

Hendrik Arro

POMMID ÖISEST TAEVAST



***ÖÖLAHINGULENNÜKSUSED
IDARINDEL***

***TALLINN
2009***

Andmete saamiseks kasutatud lätikeelseid materjale
tõlkis Imbi Strenga

Hendrik Arro. **Pommid öisest taevast. Öölahingulendurid idarindel.** Autori väljaanne CD kettal, Tallinn, 2009

Kirjutises vaadeldakse kergetel, vanematel lennukitüüpidel lennanud öölahingulennuüksuste tegevust idarindel aastatel 1941-1944. Antakse lühike ülevaade selliste öölahingulennuüksuste tekkimisloost ja tegevusest nii Nõukogude Liidu kui ka Saksa lennuväes. Põhiline osa kirjutisest käsitleb aga 11. (eesti) Öölahingulennugrupi ning 12. (läti) Öölahingulennugrupi loomist ja tegevust aastatel 1943-1944.

ISBN 978-9949-18-844-4

SISUKORD

Sissejuhatus	4
Lühike ülevaade öölahingulennuüksuste loomisest ja arenguloost II maailmasõja ajal nõukogude ja saksa õhujõududes idarindel aastatel 1941-1944	6
Alustasid venelased	6
Mis toimus sakslaste poolel	8
Olukord 1942. aasta sügiseks	8
Esimeste öiste pommitajate salkade moodustamine 1942. aasta sügisel	9
Konsolideerumisfaas märtsist-oktoobrini 1943	10
<i>Störkampfgruppe</i> 'de ümberkujundamine öölahingulennugruppideks 1943. aasta sügisel	12
Pisut öölahingulennuüksuste tegutsemisest ja efektiivsusest	15
Põhilised, saksa öölahingulennuüksustes kasutamist leidnud lennukitüübid	18
Kokkuvõte	21
Eesti ja läti öölahingulennuüksused Saksa lennuväes 1943-1944	22
11. (eesti) Öölahingulennugrupp	22
Pisut eellugu	22
127. Mereluurelennugrupi lennusalkade tegutsemine öölahingulenduritena ja 11. Öölahingulennugrupi moodustamine	22
Üleminek Narva rindele ja tegutsemine 1944. aasta kaitselahingutes	27
<i>Pisut sellest, kuidas öölahingulennud praktiliselt toimusid</i>	27
<i>11. Öölahingulennugrupi tegevusest Eesti kaitselahingutes</i>	33
<i>11. Öölahingulennugrupi lahinguvõimsusest 1944.a. suvelahingutes</i>	49
Jumalaga Eestimaa!	53
Veidi arvulisi ja tehnilisi andmeid 11. Öölahingulennugrupi tegevuse kohta ja pisut ka täitumata jäänud tulevikuplaanidest	62
12. (läti) Öölahingulennugrupp	68
Eellugu	68
Läti öölahingulennuüksuste ja 12. Öölahingulennugrupi loomine	68
12. Öölahingulennugrupi tegutsemine 1944. a. Läti suvistes kaitselahingutes	71
Viimased lennud ja lennuüksuse likvideerimine Saksamaal	74
Mõningaid kokkuvõtvaid andmeid 12. Öölahingulennugrupi tegevuse kohta	76
Järeldsõna	78
Kirjandus	81
Nimede register	82
Andmed autori kohta	87

SISSEJUHATUS

Kui rääkida lennuväe tegevusest II maailmasõjas, siis tavainimene on enamasti kuulnud nende lendurite tegevusest, kes kasutasid oma lahingulendudel suhteliselt moodsaid, suurt tulejõudu omavaid või rasket pommikoormat kandvaid lennukeid. Need olid õhusõja “ässad”. Kuid niisamuti nagu moodsatel tankidel või lennukitel sõdivate sõdurite kõrval võitlesid ka miljonid sõdurid tavalise vintpüssiga, nii oli ka lennuväes küllaltki palju selliseid lendureid, kes täitsid oma sõdurikohust suhteliselt vanadel, aeglastel, kehvasti relvastatud või isegi relvastamata lennukitel lennates. Kui rääkida idarindest, siis oli neid nii Nõukogude Liidu kui ka Saksa lennuväes. Tegutseid need lendurid tavaliselt öösel, sest päeva ajal oleks selliste lennukitega üle rinde lendamine olnud enesetapp. Erilisi, üldist tunnustamist väärinud saavutusi nagu näiteks suurt õhuvõitude arvu, hävitatud tanke või puruks pommitatud tähtsaid sõjalisi objekte neil lenduritel ette näidata ei ole. Ja nii tekib tavainimesel siis küsimus, milleks selliseid lennukeid II maailmasõjas üleüldse kasutati ja kui palju neid, sellistel lennukitel lendavaid üksusi ikka oli. Eestlaste ja lätlaste puhul esineb ka arvamust, et sakslased lihtsalt andsid eesti ja läti lenduritele n.-ö. armu poolest mingid vanad “kastid” lendamiseks, et need siis selle ajast ja arust läinud rämpsuga venelaste vastu sõdiks (nii nagu saksa sõjaväe juurde moodustatud eesti julgestus- ja politseipataljonidegi varustus oli algul õige kesine).

Kui pisut lähemalt analüüsida küsimust, milliseid ülesandeid sellised vanadel lennukitel lendavad üksused ikka täitsid, siis räägib sellest näiteks küllalt selgelt nende, Saksa lennuväes kasutusel olnud üldine nimetuski – häirimis-pommitusüksused (*Störkampfeinheiten*). Selliste üksuste tegevuse iseloomustamiseks võiks võrdluseks tuua näiteks sääski, kes ilusatel suveöödel ei suuda küll inimest ära süüa, kuid pidevalt kõrva ääres pinisedes ja aeg-ajalt valusasti torkides suudavad selle elu põrguks muuta. Just samasuguseid ülesandeid täitsid mõlemal sõdival poolel tegutsevad öölahingulennuüksused. Motoks oli – vastasele ei tohi hetkekski rahu anda, tema pea kohal peavad pidevalt “kõlkuma” mingid põrisevad “moosiriulid” või “metsavahid”, et ta ei saaks segamatult ümber paikneda, oma väeosi varustada või sõdurid lahingute väsimusest puhata. Oht, mingi juhuslikult heidetud pommi või selle killuga pihta saada, pidi vastase sõdurit pidevalt saatma.

Nende üksuste loomisel ja arendamisel ei lähtunud mitte mingitest kõrgetest, pikaajaliselt ette planeeritud ja läbitöötatud sõjalistest doktriinidest, vaid selleks sundis mõlemat sõdivat poolt lihtsalt hädavajadus olukorras, kus lennuväe kaotused olid nii suured, et tööstus ei suutnud lennuväge enam piisavalt moodsate lahingumasinatega varustada. Nõukogude Liidul tekkis selline vajadus kohe 1941. aastal, seoses raskete kaotustega sõja esimestel päevadel, sakslastel saabus aga veidi hiljem, 1942.a. suvel.

Öölahingulennuüksuste loomise ja arenguga seotud küsimusi on võrdlemisi põhjalikult uurinud oma raamatuna vormistatud doktoritöös saksa sõjaajaloolane Christian Möller [1]. Ka käesoleva kirjutise esimeses osas, mis lühidalt vaatleb öölahingulennuüksuste loomist ja arengut nii Nõukogude Liidu kui ka Saksa lennuväes, on kirjutise autor suurel määral toetunud just selles raamatus toodud andmetele. Näitavad need ju küllaltki selgelt, et öölahingulennuüksuste tegutsemine oli tunduvalt laiahaardelisem, kui tavaliselt arvatakse ja otsused selliste üksuste moodustamiseks võeti nii nõukogude kui ka saksa poolel vägagi kõrgel tasemel vastu. Ehkki Saksa lennuväes vaatasid paljud kõrgemad ohvitserid öölahingulennuüksustele esialgu nagu ajutisele nähtusele, mis olukorra paranedes jälle kaob, tegi elu paratamatult õige varsti selgeks, et öölahingulennuüksused on ja jäävad, sest paremaid aegu lihtsalt enam ei tule. Ilmselt pidas ka Nõukogude Liidu väejuhatus kergete öiste pommitajate tegevust piisavalt edukaks, et ka siis, kui nõukogude lennuvägi oli juba uuesti jalad alla saanud, jätkasid arvukad öölahingulennuüksused kuni sõja lõpuni oma tegevust.

Käesoleva kirjutise teises osas on spetsiaalselt vaadeldud eesti ja läti öölahingulennuüksuste (11.(eesti) ja 12.(läti) Öölahingulennugrupp) loomist ja tegevust. Moodustab see ju kahtlemata ühe osa nende rahvaste võitlusest nõukogude anastajate vastu II maailmasõja ajal.

Peab kohe ütleva, et ega eesti lennuüksuste moodustamine Saksa lennuväes algul väga kergesti ei toimunud. Lennuvägi oli eliitväeliik ja sakslased ei soovinud selles välismaalasi just väga meelsasti näha. Isegi siis, kui esimese eesti lennuüksuse moodustamine oli juba toimunud, ei soosinud saksa väejuhatas veel selle arengut ja päevakorda kerkis isegi selle likvideerimine [4, 5]. Arusaamise juurdumine sakslaste peades, et välismaalased on ka lennuväes vajalikud, võttis aega. Kuid sõda pani asjad paika ja see aeg, millal kõikidest idarindel rakendatud lennukitest umbes 25 protsenti piloteerisid välismaalased [7] saabus paratamatult.

Kui vaadelda eesti ja läti öölahingulennuüksusi ja nende tegevust pisut lähemalt, siis täitsid need samasuguseid lahinguülesandeid nagu teisedki vastavad nõukogude ja saksa öölahingulennuüksused. Ka ei olnud nende materiaalne varustus halvem enamiku saksa öölahingulennuüksuste varustusest. Nii et rääkida siinkohal sellest, et eestlased lendasid mingite vanade "kastidega", mida sakslased ise enam ei kasutanud, ei pea kaugeltki paika. Võiks isegi väita, et 11. Öölahingulennugrupi käsutusse antud lennukid *Heinkel He-50* ja *Fokker CVE* ületasid oma omaduste poolest saksa öölahingulennuüksustes laialdaselt kasutatud lennukeid *Arado Ar-66* ja *Gotha Go-145*.

Mis puutub aga eestlaste ja lätlaste lahingumoraali, siis see oli seni vägagi kõrge, kuni kaitsti oma kodumaad. Sel ajal pani mehi nõrdima asjaolu, et 1944. aasta suvel sundis Saksamaad haaranud bensinipuudus lendureid vahel ka siis maas istuma, kui lahingulennud oleksid olukorrast tingituna hädavajalikud olnud. Vaenlasele tegevusvabaduse andmine ei mahtunud hinge. Muidugi, oleks tahetud ka võimsamaid lennukeid, näiteks stukasid (*Junkers Ju-87*), et olla võimelised vaenlasele veelgi rohkem valu andma. Stukadele üleminekust räägiti rohkem kui üks kord, kuid sinnapaika see jäigi. Sakslased ei suutnud kõiki oma öölahingulennuüksusi stukadele üle viia, ehkki algust sellega oli juba tehtud. Nii et päris alusetud jutud stukadele üleminekust ei olnud.

Asjaolu, et eesti jalaväeüksused eesti öölahingulendurite tegevusest suhteliselt vähe teavad, on nähtavasti tingitud sellest, et öölahingulendurid ei tegutsenud otse eesliinil, vaid nende sihtmärgid hõlmasid rinde lähitagalat ja tavaline rindemees, kes istus oma punkris või kaevikus, nende rünnakute resultaate, ükskõik millised need siis ka ei olnud, lihtsalt ei näinud.

Sõja käik ei sõltu sageli sõdurite tahtest ja nii saabus 1944. aasta septembris paraku hetk, mil sakslased Eesti maha jätsid. Sellega seoses muutus aga järsult ka meeste meeleolu. Siis oli selge, et see sõda, mis nüüd jätkub, ei ole enam meie sõda. Ja nii kasutaski mitu meest ära selle võimaluse, et nende valduses oli lennuk, jätsid sõjapidamise kus see ja teine ning lendasid Rootsi. Uue-Euroopa ja Suur-Saksamaa eest sõdida ei tahetud. Ka need, kes minemata jätsid ei olnud oma liitlasest Saksamaast sugugi vaimustatud. Oldi ju relvavennad võitluses Nõukogude Liidu vastu, mitte aga ideekaaslased uue maailmakorra asjus. On arusaadav, et sakslaste arvamus eestlaste ja lätlaste usaldusväärse kohta sellega tunduvalt langes. Ja nii saabuski siis 1944.a. oktoobris korraldus eesti ja läti lennuüksuste likvideerimiseks. Üks epohh eestlaste võitluses oma riigi iseseisvuse taastamise eest, mille saavutamise võimalusse sakslaste abiga 1941. aastal oli usutud, oli kokku varisenud. Ka teine, hiljem üleskerkinud lootus, kui sakslaste tõeline pale selgus, liitlaste abiga pärast Saksamaa ja Nõukogude Liidu kokkuvarisemist Eesti iseseisvus saavutada, oli samuti lõppenud.

Eesti lennuväelaste sõjatee pärast lennuüksuste likvideerimist küll jätkus, kuid juba teistes väeliikides ja selle kirjeldamine ei kuulu enam käesoleva kirjutise raamidesse.

LÜHIKE ÜLEVAADE ÖÖLAHINGULENNUÜKSUSTE LOOMISEST JA ARENGULOOST II MAAILMASÕJA AJAL NÕUKOGUDE JA SAKSA ÕHUJÕUDUDES IDARINDEL AASTATEL 1941-1944

ALUSTASID VENELASED

Kui 22. juunil 1941. aastal algas sõda Nõukogude Liidu ja Saksamaa vahel, pommitas saksa lennukid juba varastel hommikutundidel rohkem kui kuutkümnet vene lennukit, millistel paiknes umbes 70% kogu NSVL läänepiirile koondatud lennukite koosseisust. Mõningate päevade jooksul hävitati maapeal ja õhus üle 4000 Punaarmee käsutuses olnud lennuki. Oktoobriks tõusid nõukogude lennukite kaotused 5300 lennukini. Et kohe sõja alguses algas ka Nõukogude Liidu tööstuse ümberpaiknemine Uuralitesse, siis ei suutnud lennukitööstus kaotusi asendada. See sundis Nõukogude Liitu, et mitte kaotada kogu ofensiivi õhus, võtma kasutusele kõiki lennukiteid, mis neil iganes olemas olid. 1941. aasta lõpul otsustati kogu olemasolev Nõukogude Liidu lennukipark (lennukoolidest, aeroklubidest ja tsiviilõhulaevastikust) rindeteenistusse mobiliseerida. Valdavalt oli siin tegemist vananenud lennukitüüpidega. Vananenud lennukitüüpide kasutuselevõtt sundis aga muutma taktikat, sest päeva ajal, oludes, kus sakslased valitsesid õhuruumi, selliste lennukitega rindel lennata oleks tähendanud tohutuid kaotusi. Seetõttu said nüüd valdavaks öiste pommitajate üksused.

Uurimistö [1] andmetel hakati kerge öiste pommitajate polkusi¹⁾ Nõukogude lennukite moodustama 1941. aasta oktoobrist alates. Need polgud olid varustatud lennukitega *U-2* (hiljem ümber nimetatud *Po-2*-ks), *R-5* ja *R-Z*. Planeeritud oli moodustada 71 *U-2*-tedega ja 32 *R-5* ja *R-Z*-idega lendavat öiste pommitajate polku. 1. detsembril omas Punalennukite 2500 rindelennukit, millest 43% olid vanematüübilised. Kuni veebruarini 1942 moodustati 119 kerge öiste pommitajate polku, millest poolt aasta lõpuks allaheidetud pommide kogus ületas rohkem kui kaks korda kogu ülejäänud pommitusüksuste poolt allaheidetud pommide koguse [1]. 1942. aasta juunis saabus rindeteenistusse koguni üks *U-2*-tedega varustatud naislendurite polk (88. öiste pommitajate polk [2], mis hiljem ümber nimetati 46-ndaks kaardiväe öiste pommitajate polguks. Polk formeeriti veebruari alguses kahe lennusalga suuruses, kummaski 10 lennukit *U-2*, hiljem formeeriti ka kolmas lennusalga ja täiendussalk).

Esimesed ööpommitajate poolt sooritatud lahingulennud *U-2*-tedega toimusid juba 1941. aasta septembris. Esialgu tehti luurelende, kuid juba oktoobris, kui lahingud toimusid Moskva all, hakati ka väikesi kildpomme alla heitma. Lennati rindelähedastelt välilennuväljadelt. Lühikese lennuaja tõttu õnnestus meeskondadel öö jooksul kuni 6 lahingulendu sooritada.

Et öiste pommitajate polkudes kasutusel olnud lennukid pimelennuks vajalike raadionavigatsiooniseadmetega varustatud ei olnud, siis toimusid lennud ainult tingimustes, kus visuaalne orienteerumine oli võimalik – selgetel, eriti kuuvalgetel öödel, kõrgustel 400-1000 m, kusjuures lennud ulatusid kuni umbes 30 km kaugusele saksa tagalasse. Rünitati igasuguseid sihtmärke, kasutades kuni 70-kg kildpomme. Ka spetsiaalseid pommisihetiseseadmeid neil lennukitel ei olnud ja pommiheitmine toimus n.-ö. silmamõõdu järgi, kogemuslikult. Vajadusel kasutati sihtmärkide valgustamist valgustuspommidega. Lisaks sellele heitsid lennukite tagaistmes olnud vaatlejad alla veel väikesi süütepomme või isegi käsigranaate. Tavaliselt sooritati rünnak drosseldatud mootoriga, lauglennus, et mootori müra lennukit enneaegselt ei reedaks.

Sõja jooksul öiste pommitajate hulk tunduvalt tõusis ja näiteks 1944. aasta märtsis moodustasid kerged öised pommitajad kogu Nõukogude Liidu rindel kasutusel olnud umbes 4500 pommituslennukist hinnanguliselt umbes 1800 tk. (~ 40%), sh. lennukid *U-2* 1624 tk

¹⁾ Nõukogude lennukite polk vastas oma koosseisult saksa lennugrupile.

(~ 36%) [1]. Õiseid pommitajaid kasutati ka muude ülesannete täitmisel, näiteks partisanidega sidepidamisel ja partisaaniüksuste varustamisel. Kogemuste suurenemisega muutusid mõnevõrra ka ülesanded. Nii lennati mõnikord isegi koondistena, et maavägede operatsioone toetada. Näiteks sooritasid *U-2*-tedega varustatud õiste pommitajate üksused aprillis 1945 Valgevene rinde Oder-Neisse operatsiooni ettevalmistamise käigus 3 ööga umbes 1400 lahingulendu saksa suurtükiväe ja miinipildujapositionide, kaitsekraavide ja varustusliinide vastu, et sakslaste vastupanuvõimet nõrgestada. Intensiivistus ka partisanide toetamine õhust, eriti "*Heeresgruppe Mitte*" piirkonnas. Märkimist väärib, et ka Stalingradi kotis suutis nõukogude kergete õiste pommitajate tegevus saksa varustuslennukite tegevust tugevasti takistada. Siin moodustas *U-2*-tede poolt lennatud lahingulendude arv 47% kogu nõukogude lennuväe poolt sooritatud pommituslendude arvust.

Sakslaste kaitsevõime õiste pommitajate vastu oli piiratud, sest õhutõrje suurtükiväge igale poole lihtsalt ei jätkunud. Samuti puudus sakslasel idarindel kuni 1943. aasta juunini organiseeritud õiste jahilennukite tegevus. Põhiliselt lennati üksuste initsiatiivil oma lennuväljade kaitseks, kuid erilist edu õiste pommitajate vastu ei saavutatud.

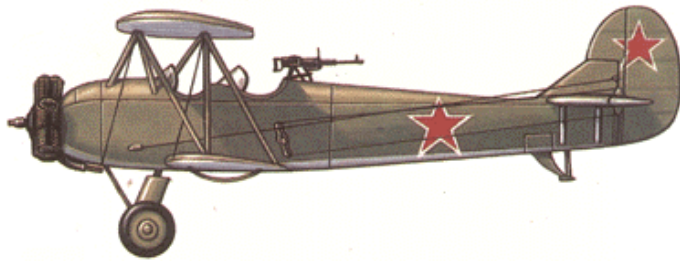
Üldiselt olid nõukogude kergete õiste pommitajate poolt tekitatud otsesed materiaalsed kahjustused küll väikesed, kuid suutsid siiski tugevasti segada saksa lennuväljade tegevust. Alahinnata ei saa ka nende tegevuse psühholoogilist efekti saksa väeosadele, kelle kohal nõukogude lennukid, kes igat võimalikku sihtmärki pommitasid, igal öösel "kõlkusid" ja kaitsetuse tunnet tekitasid, mis paratamatult mõjus mingil määral sakslaste võitlusemoraalile.

Siinkohal tuleb märkida, et Nõukogude Liidu poolel võitlesid ka Läti ja Eestiga seotud õiste pommitajate üksused. Nimelt moodustati Läti sõjaväe baasil formeeritud 24. Territoriaalse Laskurkorpuse juurde ka üks lätlastest koosnev lennusalk, mis oli varustatud lennukitega *Stampe SV-5*. Erinevalt eesti lenduritest, kes teenisid samasuguses, 22. Territoriaalse Laskurkorpuse juurde loodud üksikus lennusalgas ja mõned päevad pärast sõja puhkemist metsa põgenesid ning metsavendadeks hakkasid, osales läti lennusalk sõja esimestel päevadel ka võitluses sakslaste vastu. 2. juulil 1941.a. evakueeriti lennusalk Nõukogude Liitu. Algul viis tee Rževi, sealt edasi aga Moskvasse. Sõidul Moskvasse ründasid rongi saksa lennukid ja lennuüksus kandis ka mõningaid kaotusi. 1943. aasta aprillis formeeriti Nõukogude Liidus lätlastest koosnev õiste pommitajate salk, mis varustati *U-2*-tedega ja hakkas seejärel öölahingulende sooritama. Üksus likvideeriti 1946. aasta juunis.

Lennueskadrill "Tasuja", ametliku nimetusega Tasuja-nimeline 87. üksik õine pommituseskadrill moodustati 1944. aasta suvel Tšuvassias ja varustati Nõukogude Liidu tagalas ja Eesti Laskurkorpuses viibinud eestlastelt korjatud rahade eest ehitatud lennukitega *U-2*. Kokku saadi 15 lennukit. Lendavkoosseisus algul eestlasi ei olnud [3, 4, 5].

Üksus saabus 1944. aasta juuli keskel rindele ja anti Eesti Laskurkorpuse käsutusse (eskadrill jäi siiski õhuarmee alluvusse). Tegutses algul Narva rindelõigis ja baseerus pärast Narva vallutamist venelaste poolt peamiselt Olgino lennuväljal. Mõned päevad pärast Tallinna vallutamist kolis eskadrill üle Tallinna, kus temaga liitus ka eskadrilli suunatud, üksuse esimene eestlasest lendur vanemleitnant Hugo Abram. Edasi, kuni 1944. aasta novembri lõpuni, osales eskadrill sõjategevuses Eesti saarte vallutamisel.

1945. aasta veebruari lõpul saadeti eskadrill "Tasuja" Kuramaale. Sinna saabuti märtsi algul ja osaleti sõjategevuses kuni sõja lõpuni. 1945. aasta juunis saabus eskadrill tagasi Tallinna. Pärast sõja lõppu teenis eskadrillis peale H. Abrami veel mitmeid eesti lendureid, kes sõja ajal olid tegutsenud Nõukogude Liidu tagalas olnud lennukoolides lennuõpetajatena. Nendeks olid kaptenid Artur Heinlaid ja Alfred Nõmmik ning vanemleitnant Arseni Palu. Eskadrill saadeti laiali 1946. aasta suvel [4, 5].



Kõige enam kasutatavaks lennukitüübiks nõukogude kerge öiste pommitajate üksustes oli U-2

U-2 kõrval leidsid öiste pommitajana kasutamist ka lennukid R-5 (pildil) ja R-Z

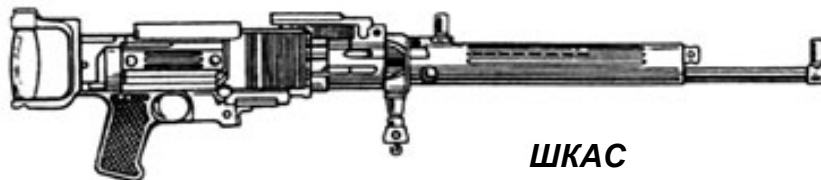


Mõningaid tehnilisi andmeid nõukogude öölahingulennuüksustes kasutatud lennukite kohta:

U-2 -- Konstrueeriti 1927.a. õpelennukiks. Maks. kiirus 146 km/h, reisikiirus 100-130 km/h. Tagaistmes üks liikuv kuulipilduja ŠKAS, maksimaalne kaasavõetav pommilast kuni 250 kg.

R-5 -- Konstrueeriti 1928.a. luure- ja kergeks pommituslennukiks. Maks. kiirus 244 km/h, relvastus kolm 7,62 mm kuulipildujat, neist kaks kohtkindlat, sünkroniseeritud ja üks liikuv tagumises istmes turellil. Maksimaalne pommilast kuni 400 kg.

Pisut ka lennukite relvastusest. Põhiliseks pardakuulipildujaks Nõukogude Liidu kergedel öistel pommitajatel oli 7,62 mm kuulipilduja ŠKAS (ШКАС), mida toodeti nii kohtkindla kui ka vaateleja (штурман) poolt käsitletava, turellile paigutatava kuulipildujana



ШКАС

MIS TOIMUS SAKSLASTE POOLEL

Olukord 1942. aasta sügiseks

Saksa lennuvägi oli 1942. aasta sügiseks jõudnud analoogilisse seisusse, nagu nõukogude lennuvägi 1941. aastal oli olnud – modernseid rindelennukeid ei jätkunud. Seetõttu tuli paratamatult hakata vananenud lennukitüüpe rinde lähedal tegutsevate kerge öiste pommitajate kasutamiseks. Nõukogude kerge öiste pommitajate üksused said siin eeskujuks. Ka sakslased

hakkasid kogu idarindel vananenud rindelennukite ja kahepinnaliste õppelennukite baasil organiseerima nn. häirimispommitajate salkasid (*Störkampfstaffel*). Esialgu peeti nende lennusaljade organiseerimist ainult ajutiseks hädalahenduseks, sest loodeti, et varustamise paranemisel olukord jälle normaliseerub. Paraku ei olnud Saksa majandusorganid enam suutelised varustusküsimusi vajalikul tasemel lahendama. Lisaks sellele pidi saksa lennukite tegutsema mitte ainult idarindel, vaid ka Vahemereruum, Põhja-Aafrika ja teised sõjatandrid nõudsid üha rohkem oma osa. Seetõttu pidi saksa lennukite igal pool tegutsema suure ülekoormuse all. Saksa tööstus ei olnud enam võimeline suuri kaotusi korvama.

Olukorrast annavad mõningase pildi järgnevad arvud: 1941. aasta detsembris moodustas saksa rindelennukite arv 5250 lennukit. 1942. aasta lõpuks oli rindelennukite arvuks vaid 5150 [1]. Lennuväe kaotused olid tunduvalt suurenenud. Näiteks 1. maist kuni 30. novembrini 1942 moodustasid igakuised kaotused umbes 1500 lennukit, nende hulgas pommitajaid ~450, hävitus-, lahingu- ja sööstpommituslennukeid kokku ~250. Kõik need olid lennukid, mida kasutati maaväe toetuseks. Saksamaa lennukitoodang moodustas 1942. aastal kokku aga ainult umbes 15 000 lennukit, millede hulgas olid lisaks lahingulennukitele ka õppe-, side- ja muud lennukid.

Kõige selle tulemuseks oli, et Saksa lennukite oli 1942. aasta lõpuks initsiatiivi kaotanud ja suutis ainult vastase aktsioonidele reageerida. Veelgi enam – arvestades läänest tulevat ohtu (liitlaste strateegilist Saksamaa pommitamisvõimalust ja võimalikku vägede maandumist mandril) oli Saksamaa 1942. aasta lõpuks umbes 70% oma lahingulennuväest Vahemereruumi ja läände, riigi õhukaitseks (*Reichsluftverteidigung*) kontsentreerinud. Veel 1942. aasta suvel oli 54% kõikidest rindelennukitest (umbes 2500 lennukit) idarindel olnud. Kõige selle tulemusel halvenes Saksa lennukite olukord tunduvalt ja nõukogude lennukite suutis juba 1942. aasta juulis õige mitmetes rindelõikudes õhuvalitsemise saavutada.

