastal kustutati divisjoni koosseisus nimekirjast viimane inimene – nooremseersant Aleksander Sults, kes määrati teenistust jätkama 22. Laskurcorpuse Üksikus Lennueskadrillis. Divisjoni likvideerimine lõppes 24. detsembril 1940. aastal ning 25. detsembril määrati divisjoni likvidaator ja viimane ülem major Döring Likvideerimise

¹⁹⁴ Sealsamas, lk 8

¹⁹⁵ 2. Lennuväedivisjon. Juhtnõõrid väeosa likvideerimise kohta ja vastav kirjavahetus. 1940. ERA 625-1-466, lk 104

¹⁹⁶ Sealsamas, lk 152

¹⁹⁷ 4. oktoobril 1940. aastal moodustati 22. Territoriaalkorpuse juurde lennueskadrill, mille ülemaks määrati endine Lennukooli ülem alampolkovnik Hans Kitvel, kes 11. detsembril arreteeriti. Uueks ülemaks sai lendurmajor P. Juhalain. 23. veebruaril 1941. aastal andis kogu laskurcorpuse koosseisu (sh. lendurid) sõjaväelise vande. Eskadrill sai endale 6 *Hawker Hart*'i, 5 *Henschel*'it ja ühe *Avro Anson*'i. Samuti kuus treeninglennukit (PTO-4 ja PON-1a) (Kitvel, Tilk 2003; lk. 104)

¹⁹⁸ 2. Lennuväedivisjoni ülema ja 2. Lennuväedivisjoni likvidaatori käskkirjad 1940; lk 131

¹⁹⁹ Sealsamas, lk 142

Peakomisjoni esimehe käsutusse.²⁰⁰ Seega lakkas 2. Lennuväedivisjon 24. detsembril 1940. aastal eksisteerimast.

4.9 Kokkuvõte ja järeldused

1939. aasta algul jätkus divisjoni tegevus sarnaselt eelmistele aastatele: võimaluste piires treeniti lendureid ja lendur-vaatlejaid ning maapealset isikkoosseisu. Samuti oli divisjon praktiliselt lahingvõimetu, kuna lahinguvalmis lennukeid oli kõigest kaks. Väljaõppesse lisandus tuletõrje, vene keel, tutvumine Nõukogude Liidu temaatikaliste artiklitega jne. Seoses relvajõudude uute koosseisude kinnitamisega muutus divisjoni struktuur isikkoosseisu suurenemise näol. Suuremad muutused toimusid 1940. aastal, kui divisjoni relvastusse lisandusid uued luurelennukid *Henschel* Hs 126. Samuti kaotas divisjon ühe ohvitseri, kes otsustas minna vastase poole üle. Kuid tegemist oli erandiga. Nagu selgus meeleolude ettekandest, oli ülejäänud divisjoni isikkoosseis rahumeelne ja Eesti Vabariigile lojaalne. Seoses Nõukogude Liidu väeüksuste paigutamisega Tartu lennuväljale, oli ÜLD 2 sunnitud eest ära kolima ning paikneti Jõgeva linna ja Jõgeva mõisa territooriumitele, kus väeosa paiknes kuni likvideerimiseni.

²⁰⁰ Sealsamas, lk 146-147

KOKKUVÕTE

Käesoleva töö eesmärgiks oli anda ülevaade ühest Õhukaitse väeosast: Üksikust lennuväedivisjonist nr 2. Töö käigus käsitleti väeosa arengut ja tema tegevust aastatel 1930–1940. Samuti oli eesmärgiks analüüsida, kas ÜLD 2 oli võimeline täitma talle püstitatud ülesandeid, tuua välja suuremad väeosas esinenud probleemid ja ilmnunud puudused. Sissejuhatavalt käsitleti ka Eesti lennuväe ja õhukaitse arengut Vabadussõjast kuni 1930. aastani ning Tartu linna (ÜLD 2-e alaline paiknemiskoht) eesmärki ja rolli Eesti kaitseplaanides.

Lennuväe aktiivne kasutamine relvakonfliktides sai alguse Esimeses maailmasõjas. Eesti õhujõud loodi 11. novembril 1918. aastal Vabadussõja eel. See pani aluse uue väeliigi kiiremale arengule, kuna lennuväeüksuseid oli vaja kasutada ka Vabadussõja lahingutes oma üksuste toetuseks ja õhuluureks. Eesti lennuvägi alustas tegevust mõne piloodi ja mehaanikuga, kuid ilma ühegi lennukita. Esimene lennuk saadi Vabadussõjas sõjasaagina. Ehkki lennuväe osakaal jäi Vabadussõjas väikeseks, said eesti lennuväelased väärt kogemusi õhujõudude arendamiseks. Sõja käigus ja 1920. aastate algul oli õhuväe areng kaootiline, kuid alates 1922. aastast jõuti konkreetsete arengukavadeni, mida järk-järgult üritati ka ellu viia. Tartu linn kui lennuväebaas omas olulist tähtsust Eesti õhukaitstes. Lennuväebaas Tartus pidi tagama Eesti ühe suurema linna turvalisuse õhust ning ühtlasi tegutsema eelhoiatuspostina kagu suunal pealinna Tallinna kaitseks.

Divisjoni võimekuse ja sõjalise valmisoleku hindamiseks tegevusaja alguses oli kõige paremaks meetodiks vaadelda 1932. aastal toimunud kattekava teostamise katset. Divisjoni jaoks esmakordse kogemusena toimunud katse nägi ette ühe lennusalga paigutamist varulennuväljale koos vajaliku maapealse elemendiga. Ehkki katse toimus divisjoni jaoks üsnagi ebasoodsates, suutis divisjoni isikkoosseis siiski katse läbi viia. Kahjuks oli katse läbiviimise tagasiside divisjonile üsna negatiivne. Isikkoosseis ei teadnud täpselt püstitatud ülesandeid ning ümberpaiknemiseks vajaminevat varustust. Ümberpaiknemiseks vajalike protseduuride tegemiseks ei kasutatud ratsionaalselt olemasolevat koosseisu. Lennukite saabumisel uuele maandumisväljale puudus seal vastuvõttev meeskond, esines probleeme

lendurite ja maapealse meeskonna varustusega (puudusid õhuluureks vajalikud lennukaardid, vahendid ööbimiseks ja maskeerimiseks). Samuti ei suudetud luua varulennuväljal juhtimiseks väga vajalikku raadiosidet. Tehtud katse näitas, et esialgselt divisjonile püstitatud nõuded ja ajalised piirangud pole reaalselt teostatavad. Osaliselt mängis selles rolli ka isikkoosseisu vähesus ning vajaliku arvu transpordivahendite puudus. Kokkuvõtlikult näitas 1932. aastal toimunud katse, et ette nähtud sõjaaja tegevust pole divisjon võimeline antud tingimustel teostama. Samad järeldused tehti ka 1933. aastal toimunud kattekava katsest.

Viies kattekava nõuded ja lennuväeosade reaalse võimekuse vastavusse, koostati 1935. aastal uus kattekava. Õhukaitse ülema poolt selle täitmise katseid ei tehtud. Küll aga testis divisjon ise oma võimekust uues kavas ette nähtud ülesandeid ja norme täita. Divisjoni ülem esitas katsete käigus selgunud puudused 1936. aastal õhukaitse ülemale ning üldjoontes olid need samad nagu eelmise kattekava puhul. Uue probleemina toodi välja sobilike maandumisväljade puudumine Tartu ümbruses, mida oleks olnud võimalik kasutada aastaringselt. Selliste maandumisväljade hulka kuulus ka Tartu lennuväli. Lisaks toodi välja ka probleem, mis sõjaolukorras oleks ilmselt kriitiliseks osutunud – divisjonil puudusid hävituslennukid, millega toetada olemasolevaid luure- ja pommituslennukeid. Ehkki õhukaitse ülema nägemuses pidid ÜLD 2-e koosseisu kuuluma ka kaks hävituslennukite salka, see plaan vahendite puuduse tõttu ei teostunud. Seega oleks reaalse relvastatud konflikti korral olnud Tartu linn ja ka Tartus või siis lõuna suunal paiknenud luure-pommituslennukid ilma hävituslennukite toetuseta.

Nii Tartu lennuväljal kui ka võimalikel divisjoni varumaandumisväljadel puudus arvestatav õhutõrjevõimekus. Tartu lennuvälja kaitseks oli ette nähtud kolm õhukaitse kuulipildujat ning varumaandumisväljade tarbeks samuti kolm, mis ei olnud piisav. Ühtlasi võimaldasid kasutusel olnud kuulipildujad anda efektiivset tuld ainult kuni 1000 meetri kõrgusele. Paraku olid selleks ajaks pommituslennukid võimelised heitma pomme tunduvalt suurematelt kõrgustelt. Võib eeldada, et alalise lennuvälja ja varumaandumisvälja õhutõrje nõrkust üritati kompenseerida maksimaalse tegevuse varjamisega: otsiti ju aktiivselt võimalikke maandumisvälju, mis õhust vaadatuna oleksid vastasele näinud tavaliste

põllumaadena. Lennukite tegutsemist nendel oleks teatud määral saanud maskeerimisvahendeid kasutades varjata. Heaks näiteks pettetegevusest olid ka Vana-Nursi ja Laatre varumaandumisväljadel paiknenud angaarid, mis oma ehituselt meenutasid heinaküüne.

Väga tugevalt mõjutas divisjoni lahinguvõimekust kõikide luure-pommituslennukite müük Hispaaniale 1937. aastal. Võimaldamaks üksusel mingilgi määral lennutegevust jätkata, anti divisjonile neli luurelennukit *Šmolik*. Mõneti võib *Henry Potez* luure-pommituslennukite müügist aru saada. Lennukid olid nii tehniliselt kui moraalselt vananenud. Kui lähtuda kolonel Tombergi hinnangust, mis eeldas lahingulennukite efektiivseks teenistusajaks 5 aastat, olid lennukid juba divisjoni algusaastateks vananenud, kuid siiski suudeti neid töökorras hoida 1937. aastani. Divisjoni toodud *Šmolik*´ud võimaldasid minimaalselt lennutegevust jätkata, kuid ka need ei olnud tegelikult enam lahingkõlbulikud. Seega oli alates 1937. aastast divisjoni lahinguvõimekus minimaalne kui mitte olematu.

Väljaõppealaselt võis divisjoni taset lugeda heaks. Suurimateks takistusteks väljaõppe teostamiseks olid vananenud tehnika ja isikkoosseisu vähesus. Lennukite ja muu tehnika korrashoid nõudis palju väljaõppele planeeritud aega. Isikkoosseisu vähesus tingis selle, et lisaks väljaõppele nõudis ka igapäevased teenistusülesanded aega. Ka ajateenijate väljaõpe oli probleemne, kuna enamus ajateenijatest olid valdavalt hõivatud toimkonna ülesannetega. Probleemidest hoolimata väljaõppealane tegevus toimis ja selle heast tasemest annavad kinnitust divisjoni isikkoosseisu tulemused lennuvõistlustel. Samuti oli suhteliselt väike lennuõnnetuste ja hädamaandumiste arv, kui seda võrrelda lendude arvuga ning arvestada lennukite seisukorda.

1939. aasta mais toimus struktuurimuutus, mille käigus Üksikust lennuväedivisjonist sai 2. Lennuväedivisjon ning koosseisu määrati juurde 2 ohvitseri ja 11 allohvitseri. Arvestades, et divisjonil oli eelnevalt koosseisu vähesuse tõttu pidevalt raskusi, oli see muutus vajalik. Esimesel juulil 1939. aastal sai divisjon ka endale uue ja kogenud ülema mjr Döringu, kes veel enese teadmata pidi 1940. aastal täitma asuma oma väeosa likvidaatori kohuseid. 1.

septembril 1939. a jõustus Sõjavägede ülemjuhataja poolt kinnitatud uus kattekava. 2. Lennuväedivisjoni kattekava kinnitati tunduvalt hiljem: alles juunis 1940. a. Sisuliselt jäid divisjonile püstitatud ülesanded samaks, nagu need olid olnud 1935. aasta kattekava järgi.