Esimeste õiste pommitajate salkade moodustamine 1942. aasta sügisel

Esimeste õiste pommitajate salkade, nn. *Befehls(nacht)kampfstaffel*'ite moodustamist alustati 1942. aasta augustis. See toimus nähtavasti maaväegrupi Don (*Heeresgruppe Don*) algatusel, kelle väeosadele nõukogude õiste pommitajate tegevus oli vägagi häirivalt mõjunud. Konkreetse käsu selliste üksuste moodustamiseks andis Lennuväekomando (*Luftwaffenkommando*) Don komandeeriv kindral, *Generaloberst* Günther Korten, kes hiljem on nimetanud ennast häirimis-pommitamise idee loojaks [1].

Kõik *Befehlskampfstaffel*'id loodi vastavalt saksa lennukite kehtinud skeemile – ette nähtud koosseis (nn. *Sollbestand*) lennusalgas oli üheksa kuni kaksteist lennukit. Kasutusele võeti kõik lennukite komando Don piirkonna käsutuses olnud väike- ja õppelennukid, mis varustati 1-10-50 kg-Ste pommide heitmiseks ja õlennuks vajalike seadmetega. Lennusaljade loomise eesmärgiks oli õiste häirimislendude (*Störflüge*) sooritamine vastase lähitagalas ning teada olevate väeosade koondumispaike, staapide ning väikelinnades ja küldes paiknevate väeosade pommitamine. Kõik üksused tuli moodustada võimalikult kiiresti ja ilma suuremate kulutusteta ning nad pidid sõltumata lennukite maapealsest organisatsioonist väikestele, rinde lähitagalas paiknevatele välilennuväljadele (mis enamasti kujutasid endast lihtsalt põlde või lagedaid aasu) paigutatavad olema. Selliste iseseisvate lennusaljade eeliseks oli, et nad olid kergesti ja kiiresti ümberpaigutatavad ja nende lahinguvalmiduse saavutamine oli kiire. Seetõttu võisid nad ka kiiresti reageerida maavägede nõudmistele ning olukorra muutustele. Lennusaljad moodustati õhulaevastiku initsiatiivil n.-õ. käsu korras mittenomenklatuursete, ajutiste üksustena, kusjuures nende isikkoosseis saadeti sinna põhiüksustest ajutiselt ja pidi pärast ajutise ülesande täitmist sinna jälle tagasi pöörduma. Kuna nii lennukid kui ka nende meeskonnad lennusaljade moodustamiseks tulid Lennuväekomando Don piirkonnast, olid esimesed lennusaljad juba mõne nädalaga formeeritud ja lahinguvalmis.

Selliseid lennusalkeid (*Befehlskampfstaffel*'eid) hakati juba oktoobris 1942 ka teistes õhulaevastikes ja õhuväekomandotes kogu idarinde ulatuses käsu korras moodustama. Mõnevõrra takistavalt mõjus lennusalke moodustamisele alguses asjaolu, et lennusalgad olid ajutised, nii-öelda "uue relva" katsetamiseks loodud. Uued, käsu korras moodustatud lennusalgad andsid aga õhulaevastike ülematele võimaluse rindel toimivatele muutustele kiiresti ja paindlikult reageerida. Lennukitena kasutati nendes lennusalkeades põhiliselt õpetreeninglennukeid *Arado Ar-66* ja *Gotha Go-145* ning vananenud luurelennukeid *Heinkel He-46*, aga mõnel pool olid käigus ka *Junkers W-34*, *Henschel Hs-126* ja *Focke Wulf Fw-58*.

1942. aasta oktoobri lõpus kiirenes *Befehlskampfseinheit*'ide moodustamine Hitleri otsesel käsul, kes nõudis, et lennuvägi alustaks kiiresti ja efektiivselt võitlust Leningradi varustamisega üle Laadoga järve jää. Ta heitis lennuväele ette, et kui maa- ja merevägi kasutab suures ulatuses ka sõjasaagiks saadud relvi ning varustust, mis alati ei ole täiesti esmaklassilised, on lennuvägi senini ainult esmaklassilise varustusega tegutsenud. Kasutusele tuleb võtta ka vananenud lennukid, nii nagu venelased seda teinud on, et rohkem lahingulende sooritada. Ta andis lennuväele käsu idarindel rindelähedaste ülesannete täitmiseks ja öiseks võitluseks vanemad lennukitüübid kasutusele võtta. Vastast tuleb kogu rinde ulatuses jooksvalt öösiti häirida [1].

Et idarindel paiknevates õhulaevastikes ja lennuväekomandodes olid *Befehlskampfstaffel*'id käsu korras juba moodustatud või moodustamisel, võib Hitleri käsku 25. oktoobrist 1942 käsitleda kui häirimistaktika väljatöötamise käivitamist. Sellele järgnes juba lühikese aja jooksul *Befehlskampfstaffel*'ite ümbernimetamine häirimis-pommitusüksusteks (*Störkampfverbände* või *Störkampfseinheiten*). Koos sellega toimus ka seni ajutiste üksuste staatuses olnud lennusalke alalisteks muutmine ja laiendamine. Üha suurema hoo sai õhulaevastike juurde häirimis-pommitajate lennugruppide (*Störkampfgruppen*) moodustamine. Ettenähtud koosseisuks (*Sollbestand*) häirimislennusalkele oli nüüdsest 20 lennukit salga kohta koos vastava arvu lendurite ja pardalaskuritega.

Aastavahetuseks 1942/1943 oli moodustatud nii häirimispommitajate grupe kui ka üksikuid lennusalke, vastavalt [1]:

- 1. Õhulaevastiku juurde 4 lennusalgaga *Störkampfgruppe*,
- Lennuväekomando Ost juurde 2 lennusalke (*Störkampfstaffel*),
- Lennuväekomando Don juurde 4 lennusalgaga *Störkampfgruppe*,
- 4. Õhulaevastiku juurde 3 lennusalke (*Störkampfstaffel*). Neist kaks lennusalke aga novembris likvideeriti ja suunati maaväkke, kus nad Stalingradi lahingu käigus jaanuaris hävisid. 4. Õhulaevastiku juures loodi täiendavalt veel üks lennusalke, mis allutati 4. Lennukorpusele. Ka 3 sidelennusalke nimetati 1942. aasta detsembris täiendavalt ümber häirimis-pommitajate salkadeks (*Störkampfstaffel*)

Konsolideerumisaasta märtsist- oktoobrini 1943

Moodsate kahemootoriliste pommituslennukite ja nende meeskondade kaotused olid idarindel nende lennukite rakendamisel lähivõitlus- ja lahingulennukitena tõusnud väga kõrgele. Nii näiteks kaotas Saksa lennuvägi ajavahemikus 1. mai – 30. november 1942 kokku 10 500 lennukit, sealhulgas 3 200 pommituslennukit, mis valdavalt olid idarindel kaotatud. Suured olid ka lennukimeeskondade kaotused – langenuid ümmarguselt 3 700 meest, umbes 3 700 meest teadmata kadunud ja 2 700 meest haavatud [1]. See sundis näiteks 1. Õhulaevastiku ülemat, kindralkolonel Kellerit 1942. aasta detsembris pöörduma kõrgemale poole palvega, et kahemootorilisi *Junkers Ju-88*-id ja *Heinkel He-111*-sid ei rakendataks enam otseseks maavägede toetuseks, vaid kasutataks ainult operatiivülesannete täitmiseks, mille sihtmärkideks oleksid näiteks laevaliiklus Volgal, kaugemal tagalas olevad õlirafineerimistehased, raudteetöökojad jne. Lähivõitluslennukitena olid kerged, liikuvad,

kiired lennukid tunduvalt edukamad kui kahemootorilised pommitajad. Paraku sundis olukord aga ikka ja jälle kahemootorilisi pommitajaid lähivõitluslennukitena maavägede vahetuks toetuseks kasutama.

Ka 4. Õhulaevastiku ülem kindralfeldmarssal von Richthofen andis korralduse, et pommitusüksusi, mida saab kasutada sügaval vastase tagalas olevate objektide ründamiseks, võib ainult erandjuhtudel otseseks maavägede toetuseks lähivõitlusüksustena kasutada. Richthofen andis ka korralduse, et öised häirimis-pommituslennud peavad toimuma komandeerivate kindralite ja diviisikomandöride initsiatiivil, nii et need vastasele tõsiseid kahjustusi põhjustaksid. Lennata tuleb alates õhtuhämarusest päikesetõusuni. Esmakordselt mainiti ka häirimis-pommitusüksusi (*Störkampfverbände*) koostöös teiste lennuüksustega ja nende ülesanded määrati kindlaks. Lisaks öistele pommituslendudele tegutseti ka partisanüksuste vastu.

Toimus ka mitmeid üksuste ümberformeerimisi ja uute üksuste moodustamisi.

Kui rääkida loodud häirimis-pommitusüksuste tegevusest, siis näitena võiks järgnevalt pisut vaadelda 1. ja 6. Õhulaevastiku häirimis-pommitusüksuste tegevust 1943. aastal [1].

1. Õhulaevastiku *Störkampfgruppe* kasutuses oli keskmiselt umbes 56 lahinguvalmis (*Einsatzbereit*) lennukit. Kasutatavateks lennukitüüpideks olid *Ar-66*, *He-46*, *Go-145* ja *Fw-58*. Veebruaris sooritas grupp 11 lennupäeva jooksul vastase lähitagalasse 1095 lahingulendu, märtsis sooritati 22 lennuöö jooksul aga 3052 lahingulendu. Maksimaalne ühe öö jooksul sooritatud lendude arv saavutati 13. märtsil, mil tegutses 281 lennukit (sakslased kasutasid moodust, mille puhul iga lend läks rakendatud lennukite arvestuses eraldi lennukina arvesse, s.t. kui üks lennuk sooritas öö jooksul näiteks 4 lendu, siis loeti, et rakendati nelja lennukit). Vastavalt sellisele arvestusele rakendati sel ööl 135 *Ar-66*-t, 82 *He-46*-t, 59 *Go-145*-t ja 5 *Fw-58*-t. Sihtmärgid paiknesid X Armeekorpuse ruumis, Staraja Russa ümbruses. Aprillis lahingulendude arv vähenes, tõenäoliselt halva ilma, aga ka lennukite arvu vähenemise tõttu, sest 9. aprillil oli 3. lennusalga lennuväljal Gatšinas vastase mürsutabamuse tõttu 8 *He-46* ja 4 *Ar-66* rivist välja langenud (see näitab, kui lähedal paiknesid öiste häirimis-pommitajate lennuväljad rindele).

Et *Luftwaffenkommando Ost* nimetati 6. mail 1943 ümber 6. Õhulaevastikuks, siis nimetati ka 1. Õhulaevastiku *Störkampfgruppe* ümber 6. Õhulaevastiku *Störkampfgruppe*'ks ja ta tegutses edaspidi 6. Õhulaevastiku alluvuses. Grupi edasine tegevus hõlmas lisaks häirimislendudele rindel suurel määral ka partisanidevastast võitlust, mis toimus põhiliselt Brjanski piirkonnas. Siin suudeti partisanide tegevust *Heeresgruppe Mitte* tagalas läbiviidud pommituslendudega partisanide laagritele, punkritele ja isegi ühele partisanide kasutuses olnud lennuväljale tunduvalt häirida.

Juunis 1943 rakendati 6. Õhulaevastiku häirimis-pommitusüksusi operatsiooni "Tsitadel" ettevalmistamisel. Siin moodustasid häirimis-pommitusüksuste poolt lennatud lahingulennud umbes 10% kõikidest lennuväe poolt sooritatud lahingulendudest *Heeresgruppe Mitte* piirkonnas. Põhiliselt pommitati rinde tagalas raudteejaamu, järeleveoteid jne.

Kui juulis nn. operatsioon "Tsitadel" Kurski kaarel algas, oli sakslastel Orjoli ja Belgorodi rindelõikudel kokku 2050 lennukit, milledest umbes 80 olid häirimis-pommitusüksuste lennukid (kasutatud lennukitüübid: *Ar-66*, *Ju-87*, *Fw-58*, *Hs-126* ja *He-46*). Venelaste käsutuses oli sakslaste ofensiivi tõrjumiseks 2650 lennukit, millistest öiseid pommitajaid oli 172. Vaatamata väiksele lennukite arvule, sooritasid saksa häirimis-pommitusüksused kohe esimestel lahingupäevadel massiliselt öiseid lahingulendusid. Nii moodustas juulis VIII Lennuväekorpuse poolt 18 öö jooksul lennatud öiste lahingulendude arv 664, samal ajal kui 6.

Õhulaevastiku häirimis-pommitusüksuste poolt sooritati 10 öö jooksul 341 lendu. Põhiliselt pommitati vastase järelvedu.

Störkampfgruppe'de ümberkujundamine öölahingulennugruppideks 1943. aasta sügisel

1943. aasta sügiseks Idarindel saadud lahingukogemused näitasid, et Saksa lennuvägi, sealhulgas ka öölahingulennuüksused vajavad mõningat ümberkorraldamist. Vastava ettepaneku tegi *Oberstleutnant* Ernst Kupfer Riigi Õhusõiduministeeriumile (*Reichsluftfahrtministerium*), millele järgnes diskussioon feldmarssal Erhard Milch'i juures. Kupfer, endine *Schlachtgeschwader "Immelmann" kommandeure*, kes nüüd Berliini *General der Schlachtflieger*'i (lahingulennuväe kindrali) ametikohale oli kutsutud, tõstis esile, et lahingulennuüksuste esmaülesandeks peab olema võitlus vaenlasega lahinguväljal tihedas koostöös maaväega. Ka öölahingulennuüksuste tegevust pidas Kupfer igati otstarbekaks ja edukaks. Kõrvuti vanemate lennukitüüpide kasutamisega pidas Kupfer otstarbekaks öölahingulennuüksuste varustamist ka moodsamate lennukitega, eeskätt *Ju-87*-tega (stukad), mida päevases lahingutegevuses vastase ülekaalu tõttu õhus igal pool enam kasutada ei saanud. Seetõttu hakati stukaüksusi nüüd uute hävitus-pommilennukite *Focke Wulf Fw-190* varustama ja stukad jäid seetõttu vabaks. Kuid väga kiiresti öölahingulennuüksuste üleminek *Ju-87*-tele siiski ei toimunud, sest stukaüksuste üleminek *Fw-190*-netele ja *Ju-87*-te vabanemine võttis aega. (Kupfer ise hukkus lennukatastroofis 6.novembril 1943).

1943. aasta sügiseks oli öölahingulennuüksuste areng jõudnud siis niikaugele, et õhulaevastike öiste häirimis-pommitajate gruppide baasil hakati moodustama öölahingulennugruppe. Teadaolevalt eksisteeris 30.septembril 1943 idarindel 13 häirimis-pommitajate lennusalka [1], millede lennukite koguarvuks oli 216 masinat (ettenähtud koosseisuks oli 248 lennukit). Põhiliselt olid öölahingulennuüksused varustatud lennukitega *Ar-66*, *Go-145*, *He-46*, *Hs-126* ja *Fw-58*. Öölahingulennuüksuste ümberformeerimisel moodustati 8 uut öölahingulennugruppi, kokku 17 lennusalgaga. Üksuste ettenähtud koosseisuks oli 340 lennukit, kuid tegelikult oli üksustes 270 lennukit, milledest umbes 190 masinat oli lahinguvalmis. Ülevaade moodustatud, 1943. aasta lõpul – 1944. aastal idarindel võitlevatest öölahingulennugruppidest on esitatud tabelis 1. Lisaks tabelis 1 toodud öölahingulennugruppidele tegutsesid öölahingulennugrupid ka Balkanil, Itaalias ja läänerindel, kuid neid siinkohal ei vaadelda.

Tabelis 1 on esitatud andmed ka lennugruppide üksikute lennusalkade moodustamise kohta. Nagu juba öeldud, toimus öölahingulennugruppide moodustamine põhiliselt juba õhulaevastike juures olemasolevate häirimis-pommitusgruppide baasil, ehkki moodustati juurde ka uusformeringuid. Seejuures määrati häirimis-pommitusgruppide 1-7 (viimane võitles Balkanil) ja 11.(eesti) Öölahingulennugrupi ettenähtud lennukite arvuks (*Sollbestand*) 20 lennukit lennusalga kohta + 2 lennukit veel grupi staabile. Nähti ette ka edasine öölahingulennuüksuste laiendamine ja loomine. Seega, nagu uurimistöös [1] esitatud andmetest selgub, saavutas öölahingulennuüksuste koguarv juunis/juulis 1944 oma kõrgpunkti, moodustades 1, 2, 4, 5 ja 6 õhulaevastikus ning Lennuväekomandos Lõuna-Ida (*Luftwaffenkommando Südost*) kokku 29 öölahingulennusalka, millistest rindel olid 20 lennusalka kokku 372 mitmesugust tüüpi lennukiga (lahinguvalmis lennukeid 279). Samal ajal oli alanud ka öölahingulennusalkade üleviimine *Ju-87*-tele. Nimelt oli 7 lennusalka rindelt tagasi tõmmatud ümberviimiseks *Ju-87*-tele. Nendest lennusalkadest kuulusid

idarindel paiknevatesse üksustesse: 1. Õhulaevastikust 1. ja 2./NSGr 1²⁾, 4. Õhulaevastikust 1./NSGr 5, Soomes paiknev 1./NSGr 8 ja 6. Õhulaevastikust 2. ning 3./NSGr 4.

**Tabel 1. Idarindel 1943.a. lõpul -1944.a. tegutsenud Saksa õhujõudude
öölahingulennuüksused**

<i>NSGr No</i>	Millal loodi	Mille baasil loodi	Kus ja kelle alluvuses tegutses
1.	18.10.1943 12.12.1943	1.Õhulaevastiku häirimis- pommitajate grupp (<i>StöKGr LF1</i>) Staap/ <i>StöKGr LF1</i> → Staap/ <i>NSGr 1</i> <i>1./StöKGr LF1</i> → <i>1./NSGr 1</i> <i>3./StöKGr LF1</i> → <i>2./NSGr 1</i> uus, täiendavalt formeeritud lennusalk <i>3./NSGr 1</i>	1.Õhulaevastik, 1944. aasta algul Põhja-Venemaal, 3. Lennuväe- diviisi alluvuses Idrizas, juulis 4. Lennuväediviisi alluvuses Kesk- Venemaal. Novembris 1944 viidi üle läänerindele
2.	18.10.1943 11.01.1944	6.Õhulaevastiku häirimis- pommitajate grupp (<i>StöKGr LF6</i>) Staap/ <i>StöKGr LF6</i> → Staap/ <i>NSGr 2</i> <i>1./StöKGr LF6</i> → <i>1./NSGr 2</i> <i>2./StöKGr LF6</i> → <i>2./NSGr 2</i> <i>3./StöKGr LF6</i> → <i>3./NSGr 2</i> uus, täiendavalt formeeritud lennusalk <i>4./NSGr 2</i>	Kesk-Venemaal 6. Õhulaevastiku alluvuses. 1944.a. septembris viidi üle läänerindele .
3.	18.10.1943 Dets 1943	1.Õhulaevastiku häirimis- pommitajate grupp (<i>StöKGr LF1</i>) uus formeering - Staap/ <i>NSGr 3</i> <i>2./StöKGr LF1</i> → <i>1./NSGr 3</i> <i>4./StöKGr LF1</i> → <i>2./NSGr 3</i> uus, täiendavalt formeeritud lennusalk <i>3./NSGr 3</i>	Põhja-Venemaal 1. Õhulaevastiku alluvuses, 1944.a. 3. Lennuväe- diviisi alluvuses. Lendas Lätis ja Kuramaal
4.	18.10.1943 Apr. 1944	4.Õhulaevastiku häirimis- pommitajate grupp (<i>StöKGr LF4</i>) uus formeering - Staap/ <i>NSGr 4</i> <i>1./StöKGr LF4</i> → <i>1./NSGr 4</i> <i>2./StöKGr LF4</i> → <i>2./NSGr 4</i> <i>1./NSGr 6</i> → <i>3./NSGr 4</i>	4.Õhulaevastiku alluvuses Lõuna- Venemaal, 1945. aastal 6. Õhulaevastiku alluvuses

²⁾ Lühend *NSGr* (*Nachtschlachtgruppe*) tähendab öölahingulennugruppi, number kaldkriipsu ees tähistab aga lennusalka. Seega näiteks *2./NSGr 1* tähendab, et tegemist on 1. Öölahingulennugrupi 2. lennusalgaga.

5.	Nov. 1943 Apr. 1944	4.Öhulaevastiku häirimis- pommitajate grupp (<i>StöKGr</i> <i>LF4</i>) uus formeering – Staap/ <i>NSGr 5</i> <i>4./StöKGr LF4</i> → <i>1./NSGr 5</i> <i>5./StöKGr LF4</i> → <i>2./NSGr 5</i> <i>2./NSGr 6</i> → <i>3./NSGr 5</i>	4. Öhulaevastiku alluvuses Lõuna Venemaal, hiljem Rumeenias ja Ungaris 1. Lennukorpuse juures
6.	Nov. 1943 27.sept.1944	4.Öhulaevastiku häirimis- pommitajate grupp (<i>StöKGr</i> <i>LF4</i>) uus formeering – Staap/ <i>NSGr 6</i> <i>3./StöKGr LF4</i> – <i>1./NSGr 6</i> <i>6./StöKGr LF4</i> – <i>2./NSGr 6</i> <i>NSGr 6</i> likvideeriti 1944.a. aprillis Uuesti moodustatud, kuid jälle likvideeritud 1944. a. detsembris	Lõuna-Venemaal 4. Öhu- laevastiku alluvuses. Alates novembrist 1944 Ida- Preisimaal 4. Lennuväediviisi alluvuses
8.	Veebr. 1944 Juuli 1944	Uus formeering - <i>1./NSGr 8</i> Loodi 3. lennusalgaga grupp	Soomes, 5. Öhulaevastiku alluvuses, alates detsembrist Norras, 3. Öhulaevastiku alluvuses
11.	Nov. 1943 Juuni 1944	127. (eesti) Mereluure lennugrupp (<i>127.SAGr</i>) uus formeering – Staap/ <i>NSGr</i> <i>11</i> <i>3./SAGr 127</i> – <i>1./NSGr 11</i> <i>2.(SAGr 127</i> – <i>2./NSGr 11</i> uus, täiendavalt formeeritud lennusalk <i>3./NSGr 11</i>	1. Öhulaevastiku juures. Tegutses 3. Lennudiviisi alluvuses, algul Venemaal, hiljem Eestis
12.	01.03.1944 Juuni 1944	Uus formeering - <i>1./NSGr 12</i> (lätlased) uus, täiendavalt formeeritud lennusalk <i>2./NSGr 12</i>	Tegutses Lätis ja Lõuna Eestis (Petseris) 1. Öhulaevastiku alluvuses
	Dets. 1943	Vene vabatahtlikud uus formeering - <i>1.Ostflie-</i> <i>gerstaffel</i> (venelased)	1. Öhulaevastik. Põhiliselt tegutses partisanide vastu

Öölahingulennugruppide üleviimine *Ju-87*-tele toimus siiski suhteliselt aeglaselt, kuna lahingulennueskaadrite (*Schlachtgeschwader*) üleviimine *Fw-190*-tele viivitus. 1944. aasta veebruariks oli siiski 3 esimest *Ju-87*-tega varustatud lennusalka idarindel lahinguvalmis. 1944. aasta aprillist maini suunati veel 107 *Ju-87*-t öölahingulennusalkadele. 1944. aasta juuni lõpuks oli 11 öölahingulennusalka kokku 199 *Ju-87*-ga varustatud, kuid nendest osales rindevõitluses ainult 4 lennusalka kokku 74 *Ju-87*-ga. 30. septembriks oli öölahingulennusalkadel kokku 261 *Ju-87*-t, millistest rindel tegutses üheksa lennusalka kokku 144 *Ju-87*-ga. Öölahingulennuüksuste üleviimist *Ju-87*-tele takistas nende tootmise pidurdumine alates 1944.a. septembrist ning lõpetamine 1944.a. detsembris.

Andmed öölahingulennusalkade üleviimise kohta *Ju-87*-tele on esitatud tabelis 2 [1].

Tabel 2. Öölahingulennusalkade üleviimine *Ju-87*-tele kuni 1944. aasta septembrini [1]

Kuupäev	<i>Ju-87</i>-tega varustatud lennuskade arv: olemasolevad/ lahinguvalmis	Ette nähtud <i>Ju-87</i>-te arv lennuskades	Lahinguvalmis lennusalgad: olemasolevad <i>Ju-87</i>-d/neist lahinguvalmis	<i>Ju-87</i>-te arv lennuskades kokku: olemasolevad / lahinguvalmis
31.12.1943	1/1	20	12/5	-
31.01.1944	1/1	20	12/5	-
29.02.1944	4/3	80	43/27	54/37
31.03.1944	4/3	80	42/24	65/37
30.04.1944	5/4	100	69/46	89/46
31.05.1944	7/4	140	89/65	136/70
30.06.1944	11/4	220	74/53	195/99
31.07.1944	13/6	260	79/47	199/114
31.08.1944	13/9	260	129/111	195/149
30.09.1944	17/9	340	144/108	261/190

Ülalräägitut kinnitavad tabelis 2 esitatud andmed. Nagu nendest nähtub, jõuti 1944.a. septembri lõpuks täielikult *Ju-87*-tele üle viia 9 öölahingulennusalka ja veel 8 olid üleviimisel. Paraku jäi *Ju-87*-tega varustatud öölahingulennuüksuste lennukite arv ettenähtust tunduvalt väiksemaks ja moodustas näiteks lahinguvalmis lennuskadel ainult 80% ettenähtust (144 lennukit ettenähtud 180 asemel), kusjuures lahinguvalmis lennukite arv oli 75% olemasolevatest.

Suur osa tegutsevatest öölahingulennusalkadest jätkas aga lendamist vananenud lennukitüüpidel.

Pisut öölahingulennuüksuste tegutsemisest ja efektiivsusest

Nagu öölahingulennuüksuste nimetuski näitas, tegutsesid nad rindeolukorras (kui ei olnud tegemist partisanidesvastase võitlusega) põhiliselt öösiti. Tavaliselt lennati välja pimeduse saabudes ja lahingulennud lõpetati ilma valgenedes. Lahingulendude läbiviimise eelduseks oli, et ilm oleks visuaalseks orienteerumiseks sobiv. Sihtmärkide loetelu oli õige laialdane – nendeks olid teadaolevad vastase vägede koondumiskohad, vastase järelvedu rindelähedastes piirkondades, suurtükiväepositsioonid, teederistid, raudteejaamad ning -sõlmed, sillad jne. Eesmärgiks oli pideva öise pommitamisega vastase väeosade häirimine ja varjuma sundimine ning liikluse takistamine teedel. Sihtmärgid kooskõlastati maavägedega. Lisaulesandeks öölahingulenduritele oli visuaalse luure teostamine, et täiendada andmeid vastase paiknemise ja liikumise kohta ning leida sobivaid sihtmärke päevasteks õhurünnakuteks.

Lahingulennud toimusid paljude lennukitega rindelähedastelt lennuväljadelt n.-ö. jooksvalt (nn. rulluv rünnak – lennukid startisid üksteise järel pidevalt), kusjuures lendurid sooritasid mitu lahingulendu öö jooksul (olenevalt aastaajast ja ilmastikutingimustest kõikus ühe öö jooksul sooritatud lendude arv 1-2 kuni isegi 10-ni). Lahingulennu kestuseks oli, olenevalt konkreetsetest tingimustest, 0,5-2,5 tundi. Keskmiseks lahingulennu kestvuseks oli ca 1 tund. Tavaliselt oli ühe lennuki poolt lahingulennul allaheidetavate pommide kaal kõige enam öölahingulennukitena kasutusel olnud lennukitüüpide (*Ar-66*, *Go-145*) puhul 100-150 kg, samal ajal kui näiteks *He-46* ja *Fw-58* võisid isegi kuni 200 kg pomme kaasa võtta.