1940. aasta tõi divisjoni jaoks mitmed suuri muutusi. Divisjoni lennukiparki lisandusid 1940. aasta kevadel viis Saksamaalt ostetud luurelennukid *Henschel* 126. Paraku saadi lennukid ilma relvastuse ja navigatsiooniseadmetega ning seetõttu oli divisjonil 1. septembriks ikkagi ainult 2 lahinguvalmis lennukit *Šmolik*. Seega oli divisjoni lahinguvõime jätkuvalt minimaalne. Lisaks kehvale lennuvahendite seisukorrale tõi 1940. aasta divisjoni koosseisule veelgi ebameeldivusi. Pärast Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi loomist pidi isikkoosseis hakkama õppima Nõukogude Liidu Kommunistliku Partei ajalugu, laskepäevad asendati laulutundidega. Ilmselt halvima lenda-va koosseisule osutus lennutegevuse keelamine Nõukogude võimu poolt. Lisaks sunniti 2. Lennuväedivisjon oma alalisest paiknemiskohast, Tartu lennuväljalt ümber asuma Jõgeva mõisa põldudele ja asulasse. Eesmärgiga vabastada Tartu lennuväli nõukogude üksuste jaoks. 1940. aasta sügisel vastavalt Nõukogude võimu korraldustele, pidi 2. Lennuväedivisjoni koosseis alustama oma väeosa likvideerimisega ning inimeste ja tehnika üleandmisega Nõukogude väeosadele. Likvideerimine lõppes 24. detsembril 1940. aastal ning veidi üle kümne aasta tegutsenud lennuväeosa lakkas eksisteerimast.

SINGLE AIR BATTALION NR 2 1930–1940

Kaarel Piirisalu

Summary

Single Air Battalion nr 2 (also SAB 2) was formed in 1930. So far there has not been an in depth analysis of its existence and problems. The main aim of this research was to find out how the SAB 2 operated during 1930–1940 and what its military capability was during its existence. This research is divided into four parts. In the first chapter the author gives an overview about the assembly and development of Estonian flying units, the main problems that existed and the different plans which were made to improve air capability. The author also analyses why Tartu city was important for Air Defence. The second chapter focuses on SAB 2 from 1930 to 1938, its activities, subdivisions and structures. The main focus in chapter two is to analyze unit combat capabilities. For that, author uses summaries of mobilization tests. The third chapter gives an overview of training and maneuvers in SAB 2 from 1930 to 1938. It also includes the requirements that were set for pilots, flight observers, aviomechanics and so on. The fourth paragraph focuses on the period 1939 to 1940. The main purpose of this chapter is to give a picture of how SAB 2 operated when Estonia was occupied by Soviet forces.

During SAB 2's existence from 1930 to 1940 the main problems were lack of manpower and old or no-existed equipment. In a possible armed conflict situation or even in war, SAB 2 would not been combat-ready according to the time limits,. After 1937, all the battalion's combat airplanes were sold to Spain and replaced with equipment which was also old and probably not effective in combat. The training in unit can considered to be good because of the results SAB 2 pilots gained in flying competitions. From 1939 to 1940, SAB 2 tried to maintain its basic actions – training, flying and keeping airplanes ready to fight. In 1940 the battalion got five new airplanes. These were not armed, but still had an important influence on pilots – they were not forgotten. The saddest part of divestiture of SAB 2 in winter 1940 was that the unit personnel were forced to complete the divestiture by the Soviets.

Although there were several problems during the existence of SAB 2 it was an important unit in the Air Defence forces, securing Tartu and being outpost for the defence of Tallinn.

KIRJANDUS

Raamatud:

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

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

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

Artiklid:

Raudvassar, M. Tough Choices in Estonian Air Defence. Interwar Years. Käsikiri autori valduses; lk. 1

Diplomitööd:

Ojamets, K. Eesti lennukoolituse areng aastatel 1918–1945. Tallinn, 1999.

Arhiivimaterjalid:

Eesti Riigiarhiiv. Fond 498: Sõjavägede Varustusvalitsus, nimestik 8

- Säilik nr. 632: 1940.a. Eesti NSV 2. Lennuväedivisjoni lennukite nimestik seisuga 1. september 1940

Fond 515: 1. Diviisi I jaoskond, nimestik 8;

- Säilik nr. 842: 1940.a. I Diviisi staabi I jaoskonna kaust. Õhuvaatlusteenistusse ja õhukaitsesse puutuv kirjavahetus. Alustatud 1. aprill 1940.a; 27. juuli 1940.a.

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. 37: 1934.–1936.a. Õhukaitse Staap. Liik II. Kaitsekavad. Kaust nr. 5. Kattekavade juurde kuuluv kirjavahetus. Alustatud 7. veebruaril 1934.a; lõpetatud 1. septembril 1940.a.
- Säilik nr. 38: 1939.a. Õhukaitse Staap. Õhukaitseväeosade ja kattekavade kaust.
- 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. 156: 1939.a. Õhukaitse Staap. Šifrid.
- 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. 205: 1938.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Kaust nr. 3. Üldised küsimused. Alustatud 6. mail 1938.a; lõpetatud 31. märtsil 1939.a.
- Säilik nr. 260: 1940.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Üldised korraldused ja juhtnõõrid ning seaduste, seadluste ja määruste eelnõud. Kaust nr. 2 Staabis koostatud ja staapi saadetud seaduste, seadluste, määruste, põhikirjade jne. kavad ja eelnõud. Alustatud 1. aprillil 1940.a; lõpetatud 1. oktoobril 1940.a.
- Säilik nr. 261: (dateerimata). Õhukaitse väeosade lipukvadid
- 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. 286: 1930.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Lennuväe ajalooline materjal. Alustatud 4. detsembril 1930.a; lõpetatud 31. detsembril 1930.a.
- Säilik nr. 295: 1931.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Üldised korraldused, juhtnõõrid, määruste ja seaduste eelnõud. Kaust nr. 1. Määrused. Juhtnõõrid ja korraldused. Seaduste eelnõud ja vastav kirjavahetus. Algatatud 10. jaanuaril 1931.a, lõpetatud 1. aprillil 1932.a.
- Säilik nr. 329: 1939.a. Õhukaitse Staap. Liik I. Jooksev salajane kirjavahetus. Kaust nr. 6. Ümberpaigutamised, läkitamised, koosseisude täiendamine, ohvitseride nimekirjad ja

teenistuskäik. Ümberpaigutuste teatelehed. Algas 1. aprill 1939.a; lõpetatud 31. märts 1940.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 625: Üksik lennuväedivisjon Nr. 2, nimestik 1

- Säilik nr. 9: 1939.a. 2. Lennuväedivisjoni ülema käskkirjad. Algas 1. jaanuar 1939.a; lõpetatud 31. detsember 1939.a.
- Säilik nr. 10: 1940.a. 2. Lennuväedivisjoni ülema ja 2. Lennuväedivisjoni likvidaatori käskkirjad. Algas 1. jaanuar 1940.a.
- Säilik nr. 98: 1939.–1940.a. 2. Lennuväedivisjon. Rivi jaoskonna kaust. Ohvitseride õppus, loengud ja õppekavad. Algas 1. aprill 1939.a; lõpetatud 31. märts 1940.a.
- Säilik nr. 105: 1940.a. 2. Lennuväedivisjon. Rivi jaoskonna kaust. Ohvitseride õppus, loengud ja õppekavad. Algas 1. aprill 1940.a; lõpetatud 1. november 1940.a.
- Säilik nr. 106: 1940.a. 2. Lennuväedivisjon. Rivi jaoskonna kaust. Sõdurite õppus ja õppekavad. Algas 1. aprill 1940.a; lõpetatud 1. november 1940.a.
- Säilik nr. 378: 1929.–1935.a. Üksik Lennuväedivisjon Nr. 2. Rivi jaoskonna maandumisväljade luure kaust ja luure kohta käiv kirjavahetus. Alustatud 1. juulil 1929.a; lõpetatud 13. juulil 1936.a.
- Säilik nr. 401: 1940.a. Üksik Lennuväedivisjon ja 2. Lennuväedivisjon. Koosseis. Alustatud 26. mail 1935.a; lõpetatud 16. septembril 1940.a.
- Säilik nr. 421: 1930–1940.a. Üksik Lennuväedivisjoni nr. 2 majandusjaoskonna kaust. Tartu aerodroom. Alustatud 1. juulil 1930.a; lõpetatud 15. detsembril 1940.a.
- Säilik nr. 423: 1940.a. Üksik Lennuväedivisjoni nr. 2 majandusjaoskonna kaust. Alustatud: 1. juuli 1930.a; lõpetatud 30. september 1940.a.
- Säilik nr. 466: 1940.a. 2. Lennuväedivisjon. Juhtnõõrid väeosa likvideerimise kohta ja vastav kirjavahetus. Alustatud 1. septembril 1940.a; lõpetatud (puudub)

Fond 626: Üksik Lennuväedivisjon Nr. 3; nimestik 1

- Säilik nr. 303: 1934.a. Üksik Lennuväedivisjon Nr. 3. Koondatud Lennuväedivisjoni suvine manööver 1934.a. Algas 27. juuli 1934.a; lõpp 28. august 1934.a.

Fond 700: Ohvitseride Keskkogu ja Ohvitseride Kogud; nimestik 1

- Säilik nr. 425: 1939.a. Vabariigi Ohvitseridekogude põhikiri.
- Säilik nr. 436: Üksik Lennuväedivisjoni nr. 2 Ohvitseride Kogu üldkoosoleku protokollide raamat. Alustatud 14. juuni 1930.a; lõpetatud 17. augustil 1940. aastal.

Fond 701: Allohvitseride Keskkogu ja Allohvitseride Kogud (Üleajateenijate Kogud); nimestik 1

- Säilik nr. 458: Üksiku Lennuväedivisjoni nr. 2 Üleajateenijate Kogu üldkoosolekute protokollide raamat. Alustatud 23. juulil 1930.a; lõpetatud 3. märtsil 1939. aastal.

Fond 730: 2. Lennuväedivisjoni Ohvitseride Laskespordiühing; nimestik 1

- Säilik nr. 78: 2. Lennuväedivisjoni Ohvitseride Laskespordiühingu kirjavahetus. Alustatud 8. november 1935.a; lõpetatud 5. september 1940.a.

Fond 740: 2. Lennuväedivisjoni Üleajateenijate Laskespordiühing; nimestik 1

- Säilik nr. 171: Üleajateenijate Laskespordiühingute põhikiri.

Allikaid internetist:

Eesti lennuväe sünnilugu. (http://www.hot.ee/laging/lennuvagi_00.htm) (13.10.11)

Militaar.net. Lennunduspilte.

(<http://www.militaar.net/phpBB2/viewtopic.php?f=7&t=12540>) (29.09.11)

Eesti Sõjamuuseum. Eesti ohvitserid 1918–1940. Juhan Karl Fischer.

(<http://prosopos.esm.ee/index.aspx?type=1>) (28.09.11)

LISAD

Lisa 1.

Missugused on meie lennuväe ülesanded ja milline peaks olema meie lennuväe organisatsioon

Lennuväe ülesanded:

Oletades, et sõja korral Nõukogude Venemaa on õhujõududes ülekaalus tuleb meie lennuväe ülesannteks seada:

- a) Vastutegevus vaenlase õhujõududele meie kaugemal seljaaguses ja rindel
- b) Oma vägede abistamist rindel ja rannakaitsel
- c) Vähemate pommitusretkede teostamist vaenlase territooriumile.

Vaenlase õhujõudude tegevus võib piirduda:

- a) Tegevuseks rindel tegutsevate väeosade ja varude vastu
- b) Tegevuseks kaugema seljataguse vastu, eesmärgiga takistada rinde täiendust ja hävitada rahva moraali.

Seega mõlemal juhul võib ette näha vaenlase õhujõudude tegevust meie õhukaitse vahendite, s.o. lennukite vastu. Vaenlase õhujõudude vastu võime tegutseda lennuväe ja maapealsete õhukaitse vahendite abil, kusjuures peatähtsus langeb lennuväele. Lennuväe peamiseks relvaks võitluses vaenlase õhujõududega on hävituslennukid ja pommituslennukid. Hävituslennukite vastutegevus piirduks võitlusega vaenlase lennukitega rindel ja oma territooriumi sügavuses. Pommituslennukite tegevus oleks aga suunatud eeskätt võitlusele vaenlase lennuväega tema aerodroomidel.

Arvestades meie üldise sõjapoliitilise olukorraga ja meie materjaalsete võimalustega, tuleb meil pearõhku panna hävituslennuväele, kuid ei või loobuda ka pommituslennukeist.