Tavaliselt kasutasid öölahingulennukid *Ar-66*, *Go-145* ja *He-46* 50 kg-seid fugass- või kildpomme. Vastase väeosade paiknemiskohti rünnates kasutati lisaks eelnimetatud pommidele ka nn. “*Abwurfbehältereid*”, mis kujutasid endast pommikujulisi kesti, millesse oli paigutatud tavaliselt umbes 1-10 kg-sed kild- või süütepommid (pommide kaal ja tüüp võis varieeruda). Pärast pommi päästmist kukkus selline “*Behälter*” mõned sekundid ja avanes siis, “*Behälter*” sisu, väikesed pommid aga paiskusid laiali ning nende kukkumiskiirkond haaras maapinnal suure ala. Selliste “*Behälterite*” heitmiskõrgus oli soovitatavalt üle 1000 m, et pommikesed jõuaksid küllaldaselt hajuda. Lisaks lennuki alla riputatud pommidele, võeti sageli kaasa ka veel väikesi (kuni 10 kg) pomme, mida pardalaskur käsitsi üle parda loopis. Väiksema kandevõimega lennukite puhul, nagu näiteks *Ar-66* jne., oli kasutatavaks “*Behälter*” tüübiks tavaliselt *AB70* (70 kg-ne “*Behälter*”), samal ajal kui näiteks *Ju-87*-d kasutasid ka “*Behältereid*” *AB250* ja *AB500*. Üldiselt oli “*Behälterite*” mõju vastase elavjõu ründamisel suurem kui samasuurte kildpommide puhul.

Et ettekujutust saada, kui suur oli ühe öö jooksul näiteks lennusalga poolt vastasele alla heidetavate pommide kogus ja kaal, vaatleksime näiteks järgnevalt olukorda, kus lennusalga on varustatud *Ar-66*-tega, salga lahinguvalmis lennukite arv on 15 ja ilmastikutingimused võimaldavad ühe öö jooksul igal lennukil sooritada 5 lendu. Seega moodustab lennusalga poolt sooritatud lahingulendude arv kokku 75 lendu. 100 kg pommikoorma (2x á 50 kg) puhul on allaheidetud pommide arvuks 150 ja kaaluks 7500 kg, kolme pommiga lennates on pommide arvuks aga 225 ja kogukaaluks 11250 kg. Antud juhul on oluline aga ka see, et neid pomme ei heidetud vastasele alla korruga (lühiajaline tugev efekt), vaid pommitamine toimus pidevalt kogu öö jooksul, mis sundis vastast kogu aeg häireolukorras olema.

Vastase ründamine toimus *Ar-66*, *Go-145* ja *He-46* poolt tugevalt kaitstud sihtmärkide puhul tavaliselt 1000-2000 m kõrguselt, samal ajal kui vähemkaitstud sihtmärkide puhul oli pommiheitmiskõrguseks enamasti 400-800 m. Kuid on teada, et eri olukordades, näiteks vastase läbimurde puhul, lennati isegi ilmastikuoludes, kus pilvede kõrguseks oli ainult 200 m. Lisaks pommidele heitsid öölahingulennuüksused vastasele sageli alla veel lendlehti ja muid propagandamaterjale.

Pärast mitmete öölahingulennugruppide üleminekut *Ju-87*-tele selgus peagi, et *Ju-87* sobib öölahingulendudeks suurepäraselt. Suur pommilaadung (kuni 1000 kg), pardarelvade ja raadioside olemasolu laiendas rünnakuvõimalusi ja suurendas rünnakute efektiivsust. Meeskondade ümberõpetamine *Ju-87*-tele öiseks lendamiseks toimus tänu *Ju-87* headele lennuomadustele ning lennukist avanevale avarale vaateväljale suhteliselt kiiresti. Ka rünnaku sihtmärkide leidmine ei valmistanud hea lennuilma puhul õsiti erilisi raskusi. Kaotused olid aga tunduvalt väiksemad kui päevaste lahingulendude puhul.

Ehkki öölahingulennud toimusid põhiliselt ilmastikutingimustes, mil visuaalne navigatsioon oli võimalik, võis siiski juhtuda, et ilma ootamatu halvenemine seadis lendurite ette tõsiseid orienteerumisprobleeme. Ka mõningad maastikud ei olnud markantsete, öösel piisavalt hästi eristatavate objektide puudumise tõttu visuaalseks navigeerimiseks just kõige sobivamad. Seetõttu, et õist navigeerimist hõlbustada, kasutasid sakslased moodust, kus rinde tagalasse, umbes 20-30 km kaugusele üksteisest paigutati spetsiaalsed signaalmajakad, nn. plinkmajakad (*Morse-Kennfeuer*), mis valgussignaaliga andsid pidevalt mingeid kindlaid morsetähti. Samuti kasutati ka helgiheitjaid, mille kiir oli kindlalt suunatud. Nende majakate või helgiheitjate asukoht oli lenduritele teada ja hõlbustas seega navigeerimist.

Mis puudutab vastase kergest õhutõrjet, siis üldiselt loeti, et selle mõju oli kõrgustel üle 1800 m öölahingulenduritele suhteliselt väike (asi olenes väga suurel määral muidugi sellest, kui massilise õhutõrjega oli tegemist). Tavaliste jalaväerelvade mõju ulatuseks loeti kuni 800 m. Olenevalt sellest, kui tugeva ja massilise õhutõrjega oli sihtmärk kaitstud, tuli valida

ka lennukõrgus. Nagu praktika näitas, vastase õiste hävitajate tegevus öölahingulendureid eriti ei ohustanud, sest kerged ja aeglased, kuid hea maanööverduvõimega õised pommitajad ei olnud õistele hävitajatele pimeduses kuigi kergesti tabatavad. Üldiselt võib öelda, et kaotused vastase õhutõrje tegevuse tõttu kujunesid öölahingulennuüksustele suhteliselt väikesteks.

Väga suurt ohtu öölahingulenduritele kujutas aga ilmastikutingimuste ootamatu halvenemine lahingulennu jooksul. Tavaliselt loeti, et ilma raadionavigatsiooniseadmete ja kunstliku horisondita lennukite, nagu *Ar-66* ja *Go-145*-te jaoks on ilm öölendudeks sobiv, kui tulede nähtavus oli vähemalt 15 km, pilvede alumine piir oli mitte vähem kui 500 m, sademeid ning udu ei olnud ja tuule kiirus maapinna lähedal ei ületanud 50 km/h. Sõjaaja tingimustes, kus ilmaennustamine oli usaldusväärsete andmete puudumise tõttu küllaltki raske, olid aga küllatki sagedased ootamatud ilmapuudused. Peale tulnud udu või tugevad sademed võisid nähtavuse väga kiiresti viia praktiliselt nullini, mis muutis lennuki piloteerimise olukorras, kus põhilisteks lennukil olevateks mõõteriistadeks olid pöörangu-kallakunäitaja, kiirusmõõtja, variomeeter, magnetkompass ning kõrgusmõõtja, vägagi komplitseerituks, rääkimata navigeerimisest. Talvetingimustes võis lisaks sellele lendamise ohtlikuks muuta ka lennuki jäätumine. Väga ohtlikuks sai ka pinnaudu tekkimine lennuväljal, mis ei võimaldanud õigesti lennuki kõrgust hinnata ning võis maandumise muuta praktiliselt võimatuks. Kõik see tingis selle, et ilmastikust tingitud kaotused olid öölahingulennuüksustes tihti suuremad, kui vastase tõrjetulest tingitud. Isegi lennuüksuste abistamiseks mõeldud väeosade ebaõige tegevus võis põhjustada ohvreid. Nii näiteks on teada juhtumid, kus lennuvälja lähedal paiknevate oma helgiheitjate tegevus, mis lennuki maandumisele tulles ootamatult kiirtevihku võtsid, põhjustas lenduri pimestamise ja lennuki allakukkumise ning lenduri hukkamise.

Öölahingulenduri elu tegi mõnevõrra riskantsemaks, võrreldes päevase lendamisega, ka asjaolu, et olukorras, kus tekkis vajadus hädamaandumiseks, oli sobiva platsi leidmine ja sellel õnnelik maandumine õises pimeduses enam kui küsitav. Enamasti lõppes maandumiskatse lennuki suurema või väiksema vigastusega ja meeskonna saatus olenes õnnejumala tahtest. Seetõttu tuli vahel ette olukordi, näiteks kas või halva ilma korral, kus lendur pidi oma elu päästmiseks ka täiesti korras lennuki puhul kasutama langevarju, kui nähtavust polnud ning kütus hakkas lõppema. Ega see pimedasse öösse hüppamine ka eriti ohutu asi ei olnud, aga Talvetingimustes põhjustas lisaks kõigele muule suuri ebamugavusi ja ohte lahtiste masinatega lennates veel ka võimalik näo või jäsemete külmumine.

Öölahingulendurite tegevus oli tihedalt seotud maavägedega. Ehkki lennukäsud öölahingulennuüksustele anti lennuväestaapide poolt, olid need maavägedega kooskõlastatud ja toimusid vastavalt nende "tellimusele". Liikuva rindejoone puhul, rünnaku või taandumise tingimustes oli aga omade ja vastaste eristamine ilma raadiosidevahenditeta öölahingulennukite poolt õises pimeduses tihti küllaltki raske, sest olukord võis muutuda küllaltki kiiresti ja rindejoon erineda sellest, mis lendurile enne väljalendu teada oli antud. Seetõttu oli väga oluline, et oma lennukite sihtmärgile peale- ja tagasilennuteed oleksid eelnevalt maavägede ja õhutõrjega kooskõlastatud, samuti signaalid, millega maaväeüksused andsid lennukitele teada, et tegemist on oma vägedega. Loomulikult oli oluline, et ka maavägede üksused oleksid teadlikud olnud lennuüksuste tegevusest. Siin kasutati oma lennukite tunnuseks spetsiaalseid tunnustulesid, millega maavägedele oma lennukitest teada anti. Kasutati ka spetsiaalseid tunnusrakette. Sellele vaatamata esines juhusid, kus oma õhutõrje tulistas oma lennukeid. Oli ju selliste lennukite nagu *Fw-58* siluett ööpimeduses kergesti segiaetav Nõukogude Liidus kasutusel oleva lennuki *DC3/PS-84* siluetiga, *Ar-66* ja *Go-145* siluett aga *U-2* siluetiga.

Lõpuks, kui rääkida öölahingulendurite tegevuse efektiivsusest, siis võib kohata erinevaid arvamusi. Tõsiasi on, et enamasti ei olnud öölahingulenduritel öises pimeduses võimalik oma tegevuse tagajärgi adekvaatselt hinnata, kui juhuslikult pommitabamusest just midagi suuremat õhku ei lennanud või põlema ei süttinud. Enamasti saadi ainult ette kanda, kas pommid tabasid ettenähtud sihtmärki. Mõnikord andsid päeval järgnenud õhuluure tulemused infot selle kohta, mis oli toimunud, kuid ega alati “järelkontrolli” ju ei tehtud. Ka maaväeüksused ei saanud alati objektiivset hinnangut öölahingulendurite öiste rünnakute tulemustele anda, sest sihtmärgid paiknesid sageli mitmekümne kilomeetri kaugusel teisel pool rindejoont. Mõnikord oli see aga siiski ka võimalik, kui näiteks õhurünnaku tulemusel mõni vastase suurtükipatarei välja langes või kardetud rünnak tulemata jäi.

Põhiliseks öölahingulendurite tegevuse tulemuseks loeti siiski seda, et nad sundisid vastast pidevalt häireolukorras olema, ei lasknud vabalt väeosi koondada ja takistasid järelvedu, mis pidi nüüd toimuma pimendamise tingimustes, olukorras mis raskendas mootorsõidukite liikumist. Kahtlemata tuleb märkida ka öölahingulennuüksuste edu võitluses nõukogude partisanidega. Et saksa väejuhatust suhtus öölahingulendurite tegevusse üldiselt positiivselt näitab ka see, et häirimis-pommitusüksuste tegevus jätkus isegi siis, kui saksa lennuvägi pidi tegutsema bensiinipuuduse tingimustes.

Põhilised, saksa öölahingulennuüksustes kasutamist leidnud lennukitüübid

Põhilisteks saksa öölahingulennuüksustes kasutamist leidnud lennukitüüpideks, eriti öölahingulennuüksuste tegutsemise algusperioodil olid *Arado Ar-66* ja *Gotha Go-145*.



Pildil on kujutatud 11. Öölahingulennugrupi 3. lennusalga *Arado Ar-66*



Pildil on kujutatud 3. Öölahingulennugrupi 2. lennusalga *Gotha Go-145*

Veidi vähemal määral leidsid öölahingulennuüksustes kasutamist *Heinkel He-46*, *Henschel Hs-126* ja *Focke Wulf Fw-58 "Weihe"*.



Heinkel He-46



Henschel Hs-126



Focke Wulf Fw-58 "Weihe"

Öölahingulennugruppide arenedes hakati neid 1943. aasta sügisest alates aga üha rohkem üle viima sööstpommitajate üksustest vabanevatele “stukadele” *Junkers Ju-87*



Junkers Ju-87

Mõningaid tehnilisi andmeid Saksa öölahingulennuüksustes kasutatud lennukitüüpide kohta

Peab kohe ütlema, et erinevates allikates toodud andmed lennukite tehniliste näitajate kohta on mõnevõrra erinevad. Osalt võib see olla tingitud ka sellest, et enamust toodud lennukitest valmistati mitmes variandis. Seetõttu ei tuleks toodud andmeid võtta absoluutsetena. Alljärgnevalt on ära toodud need põhilised andmed, mis iseloomustavad antud lennukitüüpi kui öölahingulennukit (konstrueerimisaasta, kiirused, relvastus ja kaasavõetav pommilast).

Arado Ar-66 -- Konstrueeriti 1933.a. õppe-treeningulennukiks. Maksimaalne kiirus 210 km/h, reisikiirus 175 km/h. Öölahingulennukina kasutamisel kujutas endast relvastamata lennukit, mille kere all oli 3 pommiraami à 50 kg pommi riputamiseks.

Gotha Go-145 – Konstrueeriti õppe-treeningulennukiks, sooritas esimese lennu 1934.a. Maksimaalne kiirus 212 km/h, reisikiirus 180 km/h. Öölahingulennukina kasutamisel kujutas endast relvastamata lennukit, mille kere all oli 3 pommiraami à 50 kg pommi riputamiseks.

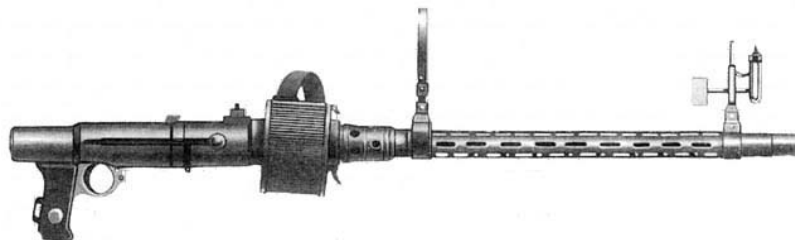
Heinkel He-46 -- Konstrueeriti 1931.a. luurelennukiks. Maksimaalne kiirus 260 km/h, reisikiirus 220 km/h, relvastus 1 liikuv *MG-15* tagaistmes, kaasavõetav pommilast 200 kg.

Henschel Hs-126 -- Konstrueeriti 1936.a. lähiluurelennukiks. Seeriatoodang algas 1938.a. Maks. kiirus 354 km/h, reisikiirus 300 km/h, Relvastus 1 kohtkindel kuulipilduja *MG-17*, tagaistmes 1 turellile paigutatud *MG-15*, kaasavõetav pommilast 200 kg.

Focke Wulf Fw-58 “Weihe” – Seeriaviisiline väljalase algas 1935. aastal. Kujutas endast mitmeotstarbelist kahemootorilist lennukit, mida toodeti mitmes variandis. Maksimaalkiirus 256 km/h (*Fw-58 B1*), reisikiirus 239 km/h, 3 – 4- liikmeline meeskond, relvastus kaks liikuvat *MG-15*, lennuki kerele paigutatud pommilast 150 kg.

Junkers Ju-87 – Pikeeriv pommitaja. Seeriaviisiline väljalase algas 1937. aastal. Toodeti mitmetes erinevates versioonides. Järgnevad andmed on toodud alates 1940. aastast toodetud *Ju-87 D* kohta: maksimaalne kiirus 408 km/h, reisikiirus 350 km/h. Relvastus: kaks kohtkindlat kuulipildujat ja kaks liigutatavat kuulipildujat tagaistmes, maksimaalne pommilast 1800 kg.

Kui rääkida lisaks öölahingulennukite tehnilistele näitajatele ka nende relvastusest, siis põhiliselt kasutati saksa öölahingulennukitel selleks otstarbeks tagumisse istmesse turellile paigutatud 7,92 mm pardakuulipildujat *MG-15*, mida teenindas pardalaskur. Kuulipildujal oli topeltrumliga hõlpsasti vahetatav magasin, mis sisaldas 75 padrunit ja tulekiiruseks oli kuni 1000 lasku minutis.



MG-15 (koos laskemoonamagasini, kuid ilma hülsikotita)

Kokkuvõte

Eelkirjutatust selgub, et öölahingulennuüksuste loomine ja rakendamine rindel ei olnud Nõukogude Liidus ega ka Saksamaal juba aegsasti, enne sõda lennuväe arengudoktriinide väljatöötamisel kavandatud ettevõtmine, vaid selle surus sõdivatele riikidele peale konkreetne olukord, kus moodsaid lennukeid suurte kaotuste tõttu lihtsalt ei jätkunud ja riikide sõjatööstused ei olnud võimelised kaotusi korvama. Peab ütlema, et näiteks Saksa lennuväes oli neidki küllalt kõrgel positsioonil olevaid isikuid, kes esialgu pidasid öölahingulennuüksusi ajutiseks nähtuseks, mis paremate aegade saabudes kaovad. Paraku näitas elu, et oodatud paremaid aegu ei tule. Öölahingulennuüksused olid ja jäid ja mida edasi, seda kindlamaks nende olemasolu ning areng muutus.

Sõda nõudis, et lennuüksused ei ründaks vastast mitte ainult aeg-ajalt, vaid tegutseksid vastase kohal pidevalt, takistaksid tema järelvedu ja väeosade koondumist, häiriks lennuväljade tegevust ning väsitaksid vastase rindeväeosade sõdureid moraalselt nende pideva ohu olukorras olemisega. Ilmselt oli selline häirimislendude taktika mõlema poole juhtkonna arvates küllaltki tõhus, sest seda jätkati ka siis, kui näiteks Nõukogude Liidu lennukitööstus jälle jalad alla sai. Sellisel taktikal oli mitmeid eeliseid, nagu näiteks asjaolu, et see võimaldas edukalt kasutada vanemaid, isegi mitte lahingulennukiteks konstrueeritud lennukitüüpe. Vastase pidevaks häirimiseks kulutasid sellised lennukid tunduvalt vähem bensiini, kui seda oleksid samasuguste ülesannete täitmiseks vajanud moodsad pommilennukid, kaotused ei olnud suured ja öölahingulennuüksused võisid lennata rindelähedastelt, mitte statsionaarselt väljaehitatud lennuväljadelt (praktiliselt isegi pisut korrastatud suurtelt põldudelt), mis tegi öölahingulennuüksuste ümberpaiknemise vajadusel üpris lihtsaks.

Ilmselt oli öölahingulennuüksuste edukus aluseks, et sakslased hakkasid oma öölahingulennuüksusi 1943. aastal isegi stukadele (*Ju-87*), mis päevaseks tegevuseks olid juba vananenud ja kandsid suuri kaotusi, üle viima. Öösel suutsid stukad aga edukalt lahinguülesandeid täita. Kuid suur osa öölahingulennuüksustest jätkas edukalt tegutsemist oma vanade lennukitega.

Kui rääkida eesti ja läti öölahingulennuüksustest, millistest järgnevalt juttu tuleb, siis täitsid need samasuguseid lahinguülesandeid nagu teisedki saksa ja nõukogude vastavad lennuüksused. Ühe sõnaga, moodustasid lihtsalt ühe osa saksa lennuväe häirimis-pommitusüksuste süsteemist ja sellisena tuleb neid üksusi ka vaadelda. Nende tegutsemise lähem kirjeldamine pakub sõjaajalooliselt aga huvi, pakkudes andmeid rahvuslike lennuüksuste osalemise kohta võitluses nõukogude okupatsiooni vastu ja Eesti ning Läti iseseisvuse taastamise eest.

EESTI JA LÄTI ÖÖLAHINGULENNUÜKSUSED SAKSA LENNUVÄES 1943-1944

11. (EESTI) ÖÖLAHINGULENNUGRUPP

Pisut eellugu

Oma lennuüksuste loomist Saksa lennuväes püüdsid eestlased alustada varsti pärast Eesti vabastamist nõukogude vägedest 1941. aastal. Algul see ei õnnestunud, sest sakslaste jaoks oli lennuvägi eliitväeliik, kuhu välismaalasi ei tahetud. 1942. aasta alguseks suudeti asja siiski nii kaugele ajada, et veebruaris 1942 loodi esimene eestlastest koosnev lennusalk, nn. *Sonderstaffel Buschmann* (sai oma nimetuse lennusalga ülema Gerhard Buschmanni järel), mis pidi tegelema mereluurega. See lennusalk ametlikult veel Saksa lennuväkke ei kuulunud. Lennualase varustuse sai lennusalk 1. Õhulaevastikult, lahinguülesanded Saksa mereväelt ja palga ning muu varustuse SS-politseilt. Seega ei allunud lennusalk konkreetselt õieti mitte kellelegi. Nagu eespool juba öeldud, tegeles lennusalk põhiliselt mereluurega [4, 5].

Lennusalk tegeles oma ülesannetega edukalt, leidis ka kõrgemalt poolt tunnustamist ning 1. aprillil 1943.a. viidi lennusalk ametlikult üle Saksa lennuväe koosseisu, nimetusega 127. Luurelennugrupp (*Aufklärungs Fliegergruppe 127*), mis juba juunis nimetati ümber 127. Mereluurelennugrupiks. Et *Sonderstaffel Buschmann* oli vabatahtlike arvel kiiresti paisunud, siis koosnes vastloodud luurelennugrupp juba kolmest lennusalgast. Seda oli mereluure ülesannete täitmiseks ilmselt liiga palju ja 1943. aasta mais-juunis varustati lennugrupi 2. ja 3. lennusalk maalennukitega *Heinkel He-50*³⁾ (*Leutnant*⁴⁾ R Milgi andmetel said eesti lennuüksused üldse kakskümmend kaheksa *He-50*-t ning juuli lõpus siirdus lennugrupi 2. lennusalk Venemaale, Ilmjärve (Ilmeni järve) lähedal asunud Tuleblja lennuväljale, kus alustas tegutsemist öölahingulennusaljana.

127. Mereluurelennugrupi lennusalkade tegutsemine öölahingulenduritena ja 11. Öölahingulennugrupi moodustamine

Hauptmann A. Ürgsoo andmetel lendas lennusalk Venemaale 28. juulil. Maapealne koosseis järgnes lennukitele rongiga mõni päev hiljem. Lennusalga koosseisus olid lenduritest (*Oberleutnant* J. Laanese andmetel):

1. <i>Hauptmann</i>	Valter Reili	salgaülem
2. <i>Leutnant</i>	Jaan Leppiko	tehniline ohvitser
3. <i>Leutnant</i>	Tarmo Rae	eriülesannetes ohvitser
4. <i>Leutnant</i>	Evald Mardo	
5. <i>Leutnant</i>	Mart Napa	
6. <i>Leutnant</i>	Georg Poolma	
7. <i>Leutnant</i>	Ants Repnau	
8. <i>Leutnant</i>	Osvald Talmet	
9. <i>Feldwebel</i>	August Rae	
10. <i>Feldwebel</i>	Valerian Sontak	

Lennukitena kasutati, nagu eespool juba öeldud, *Heinkel He-50*-neid.

Lennusalk baseerus algul Novgorodi oblastis, Ilmjärvest ligi paarkümmend kilomeetrit lõuna poole jääva linna Staraja Russa lähistel paiknenud Tuleblja lennuväljal, kus lisaks eestlastele

³⁾ Heinkel He-50 oli konstrueeritud 1931. aastal, algselt jaapanlaste tellimusel, kuid leidis enne II maailmasõda kasutamist ka Saksa lennuväes sööstpommitajana. Sõja alguseks oli juba vananenud ja leidis kasutamist veel vaid treeninglennukina.

⁴⁾ Eesti lennuüksustes kasutati kõnekeeles nii eesti kui ka saksa auastmenimetusi – nii nagu parajasti suupärasem oli. Järgnevas kirjutises on aga selguse mõttes kasutatud ainult ametlikke, saksa auastmenimetusi

paiknesid veel ka mõned päeval tegutsevad saksa lennuüksused. Lennusalga isikkoosseis elas lennuvälja lähistelet ehitatud barakkides. Tulebljas spetsialiseerus eesti lennusalk, nagu juba öeldud, rindel tegutsevaks öiseks pommituslennusalgaks ehk, lähtudes saksakeelsest nimetusest (*Nachtschlachtflieger*) öölahingulennusalgaks. Põhiliselt käidi pommitamas rinnet Lovati jõe ääres. Öölendudega harjusid lendurid kiiresti ja lennusalgast kujunes tugev, võitlusvõimeline üksus, milline aga esialgu allus veel 127. Mereluurelennugrupile.

Tulebljast rääkides võib mainida ka seda, et seal olles elati üle esimene suurem öine pommirünnak. Õnneks tabasid esimesed pommid läheduses olnud õlekuhjasid, mis süttisid põlema ja kogu edasine rünnak koondus nüüd siis õlekuhjadele, ilma lennuväljale kahju tekitamata.

Mõne aja pärast, augusti lõpupoole siirduti lennusalgas teeninud meeste mäletamist mööda Dnrost umbes 30-40 km põhja ja Ilmjärvest umbes 50-60 km lääne pool paiknenud Relbitsa lennuväljale, kus jätkati lendusid. Arvestades asjaolu, et Relbitsa lennuvälja kohta kirjanduses praktiliselt andmeid ei ole, võib oletada, et tegemist oli väiksema välilennuväljaga. Meeste mäletamist mööda paiknes lennuväli vist Šeloni jõe ääres. Kuid ka Relbitsas viibimise aeg jäi lühikeseks ning juba üsna varsti siirduti sealt Leningradi alla Siverskaja lennuväljale. Lennuväli paiknes Leningradist umbes 50-60 km lõuna, Narvast aga üle 90 km ida pool. Siverskaja, nagu Tulebljagi, oli suurem, statsionaarne lennuväli, millelt tegutses ka teisi saksa lennuüksusi. Siin elati kasarmutes. Siverskajast sooritati pommituslende Leningradi rindele.

Peab ütlema, et siiani oli õnn saatnud eesti lendureid ja vaatamata vastase tõrjetulele, lahingulendudel kaotusi ei olnud, ehkki ühel korral oli tegemist tõelise imega. Nimelt tabas Siverskajast öösel Kolpino peale lennanud *Leutnant* Evald Mardo lennukit vastase keskmise kaliibriga õhutõrjekahuri mürsk. Mürsk lõhkes kusagil lenduri ja temaga kaasa lennanud motoristi Vambola Mardiati istmete vahel või tagumise mehe istme all. Mõlemad mehed jäid seejuures aga terveks ning neil õnnestus rakelt vigastatud lennukiga isegi tagasi tulla ja õnnelikult maanduda. Lennuk *Heinkel He-50* oli aga niivõrd purustatud, et tuli seejärele maha kanda.

Siinkohal tuleb ehk märkida, et eriti Venemaal viibimise algusperioodil oli öölennusalgas suur põud pardalaskuritest, õigemini neid polnudki, ja nii lennati siis enamasti üksi või oli tagaistmes mõni tehnilise personali hulka kuuluv mees, kes aga loomulikult spetsiaalset pardalaskuri väljaõpet polnud saanud. Need mehed lendasid kaasa n.-ö. mitteametlikult, s.t. selliste kaasalendajate lahingulendude üle arvestust ei peetud, rindelennuspangesid ja lisatoitu ei antud jne. Hiljem saadeti Tallinnast küll esimese pardalaskurite kursuse lõpetanud mehed Venemaale, kuid viimased, sakslaste juures stažeerinud pardalaskurid jõudsid öölennusalgade juurde vist alles novembris ja ega neid siiski piisavalt polnud.

Oktoobri algul (*Hauptmann* Aavo Ürgsoo andmetel 4. oktoobril) siirduti Siverskajast edasi Pihkvast umbes 7 km lääne pool paiknenud lennuväljale (nn. Pihkva-West) mida eestlased Liiva lennuväljaks kutsusid. Toimus ka lendurite vahetus (üksikuid lendureid vahetati vist ka varem ja hiljem). Suurem osa salgast teeninud lendureid saadeti Tallinna tagasi ja nende asemel tulid uued mehed. *Oberleutnant* Jaan Leppiko mäletamist mööda olevat vahetusele läinud lendurid juba Siverskajast otse Tallinna lennanud. Vanadest olijatest jäid salka alles ainult *Oberleutnant* Georg Poolma ja *Oberfeldwebel*'id August Rae ja Valerian Sontak. Tehniline koosseis jäi valdavalt aga välja vahetamata ja meestele anti ainult lühiajalist puhkust.

Uued lendurid jõudsid Pihkvasse 7. oktoobril (*Hauptmann* A. Ürgsoo andmed). Koos nendega saadeti nüüd sinna ka mereluurelennugrupi kolmas lennusalk *Hauptmann* Oivo Sootsi juhtimisel. Ka see lennusalk oli varustatud lennukitega *Heinkel He-50*. Et *Hauptmann* Valter Reili koos *Oberleutnant*'ite Jaan Leppiko ja Mart Napaga suunati Tallinnast vahepeal

asutatud Liibavi lennukooli instruktoriteks, siis pidi teise lennusalga uueks ülemaks minema *Leutnant* Harry Habel, kes aga vahetult enne Venemaale minekut koos *Leutnant*'ide Märt Einila ja Herbert Tamrega Soome põgenes. Seetõttu pakuti teise lennusalga ülema kohta mitmele mehele (*Hauptmann* Edgar Mesikep, *Oberleutnant* Georg Poolma, *Hauptmann* Aavo Ürgsoo), kes aga kõik mitmesugustel põhjustel loobusid (*Hauptmann* E. Mesikep tuli Liibavi lennukooli seal algava lendurite grupi lennuõpetajaks – *Gruppenfluglehrer*'iks). Lõpuks määrati salgaülema kohusetäitjaks *Oberleutnant* Georg Poolma, keda hiljem, puhkusele minekul asendas *Leutnant* Juhan Laanes.

Pihkvas nõudsid lahingulennud 15. oktoobril ka esimese öölennusalkade lenduri elu. Tõsi küll, see toimus mitte öösel vaid päeva ajal, partisanide käes oleva piirkonna pommitamisel. Kolmekesi rivis olnud lennukitest tulistasid partisanid tookord rivi juhiks olnud *Oberfeldwebel* Raoul Mardiati lennuki põlema. Lendur hukkus, pardalaskuril, *Unteroffizier* Endel Kukel õnnestus aga langevarjuga lennukist välja hüpata, õnnelikult maanduda ja läbi partisanide piirkonna isegi omade juurde tagasi pöörduda.

1. novembril suunati mõlemad lennusalgad Pihkvast edasi Idritsasse, mis asetses nii Läti kui ka Valgevene piirist umbes 40-50 km kaugusel, jäädes Idritsa raudteejaamast umbes 2-3 km kaugusele. Sealt käidi Neveli rinnet pommitamas (Nevel jäi Idritsast umbes 70 km kaugusele kagu suunas). Ka see lennuväli oli suurem lennuväli ja sellelt lennuväljalt tegutses mitmeid saksa lennuüksusi, muuhulgas vahepeal ka 1. Öölahingulennugrupp [1].

Idritsas toimus lõpuks öölahinglennusalkade eraldamine 127. Mereluurelennugrupist. Nimelt moodustati Venemaal paiknenud lennusalkest iseseisev, kahe lennusalgaga 11. Öölahingulennugrupp (*Nachtschlachtgruppe 11*), mille ülemaks sai senine 127. Mereluurelennugrupi ülem *Hauptmann* Paul Lehmann. Tema Tallinnasse saadetud kirja järgi otsustades olevat öölahingulennugrupp moodustatud 28. novembril (*Leutnant* R. Milgi andmed). Lennugrupi lennukitel olevaks tunnuskoodiks sai 3W+...⁵⁾. Senine mereluurelennugrupp jäi nüüdsest tegutsema üksiku mereluurelennusalgana 1./127, mille ülemaks jäi senine 1. lennusalga ülem *Oberleutnant* William Laanekõrb. Kirjanduse [1] andmetel, oli 11. Öölahingulennugrupi lennusalgade ettenähtud lennukite arvuks (*Sollbestand*), nagu teistelgi öölahingulennugruppidel, 20 lennukit salgale + 2 lennukit grupi staabile, seega kokku 42 lennukit. Tegelikult oli lennukite arv siiski tunduvalt väiksem, jäädes alla 30 lennuki.

Senine kolmas lennusalga nimetati nüüd ümber 11. Öölahingulennugrupi esimeseks lennusalgaks. Ka teine lennusalga sai peagi endale uue ülema. Selleks tuli Liibavi lennukoolis esimesel lendurite kursusel (täienduskursusel) grupi lennuõpetajaks (*Gruppenfluglehrer*) olnud *Hauptmann* Karl Roovet, kes vahetas välja salgaülema ajutise kohusetäitja *Leutnant* Juhan Laanese. Viimane jäi nüüd salgaülema asetäitjaks. Liibavist saabusid öölahingulennugrupi juurde ka teised, seal esimesel lendurite kursusel instruktoriteks olnud – *Oberleutnant*'id Raimond Ots, kellest sai esimese lennusalga ülema asetäitja ja Eduard Lepp. Samuti saabus grupile täienduseks neli Liibavis lõpetanud lendurit – *Leutnant*'id Roman Küttis ja August Rebane, *Oberfähnrich* Aksel-Meinhard Kessler ja *Unteroffizier* Endel Sihver (lõpetanutest ei saanud *Leutnant*'id Arno Kokk, kes oli haigestunud ja Raymond Kulli, kes hukkus puhkusel olles rongi alla jäädes).

Ka Idritsa nõudis ohvreid. 24. jaanuari öösel Neveli ruumis lennates ei pöördunud vaenulennult tagasi *Oberfeldwebel* Voldemar Rummel ja temaga kaasa lennanud *Feldwebel* Juhan Tamm (ka viimane oli lendur, kuid ei olnud rindel veel iseseisvalt välja lennanud). Nende täpne saatus on teadmata, kuid tõenäoliselt tuleb nad lahingulennul hukunuiks lugeda. *Oberleutnant* E. Lepal tuli oma elu päästmiseks lennukist aga langevarjuga välja hüpata, kui

⁵⁾ Saksa lennuväes olid lennukite külgedele maalitud tähe- või numbrimärgid tunnuskoodiks. Tunnuskoodi 2 esimest, mustast ristist vasakul paiknevat märki olid üksuse koodiks, kolmas, ristist paremal paiknev täht oli lennuki individuaaltunnus, kusjuures selle värv näitas lennusalga, viimane täht tähistas aga lennusalga.

vaenulennu ajal halvaks muutunud ilm tegi lennupõlvaleidmise ja üldse igasuguse orienteerumise võimatuks, nii et bensiini lõppemisel tal muud üle ei jäänud. Lugu lõppes siiski õnnelikult, sest ta oli omade poolel ja ka langevarjuga maandumine õnnestus, ehkki algul oli tal olnud temaga esimesena kohtunud, sakslaste juures teeniva venelastest koosneva üksuse meestega raskusi, et tõestada, et ta ei ole nõukogude parašütist.

Siinkohal tuleb märkida, et Idritsa on meestele meelde jäänud kui koht, kus üsna sageli tuli halva ilmaga kokku puutuda. Madal pilvitus või ootamatu udu tekkimine olid nähtused, millega lahingulendu läinud mehed pidid väga sageli arvestama. Nähtavasti oli siin tegemist ka asjaoluga, et aasta-aeg oli selline, kus halb ilm on üsnagi sagedane. Seetõttu oli siin küllaltki palju selliseid öid, kus lahingulendude sooritamine oli raske või isegi võimatu.

Kuid oli ka "prahmakaid", mis ei olnud ilmastikust tingitud. Nendest võiks ehk mainida *Oberfeldwebel* Mäido Männa hädamaandumist metsa. Lennuk *Heinkel He-50* purunes, mees ise jäi aga enam-vähem terveks. Hiljem naljatati, et ta olevat tervele külale aasta haod ära teinud. Saksa õhutorjekoosvõitlejate tulest, kes eksikombel maanduvale oma lennukile tule avas, sai kergelt haavata aga *Leutnant* Jüri Kuk. Nimelt oli veidi enne seda antud hoiatus vastase lennukite eest ja koosvõitlejate meeskond pidas rindelt saabuvat lennukit vaenlase omaks ning avas tule.

Saksa õhutorje tulid said mõned teisedki. Nii sai *Leutnant* Anatol Rebase lennuk tema enda mäletamist mööda 30 mm õhutorje poolt kõvasti pihta (tõenäoliselt oli tegemist siiski 20 või 37 mm õhutorjekahuriga, sest 30 mm õhutorjekahurit sakslastel ei olnud), kuid mehed (kaasa lendas *Leutnant* August Rebane) jäid terveks. Lisaks sellele tuli ette ka öiseid väljapoole aerodroomi maandumisi, milledest mõned lõppesid väiksema lennuki vigastamisega. Põhjuseks oli siin asjaolu, et olukorras, kus lennupõlvale rünnati või eksisteeris ründamise oht, oli oma lennupõlvale maandumine keelatud, bensiini oli rindelt saabuvatel lennukitel tihti aga väga vähe järele jäänud. (*Heinkel He-50*-te bensiinivaru jätkus meeste mäletamist mööda ainult veidi alla 2-tunniseks lennuks). Üldiselt sellised vastase rünnakud erilist kahju ei põhjustanud, kuid ühel rünnakul sai pommikillust siiski kergelt haavata *Oberfähnrich* A. M. Kessler.

Rääkida võiks ka ühest juhtumist, mis oleks võinud väga õnnetult lõppeda, kuid lõppes siiski õnnelikult. Nimelt jäid ühel õhtul ettenähtud lennukid ära. Ühe lennuki motorist I. Rebo ütles pommimehena teeninud E. Heinsalule (hilisemale pardalaskurile), et mine ja lase pommid, mis olid juba lennuki alla pandud, jälle lennuki alt maha. See läkski, unustas aga vaatamata, millises asendis oli pommide süütelüliti. Pommid kukkusid ilusasti lennuki alt ära ja kõik tundus olevat korras, kuni Rebo küsis, kas sa süütelüliti enne pommide päästmist ikka välja lülitasid. Muidugi ei (miks süütelüliti oli sisse lülitatud, ei ole teada). See tähendas, et pommide sütitikud olid päästmisel elektrilaengu saanud, mis muutis nad lõhkemisohtlikuks. See jutuajamine päästis nähtavasti nii mõnegi mehe elu, sest kui hommikul oleks hakatud pomme äravedamiseks autole laadima, oleks tõenäoliselt mõni lõhkemisvalmis pomm ka paugu teinud ja ega siis teisedki pommid vist lõhkemata oleks jäänud. Siis oleks pauk aga õige vägev olnud. Nüüd aga sai spetsialistid välja kutsutud ja pommide sütitikud laengust tühjaks laetud.

Meeste mäletamist mööda olevat sakslastest lennupõlvalekomandol ükskord selline lugu juhtunud, et pommide laadimisel oli nende hulgas üks laetud sütikuga pomm olnud. Tookord igatahes olevat terve pommiauto kõige täiega õhku lennanud.

Venemaal viibides kandis kaotusi ka lennuüksuse maapealne koosseis, peamiselt partisanide tegevuse läbi. Kahjuks on aeg langenute nimed nii autori kui ka teiste sõjakaaslaste mälest, kellelt autor nende läbielatud sündmuste kohta andmeid on saanud, kustutanud ja nii jäävad nad, vähemalt selle kirjutise lehekülgedel, tundmatuiks.



1943. aasta kevadsuvel saabusid 127. Mereluurelennugrupi 2. ja 3. lennusalga jaoks lennukid *Heinkel He-50*. Lennuki juures seisavad (vasakult): U. Polikarpus, H. Habel, K. Lumi, A. Piirsalu, R. Mardiat, J. Kukk ja J. Ester. Sõja elasid neist üle ainult U. Polikarpus, H. Habel ja A. Piirsalu.

Veel teinegi pildike lenduritest *Heinkel He-50*-te juures



Eesti öölahingulendurid Venemaal

Üleminek Narva rindele ja tegutsemine Eestis 1944. aastal kaitselahingutes

1944. aasta jaanuari keskel alanud Nõukogude vägede suur pealetung Leningradi rindel oli rinde veebruari alguseks jälle Eesti piiridele toonud, kohati isegi üle Narva jõe. Oli selge, et Eestit ähvardab surmaoht. Seetõttu soovis kogu Venemaal viibiva eesti öölahingulennugrupi koosseis Eestisse tagasi pöörduda, et seal lennates otseselt kodumaad vaenlase eest kaitsta. Eestlaste taotlus, ehkki mõningase viivitusega, rahuldati ja veebruari algul asuski lennugrupp tegutsema Narva rindel. *Hauptmann* A. Ürgsoo andmetel viibis esialgu veidi varasemale ajale planeeritud tagasilend Idriksast halva ilma tõttu ja algas 5. veebruaril, kulgedes üle Pihkva ja Tartu. Ka tagasilennul tegi halb ilm takistusi ja nii jõuti sihtkohta, Jõhvi (Tammiku) lennuväljale alles 8. veebruaril. Juba samal õhtul olevat nõutud lahingulendude alustamist, kuid et vajalikke ettevalmistusi nii kiiresti teha siiski ei jõutud, siis algasid lahingulennud alles 10. veebruaril. Lennuüksuse maapealne koosseis, peale lennukitega kaasa lennanud motoristide (*Flugzeugwart*'ide), sõitis Idriksast Jõhvi aga rongiga ja jõudis päralt alles 20. veebruari paiku.

Esialgu tegutses 11. Öölahingulennugrupp kahe lennusalgaga, kuid 1944.a. juunis formeeriti värskelt Liibavi lennukooli lõpetanud lendurite ja tehnilise personali baasil ka grupi kolmas lennusalik, mis küll jäi tegutsema eraldi paiknevatel lennuväljadel.

Pisut sellest, kuidas öölahingulennud praktiliselt toimusid

Enne kui sündmuste kirjeldamisega edasi minna, oleks ilmselt otstarbekas lugejat öölahingulendurite (öiste pommitajate) tegevusega üldse pisut lähemalt tutvustada. On see suuremale osale lugejatest tõenäoliselt ju tundmatu maailm. Et autor seda alles nüüd teeb, on tingitud sellest, et selle kohta, kuidas toimusid öised lahingulennud Venemaal, kus ühelt ja samalt suuremalt lennuväljalt tegutses mitu üksust, autoril päris korrektseid teadmisi, kuidas asi organisatsiooniliselt ja tehniliselt oli lahendatud, ei ole. Käesoleva kirjutise esimeses osas, mis põhiliselt baseerub raamatus [1] toodud andmetel, on sellest küll pisut räägitud, kuid raamatus olev kirjeldus on küllaltki üldine ja ei ole asjast täpsema ettekujutuse andmiseks ehk piisavalt ammendav. Seetõttu on nähtavasti õigem öölendurite tegevusest põhjalikuma ülevaate andmiseks rääkida täiendavalt sellest, kuidas toimusid öised lahingulennud Eestis paiknevatelt välilennuväljadelt, kus paiknes ainult 11. Öölahingulennugrupp või selle üksik lennusalik. Siin saab autor kasutada juba isiklikke, öölahingulendurina saadud teadmisi ja kogemusi.

Põhiliselt täitis öölahingulennugrupp kahesuguseid lahinguülesandeid:

- staapide poolt kindlaks tehtud või oletatavate vastase väeosade paiknemispiirkondade ja rinde järeleveoteede pommitamine;
- ilma kindla, etteantud sihtmärgita häirimislennud, kus lendur ise valis rünnakuobjektid (nendeks said sageli lendurite suurimad vaenlased – õhutõrjepatareid, millega kergendati ka päevaste lennuüksuste tegutsemist).

Siinkohal tuleb mainida, et otseselt vastase eesliini pommitamist öölahingulenduritele ülesandeks ei tehtud. Öises pimeduses, kus maapinnal paiknevate objektide nähtavus ja täpsem eristamine oli juba mõnesaja meetri kõrguselt ka heade ilmastikutingimuste korral praktiliselt peaaegu võimatu (saksa elektrisütikuga pommide minimaalseks heitekõrguseks loeti 300 m), oleks risk, et pommid langevad olukorras, kus omad ja vastased paiknevad lähestikku, väikese eksituse tõttu omadele kaela, liiga suur olnud. Seega jäi siis öölahingulendurite põhiliseks tegutsemisalaks rinde lähitagala.

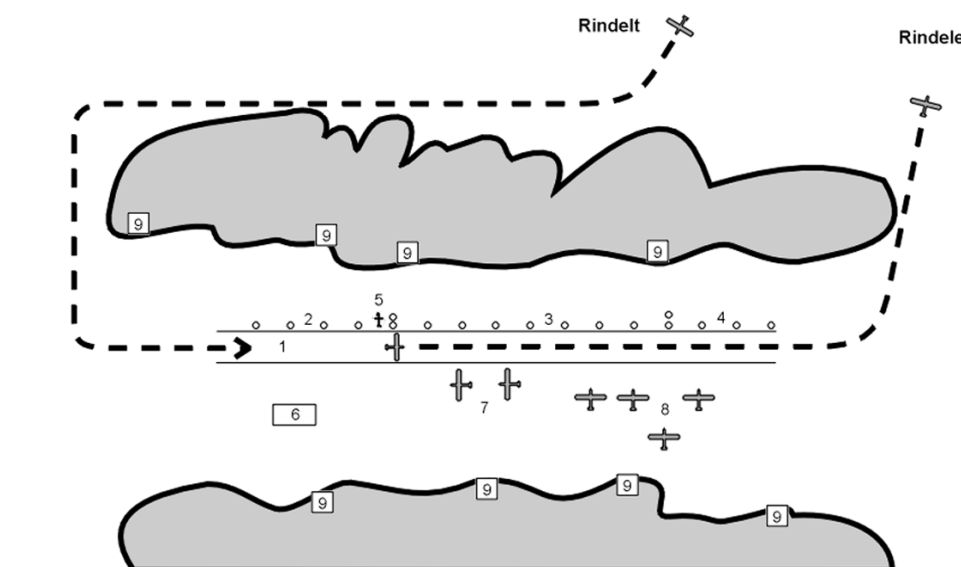
Loomulikult kuulus kõikide lendude puhul lahinguülesannete hulka ka luureandmete kogumine nii vastase kui ka ilma kohta. Luureandmete saamiseks vastase kohta oli

öölenduritel muidugi tunduvalt vähem võimalusi, kui päeva ajal tegutsevatel lennuüksustel. Kuid siiski – aegajalt välgatavad nõrgad sõidukite tuled maanteel (ka sõidukid ei saanud vaatamata pimendamisele keerukamatel teelõikudel siiski päris ilma tuledeta läbi) rääkisid kolonnide liikumisest ja nende liikumissuunast, tulistavate kahurite suudmeleegid või kergemate õhutõrjekahurite leekjäljestusega mürsud reetsid suurtükipatareide asukoha jne. Andmete edastamisel tuli täpselt vahet teha, mida lendur tegelikult nägi ja mida ta arvab, et luureandmeid töötlevates staapides oleks asjast objektiivne, mitte oletustel põhinev pilt (näiteks tuli lennule järgnenud ettekandes öelda: sellel teelõigul seal ja seal kurvis kolm välgatanud tuld suunaga sinna või sinna, mitte aga rääkida auto- või tankikolonnist – sel juhul tuli ettekandes eraldi põhjendada, miks lendur just nii arvab).

Ilmaandmeid peeti vägagi tähtsaks. Olid ju meteoroloogide poolt antavad ilmaennustused olukorras, kus kõik riigid olid lõpetanud ilmateadete andmise, andmete puudumise tõttu sageli küllaltki ebausaldatavad, nii et lennukäsu saabudes tuli kõigepealt mõni kogenud lendur nn. ilmalennule saata, et kindlaks teha, kas antud ülesanne ikka on täidetav. Ilm oli öösel lenduritele sageli suurem ja ohtlikum vaenlane, kui tegelik vaenlane oligi. Seetõttu olid lenduritele saadavad ilmaandmed meteoroloogidele vägagi olulised.

Autor ei tea päris täpselt, kuidas oli asi korraldatud teistes lennusalades, kuid 11. Öölahingulennugrupi kolmandas lennusalgas oli lennuväljal paiknevas komandopunktis (*Gefechtsstand*'is) lendude ajal alati spetsiaalne kirjutaja, kes järjekordselt lahingulennult saabuvate lendurite ettekanded ilusasti kirja pani. Nende põhjal koostatud koondettekanded edastati siis kõrgematesse staapidesse.

Kergete lennukitega varustatud öölahingulennuüksused lendasid tavaliselt rindelähedastelt välilennuväljadelt. Enamasti kujutas selline lennuväli endast lihtsalt põldudele rajatud mõnekümne meetri laiust ja kuni kilomeetri pikkust rohukattega stardi- ja maandumisrada, kusjuures ülejäänud maastik oli moondamise mõttes jäetud võimalikult muutmata. Lennukid paiknesid sellistel lennuväljadel lihtsalt lennuvälja ümber kohtades, mis pakkusid moondamisvõimalusi (näiteks metsa veeres). Sealsamas lähedal olid tavaliselt ka jooksvaks tarbeks kasutatavad pommihunnikud. Eestis oli 11. Öölahingulennugrupi poolt kasutatud lennuväljadest Jõhvi (Tammiku) lennuväli ainus, kus oli ka puuprussidest kattega stardi- ja maandumisrada (mida suvetingimustes aga ei kasutatud).



Välilennuväli öösel tegutsemas (põhimõtteline skeem)

- 1 – stardi- ja maandumisrada, 2 – rohelised, 3 – valged ja 4 – punased rajatuled, 5 – stardipost, 6 – komandopunkt (*Gefechtsstand*), 7 – lennukid stardijärjekorras, 8 – lennukid seisuplatsil, 9 – moondatud lennukite seisukohad metsa veeres

Start ja maandumine toimusid ühelt ja samalt rajalt (vt. ülalesitatud skeemi. Autor kasutab edasiste kirjelduste puhul peamiselt isiklikke, kolmandas lennusalgas saadud kogemusi, kuid ega need teisteski salkades kirjeldatust ilmselt palju ei erinenud.).

Rada tähistasid raja vasakusse äärde ridamisi paigutatud tuled – algul mõned rohelised, seejärel kaks kõrvuti asetatud valget (mis tähistasid nn. maandumisristi ehk T-d), edasi rida valgeid, siis kaks punast ja lõpus veel rida punaseid. Rajavalgustussüsteem kujutas endast pika juhtme külge ühendatud elektrilampe, mida käsitses kahe kõrvutiasetseva valge tule juures paiknev stardikorrapidaja või nn. stardipost (tulede lüliti oli stardiposti asukohas). Startida tuli kahe valge tule juures olevalt rajaosalt. Ka maanduda tuli valgete tuledega tähistatud rajaosal, võimalikult kahe kõrvuti paikneva valge tule lähedal. Punased tuled olid hoiatuseks, et kahest kõrvutiasetsevast punasest tulest kaugemale maandumisel ei ole maandumisraja pikkus enam küllaldane lennuki normaalseks väljajooksuks pärast maandumist. Tänapäeva lenduritele tundub selline vähene rajavalgustus võib-olla ebapiisav, kuid julgeoleku ja moondamiskoostöötest lähtudes ei saanud suuremat rajavalgustust rindele sageli küllaltki lähedal paiknevatel välilennuväljadel lihtsalt kasutada.

Lennuväljal toimuvate lahingulendude üldine juhtimine toimus komandopunktist (*Gefechtsstand*), milleks näiteks Jõhvi ja Rahkla lennuväljal oli maasse kaevatud barakk lennuvälja servas, Triigi lennuväljal vana mõisa heinaküün jne. Sinna kogunesid igal õhtul, kui lahingulennud olid ette nähtud, lennukite meeskonnad. Seal andis siis üksuse ülem või tema asetäitja lenduritele enne lendude algust lennukäsu ja võeti, nagu eespool juba märgitud, lahingulennult saabujailt vastu andmeid ülesande täitmise ja saadud luureandmete kohta, et need kõrgematele staapidele edastada.

Suusõnal antav lennukäsk sisaldas andmeid rinde üldise olukorra, rindejoone paiknemise, üksusele antud konkreetse lahinguülesande, teiste samas rindelõigus tegutsevate lennuüksuste, tagavaralennuväljade ja ilmaennustuse kohta. Lisaks sellele teatati ka rindel kehtiv parool (juhuks, kui kellelgi tulnuks järsku jalgsi tagasi astuda) ja anti signaalraketid, nn. ES-raketid, mis vaheldusid nagu paroolgi iga päev ja olid õhutorjele ja teistele vajaduse korral tunnuseks, et on tegemist oma lennukiga. (ES-raketi väljatulistamisel lendas algul välja üks rakett, mis seejärel lõhkes mingiks kindlaks, ettenähtud arvukaks raketideks). Ei mäleta, kuidas oli lugu teiste lennusaljadega, kuid kolmanda salga lennukitel oli lisaks tavalistele pardatuledele kere all veel kaks spetsiaalset signaaltuld, üks ninas, teine sabas, mille värvi samuti iga päev muudeti. Edasi anti lennukäsu veel stardi ja maandumisega seotud ning vajaduse korral ka muud erikorraldused, pardalaskuritega lennates teatati ka, kes kellega lendab, kontrolliti kelli ja siis oligi tavaliselt juba aeg lennukite juurde minna.

Selleks ajaks oli tehniline personal lennukid juba stardivalmis seadnud ja lennukitele ka lahinguülesandele vastavad pommid alla kinnitanud, lennukirelvurid aga pardakuulipildujad laskemoonaga varustanud (ette oli nähtud vist kuus tagavaramagasini), nii et pärast lühikest lennuki kontrolli käivitas lendur mootori, kontrollis selle tööd ja ruleeris seejärel starti. Pimeduse ja lennukis istuva lenduri piiratud vaatevälja tõttu abistas teda selle juures motorist, kes lennuki ees sörkides värviliste tuledega taskulambi abil (roheline – järgne mulle, punane stopp) lennuki stardiraja juurde juhtis, kus jäädi järjekorras stardiloa ootele. Iseenest mõista olid selle tegevuse juures lennuki pardatuled kustutatud. Ei põlenud ka stardiraja tuled.

Lennukite starti ja maandumist juhtis stardiraja kahe valge tule juures olev stardikorrapidaja, nn. stardipost. Stardirajale ruleerimiseks küsiti luba lennuki pardatulede hetkelise süütamisega, millele jaatavaks vastuseks oli stardiraja tulede süütamine (raadiosidet tollaegsetel öistel pommitajatel ei olnud) ja stardiposti taskulambi roheline tuli (kui stardiraja tuled süüdati maanduva lennuki tarbeks, ütles taskulambi punane tuli, et rajale ruleerimine on keelatud). Jaatava vastuse korral süütas lennuk pardatuled ja ruleeris rajale. Kohe kui lennuk

oli stardirajale ruleerinud ja stardi suunas joondunud, kustutati nii parda kui ka stardiraja tuled, stardi post kontrollis, milline lennuk on startimas ja süütas siis stardiloo märgiks uuesti stardiraja tuled. Lennuk süütas pardatuled ja startis. Niipea kui lennuki rattad olid maast lahti, kustutati parda- ja seejärel kohe ka stardiraja tuled.

Ka maandumisel mängiti tuledega samamoodi. Lennuväljale peale tulles süütas lennuk veel lennuväljast kaugemal olles korraks signaal- (tunnuseks, et on oma) ja pardatuled, paludes maandumisraja suunda näidata (lennusoleku ajal võis ju tuule ja sellele vastavalt ka maandumisraja suund muutunud olla), ühtlasi oma saabumisest teatades. Selle peale süüdati korraks maandumisraja tuled. Tuled süüdati nii õhus kui ka maa peal ainult viivuks. Lennuki pardatuled süüdati lõplikult veidi enne viimast, nn. neljandat pöörangut, millega lennuk ennast maandumisraja suunale pööras. Sellele vastati lennuväljalt omakorda maandumisraja tulede süütamisega, et lennuk näeks maanduda. Kohe kui lennuk oli maandunud ja ennast maandumisrajalt kõrvale pööranud, kustutas lendur pardatuled ja samal ajal kustutati ka maandumisraja tuled.

Peale parda- ja stardi-maandumisraja tuledega signaliseerimise kasutati vahel, olukorrast sõltuvalt ka signaalrakette (lisaks ES-rakettidele olid lennukitel alati kaasas ka punased, rohelised ja valgustusraketid). Lennuväljalt lastuna tähendas punane rakett maanduvale lennukile ettevaatust (parem läbi startida), kaks punast raketti aga maandumiskeeldu (saksa raketipüstolid olid kaheraudsed). Roheline rakett tähendas maandumiskäsku või -luba. Lennukilt lastuna tähendas punane rakett, et lennuk maandub avariiolekus, kaks punast raketti aga teatasid, et ta püsib vaevalt veel õhus. Selline lennuk oma "tegude eest ei vastutanud" ja tuli maha nii kuidas sai. Rohelise raketiga küsiti aga maandumisluba (näiteks võõral lennuväljal). Tuntud signaal oli ka lennuväljalt korraka lastud punane ja roheline rakett (koodnimetusega *Eule* – öökull), mis tähendas üldist käsklust lendude lõpetamiseks.