Milles seisaks meie lennuväe tegevus?

Seljataguse kaitsel tuleb meil arvestada sellega, et meie lennuvägi ja õhukaitse vahendid ei suuda absoluutselt takistada vaenlase pommituslennukite ilmumist vaid meie vastutegevuse eesmärgiks on vastase õhujõududele niivõrd palju kahju sünnitada, et see mõjutaks tema lendava personali moraali ja sunniks vaenlase lennuväe juhatust piirama pommitusreidide arvu. Selleks peame omama oma seljataguses hea lahinguvõimega väiksemaid hävituslennuväe üksusi ja head sidevõrku, et otsekohe vaenlase ilmumisel olla informeeritud tema liikumisest ja võiksime tegevusse rakendada kõiki võimalikke vastuabinõusid.

Tegevusel rindel peab meie lennuvägi takistama vastase luure tegevust, suurtükitule korrigeerimist ja maapealsete märkide tulistamist. Samal ajal peab aga lennuvägi meie oma vägedele igati toeks olema eelpool toodud ülesannete täitmisel.

Seega lennuväe ülesanded rindel: võidelda vaenlase lennuväega ja abistada oma vägesid. Võitlus vaenlase õhujõududega ei või piirduda ainult vastutegevusega rindel ja oma seljataguses vaid ta tuleb üle kanda vastase territooriumile – pommitusretkede näol tema aerodroomidele. Arvesse võttes meie erilist sõjageograafilist asendit ja meie kui ka Nõukogude Venemaa võimalusi tegutsemiseks Soome lahes ja Balti merel, tuleb meil arvestada vaenlase mereväe ja sellega kaasasoleva lennuväe tegevusega ja dessandi võimalustega Soome lahe rannikul.

Meie õhujõudude tegevus sarnaste aktsioonide vastu oleks:

- a) vastutegevus vaenlase õhujõududele
- b) luuretegevus vaenlase avastamiseks
- c) tegevus va mereväe ja dessantide vastu

Eelpool loetletud ülesannete täitmiseks vajame järgmisi lennukeid:

- a) seljataguse kaitseks – hävituslennukeid
- b) tegevuseks rindel – hävitus- ja luurelennukeid
- c) tegevuseks vaenlase territooriumil – pommituslennukeid
- d) rannakaitsel – hävitus-, luure-, torpedo- ja pommituslennukeid.

Peale nende veel õppelennukeid, mis võivad sõjas täita side ja teisi väiksema tähtsusega ülesandeid.

Missugune oleks meie lennuväe organisatsioon ja asetus:

Lennuväe rahuaegne organisatsioon ja asetus peab vastama nendele ülesannetele, mis lennuväel tuleb täita sõja ajal.

a) Seljataguse kaitsel:

Tähtsaimad rajoonid, mida tuleb kaitsta on TALLINN ja peale selle Tapa-Rakvere ja Tartu-Valga. Kuna need rajoonid paiknevad üksteisest võrdlemisi kaugel, vajavad nad igaüks eraldi kaitseüksusi. Tallinna rajoon, kui kõige tähtsam vajaks kõige suuremat üksust. Tallinnale maalt lähenemise tõenäolisteks suundadeks on Narva-Rakvere ja Pihkva-Tartu. Seega üksused, mis oleksid Tapa-Rakvere ja Pihkva-Tartu rajoonide otsekoheseks kaitseks, oleksid kaudselt ka eelpostideks Tallinna rajooni kaitsel.

b) Rindel tegutsemiseks:

Sõja korral Nõukogude Venemaa vastu tuleb moodustada Narva ja Petseri rinnete jaoks erilised lennuväe koondised, mille asukohtadeks sõja korral oleksid Narva rindel Jõhvi rajoon ja Petseri rindel Võru rajoon. Oma tegevusel sõja ajal tugineksid need rindel asuvad osad Rakvere ja Tartu peale, s.o. seljataguse kaitse eelosadele.

c) Võitluses vaenlase lennuväega: pommitusüksused asuksid vastavalt olukorrale kas Tallinn-Rakvere või Tartu rajoonides.

d) Rannakaitse ülesandeid täitvad üksused asuksid Tallinna või Rakvere rajoonides.

Seega näeme et mitmed ülesanded võivad saada täidetud ühest ja samast asetusrajoonist ja arvesse võttes meie piiratud võimalusi lennuväe arvu suurendamiseks, tuleb ka ühe ja sama üksuse peale panna võimalikult mitmekesiste ülesannete täitmine. Kuna meie nägime et meie lennuväe peaülesanne on va õhujõudude vastutegevus, siis peab meie organisatsioon võimaldama lennuväe lahingjõu kiiret koondamist ühte või teise rajooni, kus see vajalikuks osutub. Seda dikteerib ette ka meie jõudude arvuline vähesus selleks, et saavutada kohalist ülekaalu tarvilikus kohas.

Meile vajalikud üksused:

a) Seljatagusel kaitsel. Kuna tähtsam rajoon meie seljataguse kaitsel on Tallinna rajoon, siis tuleks ka Tallinna rajooni asetada hävitajate üksus. Arvestades punkti tähtsusega, kus võib oodata suuremajoolist vaenlase õhujõudude tegevust, oleks Tallinna kaitseks vajalik vähemalt üks 3–4 rühmaline eskadrill. Tapa-Rakvere ja Tartu-Valga rajoonid vajaksid kumbki vähemalt ühte rühma et takistada vaenlase karistamatut sissetungi nendes rajoonidesse ja mis asuksid tarbe korral võitlusesse vastasega ülaltoodud suundadest Tallinnale lähenemisel või Tallinnast tagasi minekul. Seega oleksid seljataguse kaitsel minimaalsed jõud 5–6 rühma hävitajaid.

b) Tegevuseks rinnetel. Võitluseks vaenlase luurelennukitega ja viimaseid abistavate hävituslennukitega oleks kummalgi vajalik omada minimaalselt 2–3 rühma hävitajaid ja oma väeosade toetamiseks 2–3 rühma luurelennukeid. Seega kokku 4–6 rühma hävitajaid ja 4–6 rühma luurelennukeid. Kui läheb korda mõlemad ülesanded lahendada universaallennukitega (hävitus-luure), siis võib vast 1–2 rühma võrra ökonomiseerida kummalgi rindel. Kuid paistab, et siiski vähesel arvul ka puhtad hävitajaid tuleb rinde käsutusse anda sest võitluses üheistmeliste hävitajatega on ühtlasi kõige kohasemaks üheistmeline hävitaja. Aktiivtegevuseks vaenlase territooriumil on kohased vaid pommitajad ja arvesse võttes meie piiratud võimalusi, tuleks arvestada vaid öise pommitusvõimalustega:

1) vaenlase rindel asuvate aerodroomide ja väeosade vastu tuleb eeskätt ära kasutada meie rindel tegutsevate lennuväe osi nende võimete kohaselt

2) kaugemal asuvate pommituslennuväe ja baaside asukohtade vastu tuleb aga omada erilisi pommituslennukeid ja et vähegi tagajärgesid võib oodata vaid suurema arvulise üksuse tegevusest, siis oleks see miinimum 2–3 rühma pommituslennukeid.

c) Rannakaitsel:

1) võitlust vaenlase merelennuväega peaks loomulikult seljataguse kaitseks määratud hävituslennuvägi

2) võitlust vaenlase laevastikuga ja dessandiga peaksid pommituslennukid, mis olid ette nähtud kaugemate pommitusülesannete tarvis ja missugused peaksid olema varustatud eriliste torpeedoseadildistega.

3)mereluureks ja koostööks merekindlustega oleks vaja vähemalt üks rühm luurelennukeid, mis saaksid olema arvatavasti merelennukid

Kokkuvõttes näeme, et meie minimaalsed vajadused on:

- a) seljataguse kaitseks 5–6 rühma hävitajaid
- b) rinnetel tegutsemiseks – 4–6 rühma luurelennukeid ja 4–6 rühma hävitajaid
- c)tegevuseks vaenlase territooriumil – 2–3 rühma pommitajaid (missugused ka rannakaitsel tegevad)
- d)rannakaitsel (eriti) 1r luurelennukeid

Kokku: 16–21 rühma lahinglennukeid

Organisatsioonilt ja territoriaalselt jaguneksid need osad rahuajal:

- a)Tallinna raj. 1 hävitajate eskadrill (3–4 rühma)
 - 1 pommituseskadrill (2–3 rühma)
 - 1 luurerühm
- b)Tartu raj. 1 hävitajate eskadrill (3–4 rühma)
 - 1 luureeskadrill (2–3 rühma)
- c)Rakvere raj. 1 hävitajate eskadrill (3–4 rühma)
 - 1 luureeskadrill (2–3 rühma)

Vajalik lennukite arv:

Kui arvestada lahinglennuväe miinimumiga, s.o. 16 rühmaga, mis meie rahaliste võimaluste piirides ja arvestades rühma koosseisu 4 lennukit, et tarbekorral rühm võiks 3 lennukiga tegevusse minna, siis vajaksime:

- hävitajaid 9 rühma X 4 = 36 lennukit
- luurelennukeid 4 rühma X 4 = 16 lennukit
- torpedo-pommituslennukeid 2 rühma X 4 = 8 lennukit
- mere luurelennukeid 1 rühm X 4 = 4 lennukit

KOKKU: 16 rühma = 64 lennukit

Meie praeguse lennukiväe koosseisust võiksime vast arvestada vaid 2 rühma luurelennukitega, s.o. 8 lennukiga; vajalik oleks siis muretseda 64-8= 56 lennukit.

Kas võimaldavad meie materiaalsed tagavarad sarnasel arvul lennukeid muretseda?

36 hävituslennukit a 70 000 kr. = 2 520 000 kr.

8 luurelennukit a 70 000 kr. = 560 000 kr.

8 pommituslennukit a 100 000 kr. = 800 000 kr.

4 merelennukit a 70 000 kr. = 280 000 kr.

Kokku: 4 160 000 kr.

Kuna praegusel ajal Riigikogult lubatud krediiti on kasutada lähema nelja aasta jooksul 4 380 000 kr, siis peale ülaltoodud lennukite muretsemist jääks järele vaid 220 000 kr. Arvesse võttes veel paljusi teisi vajadusi lennuväe varustuse alal, paistab, et ka seda kava vast täies ulatuses teostada ei saa 4 aasta jooksul. Seetõttu võib olla, et tuleb loobuda mõnest hävitusslennukite rühmadest, mis määratud rinde või lähema seljataguse, s.o. Tartu ja Rakvere rajoonide kaitseks. Vähendades hävitusslennuväge kumbagis rajoonis ühe rühma võrra saavutaksime kokkuhoiu $8 \times 70\,000 = 560\,000$ kr. Seega jääks kokku muude vajaduste lahendamiseks 780 000 kr.

Üksuste formeerimise järjekord:

Praegust on lahingüksustest formeeritud üks luure- ja hävitajate eskadrillid. Ainult luureeskadrill omab lahingkõlbulikke masinaid, kuna hävitajate eskadrill tuleb varustada uute masinatega. Üksuse formeerimisel tuleks eeskätt varustada modernsete lahinglennukitega olemasolevad üksused, s.o. varustada uute lennukitega eskadrill Nr. 1. Sõja korral Nõukogude Venega tuleb arvestada, et peamiselt Õhujõudude tegevus saab olema suunatud Narva-Rakvere suunas koos merelennuväe tegevusega ja seepärast omab erilise tähtsuse selle suuna organiseerimine Õhukaitse seisukohalt. Arvestades rahaliste võimalustega ja juhtiva koosseisuga, saab raske olema esimese järgu tähtsusega üksuste formeerimine täies koosseisus lähema kahe aasta jooksul. Seepärast näib, et hävituseskadrill Nr. 1 ja hävituseskadrill Tallinna kaitseks oleksid esialgu kahe rühmalises koosseisus. Samuti luureeskadrillist Narva rinde jaoks saaks formeeritud vaid esialgu üks rühm. Seega meie lahingüksuste koosseis lähema kahe aasta jooksul oleks:

Tallinnas	-1 hävituseskadrill	2 rühma
Rakveres	-1 hävituseskadrill	2 rühma
	-1 luurerühm	1 rühm
Tartus	-1 luureeskadrill	2 rühma

Kokku: 7 rühma

Selle kava teostamine nõuaks kulusid:

4 hävitajate rühma a 4 lennukid $16 \times 70\,000 = 1\,120\,000$ kr.