Motoristid ootasid saabuvaid lennukuid seal, kus lennukid maandumisrajalt ära pöörasid (tavaliselt kahe punase tule lähedal). Oma maandunud lennuki juhtis motorist nüüd seisuplatsile (*Liegeplatz*), kus lennuk uuesti tangiti, pommidega varustati ja vajadusel ka pisemat remonti tehti. Lendur läks vahepeal aga komandopunkti, kus tegi ettekande lahingulennu tulemuste, luureandmete ja, nagu eespool juba märgitud, ka ilmaandmete kohta. Järgnes väike puhkepaus ja siis mindi tagasi, et järgmisele lennule startida ning kõik kordus. Ja nii enamasti hommikuvalgeni välja.

Sooritatud lahingulendude arv olenes lennukäsust (kas lendude arv oli piiratud või tuli lennata nii palju kui võimalik), sihtmärgi kaugusest ja ilmast. Venemaal, kus rinne oli suhteliselt lähedal, olevat pika talveöö jooksul suudetud kuni kaheksal lahingulennul käia. Ööde valgenedes see arv vähenes ja näiteks valgetel juunikuu öödel Eestis lennates sai tehtud vaid 1-2 lendu. Aga juba juulis see arv kasvas 2-3 ja augustis - septembris 3-4 lahingulennuni öö jooksul.

Lendurite tegutsemise, eeskätt navigeerimise hõlbustamiseks kasutasid sakslased öiste lendude puhul nn. plinkmajakaid (valgusmajakaid), mille asukoht oli lendureile teada ja mis andsid valgussignaali teatud kindlaid morsetähti. Meelde on jäänud näiteks Jõhvi lähedal Pagaris asunud majakas, mille signaaliks oli PU (· — — · .. —). Autori mäletamist mööda olid plinkmajakad Narva rindel veel Konju ja Alajõe lähistel, kuid nende signaalid on aeg juba mälust kustutanud. Vahel valgustas öist taevast ka Kuremäe kloostri lähedalt ülesuunatud helgiheitja kiir. See, et venelased selliseid majakaid puruks ei pommitanud lubab oletada, et ka neil endil oli öölendude puhul neid mugav kasutada. Rindel hõlbustas navigeerimist ja sihtmärkide leidmist aga see, et vähemalt Narva all oli rindejoon öösel tulistamise, valgusrakettide jms. tõttu vägagi hästi eristatav (rinne ei maganud kunagi). Lisaks eeltoodule aitasid Eesti tingimustes väga hästi orienteeruda ka vastuläikivad, iseloomuliku

kujuga veekogud, mida Ida-Virumaa soodes-rabades oli palju ja mis ilusa ilmaga ka öösel hästi nähtavad olid.

Sihtmärgi leidmisel kasutati vastase ründamiseks 50-kilogrammiseid kas fugass-, kild- või 70-kiloseid kassettpomme (nn. *Abwurfbehälter*'eid AB70). Milliste pommidega lennati, olenes lennukäsust. *Behälter*'id kujutasid endast väikeste, umbes kiloste kild- või süütepommidega täidetud õhukesti pommikujulisi kesti. Pommiheitmisel kukkusid need mõne sekundi ja pudenesid seejärel laiali, külvates oma sisu hajutatult maapinnale. Küllaldase hajumise tagamiseks pidi nende pommide heitekõrgus olema vähemalt 1000-1500 m. Erilist silmale nähtavat efekti need pommid tavaliselt ei tekitanud, kuid otsustades vastase õhutõrje tegevuse järgi, oli nende mõju nähtavasti valusam kui tavaliste kildpommide oma. Näiteks kui mõnel ööl, millele eelnenud päeval stukad olid rindel tõhusat tööd teinud, oli õhutõrje algul nõrgem (kas olid mehed väsinud või ei jõutud küllalt kiiresti laskemoonavarusid täiendada), siis pärast seda, kui 1-2 lennukit oli kassettpommidega sihtmärgi kohal käinud, said järgnevad juba "täie rauaga" tuld.

Ilma kindla sihtmärgita häirimislendude puhul kasutati vahel (eriti 1944. aasta suve lõpupoolel) nn. tsementpomme. Need olid 50-kilogrammised kildpommid, mille tsemendist kest oli kildude tekitamiseks täidetud igasuguste metallijäätmetega, nagu vanade poltide, mutrite, plekitükkide, žiletiterade ja muu sellise kraamiga. Lendurid naersid, et nende pommide kõige suurem efekt seisneb paugus. Kolmanda lennusalga autojuht, kes pomme lennukite juurde vedas, tuntud naljamees ja lõõpija, *Obergefreiter* Epner, mängis nende pommide laialivedamisel sageli kaupmeest, kes järjekordse pommikoormaga lennuki juurde saabudes kõva häälega reklaamis: "Ostke pomme! Ostke pomme! Head pommid, odavad pommid. Viskate alla ja vastane saab üleni tolmuks ning peab oma mundri puhastamisega vaeva nägema." Lisaks pommidele tuli aeg-ajalt ka lendlehti loopida. Seda tegi pardalaskur, kelle istmesse lendlehepakid paigutati (kolmandas lennusalgas pardalaskureid ei olnud ja lennusalga ülema *He-50* või tehnilise ohvitseri *Fokker CVE*-ga lendas pardalaskurina tavaliselt kaasa mõni motoristidest). Pardalaskuril soovitati naljatledes lendlehepakk üle parda heitmisel ikka ilusasti lahti tõmmata, sest muidu kukub see veel kellelegi pähe, võib mehe maha lüüa ja on seda pahandust siis veel vaja. Peale lendlehtede loopimise tulistasid pardalaskurid sobivaid sihtmärke ka kuulipildujast, suurendades sellega rünnaku efektiivsust.

Omaette küsimuseks oli pommitamise täpsus – kuidas toimus ikka pommide sihtimine. Peab kohe ütleva, et kergemel õistel pommitajatel spetsiaalseid pommisihikuid ei olnud ja pommid päästis lendur n.-ö. silma järgi. Lennuki külgedele olid küll maalitud kaldjooned, mis kujutasid endast visiirjooni ja näitasid, kui kaugel enne sihtmärgile pealelendamist tuli pomm sihtmärgi tabamiseks ühel või teisel kõrgusel horisontaalselt lennates lahti päästa. Visiirjooned olid toodud kõrguste 500, 1000, 1500 ja 2000 m jaoks. Kuid need olid ainult abistamiseks, mitte täpselt sihtimiseks mõeldud andmed. Ei arvestanud need andmed ju paljusid tabamise täpsust mõjutavaid asjaolusid, nagu näiteks tuult, kõrgus- ja kiirusmõõtja vigu, pommide aerodünaamilisi omadusi jne. Seetõttu sõltus pommitamise täpsus suurel määral lenduri teadmistest ja kogemustest.

Saksa pommid olid elektrilise sütikuga. Seetõttu tuli enne pommide heitmist süütevool vastava seadme abil sisse lülida. Süütevoolu lülil oli kaks asendit – "ilma viiviseta" (*Ohne Verzögerung*) ja "viivisega" (*Mit Verzögerung*). Pommi päästmisel lennuki alt sai pommisüтик elektrilaengu, mis sihtmärgiga kokkupõrkel viis pommi lõhkemisele. Kui süтик oli seatud asendisse "ilma viiviseta", toimus plahvatus tabamise hetkel, "viivisega" asendis toimus lõhkemine aga väikese viivisega, mille tulemusel pomm ei lõhkenud kohe, vaid jõudis enne lõhkemist tungida sihtmärgi sisse ja põhjustada, näiteks majade puhul, suuremaid purustusi.

Pommide päästmine lennuki all paiknevate pommiraamide küljest võis toimuda kas elektriliselt või mehaaniliselt. Elektrilisel päästmisel (*He-50*, *Fokker CVE*) oli lennukis peale süütevoolulüliti veel pommiraamide lüliti. Sellel tuli vastavate pommiraamide, milliste küljest pommid taheti päästa, vool sisse lülitada ja pommide päästmine toimus pommipäästiku nupule vajutamisega. Ka siin oli pommiraamide lülitil kaks asendit – “üksik-“ ja “ridaheide” (vastavalt *Einzeln-* ja *Reihenwurf*). Esimesel juhul päästeti pommid korraga lahti kõikide sisselülitatud raamide alt, teisel juhul tuli iga pommi päästmiseks eraldi päästikunuppu vajutada. Pommid sihtis ja päästis (ka pardalaskuriga lennukites) lendur.

Mis puutub *Arado Ar-66*-tesse, siis neil oli olemas ainult süütevoolulüliti, pommide päästmine toimus aga mehaaniliselt, vastavat, trossi abil pommiraamidega ühendatud hooba tõmmates.



**Puuokstega moondatud *Arado Ar-66* lennuvälja ääres.
Lennuki küljel on näha valged viseerimisjooned, tähis
3W aga näitab, et lennuk kuulus 11. Öölahingulennugrupile**

11. Öölahingulennugrupi tegevusest Eesti kaitselahingutes

Narva rindele siirdumisega oli eesti lendurite soov – otseselt oma kodumaa eest võidelda – täitunud. Nagu eespool juba märgitud, asuti tegutsema Jõhvi (Tammiku) lennuväljalt, mis paiknes Jõhvist veidi lõuna pool, Jõhvi – Tartu maantee ääres Puru küla juures. Narva rindest (nn. Krivasoo kotist) jäi lennuväli linnulennul umbes paarikümne kilomeetri kaugusele. Lennuväli oli varustatud ka puuprussidest stardi-maandumisrajaga ning samasuguste ruleerimisteedega (puuprussidest rada olevat eestlaste saabumise ajal *Hauptmann* Ürgsoo mäletamist mööda küll alles ehitatud). Lennukite paigutamiseks olid lennuvälja äärde ehitatud nn boksid, mis kujutasid endast ühest küljest avatud, kolmest küljest kaitsva muldvalliga piiratud ja moondamisvõrguga kaetud rajatisi. Lennuüksuse isikkoosseis asus elama lennuväljast põhja poole, veidi vähem kui kilomeetri kaugusele metsa ehitatud barakkidesse, mis ohutuse tagamiseks pommitamiste puhuks olid paigutatud maasse kaevatud süvenditesse ning killuvalliga ümbritsetud. Umbes samasugune barakk paiknes ka lennuväljal ja seda kasutati komandopunktina (*Gefechtsstand*).

Et lennuväli paiknes Kohtla-Järve lähistel, mis õlitööstuse tõttu kujutas endast kõvasti kaitsitud lennukeelu tsooni (isegi tõkkeballoonid “rippusid” taevas), siis toimus lennuväljale sisse- ja väljalend ainult kindlat, lubatud marsruuti mööda, mis kulges piki Jõhvi – Tartu maanteed Pagari plinkmajakani (PU). Sellel lõigul oli lubatud lennukõrguseks 100 m. Sellest marsruudist mitte kinni pidades võis oma õhutõrje käest tuld saada. Plinkmajaka juures pandi vajadusel välja ka signaaltuled, mis informeerisid lendurit, kui lennuväljal oli ohuolukord ja maandumine keelatud.

Paraku ei olnud veebruar ja märts eesti öölahingulenduritele kõige õnnelikumad kuud. 27.-28. veebruari öösel heitis venelaste õine pommitaja parajasti tegutsevale Jõhvi (Tammiku) lennuväljale pommi, mille tagajärjel sai surmavalt haavata (suri 28. veebruaril) parajasti lennukis istunud esimese lennusalga ülem, *Hauptmann* Oivo Soots ning raskelt haavata just lahingulennult tagasi pöördunud *Leutnant* Roman Küttis. Lennuvälja pommitamisel sai haavata ka mitu maapealse koosseisu meest. Nimeliselt mäletavad mehed Ilmar Laurit ja Endel Hiiesalu. Kas neid rohkem veel oli ja kui, siis kes nad olid, selle on aeg paraku juuresolijate mälust kustutanud. (Siinkohal tuleb märkida, et lennuvälja pommitamas käidi korduvalt, tavaliselt aga tulutult.)

Kuid see ei olnud veel kõik. 3. märtsil sai Jõhvi lähedal olnud saksa helgiheitja sellise tembuga hakkama, et valgustas ootamatult lahingulennult tagasi jõudnud ja maandumisel olnud lennukit. Madalal kõrgusel pimestatud lendur, *Leutnant* August Rebane, ei suutnud lennukit enam valitseda, see kukkus alla ja põles koos lenduriga ära.

Lahingulennud aga jätkusid. Esimese lennusalga võttis pärast *Hauptmann* O. Sootsi langemist üle tema asetäitja *Oberleutnant* Raimund Ots. Saadi ka uusi lennukeid. Nendeks olid *Fokker CVE-d*⁶⁾ (*Fokker C5E-d*), kaasaegsete mäletamist mööda 13 tükki, mis saabusid ajavahemikus veebruarist aprillini (tegelikult pidi lennukeid siiski rohkem olema, arvatavasti paarikümne ringis, sest hiljem on ühes 11. Öölahingulennugrupi teatises lennukite arvu kohta märgitud koguni 17 *Fokker CVE* olemasolu). Nende lennukite kohta öeldi naljatades, et need on Hollandi lennukid, mis on sakslaste poolt taanlaste käest ära võetud ja antud eestlaste kätte võitlemiseks venelaste vastu. Lennukid anti esimese lennusalga käsutusse. Lisaks lennukitele sai lennugrupp pärast Jõhvi saabumist oma käsutusse ka liikuva lennukiremonditöökoja, mille paarikümmemehelist koosseisu kamandas *Feldwebel* Tiit Varang.

⁶⁾ Kerge luure- ja pommituslennuk Fokker CV, mida toodeti mitmes variandis, konstrueeriti 1924. aastal Hollandis. II maailmasõja algul oli Fokker CVE kasutusel veel mitmete riikide lennuvägedes (Hollandi, Rootsi, Norra, Soome, Ungari)

Koos rinde paigalejäämisega Narva all 1944. aasta veebruaris muutusid üsna peagi ka lahingulendude tingimused. Nimelt jõudis vastane seismajäänud rindele nüüd arvukalt õhutõrje-suurtükiväge koondada, mistõttu üle rinde lennanud lennukuid võttis sageli vastu tõeline ilutulestik igasuguse kaliibriga õhutõrjemürskude lõhkemistest ja leekjäljestustest. See aga ei suutnud lendureid lahinguülesannete täitmisest loobuma sundida, sest venelaste õhutõrje oli enamasti rohkem massiline kui täpne. Vahel tuli küll ettenähtud sihtmärgi peale minekut korduvalt ja erinevatest suundadest proovida, kuid tavaliselt viisid lendurid oma tahtmise siiski läbi ja pommid heideti sinna, kuhu vaja. Mis puutub vastase õiste hävitajate tegutsemisse, siis neid ei õnnestunud eestlastel küll näha, ehkki vist paaril korral anti enne väljalendu vastav hoiatus. Tundus, et see oli antud rohkem nii igaks juhuks.

Mai lõpul saadi lendavkoosseisule ka täiendust. Liibavist saabus lend värskeid, väljaõppe lõpetanud pardalaskureid, kes lennusalkade vahel ära jaotati. Nendeks olid:

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. Aksel Anton, | 9. Elmar Pentre |
| 2. Valdur Ernits | 10. Ants Prikk |
| 3. Elmar Heinsalu | 11. Feliks Prodo |
| 4. Ralf Kapmann | 12. Guido Salvat |
| 5. Hans Kitvel | 13. Harri Sampo |
| 6. Artur Hunt | 14. Väino Sepp |
| 7. Elmar Käsper | 15. Erich Toom |
| 8. Ants Mitt | 16. Ülo Tallmann |

Koos ülalnimetatutega saabus öölahingulennugruppi ka Liibavis lendurite kursusel lennunavigatsiooni õppejõuks olnud *Leutnant* Evald-Aleksander Stein, kes oli lennukooli juhtkonnaga vastuollu sattunud ja rindele pääsemiseks pardalaskurite kursused lõpetanud.

Samas lahkus lennugrupi koosseisust aga rida kogenud lendureid. Nimelt oli saksa väejuhatusele pikapeale siiski selgeks saanud, et välismaalaste kasutamine lennuväes on vajalik ja 1944. aasta mais-juunis suunati 11. Öölahingulennugrupist kümme meest jahilendurite väljaõppele. Lahkujateks olid:

- | | |
|---|--|
| 1. <i>Leutnant</i> Jüri Kukk | 6. <i>Leutnant</i> Voldemar Eller |
| 2. <i>Oberleutnant</i> Karl Lumi | 7. <i>Leutnant</i> Harri Kõllo |
| 3. <i>Oberleutnant</i> Lembit Raidal | 8. <i>Oberleutnant</i> Edgar Martenson |
| 4. <i>Oberleutnant</i> John Sepa | 9. <i>Oberleutnant</i> Anatol Rebane |
| 5. <i>Oberfähnrich</i> Aksel M. Kessler | 10. <i>Oberleutnant</i> Albert Vaart |

Ka pardalaskurite hulgas oli lahkujaid. Juunis Pärnus alanud lendurite kursusele suunati pardalaskuritest neli meest lenduriks õppima. Need olid:

- | | |
|-------------------------|---------------|
| 1. <i>Unteroffizier</i> | Erich Masing |
| 2. <i>Obergefreiter</i> | Ants Aavik |
| 3. <i>Gefreiter</i> | Franz Arm |
| 4. <i>Gefreiter</i> | Endel Pärloja |

Kuid väiksema lendurite arvuga ei tulnud tegutseda kaua. Juuni esimestel päevadel lõpetas Liibavis esimene algajatena alustanud lendurite kursus, mis suunati 11. Öölahingulennugruppi täienduseks. Selle kursuse baasil moodustati lennugrupi kolmas lennusalk. Lennugrupi ülemaks sai *Hauptmann* Aavo Ürgsoo, kelle mäletamist mööda oli talle uue lennusalka formeerimise käsk lennugrupi ülema *Hauptmann* Lehmanni poolt antud 24. mail [6]. Kui *Hauptmann* Ürgsoo juuni algul saabus Liibavisse, selgus talle aga ootamatult, et lendurite kursus oli juba lõppenud (lõppes 3. juunil) ning lõpetajad puhkusele saadetud. Pärast mõningat sekeldamist lennukooli juhtkonnaga, kes algul pakkus uue lennusalka tehniliseks personaliks ainult värskest motoristide kursuse lõpetanud mehi, õnnestus tal lõpuks siiski uue

lennusalga tehniline koosseis komplekteerida nii, et lisaks värskest motoristide kursuse lõpetanud meestele anti uude lennusalga ka mõned kogenud, juba Eesti lennukõrre kuulunud motoristid (veltveeblid Karl Astok, Voldemar Siibe, Robert Norberg ja vist ka Peets (?). Viimase eesnime on aeg mälust aga paraku kustutanud), samuti mõned sakslastest erialaspetsialistid. Ka üksuse *Hauptfeldwebel*iks (*Spieß*'iks) tuli seni Liibavi õppekompanii eestlaste osa *Spieß*'ina tegutsenud *Feldwebel* Burckhardt. Selle koosseisuga sõitis *Hauptmann* Ürgsoo 7. juunil siis Liibavist välja Jõhvi lennukõrre, mis oli uue lennusalga asukohaks määratud. Koos *Hauptmann* Ürgsooga oli uue lennusalga koosseisu tulnud veel teinegi kogenud rindelendur *Oberleutnant* Georg Poolmaa, kes võttis enda peale nüüd lennusalga tehnilise ohvitseri ja salgäüema asetäitja kohustused.

11. Öölahingulennugrupi staap ja 1. ning 2. lennukõrre lahkusid enne uue lennusalga formeerimist juuni algupoolel Jõhvist ning baseerusid ümber Rahkla lennukõrre. Uus asukoht, Rahkla lennukõrre, paiknes Rakverest umbes 30 km kaugusel, kunagisest Rahkla mõisast ida poole jäävatel põldudel ja oli tüüpiline välilennukõrre. Rinne oli siit linnulennul ligemale 80 km kaugusel. Lennukõrre isikkoosseis paigutati siin elama taludesse laiali.

Veidi enne jaanipäeva saabusid Jõhvi ka puhkusele olnud lendurid. Neid oli kokku 25 meest:

1. <i>Leutnant</i>	Otto Tamm	14. <i>Gefreiter</i>	Karl Parts
2. <i>Oberfähnrich</i>	Oskar Nõmm	15. <i>Gefreiter</i>	Valdo Raag
3. <i>Oberfähnrich</i>	Virgo Vallner	16. <i>Gefreiter</i>	Kalju Reitel
4. <i>Feldwebel</i>	Boris Pärl	17. <i>Gefreiter</i>	Arnold Ristmäe
5. <i>Unteroffizier</i>	Evald Kaasik	18. <i>Gefreiter</i>	Herbert Rõuk
6. <i>Unteroffizier</i>	Theodor Kiivet	19. <i>Gefreiter</i>	Uno Tael
7. <i>Obergefreiter</i>	Vambola Mardiat	20. <i>Gefreiter</i>	Harri Toi
8. <i>Gefreiter</i>	Kaljo Alaküla	21. <i>Gefreiter</i>	Viktor Valk
9. <i>Gefreiter</i>	Hendrik Arro	22. <i>Gefreiter</i>	Endel Veski
10. <i>Gefreiter</i>	Bruno Ehasalu	23. <i>Gefreiter</i>	Kalju Vujan
11. <i>Gefreiter</i>	Ants Malkus	24. <i>Gefreiter</i>	Helmut Võsari
12. <i>Gefreiter</i>	Rein Merisalu	25. <i>Gefreiter</i>	Harald Öör
13. <i>Gefreiter</i>	Karl Mällo		

Lennukõrre oli lõpetanud küll 26 meest, kuid üks lõpetanutest, *Gefreiter* Endel Schönberg oli puhkusele viibides põgenenud Rootsi.

Et lendureid oli ühe lennusalga jaoks liiga palju, siis saadeti neist seitse meest vanadele lennukõrredele täienduseks. Nendeks olid:

1. <i>Feldwebel</i>	Boris Pärl	5. <i>Gefreiter</i>	Rein Merisalu
2. <i>Unteroffizier</i>	Evald Kaasik	6. <i>Gefreiter</i>	Herbert Rõuk
3. <i>Gefreiter</i>	Bruno Ehasalu	7. <i>Gefreiter</i>	Uno Tael
4. <i>Gefreiter</i>	Ants Malkus		

Valik, kes lähevad toimus vist loosiga. Seega jäi uue, 3. lennusalga koosseisu koos lennusalga ülema ja tehnilise ohvitseriga kokku 20 lendurit. Vist päev või kaks enne jaanipäeva istuti rongi, et sõita Liibavisse, kuhu uue lennusalga jaoks olid lennukid saadetud. *Hauptmann* Ürgsoo mäletamist mööda [6] olevat talle antud valida, kas võtta lennukõrrele *Arado Ar-66*-d või *Gotha Go-145*-d. Liibavi lennukõrre lõpetajad olid mõlema lennukitüübi peal välja lennanud, kuid arvestades lennukite omadusi ja noorte lendurite suuremat lennupraktikat *Aradodel*, valis Ürgsoo *Ar-66*-d. Vanadesse lennukõrredele täienduseks läinud mehed saadeti aga Rakverre teistele lennukitele (*He-50* ja *Fokker CVE*) ümberõppele.

Liibavis võeti vastu siis 20 *Arado Ar-66* tüüpi lennukit. Lennukid olid vanad ja mõnegi lennuki lennukõrre hoidmisega tuli motoristidel hiljem tublisti vaeva näha. Tagasilend

Liibavist Jõhvi toimus üle Pärnu, kus ööbiti. Pärnust edasi lennati rivikorras kolonnis (*Staffelkolonne*). Rivikorras lendamise valis *Hauptmann* Ürgsoo ilmselt sellepärast, et Jõhvi (Tammiku) lennuväli asus rindejoonele küllaltki lähedal ja noorte, alles kogemusteta pilootide juhuslik eksimus navigeerimisel oleks võinud kalliks maksma minna. Lend toimus umbes 50 meetri kõrgusel ja sellega sai ka nalja. Viimast viisikut juhtis lennusalga tehniline ohvitser *Oberleutnant* G. Poolma, kes ilmselt tahtis proovida, mida need värsked lendurid endast ka kujutavad ning tegi tõelist madallendu. Teekonnal Pärnust Jõhvi tuli lennata ka üle Rahkla lennuvälja. Ja kui siis *Hauptmann* Ürgsoo Jõhvist pärast maandumist Rahklasse, lennugrupi staapi helistas ja saabumisest ette kandis, olevat lennugrupi adjutant *Major* Juhlain talle peale pöranud: “Mis lendu te tegite! Te pidite lendama lennusalga rivis 50 m kõrgusel astmeliselt ülespoole, aga ei – te lendasite hoopis astmeliselt allapoole. See oli madalast madalam lend, kus üksuse saba lohises peaaegu vastu maad. Mina vaatan, et nüüd on kõik, aga kus sa sellega, veel tuleb kaks masinat küüni nurga tagant.”

Jõhvis maandumisel toimus ka lennusalga esimene avariid. Ei tea miks, aga mõningatel meestel oli millegipärast tekkinud arvamus, et Jõhvis saab maanduda ainult puuprussidest stardi-maandumisrajale. Tegelikult oli maandumisrist välja pandud aga hoopis prussidest maandumisrajale ristipidi, sest tuul oli sedapidi, pinnas oli kõva ja lennuvälja pikkust jätkus. Olles oma teadmistes kindlad, ei vaadanud mõned mehed aga üleüldse, mis lennuväljal tegelikult toimub ja kuidas teised mehed maanduvad ning prussidest rada nähes läksid sellele kohe ka maanduma (rivi lasti enne maandumisele minekut laiali ja maandumine toimus ükshaaval, järjekorras). Tulemuseks oli Kaljo Alaküla lennuki ülekaela käimine juhusliku tugevama tuuleiili tõttu külgtuulega maandumisel. Lennuki said motoristid mõne aja pärast küll uuesti korda, aga vähemalt lahingulendude alguseks oli üks lennuk kohe rivist väljas. Hiljem sai kolmas lennusalga vanadelt lennusalgadelt juurde veel ühe *Heinkel He-50* (*Hauptmann* A. Ürgsoole) ja ühe *Fokker CVE* (*Oberleutnant* G. Poolmale).

Vanadesse lennusalgadesse täienduseks saadetud meestest määrati esimesse lennusalga *Gefreiter*’id B. Ehasalu ja H. Rõuk ning teise lennusalga *Feldwebel* B. Pärl, *Unteroffizier* E. Kaasik ja *Gefreiter*’id A. Malkus, R. Merisalu ja U. Tael. Nagu juba öeldud, saadeti nad kõik algul Rakverre teistele lennukitele (vastavalt *Fokker CVE* ja *Heinkel He-50*) ümber õppima. Väljavedajateks oli *Fokker CVE*-del *Oberleutnant* E. Lepp ja *He-50*-tel *Oberleutnant* E. Tikerpää. Kursus kesti umbes 10 päeva. Selle käigus tegi B. Ehasalu *Fokker CVE*-ga aga kolm avariid, neist kõige suurem oli kokkupõrge öölendude ajal lennuvälja juures olnud raadiomastiga, mis seejärel koos lennukiga sakslaste barakile langes. Sel viisil ootamatult unest üles äratatud sakslaste paanika oli muidugi suur, ehkki õnneks ükski neist surma ei saanud. Ka Ehasalu jäi terveks, kuid lennuk purunes. Kõige selle tulemusena saadeti B. Ehasalu aga kolmandasse lennusalga tagasi, millega 3. lennusalga lendurite arv tõusis nüüd 21 lendurini.

Kuid lennukite saamisega ei olnud kolmas lennusalga veel kohe lahinguvõimeline. Nimelt tehti igale lendurile enne, kui teda üksinda rindele lubati, veel nn. tutvumislend. See teostati nii, et osa lahingulennule startinud 1. ja 2. lennusalga lennukeid startis kodulennuväljalt ilma pardalaskurita, tegi vahemaandumise Jõhvis ja võttis sealt peale mõne 3. lennusalga lenduri, kellele siis vanem kolleeg tutvustas rinnet ja näitas, kuidas see lahingulend ikka käib. Üsna paljud Liibavist tulnud noortest lenduritest on oma mälestustes rääkinud, et esimesel lahingulennul oli pärast seda, kui ülesanne oli täidetud, s.t. pommid alla heidetud ja tabamused vaadatud, selle asemel, et kohe tagasi pöörduda, noorele lendurile korraldatud veel pikem tutvumislend piki rinnet, mida saatsid umbes sellised selgitused, et vaata, see vastase õhutõrjepatarei tulistab kehvasti ja seda ei ole vaja karta, aga sellega tuleb ettevaatlik olla. Tavaliselt oli selle tõestuseks ka mürskude tulevärk lennuki ümber, nii et nii mõnelgi noorel lenduril tekkis hinges tahtmine hüüda, et mis märklauda me siin asja ees, teist takka mängime.

Laseme ometi jalga, enne kui nad meid alla põmmutavad. Meheuhkus aga keelas seda avalikult väljendada. Igal juhul jättis vanemate kolleegide julgus ja meelekindlus noortele lenduritele nende esimese lahingulennu ajal sügava mulje, ehkki hiljem, kui lahingulende ja vilumust rohkem kogunes, tuli ka endal harjumus ja oskus asja rahulikult võtta.

Siinkohal peab ütleva, et kui südasuvised valged ööd hõlbustasid ühest küljest küll navigeerimist, võimaldas lühike pime aeg teisest küljest ainult ühe lennu öö jooksul teha, mistõttu lendurite väljavedamine võttis omajagu aega. Ehkki 3. lennusalga esimene iseseisev lahingulend toimus 09. juulil, sai lennusalga täielikult lahinguvalmis (kui kõik lendurid olid tutvumislennul käinud) alles juuli teises pooles. Hea oli valgetel öödel alustamise juures aga see, et samaaegselt ööde pimenemise ja navigeerimise keerukamaks muutumisega kogunes lenduritel ka rindekogemusi ja suurenes enesekindlus, mistõttu lennusalgal lahingulendude sooritamise eriliisi probleeme ei esinenud.

Nagu juba öeldud, koosnes kolmanda lennusalga tehniline personal, eeskätt motoristid, enamasti õige noortest, äsja Liibavi lennukooli motoristide kursuse lõpetanutest, kes eriliste kogemustega just ei hiilanud, ehkki olid innuga asja juures. Olukorrast võimaldas välja tulla aga asjaolu, et noortele motoristidele olid abiks lennusalgas olevad mõned vanad kogunud, juba Eesti lennuväes teeninud motoristid (nagu eespool juba öeldud, olid nendeks Karl Astok, Voldemar Siibe, Robert Norberg ja vist ka (?) Peets.), kes olid noortele oma kogemuste ja oskustega tubliks toeks ja aitasid lennukite juures keerukamaid töid teha. Ja üks praktikaga tulid noortel ka kogemused, mistõttu lennukite hooldamisega lennusalgal eriliisi probleeme ei tekkinud, ehkki lennukid, nagu eespool juba öeldud, olid vanad ja nende mootorid võrdlemisi kulunud ning nõudsid sageli remonti.

Lennukitest rääkides tuleks märkida veel sedagi, et eesti lennuüksustest oli kolmas lennusalga ainuke, kellel oli oma embleem, mis oli maalitud lennukite kerele. Tõsi, ka mereluuregrupil oli, vähemalt osal lennukitest, propellerimuhv sini-must-valgetes värvides, kuid seda ei saa siiski vist päris embleemiks lugeda. Kolmanda lennusalga embleemi autoriks oli üks salga lenduritest, endine kunstiüliõpilane Kalju Reitel (hiljem Eestis tuntud skulptor). Embleem sümboliseeris lennusalga tegevust – alt teraval kilbikujulisel embleemil oli kujutatud vertikaalasendis lennukipommi küünte vahel hoidev öökull.

Juuli lõpul tuli lenduritele veelgi lisa. Pärnu lennukoolist saabus täienduskoolituselt kaheksameheline grupp endisi lendureid. See lendurite täienduskursus oli alustanud juba aprillis Liibavis, kuid lõpule jõuti koolitusega alles Pärnus. Saabunuteks olid:

- | | |
|-------------------------|------------------|
| 1. <i>Leutnant</i> | Udo Härm |
| 2. <i>Leutnant</i> | Johannes Kimmel |
| 3. <i>Leutnant</i> | Johannes Piliste |
| 4. <i>Leutnant</i> | Endel Raba |
| 5. <i>Oberfähnrich</i> | Arnold Potisepp |
| 6. <i>Oberfähnrich</i> | Väino Kõrb |
| 7. <i>Unteroffizier</i> | Eduard Illisson |
| 8. <i>Unteroffizier</i> | Karl Tennosaar |

Neist toodi V. Kõrb haigestumise tõttu Liibavi teiselt lendurite kursuselt üle, teised olid aga kõik juba enne sõda Eesti sõjaväe lennukooli lõpetanud.

Uued lendurid määrati 2. lennusalga koosseisu. Sellele vastavalt toimus ka nendele lenduritele ümberõpe lennukitele *He-50*. See algas Rakveres, kuid et Rakvere lennuväli oli sel ajal väga koormatud, viidi väljaõpe üle Tallinna, kust pärast ümberõppe lõppu siis Rahklasse lennati. Nendel väljavedamislendudel oli instruktoriks Juhan Laanes. Uued lendurid alustasid lahingulendudega augusti algupoolel (lennuraamatu andmetel toimus näiteks *Leutnant*

J. Kimmeli esimene lahingulend 08. augustil). Seega võib öelda, et hiljemalt augusti keskpaigaks oli 11. Öölahingulennugrupi lahinguvõimeliste lendurite arv saavutanud oma maksimumi ja püsis sellel tasandil kuni septembri keskpaigani.

Juuli lõpus ja augusti alguses toimus Narva rindel kogu ajaloo jooksul suurim ja verisem Eestis peetud lahing – Sinimägede lahing, mis algas 24. juulil Auvere all ja lõppes 9. augustil Sinimägedes, kus Punaarmee püüdis iga hinna eest, kaotustele vaatamata rindest läbi murda. Vastase, Leningradi rinde ülemjuhatajale marssal Leonid Govorovile alluvad kindralpolkovnik Ivan Fedjuninski juhitud 2. löögiarmee ja kindralleitnant Filip Starikovi 8. armee jooksid rasketes lahingutes verest tühjaks, kuid rinne jäi püsima. Kuid ka sakslaste ja koos sakslastega Sinimägesid kaitsnud *Gruppenführer* Felix Steineri juhitud III Germaani Soomuskorpusesse kuulunud teistest rahvustest (taanlased, norralased, hollandlased jt.) väeosade, sealhulgas ka 20. (eesti) Relvagrenaderide Diviisi kaotused olid suured.

Ka 11. Öölahingulennugrupp lendas sel ajal Narva rindel. Ehkki, nagu eespool juba öeldud, öölahingulendurid eesliini ei pommitanud, olid rindelähedased vastase kogunemiskohad, suurtükipatareid ja järelveoteed pidevalt sihtmärkideks. Enamasti paiknesid pommitamisobjektid nn. Krivasoo kotis, mille kohal öösiti pidevalt “kõlgi”. Ja olgugi, et lahingutegevus ööseks tavaliselt veidi vaibus, oli ka öösel vastase lähitalgalasse lennates õhust vaadates selge, et all käib äge madin.

Ehkki Narva rinde õhutõrjetuli oli küllalki tihe, öölahingulenduritel suvel inimkaotusi ei olnud. *Oberfeldwebel* A. Viltropil tuli küll langevarju kasutada, kui tema rindel läbilastud lennuki mootor tagasilennul umbes Pagari juures seisma jäi. Langevarju tuli kasutada ka Vambola Mardiatil, kes põlevast lennukist välja hüppas ja omade poolel soos maandus. Mõlemad mehed jäid aga terveks. Oli teisigi väiksemaid viperusi ja pahandusi, nagu *Gefreiter* A. Malkuse kokkupõrge *He-50*-ga lennates Rahkla lennuvälja ääres kasvanud puuga. Lennuk küll purunes ja puu kaotas ladva, kuid lendur jäi terveks. Oli ka väga raskeid lende, nagu 3. lennusalga poolt sooritatud rünnak Soldino raudteejaamale, mida eriti tugevasti kaitsti. Hoolimata ägedast tõrjetulest, kusjuures ründavaid lennukid aitasid otsida ka helgiheitjad, suudeti pommid siiski sihtmärgile heita ja visuaalselt tuvastada, et üks helgiheitja ning mõned õhutõrjekahurid õnnestus nähtavasti ka rivist välja lüüa. Ja seda ilma omapoolsete kaotusteta. Tagantjärele tundus see tõrjetule tihedust arvestades, tõepoolest imena.

Narva rindel tegutsedes käidi aeg-ajalt ka venelaste rindelähedasi lennuvälju pommitamas. Ja ega venelasedki võlgu jäänud. *Hauptmann* Ürgsoo sai sel ajal, kui kolmas lennusalk Jõhvis viibis oma käsutusse väikese sõiduauto, vist Opel “Kadeti”. Kui ta äsjasaadud autoga esimest korda lennuväljale tuli, viskas üksik venelaste õine pommitaja sel ajal, kui *Hauptmann* lahingulennul oli lennuväljale pommi, mis autost paugupealt vraki tegi. Kui *Hauptmann* lennust tagasi tuli, võis ta veel ainult suitsevaid rususid imetleda. Ehkki kohe ka venelaste arvatavat lennuvälja n.-ö. üleplaaniliselt pommitamas käidi, oli tegu tehtud ja *Hauptmann* autost ilma. Rohkem pahandust vaenlase lennukid kolmanda lennusalga lennuväljadel siiski teha ei suutnud, sest põhiliselt pommitasid nad Pagari lähedal olnud puust lennukitega pettelennuvälja.

Nii möödusid päevad ja ööd – viimased enamasti lennates, päeval aga kuni lõunani magades, peale lõunat aga kas lennuväljal päevitades või kaarte mängides. Aeg-ajalt pakkusid huvitavat vaatamängu stukad (*Junkers Ju-87*-ed), kes vaenlase positsioone ründasid. Et Jõhvi lennuväli oli rindele lähedal, siis oli kõik väga hästi jälgitav. Üldiselt stukad eriti kaotusi ei kandnud, kuid sõda on sõda ja mitte alati ei läinud kõik siiski kõige paremini. Meelde on jäänud üks stukade rünnakupäev, kus siis, kui nad tagasi lendama asusid, oli näha, et üks masin kipub rivist maha jääma. Lennuväljale lähemale jõudes oli ka kuulda, et lennuki mootor kõvasti paugub. Ilmselt oli ta raskelt pihta saanud. Äkki märkas piloot nähtavasti Jõhvi lennuvälja ja

pööras ennast rivist ära, ilmse kavatsusega maanduda. Kuid see maandumine toimus kuidagi imelikult. Lennuki väljajoondumine enne maha istumist toimus liiga kõrgel (umbes 2-3 m kõrgusel), ta kaotas kiiruse ja vajus robaki läbi. Maaga kokku põrgates paiskus lennuk uuesti üles ja sadas siis maha, jäädes ninaliasendisse, saba püsti seisma. Propeller oli muidugi puru. Nagu selgus, oli lennuki õliradiaator läbi lastud, väljapritsv õli oli lennuki esimese tuuleklaasi täiesti läbinähtamatuks teinud ja ka kabiinikatte avamine õhus, et külje pealt välja piiluda, ei aidanud. Lenduri prillid ja nägu olid õli täis ja ta oli praktiliselt pime. Lennuvälja oli näinud pardalaskur ja maandumine toimuski praktiliselt pimesi, pardalaskuri juhutamisel. Kuid meestel oli õnne olnud ja, kui tubli põrutus välja arvata, olid nad terved ning viidi peagi oma üksuse juurde tagasi. Lenduri nimi olevat vist olnud *Hauptmann* Kuhlmei (kuulsa, Soomes tegutsenud lennuüksuse ülema *Oberst* Kuhlmei sugulane), kuid päris kindel see ka ei ole.

Väikese vahepalana võib siinkohal märkida, et Jõhvi lennukiväljal valmistas kolmandale lennusalgale tõsise üllatuse äike. Nimelt oli Jõhvi lennukivälja rinde läheduse tõttu mineeritud, et seda saaks vajadusel kiiresti õhkida. Miinideks olid lennukipommid, mis olid varustatud elektrisütikuga ja ühendatud ühise juhtmetikuga. Oli õnn, et juhtmed olid paljudest kohtadest katkenud, sest kaks korda lõi välg päevasel ajal lennukivälja juhtmetesse. Esimesel korral lendas vägeva pauguga õhku mingi põllulapp, mis aga lennukivälja kasutamiskõlbmatuks ei teinud. Ainult lennukiväljal lennukeid korrastanud motoristid lasid igaks juhuks kiiresti jalga. Mine sa tea, kuhu see järgmine sähmakas tuleb. Teine pauk mõne aja pärast, õnneks samuti päeva ajal, kui lendusid ei olnud, hävitas tüki ruleerimisteed lennukivälja tagumises otsas, samuti erilist kahju tekitamata. Nüüd oli motoristidel asjast aga villand ja kõik pomme ühendavad juhtmed lõigati lihtsalt läbi. Nii jäigi Jõhvi lennukivälja lõpuks õhku laskmata.

Oli ka naljakaid lugusid. Ühel ööl lendas *Oberleutnant* Poolmaga pardalaskuri koha peal kaasa lendur *Gefreiter* K. Alaküla, kelle lennuki mootor oli järjekordselt remondis. Teispool rinnet hakkas *Fokkeri* mootor aga järsku tugevasti paukuma. Ühe süüteküünla südamik oli välja lennanud. Poolma hüüdis Alakülale, et küünal hüppas välja, Alaküla kuulis aga, et hüppa välja. Lenduri sõna on õhus muidugi seaduseks, kuid alla vaadates nägi Alaküla, et nad on alles venelaste poolel, samuti oli selge, et lennukil sellist viga, mis viiks allakukkumiseni ei ole. Alaküla vihastas ja vastas, et mine p...sse, hüppa ise kui tahad. Hiljem maa peal oli meestel tükk aega omavahel seletamist, kes kellele mida ikka ütles.

Augusti keskel kolis kolmas lennusalik Jõhvist Väike-Maarja lähedale Triigi lennukiväljale. Jõhvi ja Triigi vahet pendeldati isegi kaks korda, kusjuures ei olnud arusaadav, milleks see õieti vajalik oli. Tõsi küll, lahingutegevuse hoogustumisega Narva rindel oli Jõhvi lennukivälja sakslastest personal pidevalt häireolukorras ja tahtis ühel ööl (27. juulil) isegi juba kiires korras evakueeruda, sellele vaatamata, et kolmanda lennusalga lennukid parajasti lahingulennul olid. Ainult *Hauptmann* Ürgsoo vahelesegamine jättis mehed paigale. Ta põrutas sakslastele peale, et lennusalgal taganemiskäsku ei ole ja enne, kui selle öö lahingulennud lõpevad ta lendude teenindamiseks vajalikke mehi lihtsalt ära ei lase. Kes omaenese algatusel jalga laseb on desertöör ja läheb sõjakohtu alla. Isegi lennukivälja komandant, saksa *Major*, oli sel ööl n.-ö. jalgalaskmisvalmis ja ootas, mida eestlased ikka teevad. Et lennusalik jäi aga paigale, ei saanud ka sakslased jalga lasta.

Augusti keskpaigaks olid ägedad lahingud Narva all aga juba lõppenud ja seega Jõhvist lahkumiseks otsest, vaenlase pealetungist tingitud põhjust ei olnud. Tõenäoliselt võis põhjuseks olla suurenev vajadus lennukivälja järele lõunapoolsel rindel, sest Triigi oli Tartu alla lendamiseks lähemal kui Jõhvi, jäädes samal ajal ka Narva rindest mitte liiga kaugele. (Juba 16. augustil tuli pommitada Mehikoorma juures dessanti tegevaid venelasi, samal ajal jätkusid lennukid aga ka Narva rindel). Et ka Rahklas baseerunud esimene ja teine lennusalik tegid

vaheldumisi lende mõlemas suunas, siis võib öelda, et 11. Öölahingulennugrupp võitles vahepeal n.-ö. kahel rindel, nii Narva kui Tartu all korraga.

Triigi lennuväli paiknes Triigi mõisast umbes pool kilomeetrit lõuna pool, ristsuunaliselt Triigist Pudiverre viiva teega. Komandopunktina (*Gefechtsstandina*) kasutati siin vana, lennuvälja ääres seisvat küüni. Lennukite motoristid ja muu maapealne personal paigutati korteritesse lennuvälja ümbritsevasse taludesse, lendurite elukohaks oli esimesel Triigis viibimise korral Pudivere koolimaja, teisel korral elati aga Triigi mõisas. Suvine soe aeg aga võimaldas ööbimist ka põldudel olevates viljarõukudes, mida paljud kasutasid.

Triigi ja Jõhvi vahel pendeldamisel juhtus omamoodi kurioosne lugu ka kolmanda lennusalga lenduri, *Gefreiter* Kaljo Alakülaga, kelle lennuki mootor varsti pärast Triigist tagasilennule Jõhvi startimist seiskus, nii et tuli teha hädamaandumine Rahkla lähedal Kellavere mäel viljapõllule. Viljas oli aga kivi, mis lennuki ratast vigastas. Et uut ratast kohe käepärast ei olnud (Rahkla lennuväljalt lendavate esimese ja teise lennusalga lennukite rattad *Aradole* ei sobinud), siis tehti Rahklas ajutiselt puust ratas, mis pandi lennukile alla, et lennuk lennuväljale tuua. Selle rattaga ruleeris Alaküla oma lennuki pärast mootori korrastamist siis mööda külavaheteid Rahkla lennuväljale, kohalike elanike, laste ja koerte kari saatjaks kaasas. Oli pilt ju ennenägematu ja külarahva arvates igati vaatamist väärt. Selleks ajaks, kui ta pärale jõudis, oli kohale toodud ka õige ratas ning lennuk võis pärast ratta vahetamist uuesti Jõhvi lendamiseks startida. Kuid, nagu eespool juba öeldud, sai lennusalk üsna varsti käsu uuesti tagasi Triigi lennuväljale kolida, kuhu nüüd jäädi peaaegu augusti lõpuni pidama. Esimene ja teine lennusalk tegutsesid aga pidevalt Rahkla lennuväljal baseerudes.

Nagu eespool juba öeldud, muutus suve teisel poolel, kui lahingute raskuspunkt Eestis kaldus Tartu suunale, vastavalt ka 11. Öölahingulennugrupi tegevuspiirkond ja 1944. aasta augusti keskpaigast alates pommitati peamiselt Mehikoorma juurest üle Peipsi tulevaid ja Tartu suunas pealetungivaid Nõukogude vägesid. Esialgu tegutseti sealt, kus oldi, Rahkla ja Triigi lennuväljalt. Lennuretked ulatusid isegi kuni Riia – Pihkva kiviteeni (*He-50*-tel nii pika lennu jaoks küll kütust ei jätkunud ja pikki lende sooritasid peamiselt *Fokker CVE*-d ja osalt ka *Ar 66*-d). Peab ütlema, et siis, kui lahingud liikusid Tartu alla, oli öölenduritel heaks orientiiriks põlev Tartu, mis kohe pärast startimist paistma hakkas. Samal ajal tekitas see aga lendurites ka suurt nõrdimust, sest iidse Tartu hävingut oli raske rahulikult pealt vaadata. Päev enne Tartu langemist sai 3. lennusalk isegi ülesande lennata ajutiselt, lennutee lühendamiseks, Tartu lennuväljalt. Selleks ei kolinud aga kogu üksusega Tartusse ümber, vaid lennati õhtul lennuks vajaliku personaliga Triigist Tartusse, et hakata seal siis tegutsema. Paraku oli selleks juba hilja. Tartu lennuväli oli juba nõukogude suurtükiväe tuleulatuses ja sellistes tingimustes tuli öölennud ära jätta. Asi piirdus lihtsalt ööbimisega Tartus ja varahommikuse tagasilennuga Triiki.

Et lennutee kujunes Rahkla ja Triigi lennuväljalt Tartu suunas lennates asjatult pikaks, seda enam, et Narva rindel äge lahingutegevus oli soikunud, siis kolis lennugrupp augusti lõpul üle lõunarindele lähemal olevatele lennuväljadele. 1. ja 2. lennusalk asus Adaverre, kolmas lennusalk aga Oisu lähedale Kärevere lennuväljale. Seejuures 1. ja 2. lennusalk ei kolinud üle mitte täies koosseisus, vaid osa mehi, sealhulgas ka pardalaskurid, jäeti ajutiselt Rahklasse maha. Kaasa võeti ainult hädavajalik personal. Kolmas lennusalk kolis üle aga täies koosseisus.

Adavere (Puiatu) lennuväli asus Tallinna – Tartu maantee ääres, Adaverest umbes paar kilomeetrit Tallinna poole, paiknedes maanteest põhja suunas. Lennusalkade isikkoosseis majutati taludesse, komandopunktiks sai talumaja, mis asetses maantee ja lennuvälja vahel.

Kärevere lennuväli paiknes kitsarööpmelise Türi – Viljandi raudtee lähedal, Kärevere raudteejaamast umbes paar kilomeetrit kirde suunas, Kärevere – Oisu maantee ääres, jäädes

sellest lõunasse. Ka see oli tüüpiline põldudele rajatud välilennuväli. Meeskond paigutati taludesse, lendurite ööbimiskohaks sai aga nn. Oisu karjamõis.

Tartu suunal tegutsemine osutus Narva rindega võrreldes mõnevõrra lihtsamaks, sest edasiliikuvad vaenlase väeosad suutsid nähtavasti kaasa vedada põhiliselt ainult kergeid õhutõrjereelvi, mistõttu sellist ilutulestikku, nagu Narva rindel sai näha, siin ei kohatud. Küll oli seis segasem aga rindejoonega, sest staabid ei teadnud tihti isegi, kus omad või vaenlased just täpselt asuvad. Väljalendavatele lenduritele öeldi lihtsalt, et see või see koht on veel meie, see aga juba vastase käes. Vahepealsete kohtade kohta aga informatsiooni ei ole ja seal vaadake rindejoone kindlakstegemiseks ise, kust suunast kuhu paugutatakse.

1944. aasta suvel, eriti aga sügise poole, hakkas lennugrupi seni edukat tegevust häirima uus, lenduritest mitteolenev häda, nimelt Saksamaad haaranud kütusekriis. Nii mõnigi ilus, lahingulendudeks igati sobiv öö tuli istuda maas või tegutseda ainult piiratud arvu lennukitega, sest kogu lennugrupi rakendamiseks puudus bensiin. Asi läks isegi lausa absurdsusteni. Nii sai kolmas lennusalv vahepeal korralduse, et pommide lennukite juurde vedamiseks tuleb autobensiini kokkuhoidmiseks kasutada hobuseid. See ettevõtmine jäi siiski ära, sest ümbruskonna taludest selliste närvidega suksude leidmine, kes öösel, töötavate, paukuvate ja tuldsülitavate mootoritega lennukite vahel liikudes oleksid rahu ja külma verd suutnud säilitada, oleks ilmselt lootusetu üritus olnud ja see suudeti ka kõrgemal pool lõpuks siiski selgeks teha. Bensiinipuudusel maas istuv lennuvägi suurendas aga veelgi juba niigi aktiivse vaenlase tegevusvabadust.

Augusti lõpul toimus eesti lennuüksuste ajaloos ka kõige suurema purunenud lennukite arvuga “pauk” (kokku seitse masinat ühe ööga). Selle korraldas kolmas lennusalv Kärevere lennuväljal lennates. Lugu ise, mis toimus 29. augustil väärrib pisut pikemat jutustamist.

Asi algas sellega, et sakslasest stardipost oli õhtul starti-maandumist juhtima minnes kaasa võtnud ainult ühe punase signaalraketi (kurjad keeled rääkisid, et ta olevat päeval pisut pummeldanud). Nüüd sai ta nähtavasti tähelepanematuses hakkama sellise teoga, et lubas *Oberfähnrich* O. Nõmmel stardirajale ruleerida ajal, mil *Oberleutnant* G. Poolma tuli parajasti maanduma. O. Nõmm omakorda oli unustanud stardirajale ruleerides lennuki pardatuled süütamata, mistõttu Poolma teda ei näinud. Selle asemel, et situatsiooni taibates kohe maandumisraja tuled kustutada, mis oleks Poolma maandumise võimatuks teinud ja läbi startima sundinud, lasi olukorrast ehmunud stardipost viimasele ette ainult oma ainsa punase raketi ja sellegi nii hilja, et Poolma ei suutnud enam reageerida. Lugu lõppes sellega, et Poolma *Fokker CVE* löikas Nõmme *Aradol* vasakud kandepinnad ära, kaotades seejuures ise teliku ja tuli maandumisrajale kõhu peale maha. Sellega oli maandumisraja edasine kasutamine võimatu. Mõlemad lendurid jäid aga õnneks terveks.

Stardipost oli nii ähmi täis, et ei kustutanud ka nüüd maandumisraja tulesid, vaid jooksis eemal asuvasse komandopunkti uute raketide järele. Ta unustas ähmiga, et kõikides lennukites olid punased signaalraketid olemas ja ta oleks need ükskõik kummast purunenud masinast saanud. Tuledes maandumisrada oli rindelt saabuvatele lennukitele aga maandumisluba ja enne kui stardipost komandopunktist tagasi jõudis, olid K. Mällo ja H. Öör oma *Arado*'dega purunenud lennukitele juba otsa jõudnud maanduda. Õigemini – H. Öör nägi viimasel hetkel rusuhunnikut oma ees, rebis lennuki nina järsult üles, et sellest üle hüpata, kaotas aga kiiruse (mootor nii järsku pööreid enam üles ei võtnud) ja lennuk kukkus rusuhunniku taha ninali maha. Nüüd oli maandumisrada purunenud lennukeid juba täiesti täis, kõik mehed olid õnneks aga terveks jäänud.

Sellega oli Kärevere lennuväli lennutegevuseks suletud ja rindelt saabuvatele lennukitele laskis iga mees, kellel aga punaseid rakette käepärast juhtus olema, raketi ette (stardiposti tegutsemisvõimesse keegi enam ei uskunud). Lennuvälja kohal oli tõepoolest ilutulestik.

Rindelt tagasitulistajatele (neid oli kuus või seitse) oli ilutulestik küll kena vaadata, kuid tegi igatahes ka selgeks, et oma lennuväljal neid täna vastu ei võeta. Et raadioühendust polnud, siis ei olnud võimalik ka teada saada, milles on asi. Nii võeti suund siis Adavere lennuväljale, kus 1. ja 2. lennusalga lendasid ja mis oli 3. lennusalgale ühtlasi ette nähtud ka tagavaralennuväljaks. Paraku oli Adavere lennuväli kolmanda lennusalga lenduritele tundmatu, sest keegi ei olnud seal enne käinud ja öine pimedus ei võimaldanud lennuvälja erinevusi päris õigesti hinnata. Oli siin ju maapinna kõrgus veidi erinev, mistõttu kõrgusmõõtjat, mille null oli seatud oma lennuvälja järgi, ei saanud usaldada. Ka maandumisrada oli kitsam kui Käreveres ja kõigele lisaks tuli maanduda ka veel vasaku külgtuulega.

Algul läks kõik ilusasti, kuid siis lasi kolmanda lennusalga lennukitest viimasena maanduma tulnud *Gefreiter* E. Vesk oma lennuki tuule poolt liialt paremale kanda. Ta olevat tahtnud just läbi startida, kuid siis käis raksatus ja Veski lennuk sööstis kahest maandumisraja kõrval oma stardijärjekorda ootavast *Fokker CVE*-st läbi, lõigates neil tiivad ja ühel vist ka saba ära. Veski enda lennuk purunes seejuures nii täielikult, et esimesel pilgul, kohe üleslastud raketi valguses tundus, et selle masina piloot “tõstetakse küll kulbiga välja”. Siis aga hakkas rusuhunnik liikuma, E. Vesk ronis välja ja tõstis käe kõrva juurde, et kuulata, kas kell veel käib. Paraku näitas see “paugu” toimumise aega. Mees ise oli küll terve, aga tublisti läbi klopitud. Ka teiste purunenud lennukite meeskonnad olid õnneks terveks jäänud.

Asi lõppes sõjakohtuga, sest seitse lennukit oli niisama mahakandmiseks siiski natuke liiga palju. Sakslasest stardipost sai neli kuud karistuspataljoni. Ka pardatuled süütamata unustanud *Oberfähnrich* O. Nõmm sai karistada, kuid tema karistus asendati rindele saatmisega, kus ta nagunii juba oli.