1 luurerühm a 4 lennukit $4 \times 70\,000 = 280\,000$ kr.

2 hävituslennuväe treeninglennukit $2 \times 80\,000 = 160\,000$ kr.

Kokku: 1 560 000 kr.

1929/30 ja 1930/31.a. eelarvest on kasutada 1 380 000 kr

Seega puudu jääb 180 000 kr.

Kuna hävitus- ja luurelennukite tellimise hinnast umbes 30 % jääks laenule 1931/32.a. 420 000 kr. oleks 1930/31.a. eelarvest kasutada kuulipildujate, langevarjude, raadioseadmete jne. ostudeks vaid 260 000 kr. Seega oleks kulutatud eeltoodud lennukite peale 1929/30, 1930/31.a. eelarve täielikult ja 1931/32 eelarvest 420 000 kr. ehk 42%.

Uusi tellimisi anda avaneb võimalus vaid 1931.a. sügisel ja lennukid saabusid 1932.a. kevadeks ja siis kuuluks formeerimisele hävituseskadrill Tartu rajoonis 2 rühma, torpeedo-pommitus eskadrill – 1 rühm, merelennu eskadrill – 1 rühm ja Narva rinde luureeskadrill – 1 rühm. Seega kokku 5 rühma.

See nõuaks kulusid:

- 2 hävitusrühma a 4 lennukit = $8 \times 70\,000 = 560\,000$ kr.

- 1 torpeedo-pommitusrühm a 4 lennukit = $4 \times 100\,000 = 400\,000$ kr.

- 1 luurerühm a 4 lennukit = $4 \times 70\,000 = 280\,000$ kr.

- 1 mereluure rühm a 4 lennukit = $4 \times 70\,000 = 280\,000$ kr.

Kokku: 1 520 000 kr.

Seega kuluks kokku teises järjekorras ettenähtud üksuste formeerimiseks 1 520 000 kr. ehk täielikult 1931/32.a. eelarve ülejääk 580 000 kr. ja 1932/33.a. krediit 1 000 000 kr. Arvestades, et osa summast, umbes 20%, jääb võlgu ühe aasta peale ja kuulub tasumisele 1933/34.a. krediidist, siis jääks umbes 300 000 kr. kuulipildujate ja muu varustuse muretsemiseks.

1932.a. suveks omaksime:

- Tallinnas	1 hävituseskadrill	2 rühma
	1 torpeedopommitusrühm	1 rühm
	1 mereluurerühm	1 rühm
- Rakveres	1 hävitajate eskadrill	2 rühma
	1 luureeskadrill	2 rühma
- Tartus	1 hävituseskadrill	2 rühma
	1 luureeskadrill	2 rühma

Kokku: 12 rühma.

Seega puuduks eelpool ülesseatud miinimumist – 16 rühmast 4 rühma ja nimelt 3 hävitusrühma, üks igas eskadrillis ja 1 torpeedopommitusrühm, millede muretsemine nõuaks kulusid:

- hävitajad $12 \times 70\,000 = 840\,000$ kr.

-torpeedopommitus $4 \times 100\,000 = 400\,000$ kr.

Kokku: 1 240 000 kr.

Kuna aga 1933/34.a. krediitide arvel veel järele oli jäänud vaid 700 000 kr. on selge, et sarnasel ulatusel kava teostada ei suudeta, kui järgmiselt aastatel enam lootusi ei ole uute krediitide saamiseks. Arvestades ülaltooduga paistab olevat kõige otstarbekohasem täiendada:

Tallinna hävituseskadrill ühe rühmaga, s.o. $4 \times 70\,000 = 280\,000$ kr. ja torpeedopommituseskadrilli ühe rühmaga, s.o. $4 \times 100\,000 = 400\,000$ kr. jättes Rakvere ja Tartu hävitajate eskadrillid 2 rühmalistesse koosseisudesse, sest sel ajal seisab päevakorral Tartu luureeskadrillis Potez´ide vahetus.

Näib, et maksimum meie lahinglennuväe suuruses võiks 1934.a. kevadeks olla:

- 3 hävituseskadrilli (1 kolmerühmaline, 1 kaheühmaline) 28 lennukiga

- 2 luureeskadrilli (2 rühmalised) 16 lennukiga

- 1 torpeedo-pommituseskadrill (2 rühma) 8 lennukiga

- 1 mereluurerühm 4 lennukiga

Kokku: 56 lennukit

Lennuväe ülesehitamise kava B-s oli ette nähtud organiseerida:

4 hävituseskadrilli – 68 lennukit

2 luureeskadrilli – 20 lennukit

1 kaugluureeskadrill – 9 lennukit

1 pommituseskadrill – 7 lennukit

Kokku: 104 lennukit

Tegelikult väheneks lennukite arv umbes 50% võrra, kui see oli ette nähtud kava B-s.

Missugune peaks olema õhukaitse ja lennuväe juhtimise organisatsioon

Praegune lennuväerügement koosneb:

- staap
- üks divisjon
- lennukool
- lennubaas

PLAAN B JÄRGI

- rügemendi staap
- lennukool
- lennubaas

-3 divisjoni, millest üks divisjon 4 eskadrilliga Tallinnas, üks divisjon 2 eskadrilliga Rakveres ja üks divisjon 2 eskadrilliga Tartus.

Eelpool nägime, et meie lennuväe kaalukam osa on määratud vastutegevuseks ja lennuväele, s.o. Õhukaitse tööle ja osa rinde väeosade tegevuse toetamiseks. Näib, et et Lennuväe rügemendi staap ja juhatus ei suuda operatiivselt juhtida Õhukaitseks määratud üksusi ega rindel asuvaid üksusi, vaid jääks sõja korral puhtalt administratiiv-majanduslikuks asutuseks, kuna operatiiv töö Õhukaitse korraldamiseks, kui ka rindel tegutsevate üksuste juhtimisel jääks Õhukaitse staabi alla.

Kuna juba rahu ajal üksuste dislokatsiooni tõttu tsentraliseeritud majanduse juhtimine tekitab raskusi ja kulusid, saavad need raskused veel suuremad olema sõja ajal. Näib olevat otstarbekohasem teatud ülesanded määratud ja teatud rajoonis asuvad üksused

majandusliselt iseseisvateks teha. Briti sõjaväes on sõja korral majanduslikult iseseisev üksus eskadrill, rahu ajal "station" – ühel aerodroomil asuvad osad moodustavad majandusliku üksuse. Soomes on ka divisjonid või üksikult asuvad eskadrillid majanduslikult iseseisvad. Õhukaitse juhatuse ja staabi olemasolul, missugune juhib operatiivtööd, erilise administratiiv-majandusliku tsentrumi olemasolu Lennuväe rügemendi juhatuse ja staabi näol raskendaks asjaajamist. Seepärast peaks meil eriliseks otstarbeks määratud ja eraldi asuvad lennukooli üksused moodustama nii operatiiv juhitmise kui administratiiv-majanduslikul alal iseseisva terviku. Nii peaksid Tartus ja Rakveres asuvad divisjonid olema iseseisvad üksused, mitte aga Lennuväe rügemendi alüksused, sest seal asuvad nad täiesti eraldi ja on määratud eriliste iseseisvate ülesannete täitmiseks.

Tallinnas asuvad üksused:

- hävitajate eskadrill
- torpeedo-pommitus eskadrill
- merelennu rühm peaksid kujutama iseseisva üksuse, vaatamata nende lahkuminevatele ülesannetele, kuid asuvald ühel ja samal aerodroomil või rajoonis.

Lennukooli ja Lennubaasi ülesanded on niivõrd erinevad üksteisest ja ka lahingüksustest, et need iseseisvalt juhitud peaksid saama.

Et kokku hoida majanduslise personali ja ladude alal võiks puht majanduslikult (toitmine, kütmine, valgustus, relvastus, varustus jne.) Tallinnas asuvad üksused ühendada.

Seega võiks meie lennukooli organisatsioon kujuneda järgmisena:

Õhukaitse ülemale alluksid järgmised lennukooli osad:

- ÜLD 1 Rakveres – 1 hävitajate- ja 1 luureeskadrill
- ÜLD 2 Tartus – 1 hävitajate- ja 1 luureeskadrill
- ÜLD 3 Tallinnas – 1 hävitajate- ja 1 torpeedopommitajate eskadrill ning 1 mereluure rühm.
- Lennukool
- Lennubaas

Kolm viimast rivilise juhtimise, kui ka administratiivaladel iseseisvad üksused. Majanduslikult tuleks neid aga ühendada (näiteks Lennubaas varustaks ka Lennukooli ja Divisjon Nr. 3-e).

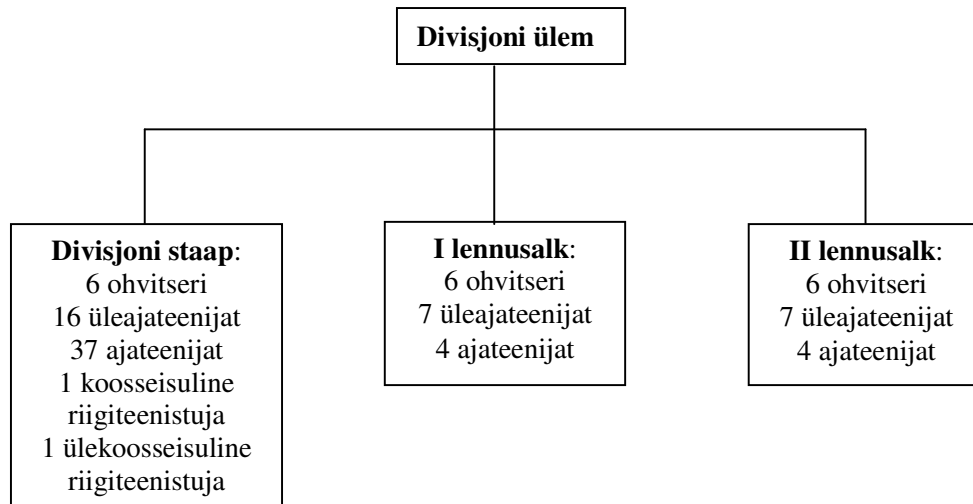
Luu Tallinna kaitse edukaks läbiviimiseks Tallinna rajoonis veel üks aerodroom Üksik Lennuväedivisjon Nr. 3 jaoks eraldi Lasnamäest, sest viimane on niikuinii Lennukooli töödega ülekoormatud. Sarnasel korral moodustaks ka Divisjon Nr. 3 iseseisva üksuse kõikidel aladel. Võib paista, et terve rea iseseisvate üksuste loomisega suureneksid koosseisud ja kulud, kuid otstarbekohase töö ja ülesannete jaotusega võib seda läbi viia ilma erilise koosseisu suurenduseta. Nende üksuste jutimise, väljaõppe, koosseisude, tehnilise varustuse jne. kohta esitan üksikasjalise ettekande täiendavalt.²⁰¹

Richard Tomberg

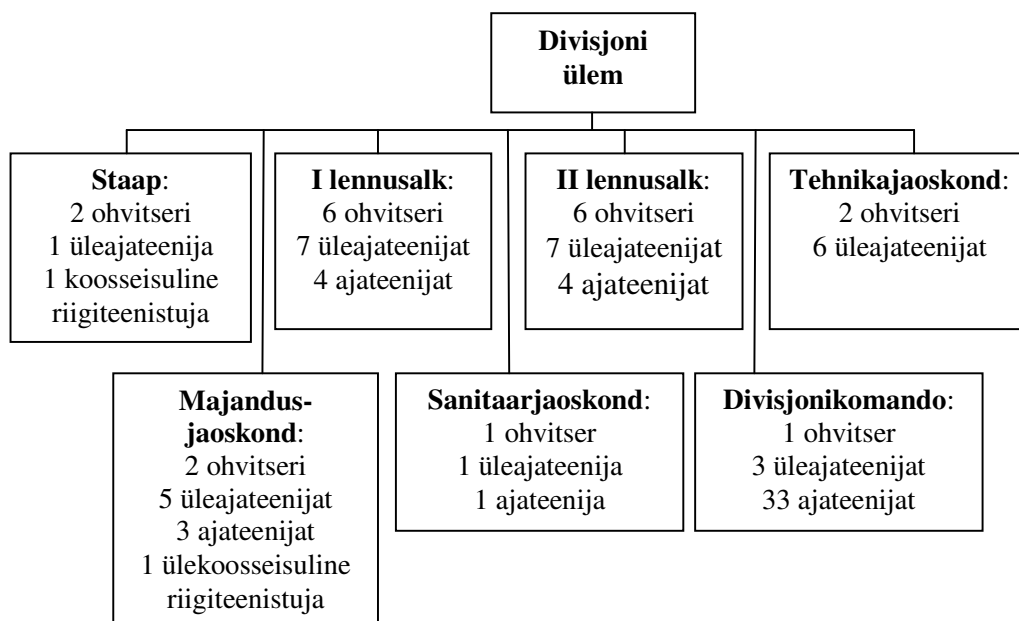
Kolonelleitnant

15. jaanuar 1930.a.

²⁰¹ Organisatsioon, dislokatsioon, ümberformeerimised ja vastav kirjavahetus 1930; lk 40-49



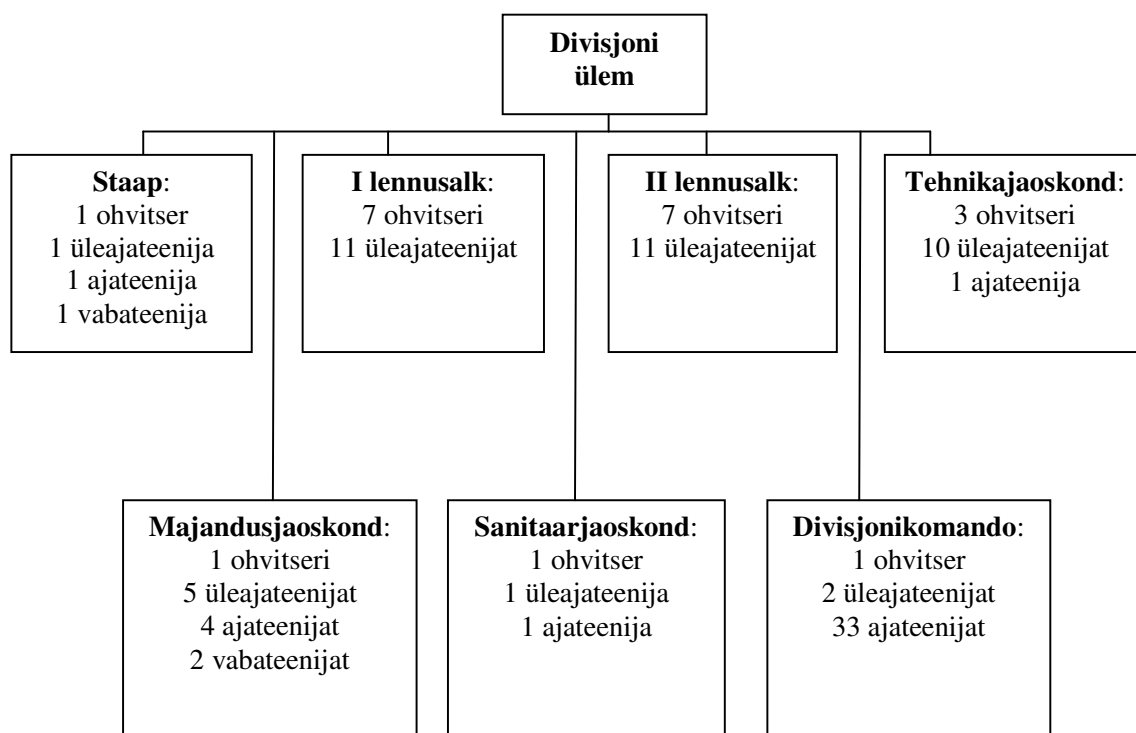
Joonis 1. Üksik Lennuväedivisjoni nr 2 struktuur 1930–1934.²⁰²



Joonis 2. Üksik Lennuväedivisjoni nr 2 struktuur alates 1934. aastast.²⁰³

²⁰² Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 59

²⁰³ Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 51



Joonis 3 . Üksik Lennuväedivisjoni nr 2 struktuur 1939. aastast.²⁰⁴

²⁰⁴ Üksik Lennuväedivisjon ja 2. Lennuväedivisjon. Koosseis. 1940. ERA 625-1-401, lk 7-9



Joonis 4. Õhukaitse ülem Richard Tomberg.²⁰⁵



Joonis 5. Üksiku Lennuväedivisjoni nr 2 ülem 1930–1931 Johannes Sööt.²⁰⁶

²⁰⁵ Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001; lk 168

²⁰⁶ Kitvel, Türk, Vercamer 2011; lk 250



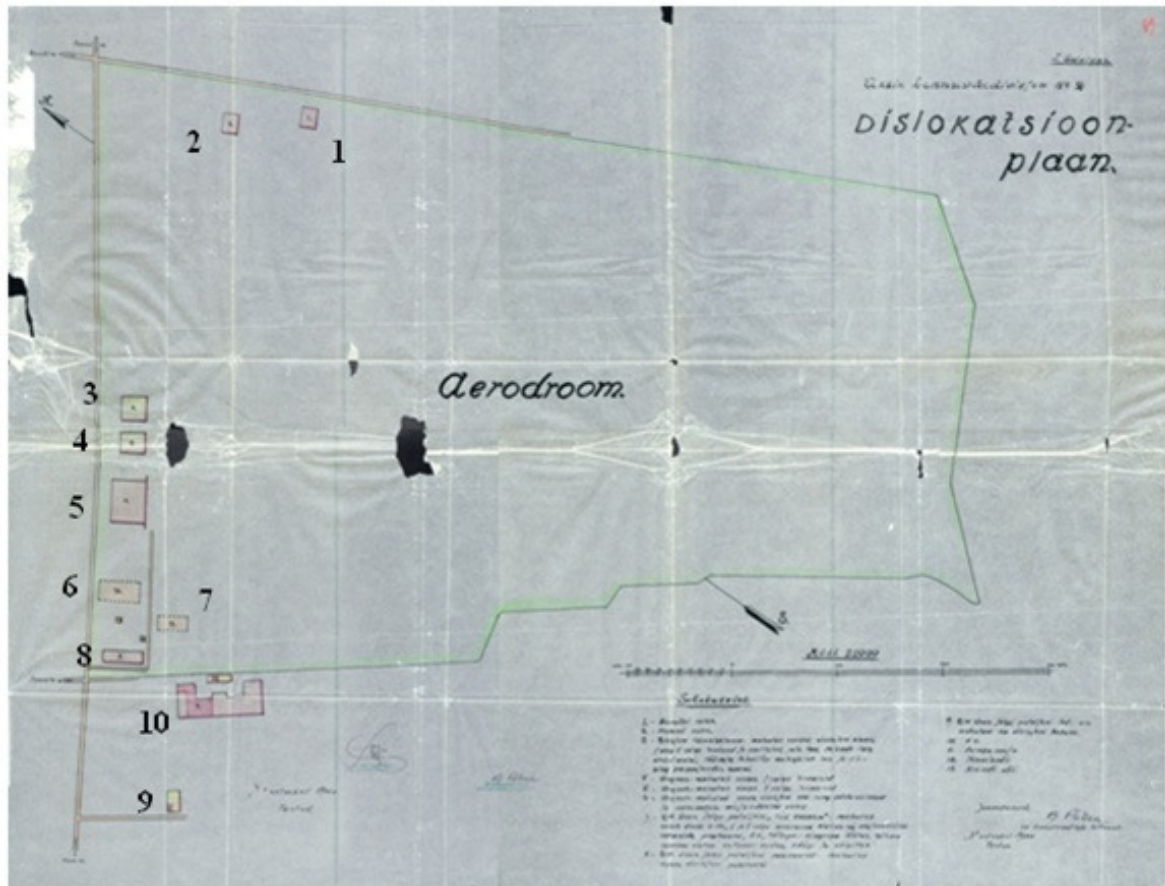
Joonis 6. Üksiku Lennuväedivisjoni Nr 2 ülem 1931–1939 Johann Fischer.²⁰⁷



Joonis 7. 2. Lennuväedivisjoni ülem 1939–1940 Evald Reinhold Döring.²⁰⁸

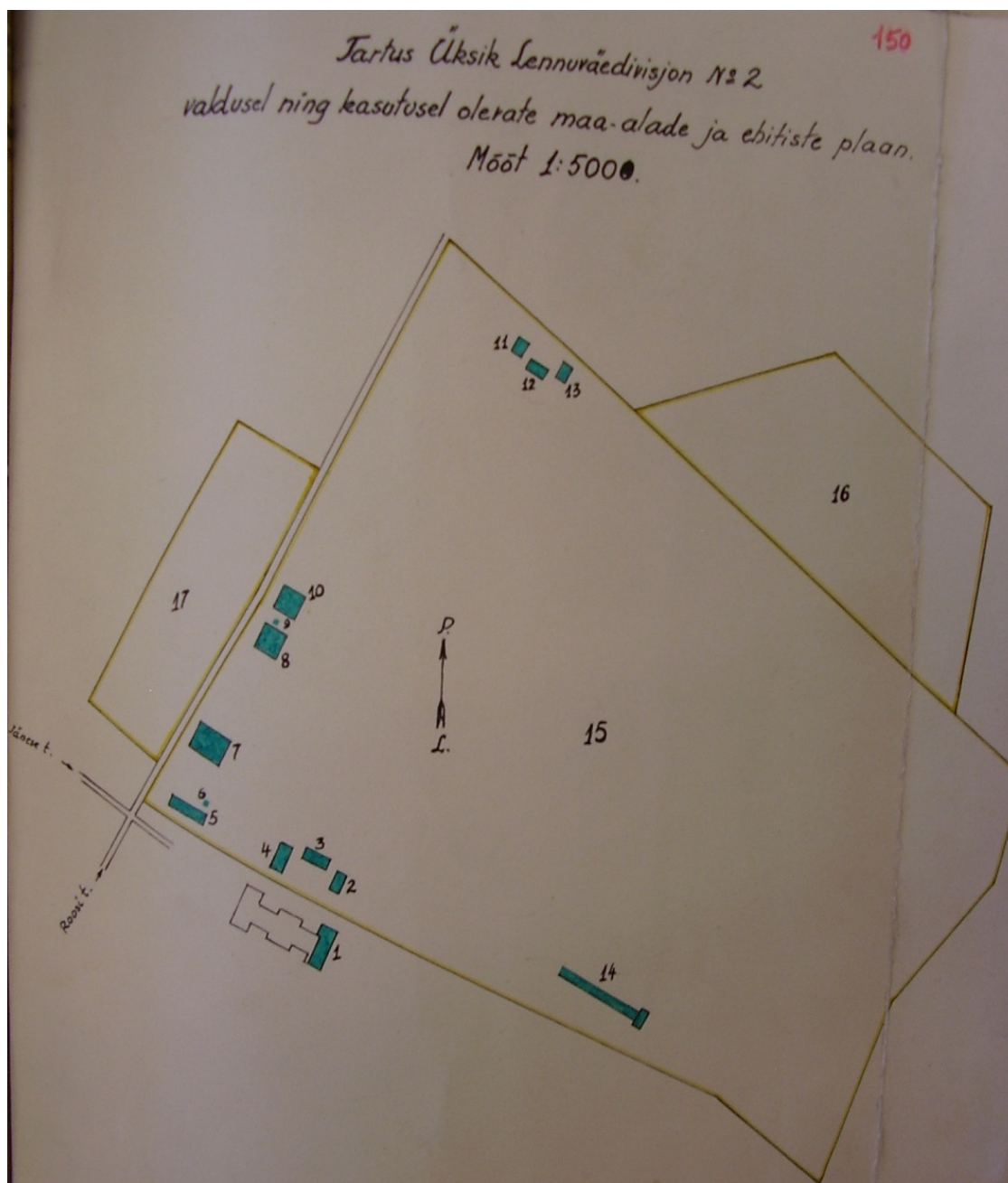
²⁰⁷ Eesti Sõjamuuseum–Kindral Laidoneri Muuseum. Eesti ohvitserid 1918- 1940. Juhan Karl Fischer. (<http://prosopos.esm.ee/index.aspx?type=1>) (28.09.11)