Eesti lennuüksuste lahingutegevus jätkus kõigele vaatamata seni, kui umbes septembri keskpaiku üldine olukord kogu rindel otsustavalt vaenlase kasuks muutus, mis sundis sakslasi Eesti maha jätma. See lõpetas ka 11. Öölahingulennugrupi tegevuse Eestis, kuna Eesti edasine kaitsmine muutus mitte ainult lenduritel, vaid ka teistel eesti väeosadel võimatuks. Ja nii järgneski eesti lennuüksustel siis, vastavalt saadud käsule, teekond Saksamaale, sest võitlus Eesti iseseisvuse eest oli selleks korraks eestlastest mitteolenevatel põhjustel lõppenud.



1944. aasta veebruaris alustas 11. Öölahingulennugrupp tegutsemist Eestis Jõhvi (Tammiku) lennuväljalt. Heinkel He-50 Jõhvi lennuvälja puuprussidest stardirajal

1944. aasta kevadtalvel saabusid 11. Öölahingulennugruppi taanlastelt ära võetud lennukid *Fokker CVE*. Pildil veel Taani tunnusega R-23 *Fokker*, mis eesti lennuüksuses hakkas kandma tähist 3W+OD



See *Fokker CVE* hakkas 11. Öölahingulennugrupis kandma tähist 3W+OL



Kolmanda lennusalga lendureid 1944. aasta suvel. Vasakult: K. Alaküla, T. Kiivet, A. Ristmäe, O. Nõmm, K. Vijan, H. Arro, V. Raag, K. Reitel, H. Võsari, A. Ürgsoo, K. Parts, V. Valk, V. Vallner ja H. Öör.

Kolmanda lennusalga lennukitel oli salga embleem – pommiga öökull. V. Mardiat ja embleemi autor K. Reitel (paremal) lennukile embleemi peale kandmas.



Motoristid Jõhvi (Tammiku) lennuväljal moondamisvõrguga kaetud boksis lennukit *Arado Ar-66* hooldamas.



Kolmanda lennusalga tehniline ohvitser *Oberleutnant G. Poolma*

Jõhvi lennukiväljal oli rindele nii lähedal, et rindelt tõusev suits (silmapiiril) hästi näha oli. Lennukiväljale ehitatava punkri juures päevitavad (vasakult): H. Öör (seisab), K. Vijan, V. Raag, O. Tamm, A. Ristmäe, H. Toi ja H. Arro.

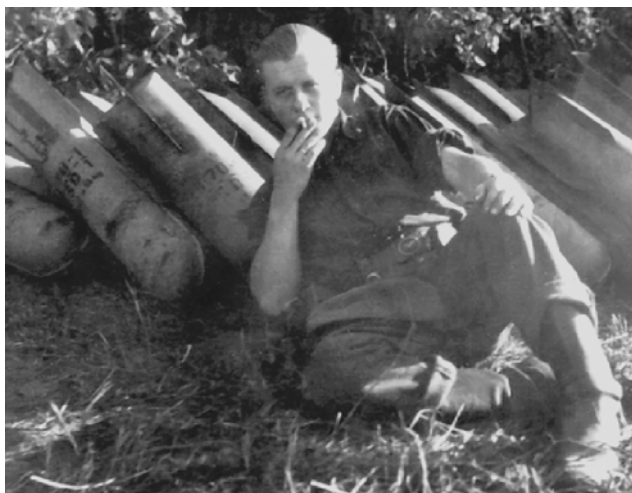


Triigi ja Kärevere lennukiväljal seisid lennukid päeva ajal moondatult metsa veeres. Sageli olid pommihunnikud sealsamas lähedal, ümmarguse otsaga kassettpommid (*Behälter'id*) ja koonilise otsaga fugass- või kildpommid segamini. Et pommide moraalsel mõju vastasele suurendada, olid pommide stabilisaatorite küljes viled.



Ka vabal ajal käisid lendurid tihti lennukiväljal. Vasakul seisab (palja ülalkehaga) motorist E. Oppi, pommihunniku juures on lendurid (vasakult): T. Kiiwet, A. Ristmäe ja H. Vösari. Tagaplaanil *Arado Ar-66*.

**E. Vesk on leidnud, et pommi-
hunnik sobib suurepäraselt ka
suitsetamispaigaks**



**Hommikune lõdvestus pärast
öiseid lahingulende. Vasakult
(ringis): lendur H. Arro
(seljaga), motoristid K. Astok
ja V. Siibe, lendurid O. Tamm,
V. Raag, A. Ristmäe, A.
Ürgsoo, H. Öör ja vist H. Toi.**

**Sellistel hommikustel istumistel
oli omavahel tihti palju
seletamist. Pildil on jutuhoos
H. Võsari**





Ülema (*Hauptmann* Aavo Ürgsoo) ja alluva (*Gefreiter* Helmut Võsari) arvamused ei tarvitsenud eraviisilisel jutuajamisel alati sugugi kokku langeda.



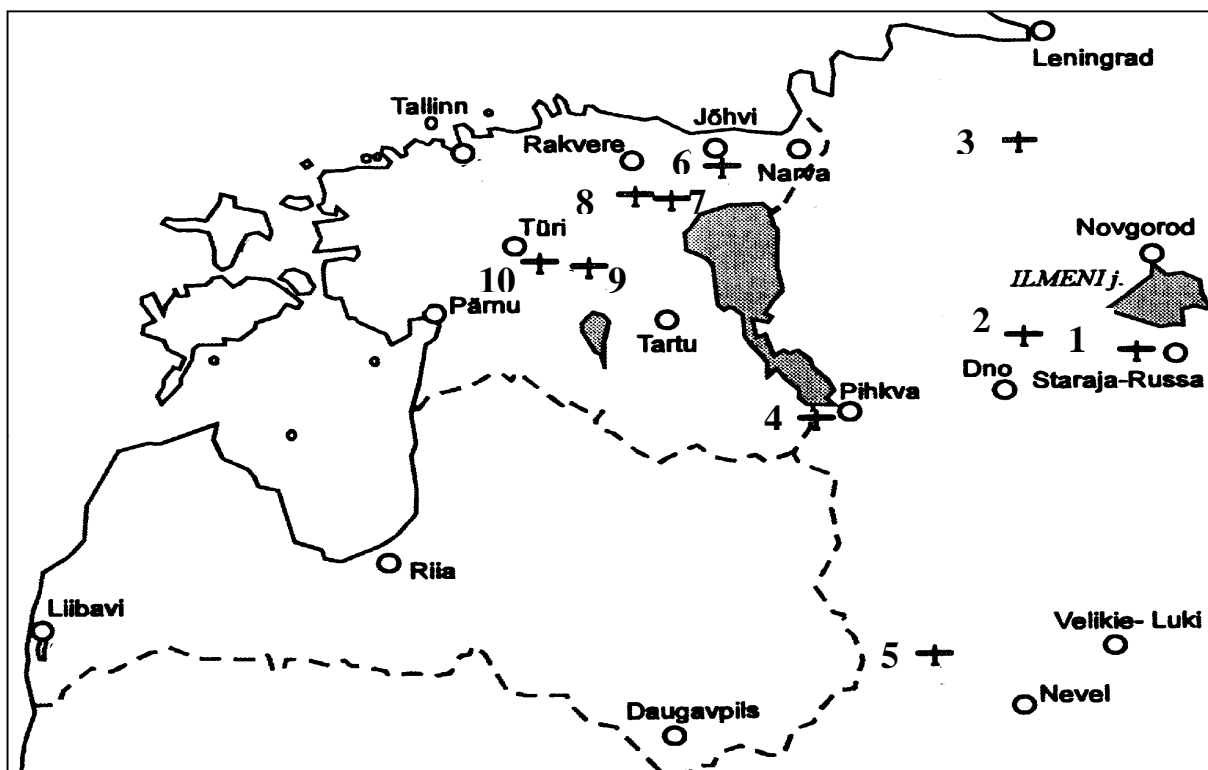
Vahel mindi sellistel omavahelistel hommikustel jutuajamistel õigegi ägedaks.



Heinkel He-50 Rahkla lennuvälja ääres. Tiival istub H. Taremäe



Oberleutnant G. Poolma Fokker CVE pärast “suurt pauku” Kärevere lennuväljal



11. Öölahingulennugrupi poolt lahingutegevuseks kasutatud lennuväljad:

1. Tuleblja, 2. Relbitsa, 3. Siverskaja, 4. Pihkva-West, 5. Idritsa,
6. Jõhvi (Tammiku), 7. Rahkla, 8. Triigi, 9. Adavere, 10. Kärevere.

11. Öölahingulennugrupi lahinguvõimsusest 1944.a. suvelahingutes

Kahtlemata pakub lugejatele huvi, milline oli ikka 11. Öölahingulennugrupi lahinguvõimsus 1944. aasta suvel ja seda ka võrrelda näiteks Eesti Vabariigi lennuväe lahinguvõimsusega 1940. aastal.

Alustaksime ehk lennukitest. Teatavasti oli öölahingulennugruppide lennukite arvuks (nn. *Sollbestand*) ette nähtud 20 lennukit iga lennusalga kohta + 2 lennukit staabile [1]. Seega oleks kolme lennusalga 11. Öölahingulennugrupi käsutuses pidanud olema kokku 62 lennukit. Tegelikult üksuse käsutuses olnud lennukite arv (nn. *Istbestand*) oli ettenähtust mõnevõrra väiksem. Kuid lennuüksuse lahinguvõimsuse leidmisel mingil ajahetkel tuleb lähtuda mitte olemasolevatest, vaid nendest lennukitest, millised vaadeldaval ajamomendil olid tegelikult lahinguvõimelised (*Einsatzbereit*). Oli ju tavaliselt osa olemasolevaid lennukeid mitmesugustel põhjustel koha peal remondis, mis vähendas lennukite arvu, mida üksus sai lahingutegevuseks kasutada. Andmed üksuse lennukite arvu kohta anti kõrgemale poole edasi igal kuu 1., 10., 20. ja viimasel kuupäeval. Milline oli 11. Öölahingulennugrupi lahinguvõimsus 1944. aasta suvel-sügisel, sellest annavad ülevaate näiteks allpool esitatud Saksa arhiividest saadud andmed ajavahemiku juuni lõpp – oktoober kohta, mis juuresolevalt on esitatud graafikutena.

Graafikutel toodud andmete kohta tuleks märkida, et nendel vaadeldakse 11. Öölahingulennugrupi lennukite arvu alates juuni lõpust, kui kolmas lennusalga oli oma lennukid Liibavist Jõhvi toonud, kuni viimase teatiseni enne lennuüksuse likvideerimist. Andmed kajastavad nii üksuses olemasolevate lennukite arvu üksikute tüüpide kaupa (esimene graafik), kui ka seda, kui palju neist antud ajahetkel (teatise andmise päeval) oli tegelikult lahinguvalmis (teine graafik).

Nagu neist andmetest nähtub, oli 11. Öölahingulennugrupil keskmiselt kasutada 19 *He-50*, 9 *Fokker CVE*-d ja 17 *Ar-66*-t, seega keskmine olemasolevate lennukite arv 1944. aasta suvel-sügisel oli 45 lennukit, milledest lahinguvalmis oli keskmiselt 43.

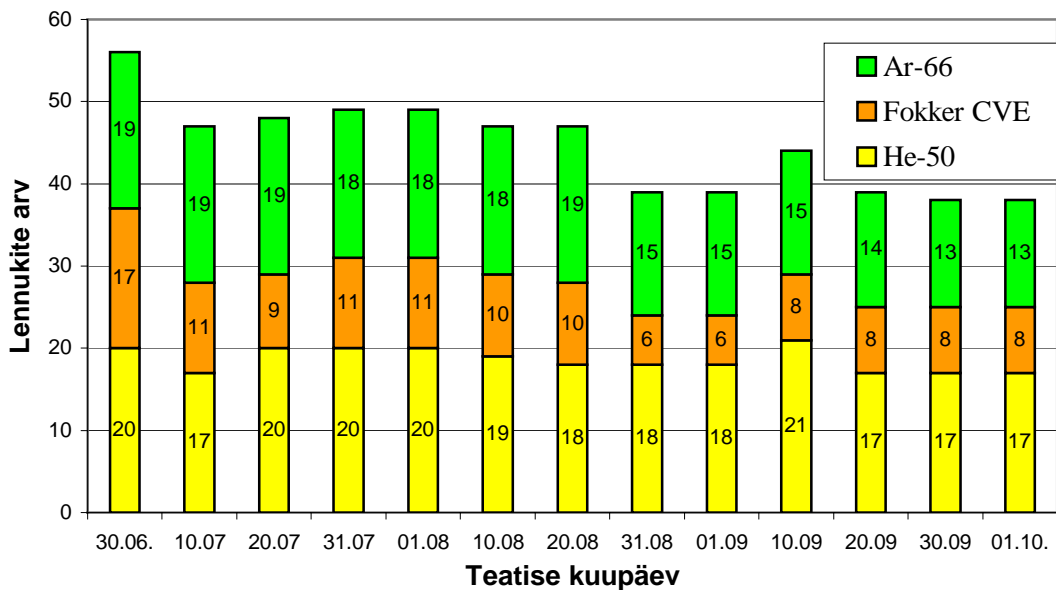
11. Öölahingulennugrupi lahinguvõime pisut konkreetsemaks analüüsimiseks on otstarbekas graafikutel esitatud ajavahemik jagada kolmeks perioodiks. Neist esimene oleks 30.06. – 20.08. (tegelikult oleks selle perioodi pikkus isegi peaaegu augusti lõpuni), teine periood oleks 31.08. – 20.09. ja kolmas periood 30.09. – 01.10. Esimest perioodi iseloomustab suhteliselt suur olemasolevate ja lahinguvalmis lennukite arv, mis lahinguvalmis lennukite osas kõikus *He-50* puhul 17-19 vahel, seega keskmiselt 18 lennukit. *Fokker CVE*-de arv kõikus 7-15 lennuki vahel (keskmiselt 11) ja *Ar-66* osas 15-19 lennuki vahel (keskmiselt 18). Kokku moodustas lennugrupil vaadeldaval perioodil lahinguvalmis lennukite arv keskmiselt 47 lennukit.

Augusti lõpul toimus aga nn. “suur pauk”, millega ühe ööga viidi rivist välja korraga kolm *Fokker CVE*-d ja neli *Arado Ar-66*-t. Järgneval perioodil (31.08. – 20.09.) kõikus lennugrupi lahinguvalmis lennukite arv seetõttu ainult 36-41 lennuki vahel.

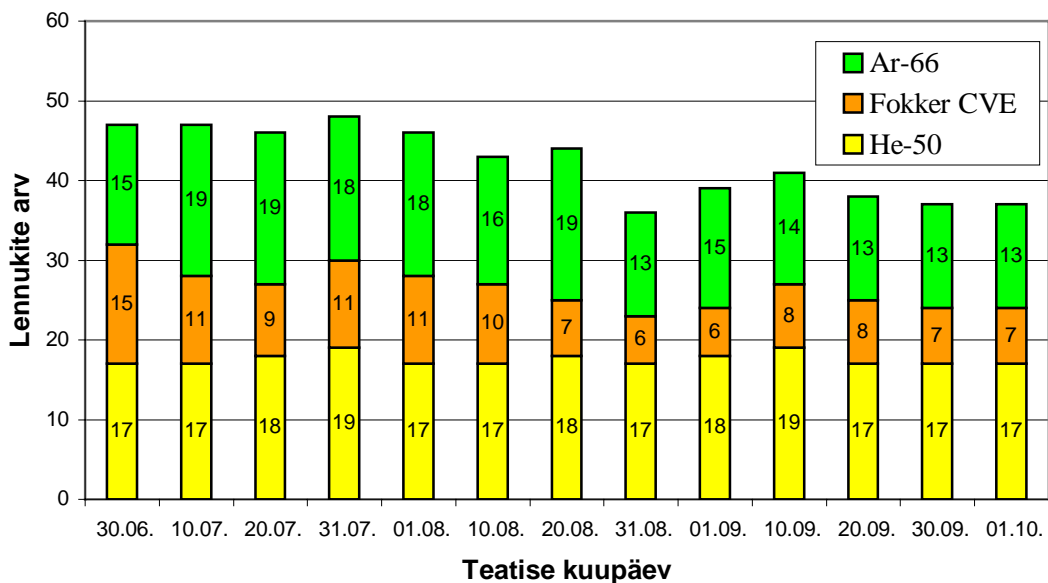
18. septembril lahkus 11. Öölahingulennugrupp Eestist ja seega iseloomustavad järgneva perioodi andmed (pärast 20. septembrit) mitte enam grupi lahinguvalmidust, vaid lennukite arvu rännakul Saksamaale.

Siinkohal tuleks ehk veel märkida, et olemasolevate lennukite arvult vastasid 2. ja 3. lennusalga (vastavalt *He-50*-ned ja *Ar-66*-ed) suve algupoolel enam-vähem ettenähtud koosseisule, samal ajal kui 1. lennusalga lennukite arv jäi ettenähtust tunduvalt väiksemaks.

**11. Öölahingulennugrupi olemasolevate lennukite arv 1944. aasta suvel-
sügisel tüüpide kaupa**



**11. Öölahingulennugrupi lahinguvalmis lennukite arv 1944. aasta suvel-
sügisel tüüpide kaupa**



Kui võrrelda toodud andmeid lennukite arvu kohta 11. Öölahingulennugrupis Eesti Vabariigi lennukite arvuga 1940. aastal, siis 1940. aastal, enne Eesti annekteerimist Nõukogude Liidu poolt oli Eesti lennuväe lennukite arvuks erinevatel andmetel 38-41 lennukit (see arv hõlmab kõiki lennukid, nii lahingu- kui ka õppe-treeninglennukid), millistest lahinguvalmis oli ainult 8 lennukit. Seega ületas 11. Öölahingulennugrupi lahinguvalmis lennukite arv 1944. aasta suvel kogu sõjaeelse Eesti lennuväe lahinguvalmis olnud lennukite arvu keskmiselt 4,5 kuni 5,9 korda. (Kõikide Saksa lennuväes formeeritud eesti lennuüksuste lahinguvalmis

lennukite arvu leidmiseks tuleks neile lennukitele aga juurde lisada ka veel 127. Mereluurelennugrupi lahinguvalmis lennukite arv).

Kuid lennuüksuse lahinguvõimsus ei olene mitte ainult lennukite arvust. Niisama tähtis on selle juures ka üksuses olemasolevate lennukimeeskondade, eeskätt lendurite arv. Järgnevalt on esitatud andmed 11. Öölahingulennugrupi lendavkoosseisu kohta seisuga augusti lõpp – septembri algus.

11. ÖÖLAHINGULENNUGRUPU LENDAVKOOSSEIS JA OHVITSERID

(Seisuga augusti lõpp – septembri algus 1944)

GRUPI STAAP

Vaatlejad:

1. *Hauptmann* Paul Lehmann lennugrupi ülem (sakslane)

Lendurid:

1. *Major* Peeter Juhlain lennugrupi adjutant

Muud:

1. *Hauptmann* Juhan Ainjärv lennuvälja komandant

2. *Oberleutnant* Karl Nerska relvur ja komandopunkti ohvitser

1. LENNUSALK

Lendurid:

1. *Oberleutnant* Raimund Ots lennusalga ülem

2. *Oberleutnant* Eduard Lepp salgaülema asetäitja

3. *Leutnant* Ants Piirsalu tehniline ohvitser

4. *Leutnant* Uno Polikarpus

5. *Oberfeldwebel* Priido Kubits

6. *Oberfeldwebel* Mäido Mänd

7. *Gefreiter* Herbert Rõuk

Pardalaskurid:

1. *Gefreiter* Aksel Anton

2. *Gefreiter* Valdur Ernits

3. *Gefreiter* Ralf Kapmann

4. *Gefreiter* Elmar Käsper

5. *Gefreiter* Ants Mitt

6. *Gefreiter* Ants Prikk

7. *Gefreiter* Feliks Prodo

8. *Gefreiter* Guido Salvet

9. *Gefreiter* Harri Sampo

10. *Gefreiter* Ülo Tallmann

2. LENNUSALK

Lendurid:

1. *Hauptmann* Karl Roovet lennusalga ülem

2. *Oberleutnant* Eelar Tikerpäe tehniline ohvitser

3. *Leutnant* Juhan Laanes salgaülema asetäitja

4. *Leutnant* Elmar Endrekson

5. *Leutnant* Udo Härm

6. *Leutnant* Johannes Kimmel

7. *Leutnant* Johannes Piliste

8. <i>Leutnant</i>	Endel Raba
9. <i>Oberfähnrich</i>	Väino Kõrb
10. <i>Oberfähnrich</i>	Arnold Potisepp
11. <i>Oberfeldwebel</i>	August Rae
12. <i>Feldwebel</i>	Endel Sihver
13. <i>Feldwebel</i>	Boris Pärl
14. <i>Unteroffizier</i>	Eduard Illisson
15. <i>Unteroffizier</i>	Evald Kaasik
16. <i>Unteroffizier</i>	Karl Tennosaar
17. <i>Gefreiter</i>	Ants Malkus
18. <i>Gefreiter</i>	Rein Merisalu
19. <i>Gefreiter</i>	Uno Tael

Pardalaskurid:

1. <i>Unteroffizier</i>	Endel Kukk
2. <i>Unteroffizier</i>	Boris Sade
3. <i>Obergefreiter</i>	Elmar Heinsalu
4. <i>Obergefreiter</i>	Lembit Järver
5. <i>Obergefreiter</i>	Eduard Kõrtsini
6. <i>Obergefreiter</i>	Arvo Putmaker
7. <i>Obergefreiter</i>	Enn Rada
8. <i>Gefreiter</i>	Artur Hunt
9. <i>Gefreiter</i>	Hans Kitvel
10. <i>Gefreiter</i>	Elmar Pentre
11. <i>Gefreiter</i>	Väino Sepp
12. <i>Gefreiter</i>	Erich Toom

3. LENNUSALK

Lendurid:

1. <i>Hauptmann</i>	Aavo Ürgsoo	lennusalga ülem salgaülema asetäitja, tehniline ohvitser komandopunkti ohvitser
2. <i>Oberleutnant</i>	Georg Poolma	
3. <i>Leutnant</i>	Otto Tamm	
4. <i>Oberfähnrich</i>	Oskar Nõmm	
5. <i>Oberfähnrich</i>	Virgo Vallner	
6. <i>Unteroffizier</i>	Theodor Kiivet	
7. <i>Unteroffizier</i>	Arnold Ristmäe	
8. <i>Unteroffizier</i>	Harri Toi	
9. <i>Unteroffizier</i>	Helmut Võsari	
10. <i>Obergefreiter</i>	Vambola Mardiat	
11. <i>Gefreiter</i>	Kaljo Alaküla	
12. <i>Gefreiter</i>	Hendrik Arro	
13. <i>Gefreiter</i>	Bruno Ehasalu	
14. <i>Gefreiter</i>	Karl Mällo	
15. <i>Gefreiter</i>	Karl Parts	
16. <i>Gefreiter</i>	Valdo Raag	
17. <i>Gefreiter</i>	Kalju Reitel	
18. <i>Gefreiter</i>	Viktor Valk	
19. <i>Gefreiter</i>	Endel Vesk	
20. <i>Gefreiter</i>	Kalju Vijan	
21. <i>Gefreiter</i>	Harald Öör	

Nagu ülalesitatud andmetest näha, oli 11. Öölahingulennugrupi koosseisus augusti lõpul – septembri algul kokku 48 lendurit, mis ületas lennugrupi olemasolevate lennukite arvu ja tähendas, et kõiki lahinguvalmis olevaid lennukeid (36-41) oli vajadusel võimalik rakendada.

Kui vaadelda asja aga kogu suveperioodi jooksul, oli asi pisut keerukam. Nimelt oli lennugrupi lendurite arv 1944. aasta juuni lõpuks (enne täienduse saabumist Liibavi lennukoolist) ja pärast 10 mehe saatmist jahilendurite kooli, langenud 15 lendurini, nii et lennuüksuse lahinguvõime sõltus sel ajal mitte lennukite, vaid lendurite arvust. Juuni lõpus, kui saabus täiendus Liibavi lennukoolist (25 lendurit) ja moodustati ka kolmas lennusalik, suurenes lendurite arv 40 meheni, jäädes siiski veel väiksemaks olemasolevate lennukite arvust, sest 3. lennusalga loomisega oli juurde saadud ka 20 lennukit. Seega siis moodustas juuli algupoolel *He-50*-tel ja *Fokker CVE*-del lendavate lendurite arv 21 lendurit, millele lisandus 19 lendurit, kes lendasid *Ar-66*-tel. Augusti alguses said ka juuli lõpul Pärnust täienduskoolituselt saabunud 8 lendurit rindelenduriteks välja veetud, millega *He-50*-tel ja *Fokker CVE*-del lendavate 1. ja 2. lennusalga lendurite arv tõusis 29-ni, üldse kokku oli lennugrupis, nagu eespool juba märgitud, 48 lendurit, mis oli nüüd enam-vähem võrdne keskmise lahinguvalmis olevate lennukite arvuga (keskmiselt 47 lennukit). Lendurite ülejääk tekkis aga pärast “suurt pauku” augusti lõpul, kui 7 lennukit rivist välja langes.

Kokkuvõttes võib öelda, et 11. Öölahingulennugrupi lahinguvõimsus saavutas oma maksimumi 1944. aasta augustis. Sel ajal võidi maksimaalselt igal ööl lahingulendudele välja panna kuni 48 lennukit. Arvestades asjaolu, et augustis pimedamaks muutunud ööd võimaldasid sooritada 3 kuni 4 lahingulendu iga lennuki kohta öö jooksul, tähendas see seda, et sel ajal oli lennugrupp võimeline igal ööl sooritama maksimaalselt 144 kuni 192 lahingulendu. Paraku tegelikkuses seda ei toimunud. Väga tugevaks limiteerijaks sai antud juhul Saksamaad tabanud bensiinipuudus, mistõttu esines öid, kus vaatamata heale lennuilmale ei lennatud üldse või lennati ainult osa lennukitega. Eesti kaitsmist see igatahes ei soodustanud ja tekitas lendurites tihti nõrdimustunde, sest vastane sai Tartu suunal nüüd väga tihti häirimatult tegutseda.

Jumalaga Eestimaa!

Septembris sai kõigile selgeks, et Eesti kaitsmine muutub järjest küsitavamaks, ehkki sakslased sellest avalikult veel rääkida ei tahtnud. Vastupidi, 12. septembril külastas lennugrupi staapi Adaveres 3. lennudiiviisi ülem *Generalmajor* Sigismund Freiherr von Falkenstein, kellele 11. Öölahingulennugrupp allus ja kinnitas, et olge rahulikud, Eestit kaitstakse igal juhul. Ta soovitas seda lennugrupi isikkoosseisul ka enda omastele teatada, et nad ennast asjatutest kuulujuttudest häirida ei laseks ega paanikasse ei satuks.

Paraku jäi see ainult tühjaks jutuks ja lõpp aga lähenes. 1944. aasta septembri keskpaigaks oli rinnetel kujunenud selline olukord, et Saksa kõrgem väejuhatuse otsustas edasisest Eesti kaitsmisest loobuda ja oma väed Eestist välja viia. 16. septembril oli Hitler andnud loa Eesti mahajätmiseks ja 17. septembril oli Tartu all alanud venelaste suurrünnak, millega rinne läbi murdi. 18. septembri hommikul sai 11. Öölahingulennugrupp käsu ümber paikneda Lätti, Smiltene linna lähedal asuvale Blome lennuväljale. Selle käsu täitmiseks ei olnud varem ette valmistatud (H. Taremäe mäletamist mööda olevat Rahklas siiski juba 17. septembril alustatud telefonikaablite mahakerimist, mis rääkis ümberkolimisest). Ja ega nüüdki veel öeldud, millega seoses ümber baseerutakse. Lihtsalt sõjalistest vajadustest tingitud ülekolimine ühelt lennuväljalt teisele, nagu see lennuväe puhul küllaltki tavaline on, ja kõik. Räägiti ju rindeteadetes Lätis toimuvatest rasketest lahingutest, mille puhul täiendav lennuväe toetus võis osutada hädavajalikuks ja seega ümberbaseerumine tulipunktile lähemal asuvale lennuväljale täiesti normaalseks ettevõtmiseks. Paljudel meestel tekkis aga hinge kahtlus, kas see siiski ei ole Eestist lõplik lahkumine.