²⁰⁸ Kitvel, Türk, Vercamer 2011; lk 216



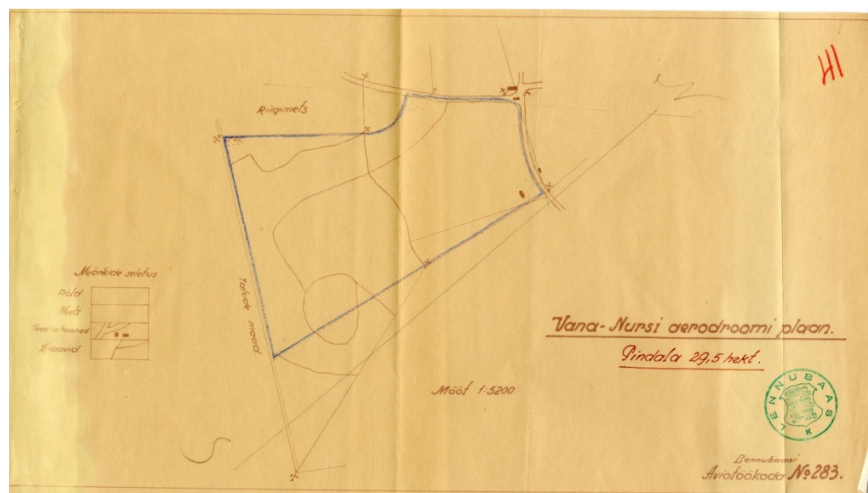
Joonis 8. Tartu lennuvälja skeem.²⁰⁹

²⁰⁹ Õhukaitse väeosade dislokatsiooni plaanid. (Dateerimata) ERA 526-1-67; lk 39. Numbrite seletus: Objektid: nr 1-bensiinikelder; nr 2- pommikelder; nr 3- angaar (sõiduvahendid ja majanduslik vara; nr 4- angaar (II salga lennukid), nr 5- angaar (I salga lennukid); nr 6- tenniseväljak; nr 7- kroketi väljak; nr 8- divisjoni teenistushoone; nr 9- hobusetall; nr 10- Lembitu Kivikasarm (meeskondade eluruumid)

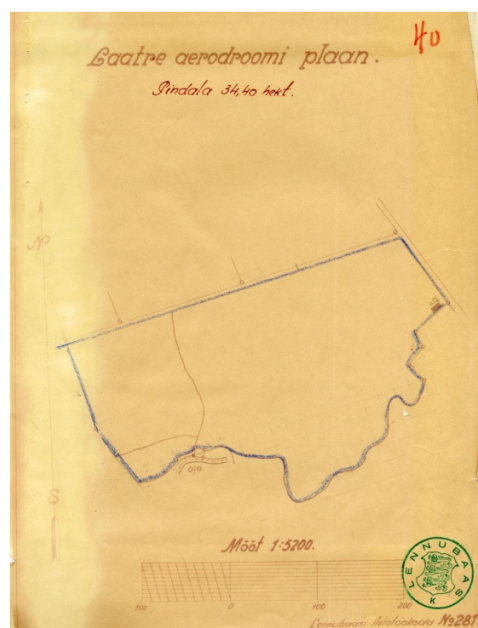


Joonis 9. Divisjoni hoonete paigutus Tartu lennuväljal 1937. aastal.²¹⁰

²¹⁰ ERA f625 n1 s421; lk. 150. Numbrite seletus: Objektid: nr 1- Lembitu Kivikasarm (meeskonnaruumid); nr 2 hobusetall; nr 3- põhukuur; nr 4- puukuur; nr 5- divisjoni teenistushoone; nr 6- kaev; nr 7- tenniseväljak, nr 8- angaar (I salga lennukid ja töökojad); nr 9 –WC; nr 10- angaar (II salga lennukid ja töökojad); nr 11- pommikelder; nr 12- ehitusel olnud pommikelder; nr 13- bensiinikelder; nr 14- lasketiir; nr 15, 16- tõusu- ja maandumisväli; nr 17- Tartu linna maa, divisjoni kasutuses lennuvälja eraldamiseks eramaadest.



Joonis 10. Vana-Nursi varumaandumisvälja skeem.²¹¹



Joonis 11. Laatre varumaandumisvälja skeem.²¹²

²¹¹ Õhukaitse väeosade dislokatsiooni plaanid; lk 41

²¹² Õhukaitse väeosade dislokatsiooni plaanid; lk 40



Joonis 12. Tartu lennuvälja angaariid enne 1930. aastat.²¹³



Joonis 13. Laatre varumaandumisvälja angaar.²¹⁴

²¹³ Õhukaitse Staap. Liik I. Lennuväe ajalooline materjal. Alustatud 4. detsembril 1930.a; lõpetatud 31. detsembril 1930.a. ERA 526-1-286

²¹⁴ Sealsamas



Joonis 14. Vana-Nursi varumaandumisvälja angaar.²¹⁵



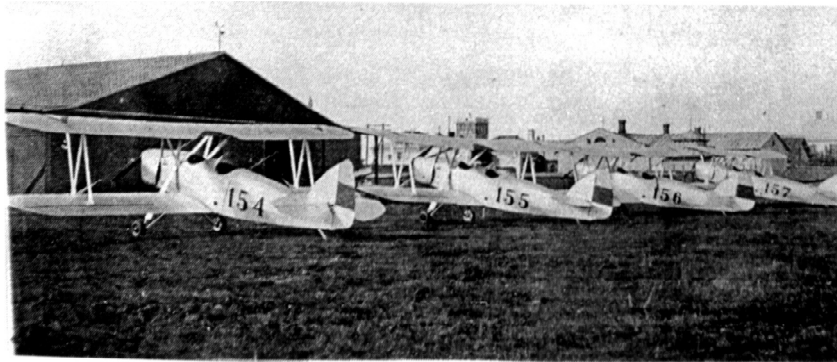
Joonis 15 . Angaar F-III-15.²¹⁶

²¹⁵ Sealsamas

²¹⁶ Üksik Lennuväedivisjoni nr. 2 majandusjaoskonna kaust. 1940; lk 184



Joonis 16. Õppe- ja treeninglennukid Avro 504K (ülal) ja Avro 504R (all).²¹⁷



Joonis 17. Õppe- ja treeninglennukid PON-1a Tallinnas sõjaväe lennuväljal lennukooli angaaride ees.²¹⁸

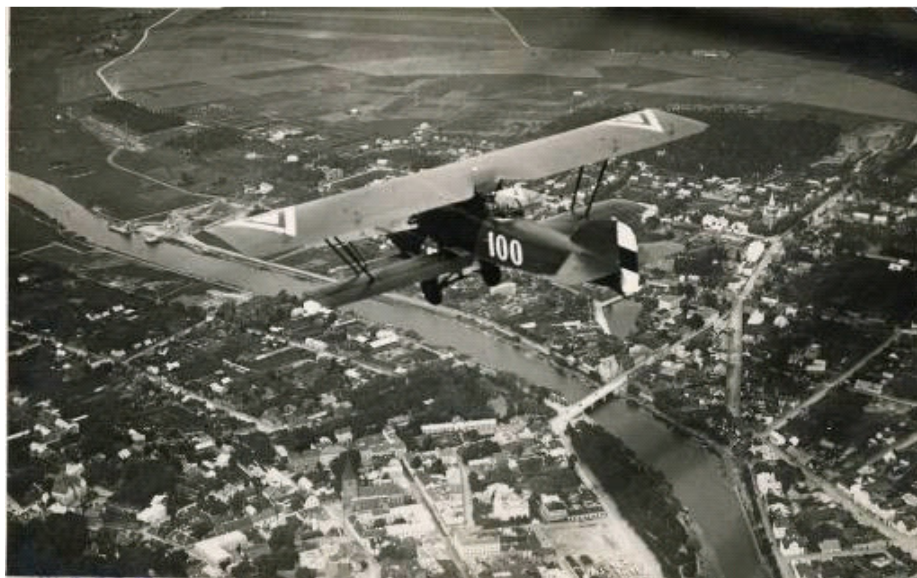


Joonis 18. Luure- ja pommituslennuk Henry Potez 25 A2 nr 100.²¹⁹

²¹⁷ Ojamets, K. 1999. Eesti lennukoolituse areng aastatel 1918-1945. Tallinn; lk 16

²¹⁸ Ojamets 1999; lk 59

²¹⁹ Militaar.net. Lennunduspilte. (<http://www.militaar.net/phpBB2/viewtopic.php?f=7&t=12540>) (29.09.11)



Joonis 19. Luure- ja pommituslennuk *Henry Potez 25* nr 100 Tartu linna kohal.²²⁰



Joonis 20. Luurelennuk *Letov Šm. 228E* nr 139.²²¹

²²⁰ Militaar.net. Lennunduspilte. (<http://www.militaar.net/phpBB2/viewtopic.php?f=7&t=12540>) (29.09.11)

²²¹ Foto Toivo Kitveli kogust



Joonis 21. Luurelennuk *Henschel* Hs 126 nr 163.²²²

²²² Gerdessen, Kitvel, Tilk 2001. lk 251

Lisa 7.

T. Salajane.
Šifr nr. 19. 55

Tabel I. Šifrimiseks.

	9	8	7	6	5	4
6	A	B	C	D	E	F
5	G	H	I	J	K	L
4	M	N	O	P	R	S
3	T	U	V	W	Ä	Õ, Ö
2	Ü	X	Y	Z	Š	Ž
1	.	,	0	1	2	3
0	4	5	6	7	8	9

H. Verman
Kolonelleitnant,
Õhukaitse Staabi Ülem.

A. Kottum
Kapten,
Sidoülem.

Joonis 22. Divisjonile edastatud kooditabel sõnumi šifrimiseks.²²³



Joonis 23. Divisjonis kasutatud šifri lugemise seade.²²⁴

²²³ Õhukaitse Staap. Šifrid. 1939. ERA 526-1-156; lk 55

²²⁴ Sealsamas



Joonis 24. Divisjoni trafareti kavand. See jõudis tegelikku kasutusse ja kanti pikka aega lõkmeil.²²⁵

²²⁵ Õhukaitse Staap. Kirjavahetus ehitus- ja majandusalastes küsimustes. 1930. ERA 526-1-281; lk 97

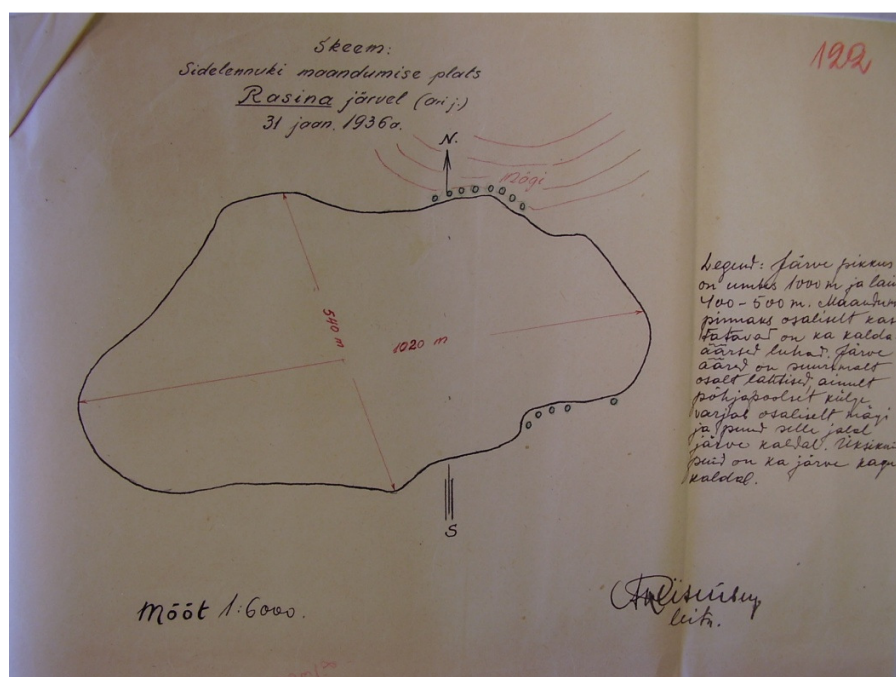


Joonis 25. Aerofoto Roiu asula juures paiknenud Pihlapuu talu põllust. Seda kasutati 1932. aastal kattekava katsetusel.²²⁶

²²⁶ Rivi jaoskonna maandumisväljade luure kaust ja luure kohta käiv kirjavahetus 1936; lk 71



Joonis 26. Aerofoto Rasina järvele planeeritud vesilennuki maandumisalast.²²⁷



Joonis 27. Joonis Rasina järve maandumisalast.²²⁸

²²⁷ Sealsamas, lk 121

²²⁸ Sealsamas, lk 122

Koondatud lennuväedivisjoni manööver

27. juulist 12. augustini 1934. aastal viibis divisjoni üks lennuskalv ja osa transpordivahenditest Koondatud lennuväedivisjoni manöövril. Manöövri põhiline tegevus nägi ette võimalike maandumisvälja luuret ning juba välja luuratud maandumisväljade katsetamist nendele ümberasumisega. Manöövril võttis Koondatud Lennuväedivisjoni koosseisus osa 21 ohvitseri, 37 üleajateenijat ning 44 ajateenijat ning manöövri juhatuse koosseisus 5 ohvitseri, 3 üleajateenijat ning 1 ajateenija.²²⁹ Manööver algas kolonel Richard Tombergi käskkirjaga. Selle alusel kästi Koondatud Lennuväedivisjonil:

1. Teostada lende õhuvaatlus- ja õhukaitse kuulipildujate meeskondade väljaõppeks.
2. Tutvustada kodanikele lennukid ja lendude iseärasusi.
3. Hoida lahingulennukid lennuvalmis Jõhvi lennuväljal, alates 28. juulil kella 10.00st, ülesandega teostada lende Narva rajoonis õhuvaatlusmeeskondade väljaõppeks.
4. Tutvustada õhuvaatlus- ja õhukaitse meeskondadele lennukid ning teostada lende vastavalt manöövri juhatuse staabi korraldusele.²³⁰

1. augustil asuti tehnikat ja isikkoosseisu transportima Vaekülalt Tartusse. Isikkoosseisu ja transpordivahendite, v.a lennukid, transpordiks kasutati raudteed.

Tartus paiknes divisjon ajavahemikul 1.–3. august 1934. a.²³¹ 4. augustil paikneti Väimela maandumisväljale²³² Teostati maandumisväljade luuret. 5. augustil asuti ümber Laatre maandumisväljale, kus oldi kuni 7. augustini.²³³ 7. augustil alustati ümberasumist Viljandi maandumisväljale, kus oldi kuni 10. augustini.²³⁴ 10. augustil viidi kergelennukid Pärnu supelrannas asunud maandumisväljale ning samal päeval toimusid Viljandi maandumisväljal demonstratsioon- ja tutvumislennud.²³⁵ Õhtuks pidi kogu divisjon ümber

²²⁹ Üksik Lennuväedivisjon Nr. 3. Koondatud Lennuväedivisjoni suvine manööver. 1934. ERA 626-1-303, lk 48

²³⁰ Sealsamas, lk 1-3

²³¹ Sealsamas, lk 21-22

²³² Sealsamas, lk 34

²³³ Sellele eelnevalt anti käsk ÜLD 2 ülemale, hiljemalt 5. augustiks kõrvaldada lennuvälja serval asunud telefonipostid, et need ei segaks lennukite maandumist ning 7. augustil postid jälle tagasi asetada. (Sealsamas, lk 38)

²³⁴ Sealsamas, lk 49

²³⁵ Sealsamas, lk 55

paiknema Särevere maandumisväljale.²³⁶ Manööver lõppes 12. augustil, kui manöövri juhataja käskis kõikidel allüksustel asuda ümber oma alaliste väeosade territooriumitele.²³⁷

²³⁶ Sealsamas, lk 60

²³⁷ Sealsamas, lk 68

Ajavahemik	Maandumisi kokku	Häda- maandumised	Maandumised lennuki vigastustega	Maandumised inimvigastusega
1930.–1931. a ²³⁸	1540	9	2	-
1931.–1932. a ²³⁹	1372	4	2	2
1932.–1933. a ²⁴⁰	1642	2	2	2
1933.–1934. a ²⁴¹	1673	2	1	2
1934.–1935. a ²⁴²	3329	3	2	-
1935.–1936. a ²⁴³	2672	3	1	-
1936.–1937. a ²⁴⁴	1794	1	1	-
1937.–1938. a ²⁴⁵	1952	3	2	1
Kokku	15 974	27	13	7

Tabel 8. Erinevate maandumiste arv divisjonis ajavahemikul 1930–1938.

²³⁸ Õhukaitse 1930/31.a. tegevusaruanne; lk 57

²³⁹ Õhukaitse 1931/32.a. tegevusaruanne; lk 55

²⁴⁰ Õhukaitse 1932/33.a. tegevusaruanne; lk 66-68

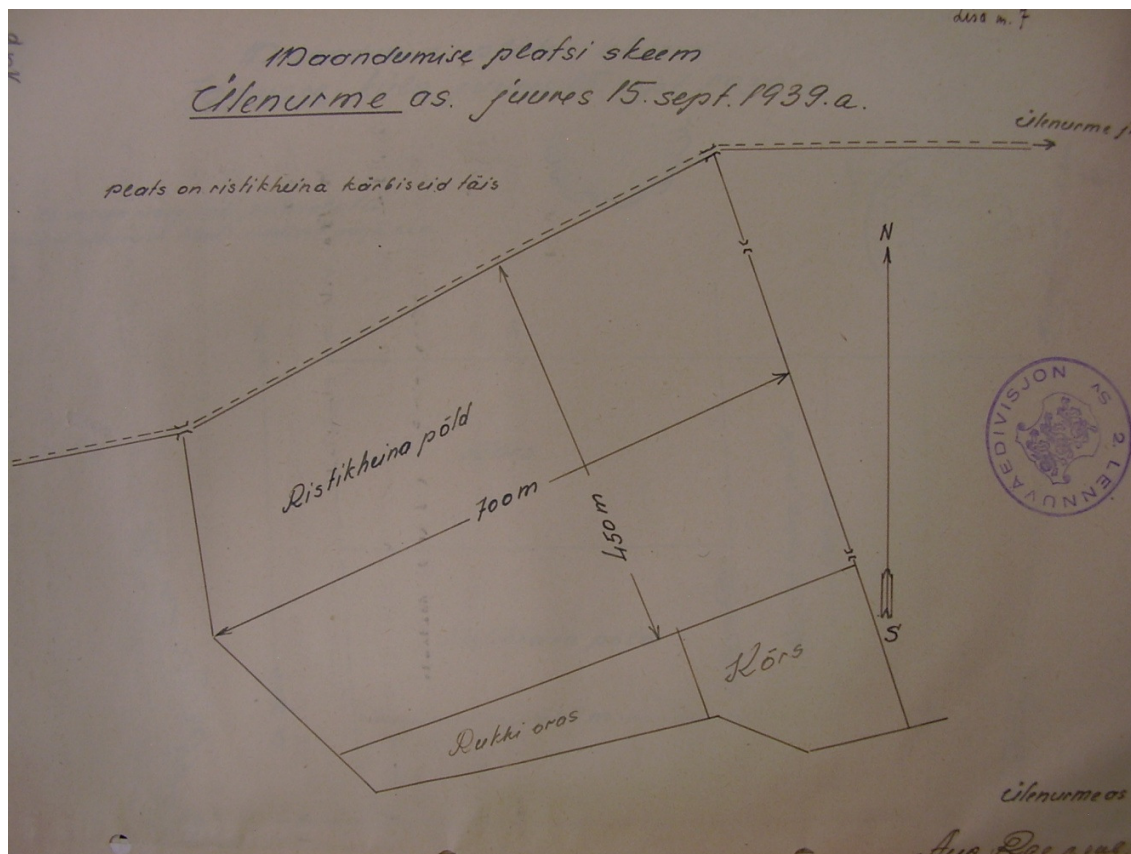
²⁴¹ Õhukaitse 1933/34.a. tegevusaruanne; lk 65-67

²⁴² Õhukaitse 1934/35.a. tegevusaruanne; lk 67

²⁴³ Õhukaitse 1935/36.a. tegevusaruanne; lk 42-43

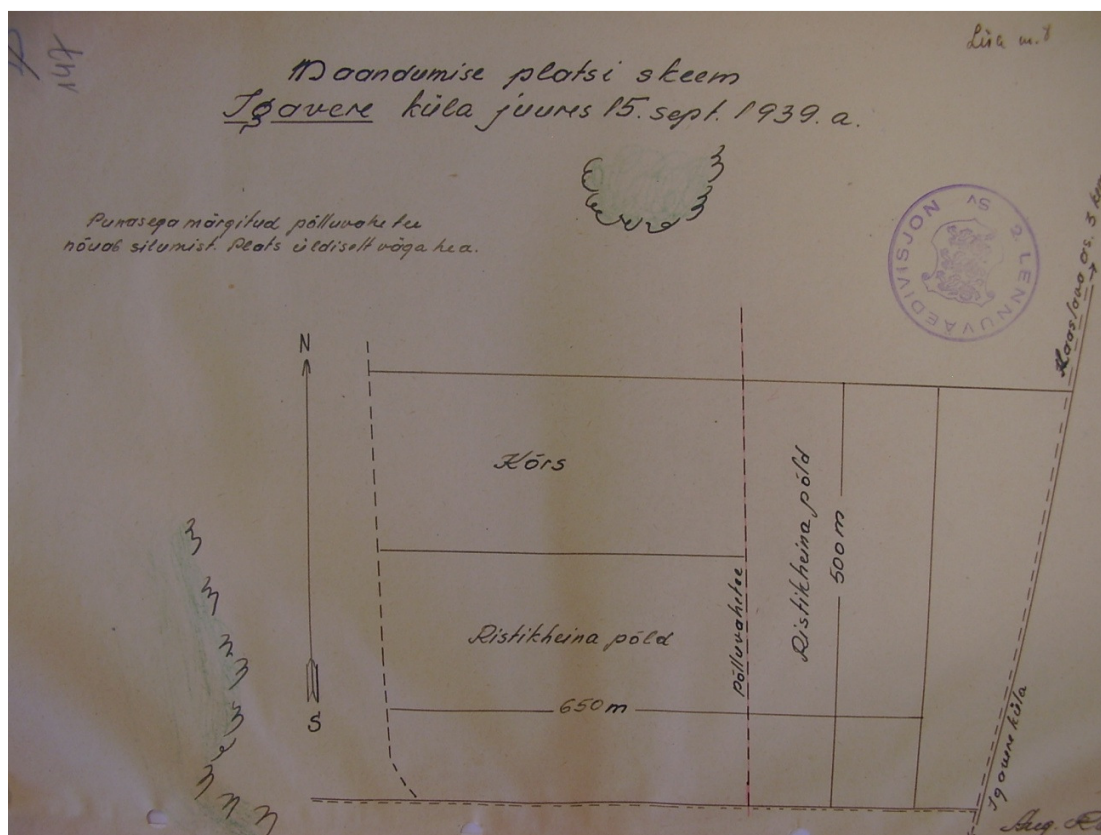
²⁴⁴ Õhukaitse 1936/37.a. tegevusaruanne; lk 24-25

²⁴⁵ Õhukaitse 1937/38.a. tegevusaruanne; lk 20-21



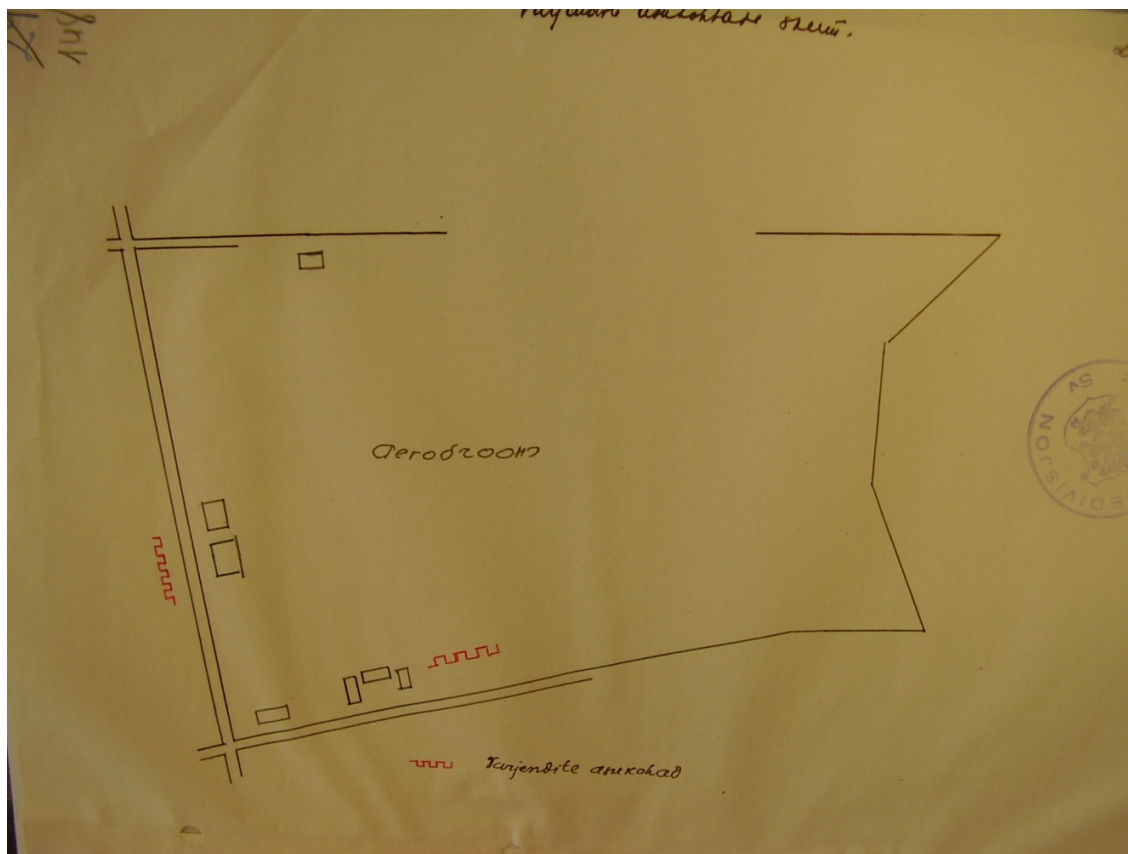
Joonis 28. Ülenurme asula juures paiknenud maandumisvälja skeem.²⁴⁶

²⁴⁶ Õhukaitsevägeosade ja kattekavade kaust 1940; lk 146



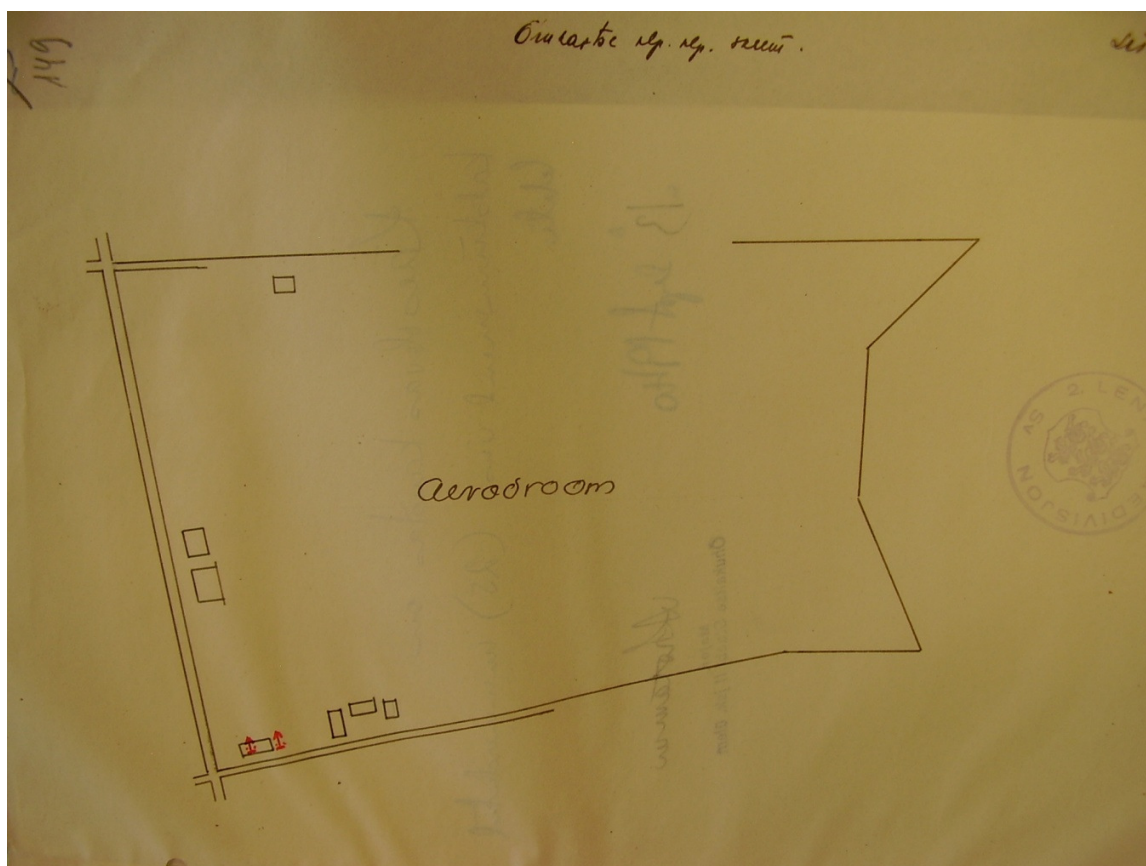
Joonis 29. Igavere küla juures paiknenud maandumisvälja skeem.²⁴⁷

²⁴⁷ Õhukaitsevägeosade ja kattekavade kaust 1940; lk 147



Joonis 30. Isikkoosseisu varjendite asukohad (joonisel tähistatud punase joonega) Tartu lennuväljal.²⁴⁸

²⁴⁸ Õhukaitsevägeosade ja kattekavade kaust 1940; lk 148
103



Joonis 31. Õhukaitsekuulipildujate asukohad (tähistatud punaste kuulipilduja tingmärkidega) Tartu lennuväljal.²⁴⁹

²⁴⁹ Õhukaitseväeosade ja kattekavade kaust 1940; lk 149
104



Joonis 32. 2. Lennuväedivisjoni lipukavand.²⁵⁰

15. aprillil 1940 saatis õhukaitse staap 2. Lennuväedivisjonile tutvumiseks divisjoni lipu kavandi.²⁵¹ Lipu väeosa-külje põhivärv on helesinine. Lipuvälja keskel on väeosa embleem: ülessirutatud tiibadega põhjakotkas, mis sümboliseerib kodumaa kaitseks ettevalmistuvat ja kõrgustesse tõusvat relvastatud õhujõudu. Kotka nokk on pööratud paremale, nokk on poolavatud. Parema jala küünte vahel hoiab kotkas kahe teraga mõõka, vasaku jala küünte vahel Eesti sõjalennukite vähendatud tunnusmärki, sini-must-valget võrdkülgset kolmnurka. Lipu ülemise ääre ja kotka vahele on kaarena ladina tähtedega kirjutatud väeosa nimetus; „2. Lennuväedivisjon.“ Lipu alumise ääre ja kotka vahele on kaarena kirjutatud väeosa asutamise kuupäev ja aasta: „28. juuli 1919. a.“²⁵² Kuupäev ja aasta sümboliseerisid aega, mil esimene Eesti sõjaväelennuk ilmus kagurindele. Kotkas on terashall, tähed ja numbrid kuldsed. Lipu tegemisega seotud kulud oleks katnud Tartu Maavalitsus.²⁵³ Autoril puudub informatsioon, kas lipu kavand ka ellu viidi ning kas 2. Lennuväedivisjon omas seda auväärset tunnust enne likvideerimist Nõukogude võimu poolt.

²⁵⁰ Õhukaitse väeosade lipukavandid. (Dateerimata). ERA 526-1-261

²⁵¹ Õhukaitse Staap. Staabis koostatud ja staapi saadetud seaduste, seadluste, määruste, põhikirjade jne. kavand ja eelnõud. Alustatud 1. aprillil 1940.a; lõpetatud 1. oktoobril 1940.a. ERA 526-1-260; lk 4

²⁵² Sealsamas, lk 6

²⁵³ Sealsamas, lk 2

Lisa 15.

Ruumi või maa-ala nimetus	Asukoht	Omanik	Suurus	Märkused
Jõgeva mõisa põld	Jõgeva mõis	Eesti Seemnevilja ühistu	23,4 ha	Lennuväli ²⁵⁴
Eramaja	Jõgeva, Suur tn 6	Hr Truusman	85 m ²	Staap
Jõgeva ühispanga äriruum korterite ja aidaga	Jõgeva, Suur tn 18 ^a	Jõgeva ühispank	Ruumid 120 m ² Ladu 80 m ²	Ajateenijad, ambulants ja komando ladu
Postijaama ruumid: a) Endine Kaitseliidu kodu ruum	Jõgeva, Jaama tn 2 ^a	Tartu Maavalitsus	55 m ²	Lukksepa, tislari, rätsepa ja kingsepa töötoad
b) 2 aita	Jõgeva, Jaama tn.2	Tartu Maavalitsus	180 m ²	Tehnika, relvastus ja majanduslik vara
c) Jõgeva mõisa hoone	Jõgeva mõis	Eesti Sordikasvatus	24 m ²	Salkade tööruumid

Tabel 9. 2. Lennuvädivisjoni paiknemine Jõgeval.²⁵⁵

²⁵⁴ Sellel paiknesid ka divisjoni lennukid, st. hooned lennukide hoidmiseks puudusid.

²⁵⁵ 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. 1940. ERA 526-1-69, lk 29

Lisa 16.

1. Eesti Rahvavägi ümber kujundada Punaarmee territoriaalseks laskurkorpuseks, andes tema üle Baltimaa eri-sõjaväeringkonna vägede koosseisu.
2. Anda üle Eesti mere-sõjajõud, sealhulgas ka rannakahurväe Töölis-Talupoegade Mere Sõjalaevastiku koosseisu.
3. Ümber organiseerida olemasolevad Eesti Rahvaväe sõjalised õppeasutused Punaarmee jalgväe normaal kooliks.
4. Väeteenistuskohuslike Eesti NSV kodanikkude arvele võtmise ja sundteenistuse sooritamise küsimuste lahendamiseks ümber kujundada kohalikud sõjaväevalitsusasutused Sõjakomissariaatideks, alluvusega Balti erilisele sõjaväeringkonnale.
5. Säilitada laskurkorpuses senine Eesti Rahvaväe vorm, kõrvaldades pagunid ning viies sisse Punaarmee komandeeriva koosseisu eraldusmärgid.
6. Võtta korpuse, sõjakooli ja merejõudude isikkoosseisult Sõjaväeline Vanne kahe kuu jooksul vastavalt NSL Ülemnõukogu Presiidiumi 3. Jaanuari 1939.a. seadluse kohaselt.
7. Kõik relvastus, varandus, hooned, ehitised jne. ,samuti endise ENSV Sõjaministeeriumi ja Eesti Rahvaväe toimikud ja arhiivid, ühes neid teenivate asutustega, anda üle Balti eri sõjaväeringkonnale. Kõik mere-sõjajõudude rannakaitse relvastus, varandus, hooned ja ehitused anda üle Punalipu Baltimere laevastikule. Käesolev otsus jõustub kuulutamise päevast.²⁵⁶

²⁵⁶ 2. Lennuväedivisjoni ülema ja 2. Lennuväedivisjoni likvidaatori käskkirjad 1940; lk 127

Lisa 17.

Vara nimetus	22. Laskurkorpusele	Teistele NSVL väeosadele või asutustele	Varustusvalitsusele
Kraamivarustus	70%	-	30%
Käsirelvad	12,5%	-	87,5%
Automaatrelvad	25%	30%	45%
Laskemoon	-	-	100%
Sidevarustus	80%	-	20%
Lennukid	54,5%	45,5%	-
Gaasikaitsevarustus	85%	15%	-
Pioneerivarustus	8%	20%	72%
Sanitaarvarustus	100%	-	-
Hobuveokid	-	-	100%
Hobused	100%	-	-
Tehniline varustus ja materjalid	70%	30%	-
Inventar	55%	37%	8%
Põllusaadused	-	93%	7%
Kinnisvarad	33,3%		66,6%
Töökojad	90%	10%	-
Muu vara	84%	10%	6%

Tabel 10. Divisjoni üleantud varad 1940. aasta lõpuks²⁵⁷

²⁵⁷ Juhtnõõrid väeosa likvideerimise kohta ja vastav kirjavahetus 1940; lk 158