Et asi oli ette valmistamata, siis puudusid öölahingulennugrupil ka Blomesse ülelendamiseks vajalikud lennukaardid. Neid oli, vähemalt kolmandas lennusalgas, ainult kolm eksemplari. Kuna *Hauptmann* A. Ürgsool ja tema asetäitjal *Oberleutnant* G. Poolmal olid *Arado*'dest veidi kiiremad lennukid (*Heinkel He-50* ja *Fokker CVE*), siis jäi lennusalga *Arado*'de koondisele ainult üks kaart, mis oli koondise juhiks määratud *Gefreiter* H. Arro käes. Kogu ülejäänud seltskond pidi talle lihtsalt rivis järgnema. Et esimeses ja teises lennusalgas oli tol hetkel jälle rohkem lennukid kui lendureid, siis saadeti mõned kolmanda lennusalga lendurid, kes lennukite remondis oleku tõttu jälle siin üle olid, teiste lennusalgade lennukid üle viima, ilma et neil vastavat ettevalmistust *Heinkel*'itel või *Fokker*'itel lendamiseks oleks olnud. Aga kõik pidi kiiresti korda saama ja saigi korda. Üksus maandus täies koosseisus Blomes. Lennukitega lendasid tagaistmes kaasa enamasti nende motoristid, ülejäänud maapealne koosseis ja ka pardalaskurid sõitsid aga autovooris, millest osa alustas teekonda Rahklast, kuhu osa esimese ja teise lennusalga mehi oli ajutiselt, salkade Adaverre kolimisel maha jäetud.

Järgmisel päeval saabus Blomesse varem lennugruppi külastanud 3. lennudiiviisi ülem, kes siis lennugrupi juhtkonnale ametlikult Eesti mahajätmise otsusest teatas. Et varasema lubaduse peale Eestit kaitsta võis osa mehi omastele teatanud olla, et nad igasuguseid kuulujutte tähelegi ei paneks ega kiirustaks evakueeruma, saadeti nüüd *Hauptmann*'id A. Ürgsoo ja K. Roovet eriuülesandega Tallinna, et teha lennuväelaste perekondade evakueerimiseks kõik, mis võimalik. Tallinna lennati *Fokker CVE*-ga, sest selle tegevusraadius võimaldas vajaduse korral ühe tankimisega edasi-tagasi ära käia, juhul kui Tallinnast enam bensiini ei oleks saanud. Et *Oberleutnant* R. Ots oli juba varem Tallinnas, siis tekkis nüüd olukord, kus kõik salgaülemad olid korraga ära. Lennuväelaste perekondade evakueerimist peeti aga nii tähtsaks, et selleks saadeti välja n.-ö. "raskekahurvägi".

Tallinnas oli lennuüksustel oma hooldusamet, mille ülemaks oli endine sõjaväe- ja Eesti Aeroklubi lendur, *Oberleutnant* Arthur Piller. Hooldusamet asus Raekoja platsil, endise ohvitseride kasiino majas ja selle ülesandeks oli kõigi lennuväelaste ja nende perekonnaliikmete sotsiaalküsimustega tegelemine. Selle ameti kaudu asutigi nüüd tegutsema, et teha, mida lühike aeg vähegi võimaldas. Ega palju küll suudetud, sest juba 22. septembril tuli lahkuda – Punaarmee vallutas Tallinna. Tallinnas oli ka teisi, sinna remondis olevatele lennukitele järele saadetud lendureid ja nii kogunes Ülemiste lennuväljale 22. septembri hommikul viis meest – *Hauptmann*'id A. Ürgsoo ja K. Roovet, *Oberleutnant* G. Poolma, *Oberfähnrich* O. Nõmm ja *Gefreiter* B. Ehasalu. *Oberleutnant* R. Otsal oli õnnestunud laevaga Tallinnast lahkuda.

Ehkki *Hauptmann* A. Ürgsoo sõnade järgi olevat talle lubatud lennuvälja mahajätmisest õigeaegselt teatada, oli lennuväli selleks ajaks juba tühi ja lennukid, mida oldi sunnitud lendurite puudumise tõttu maha jätma, õhku lastud. Pealtnäha tervena seisis ainult *Fokker*, millega oli tulnud, kuid seda ei õnnestunud vaatamata paljudele katsetele käivitada. Et pikemaks uurimiseks, milles asi või remondiks aeg puudus, siis ei jäänudki muud üle, kui lendamise mõttest loobuda ja autoga Rohukülla ning sealt üle Hiiumaa Saaremaale seigelda.

Saaremaalt edasipääsemine osutus kohalike saksa ülemuste vastuseisu tõttu esialgu aga raskeks. *Hauptmann* Ürgsoo mäletamist mööda [6] ei olevat Balti mere saarte kaitse üldjuht *Generalleutnant* Hans Schirmer, kelle luba oli laevale pääsemiseks vajalik, esialgu lendurite edasisaatmisest teadagi tahtnud ja soovinud neid jalaväelastena koha peal ära kasutada. Kuid *Hauptmann* A. Ürgsoo ei jätnud jonnki ja tal õnnestus lõpuks leida lennuväele kuuluv radiojaam, selle abiga saata radiogramm 3. lennudiiviisi ülemale *Generalmajor* Falkensteinile ja saada sellelt vastuseks käsk lendurite koheseks tagasipöördumiseks oma üksusesse, mis hetkel paiknes Liibavis. Nii siis õnnestus lõpuks kõrgemalt poolt siiski korraldus saada, et

lendurid laevale paigutatakse ja oma üksuste juurde tagasi saadetakse. Laevale pääsemise luba kirjutati välja ja nii asutigi siis 28. septembril laevale ning sõideti Saksamaale, Gotenhafenis, sealt edasi aga juba Liibavisse, kus lennugrupp pidi asuma.. Seal aga selgus et grupp oli vahepeal juba edasi rännanud Leetu, Tirkšliaisse. Lõplikult lennugrupi juurde tagasi saabuti alles 5. oktoobril.

Lennugruppiga olid vahepeal sündmused kulgenud nii, et 11. Öölahingulennugrupp lendas Blomest 20. septembril edasi Liibavisse (*He-50*-ned tegid tankimiseks vahemaandumise ka Tukumsis), kus maanduti paljudele juba kooliajast tuttavale lennuväljale. Järgmisel päeval suunati üksus Grobinist edasi Liibavi väiksemale aerodroomile, niinimetatud Libau-Nordi, kus istuti kuni 1. oktoobrini. Vahepeal, vist 22. septembril jõudis ka autovoor pärale.

1. oktoobril lennati Liibavist edasi Leetu, umbes 80 km kaugusele, Mazeikiaist mõned kilomeetrid lõuna pool paiknenud Tirkšliai lennuväljale. Eesti mahajätmise oli tugevasti mõjunud lennuüksustes teeninud meeste meeleolule. Ehkki algul ei öeldud, millega Eestist äraminek on seotud, oli küllaltki neid, kes kibedat tõde aimasid. Ja nii oli lennuüksuse maapealses koosseisus neid, ja mitte vähe, kes kohe äraminekuksa saabumisel otsustasid Eestist mitte lahkuda ja sellele vaatamata, mis neid ees ootab, üksusest ära hüppasid. Lendurite hulgas tõusis päevakorraale aga küsimus, kas jätkata või võtta kurss Rootsi. Oli ju eesmärk, mille nimel oli võideldud – vaba Eesti – nüüd lõplikult saavutamatuks muutunud ja ees ootas teadmatus, sest sakslastesse kui liitlastesse, kellega ka edaspidi võib head koostööd teha, eriti aga Saksamaa võitu, ei usutud.

11. Öölahingulennugrupist lendas Liibavist Tirkšliaisse edasilendamisel Rootsi üks *He-50*, mida piloteeris *Oberfähnrich* Arnold Potisepp (meeskonnas: *Oberfeldwebel* Evald Luuk ja motorist Viktor Ambus) ja *Oberleutnant* Eduard Lepa piloteeritud *Fokker CVE* (meeskonnas *Oberfeldwebel* Konrad Külmallik ja *Feldwebel* Rubo Kaarn). Olud olid selleks väga soodsad. Starditi tõusuga otse merele (tõusu andis ju pikaks venitada) ja valitses küllaltki tihe rümpilvitus, mis oleks jälitamise raskeks teinud. Starditi lennusalkade kaupa, kolmikutes. Mõlemad Rootsi lennanud lennukid simuleerisid lennukite pisiremonti ja ootasid, kuni kõik teised lennugrupi lennukid olid startinud ning startisid siis kahekesi, võttes suuna otse Rootsi.

Peab ütlema, et dilemma ees, mida teha seisid paljudki lendurid. Motoristid küll midagi ei ütelnud, kuid nii mõnigi neist kandis oma lendurile rõhutatult ette, et lennuk on täiesti korras ja kõrini täis tangitud. Ka käesoleva kirjutise autor mäletab, et tema ja ta kolmiku lendurid (Kaljo Alaküla ja Harald Öör) istusid enne starti tema lennuki juures maas ja arutasid, mida teha. Selgele otsusele ei jõutudki ja nii ütles ta oma kaaslastele viimaste sõnadena enne lennukite juurde minemist ja startimist, et ta ei tea, mida teeb ja kui keegi kaaslastest ei ole rivijuhil otsusega nõus ning rivist ära pöörab, siis, ausõna, ta ei ütle selle mehe kohta mitte kunagi ühtegi paha sõna. Pärast starti keerles peas mõte, mida ikka teha? Seetõttu venis tõus merele pikaks. Kuid siis sai võitu sõduri kohusetunne – me lendame ju uuesti rindele ning kuidas sa siis sõbrad ja üksuse maha jääd ning deserteerud. Pöörang sisse. See oli üks raskeimaid otsuseid, mida tollal alles 19-aastaselt poisil oma elus on teha tulnud. Selja taha, mida kaaslased teevad, vaatas ta alles siis, kui oli selge, et ta tagasi pöörab. Vasak lennuk oli rivis ja rivis oli ka parempoolne lennuk. Hiljem sai asja mitu korda omavahel arutatud ja mõlemad kaaslased ütlesid, et nad olid omaette otsustanud, et rivist nad ära ei pööra. Kuhu lähevad sõbrad, sinna ka tema. Võib arvata, et umbes samasuguseid otsuseid tegid tol päeval vist paljud lendurid.

Siinkohal tuleb muidugi märkida, et ega väga paljudel äralendamine ilmselt õnnestunud ei oleks. Vaevalt, et sakslased esimeste lennukite äralendamise järel oleksid suud ammuli vaatama jäänud. Tõenäoliselt oleks sakslased kohe, kui nad asjast oleks aru saanud, stardi katkestanud ja sellega oleks eestlaste edasisel lendamisel ilmselt olnud ka lõpp. Seetõttu, kui

järele mõelda, tegid A. Potisepp ja E. Lepp õigesti, et viimastena startisid. Siis ei saanud sakslastest lennuväljapersonal teiste takistamiseks enam midagi ette võtta.

Mis puudutab lendu Liibavist Tirkšliaisse, siis oli sellel lennul mõningatel meestel ka seiklusi. Lennati kolmikutes ja kaartide vähesuse tõttu (nagu ikka) varustati nendega ainult kolmikute juhid, kellele kaks meest pidid siis rivis järgnema. Üks kolmanda lennusalga kolmikujuht *Unteroffizier* Theodor Kiivet, kelle kolmikus lendasid veel *Gefreiter*'id Karl Parts ja Kalju Reitel, lendas aga hooletult, eksis veidi ja kuna rinne oli lähedal, pöörutas oma kolmikuga madallennul üle rindejoone. Asjast saadi aru alles siis, kui all märgati vene sõdureid, kes laiali jooksid, varjusid ja lennukite pihta tule avasid. K. Reiteli mäletamist mööda olevat tema lennuki tagaistmel lennanud motorist ka vastu tulistanud. Nüüd tehti kiire ümberpöörd, kuid lennukid said tublisti tabamusi. Kõik mehed jäid küll terveks, kuid K. Reitelil tuli läbilastud õlitussüsteemi tõttu isegi hädamaanduda. Õnneks küll omade poolel ja õnnelikult. Lennugrupi juurde jõudis ta alles kolmandal päeval, pärast lennuki remonti. Ka mõlemad teised lennukid olid väljaspool aerodroomi maandunud ja jõudsid kohale järgmisel päeval. K. Parts näitas meestele oma lennuki pagasiruumis olnud ja põhjalikult läbilastud tekki, kurtes et kuidas ta sihukese tekiga, mis nüüd ainult suur auk on, magama hakkab. T. Kiivetele korraldasid mehed aga humoorika vastuvõtu, kus teda "suurte tegude eest" kartulist väljalõigatud Rüütli-ristiga autasustati.

Tirkšliai oli rindelähedane välilennuväli ja esialgu tundus, et siin läheb jälle lahingu-tegevuseks. Pealtnäha oligi kõik lahingutegevuseks nagu valmis, mida aga ei saanud oli lahingukäsk. Päevad möödusid, sakslased taganesid kogu rindel, lennuväe tegevus pealetungiva punaarmee pidurdamiseks oleks igati normaalne olnud, lennuüksus tundus aga unustatud olevat. Iga päev vooris lennuväljast mööda taganevaid väeüksusi, samal ajal kui lendurid lonkisid mööda küla ringi ning püüdsid ajaviidet leida. Saabus ka teade, et Rootsi lennanud lennukid on seal õnnelikult maandunud, meeskonnad interneeritud, lennukid aga antakse Saksamaale tagasi. Teate saabumisel rivistati üksus üles ja *Hauptmann* Lehmann pidas kõne, mis aga oli üllatavalt tasakaalukas. Selle asemel, et äralennanud mehi lihtsalt reeturiteks ja kaabakateks kuulutada ning sõimata, ütles ta, et aeg on selline, mis nõuab raskeid otsuseid. Kellel on õigus, selle üle otsustab kord ajalugu.

Saabusid ka vahepeal seignelud salgaülemad koos nendega kaasas olnud lenduritega. Siis aga, vist 6. oktoobri õhtupoolikul, saabus äkki käsk jalamaid, kõige kiiremas korras Saksamaale lennata. Selleks oli ka viimane aeg, sest nagu hiljem räägiti, olevat viimaste lennukite startimise ajal vene tankid lennuväljast veel ainult 5-6 kilomeetri kaugusel olnud.

Kolmanda lennusalga sihtkohaks oli Insterburg, teiste lennusalgade sihtkohaks oli *Hauptmann* Ürgsoo mäletamist mööda vist Jesau olnud. Jälle puudusid vajalikud lennukaardid, nii et *Arado*'de koondise kohta oli seegi kord ainult üks kaart. Välja lennata tuli aga vastu ööd, mis tegi ilma tuledeta lennukitega silmsides lendamise üsnagi raskeks. Suur osa teekonnast kulges rinde lähedal, sellega enam-vähem paralleelselt, mis ei võimaldanud pardatulede kasutamist. Kõigele vaatamata kulges ülelend ja ka sihtkohtades maandumine normaalselt. Kuid ilma seiklusteta siiski läbi ei saadud.

Seekord tegi oma nime kaaslaste hulgas "surematuks" Harald Öör. Lennugrupi start toimus salkade kaupa, kolmikutes, kusjuures viimasena pidi startima kolmas lennusalga. Lennukite ettevalmistamine toimus kiirustades ja ümbruskonna taludes elanud motoristid käsutati lennuväljale n.-õ. häire korras. Kiiruga lennuki juurde saabunud Harald Ööri motorist Reginald Mitt rääkis viimasele, et selle talu peremees, kus nad korteris olid, oli põgenemisele valmistudes just loomi ja kodulinde tapnud ning kirus, et ei jätkunud aega ka endale midagi kaasa võtta. Enne tuli lahkumiskäsk. Öör ei mõtelnud pikalt. Ta arvas üsna õigesti, et küllap

Saksamaale saabudes toiduga ikka kitsad ajad tulevad ja käskis motoristil kohe tagasi joosta ning kaasa haarata nii palju kui võimalik. Lennuki lubas ta ise lennukorda seada.

Motoristil läks edasi-tagasi käimisega aga rohkem aega, kui ta oli arvanud. Lennugrupp hakkas startima (starditi kolmikutes ja lennusalkade järjestuses, nii et kolmas lennusalk startis viimasena). Ja nii saabuski kolmanda lennusalga stardijärjekord. Et Öör oli lubanud motoristi oodata, siis püüdis ta startimist viimase võimaluseni edasi lükata ja teeskles lennuki remontimist, olles mootori kapotikaane üles tõstnud. H. Arro kolmik, mille parempoolseks meheks Öör tavaliselt oli, tõmbas ennast võsa varjust lagedale ja rivistus stardijärjekorda (s.t. stardijärjekorda rivistus ainult kaks lennukit). Arro ootas kuni viimase võimaluseni, kuid kui silmside varemstartinutega ähvardas katkeda ei olnud midagi teha, tuli minna. Üks järgmises kolmikus startima pidanud meestest tõmbas oma lennuki Arro kolmiku parempoolseks lennukiks ning starditi. Öör aga ootas. Ootamise lõpetas lennukite lahkumist kontrolliva lennugrupi ülema, *Hauptmann* Lehmanni saabumine, sest selle jutt oli lühike: kui lennuk on stardikorras, siis tuleb kohe starti ruleerida, kui ei, lastakse lennuk õhku ja Öör jätkab teekonda autovooris. Et *Hauptmann* Lehmann aitas ise kapotikaant sulgeda ja lennukit käivitada (kus siis motorist on, ei tulnud tal kiiruga ilmselt meelde küsida), siis polnud midagi parata ja tuli starti ruleerida, kus Öör rivistus viimasesse kolmikusse ning selle koosseisus ka startis.

Tõusu peal nägi Öör aga motoristi, kes, suur kott seljas, juba lennuvälja ääres jooksis. Samas hakkas halvasti kinnitatud mootori kapotikaas aga laperdama ja Öör pöördus rivist välja ning maandus. Kohale sõitnud *Hauptmann* Lehmannile, kes, arvates et lennuk ei ole lennukorras, tahtis anda korralduse selle õhkimiseks, ütles Öör, et tegu on ainult pisiremondiga ja ta stardib kohe uuesti. Vahepeal kohale jõudnud motorist, kes koti tagaistmesse viskas, tuli kapotikaane kinnitamisega ka hetkega toime. *Hauptmann* Lehmann oli nii närvis, et tal pähegi ei tulnud küsida, kes see juurde jooksnud motorist ikka on ja kus ta seni on olnud. Küsis ainult: "Kas olete motorist?" ja jaatava vastuse peale käskis lühidalt: "Istuge peale, lendate selle masinaga kaasa!" Enne starti küsis ta Öörilt veel ainult, kas Öör ikka teab, kuidas Insterburgi lennata. Öör vastas, et ta on lennukooli ajal mitu korda Insterburgi lennanud. Tegelikult ei olnud ta Insterburgis kordagi käinud ja teadis ainult nii palju, kui ta enne starti, lennukäsu andmise ajal oli kuulnud, et kurss on umbes 180°, linn on suur ja sellest voolab läbi jõgi. Lennusalga rivist, et teisi näha, oli ta aga juba lootusetult maha jäänud.

Varsti hakkas aga hämarduma ja õige pea saabus ka pimedus. Kui Öör, olnud juba tükk aega õhus, tahtis bensiinimõõtja näitu kontrollida (*Arado*'del olid pneumaatilised bensiinimõõtjad, mis pidevalt ei näidanud. Näiduks tuli bensiinimõõtja all olevat hooba tagasi tõmmata ja siis lahti lasta, mille järel bensiinimõõtja osuti näitas mõned sekundid paagis oleva bensiini hulka ja langes siis jälle nullseisu), siis selgus, et bensiinimõõtja oli ilmselt rikkis, sest ta näitas täis paaki. Heakene küll – bensiinihulka saab ka lennatud aja järgi arvestada. *Arado*'del olid armatuurilauast väljavõetavad pardakellad, mis ühe üleskeeramisega käisid seitse päeva. Tavaliselt kandsid lendurid kelli taskus, sest neid kiputi lennukitest "ära virutama". Kuid pardakella vaadates selgus, et taskus olnud kell oli üleskeeramata jäänud ning seisis. Nüüd oli lugu täbar – järelejäänud bensiini kogust ja lennatud aega ei tea, motorist tagaistmes on aga ilma langevarjuta, nii et hädakorral ei tule ka lennukist langevarjuga väljahüppamine kõne alla. Vasakul paistsid rindetulekahjud. Siis hakkas all paistma aga linn, millest jõgi läbi voolas. Öör otsustas lennuväljalt (küllap nii suure linna juures ikka mõni leidub) maandumisluba paluda. Algul tulistas ta välja ES- raketi ja kui ta sellele vastust ei saanud, siis ka ühe punase ning veidi hiljem kaks punast hädaraketti, kuid all jäi kõik pimedaks. Nagu hiljem selgus, oli Tilsiti (see see linn oligi) lähedal asunud lennuväli juba päeval õhitud. Ent all oli juba Ida-Preisimaa ja läbi pimeduse võis aimata suuri põlde. Nii otsustas Öör siis enne

hädamaanduda, kui bensiinipuudusel seisma jäänud mootor ta sundmaandumise probleemide ette seab.

Valinud pealtnäha ühe suurema põllu, asus ta maanduma. Muidugi, risk see ju oli, aga ega tal midagi muud asjalikku antud olukorras ka üle jäänud. *Arado*'de vasaku tiiva all oli prožektor, millega eesolevat sai valgustada ja see aitas maandumisel kaasa. Maandumine õnnestuski ja, oh õnne, lennuk jäi mõned meetrid enne suurt kraavi seisma. Vähe sellest, läheduses paiknes üks saksa õhutõrje-suurtükipatarei, mille mehed lennuki oma valve alla võtsid, nii et Öör ja motorist võisid ennast lähedalolevas talus rahulikult välja magada. Teade Ööri õnnelikust maandumisest saadeti ka Insterburgi, kus teateid Ööri saatuse kohta juba närviliselt oodati.

Hommikul lendas Öör edasi, olles enne veel peretütre kooliatlasest Ida-Preisimaa kaardi välja rebinud, millest navigeerimiseks piisas. Ja nii saabuski Öör siis lõpuks õnnelikult Insterburgi. Kaasatoodud "nassvärgist" aga piisas nii motoristile kui ka Öörile ja ta sõpradele päris tükiks ajaks leivakõrvasele lisa.

Ka maapealsel personalil, kes autovooriga rändas oli seiklusi, sest nad pidid ühes kohas vaata et kahe rinde vahelt läbi sõitma. Autojuht Iidapoeg (Epner) rääkis selle kohta temale omasel viisil, et ta peaks nüüd hakkama endale Raudristi Rüttiliristi taotlema, sest ta olevat 20 kilomeetrit rinde taandumist aeglustanud. Kui talt küsiti, kuidas see juhtus, rääkis ta, et ta olevat oma roomikautoga mööda kitsast teed paksu metsa vahelt läbi sõitnud, tema taga tulnud saksa Tiiger tank, selle taga aga vene T-34. Et saksa tank jämedate puude tõttu temast mööda ei olevat pääsenud, olevat see pidanud vene tankile vastu hakkama ja nii sõltunudki siis rinde taganemise kiirus lõppkokkuvõttes Iidapoja auto kiirusest.

Järgmisel päeval pärast Insterburgi ja Jesausse jõudmist lendas kogu öölahingulennugrupp edasi Heiligenbeili (praegu Mamonovo), mis oli sedakorda lennu lõppsiht. Seal paigutati lennukid hajutatult lennuvälja ümber laiuvatele põldudele, mehed lennuvälja juures olnud kasarmusse ja jäädi edasiste korralduste ootele. Meeste hulgas käisid ringi mitmesugused kuulujutud. Räägiti, et minnakse stukadele (*Junkers Ju-87*) ümber õppima ja muud sellist. Esialgu ei juhtunud aga midagi.

Peab ütlema, et eestlaste Rootsi lendamine sakslaste usaldust eestlaste vastu just ei suurendanud ja näiteks Tirkšliaist edasilennul saatsid grupi rivi algul paar *Focke Wulf Fw 189*-t, mis öeldi küll kaitseks antud olevat (kuidas suhteliselt aeglased ja nõrga relvastusega luurelennukid *Fw-189* öölahingulennugrupi lennukeid vene hävitajate vastu oleks kaitsnud, see küsimus jääb ilmselt vastamata).

Peab ütlema, et usalduse küsimus Saksa lennuväe juhtkonna ja eesti lennuüksuste vahel oli kohe pärast esimeste lennukite Rootsi põgenemist üsnagi teravaks kujunenud (eesti mereluurelennusalgast olid kolm lennukit Rootsi põgenenud juba 21/22. septembril). See ei väljendunud ainult saateplannukite kasutamises ülelendude ajal. Nii oli 1. Õhulaevastik juba 4. oktoobril, nagu mõningatest andmetest on selgunud, eestlastele lennukeelu kehtestanud ja oma salajase telegrammiga Saksa lennuväe ülemjuhatusesele esitanud taotluse kõikide eesti lennuüksuste likvideerimiseks usalduse puudumise tõttu koos ettepanekuga isikkoosseisu saatmiseks kas SS-i või tööle, edasiseks teenimajätmiseks sobivat personali aga kasutada abipersonalina muudes üksustes [7]. Taotluses märgiti, et eesti lennuüksuste senine, Eesti kaitsmisel ilmutatud piisav võitlusmoraal on nüüd, pärast Eesti mahajätmist tugevasti langenud. Lätlasi selles taotluses esialgu märgitud ei olnud (neist ei olnud keegi veel ära lennanud). Kõige selle tulemusel toimuski siis see, et 7. oktoobril andis lennuväe juhatuse juures olev kindralkortermeister (*Generalquartiermeister beim Oberkommando der Luftwaffe*) korralduse kõikide eesti ja läti lennuüksuste koheseks likvideerimiseks. Käsu täitmist ei alustatud aga samal päeval, vaid teadmata põhjustel mõned päevad hiljem.

Tõele au andes tuleb märkida, et sakslased ei likvideerinud 1944. aasta sügisel mitte ainult eesti ja läti lennuüksusi, vaid terava bensiinipuuduse tõttu üldse suure osa oma lennuväest. Säilitati peamiselt ainult jahilennuüksused, mis olid hädavajalikud Saksamaa kaitseks lääneliitlaste järjest hoogustuvate õhurünnakute vastu. Seega võib oletada, et öölahingulennu- ja mereluureüksus oleks likvideeritud ka siis, kui usalduseküsimumust ei oleks olnud.

12. oktoobri pärastlõunal rivistati kogu 11. Öölahingulennugrupp üles ja grupi ülem, *Hauptmann* Lehmann teatas, et väejuhatuse otsustanud lennugrupi likvideerida. Järgmisel päeval sooritatakse veel viimane lühike ülelend, millega lennukid lähedal olevale tagavaralennuväljale viiakse ja siis on lendamisest lõpp. Et eestlasi enam ei usaldatud, siis anti ka korraldus lennukid peaaegu tühjaks tankida. Paakidesse jäeti ainult viimaseks ülelennuks vajalik bensiinivaru. Käsku hakati ka kohe täitma, kuid saabuva õhtu tõttu otsustasid lennukite tühjakstankijad kaks viimast *Fokker CVE*-d tühjakstankimata jätta, arvates, et kes sellest ikka teada saab. *Fokker CVE* võis ühe tankimisega lennata viis, osa aga isegi seitse tundi, lennatud oli aga mitte üle kahe tunni.

Teade lennuüksuse likvideerimise kohta tekitas meestes matusemeeleolu ja Saksamaad ei tuletatud kaugeltki hea sõnaga meelde. Kahest tankimata jäänud lennukist saadi vastu sakslaste ootusi aga teada ja kohe leidis ka kaks gruppi mehi, kes otsustasid juhust kasutada ja ära lennata. Loomulikult ei pandud asja suure kella külge. Hommikul mindi vaikselt, ilma teistele midagi rääkimata ja tähelepanu äratamata lennuväljale. Esimesena startis otse põllult (lennuvälja ümbritsevad põllud, kus lennukid seisid, olid startimiseks küllalt suured) kolmanda lennusalga lenduri *Unteroffizier* Helmut Vösari poolt piloteeritud *Fokker CVE*, mille pardal olid veel lendurid *Feldwebel* Boris Pärl ja *Gefreiter* Endel Vesk ning sama lennuki motorist *Unteroffizier* Harry Liiksaar. Et pilvitus oli madal, siis kadus lennuk üsna kiiresti sel hommikul valitsenud udupilvedesse ja maandus mõne aja pärast õnnelikult Rootsisis ühele põllule.

Lennuvälja valvas kahemeheline patrull, kes hajutatult, laial maa-alal paiknevate lennukite vahel lihtsalt ringi liikus. Sel päeval oli patrullis kaks noormeest, kes alles veidi enne Eestist lahkumist olid lennuväljale teenima tulnud. Need mehed ei osanud asjast midagi arvata – kui lennuk lendas ära, noh, küllap siis oli tal tarvis ära lennata – ning ei võtnud mitte midagi ette ega andnud alarmi. Vahepeal tulid ka teiste lennukite motoristid lennuväljale, et oma lennukeid enne ülelendu korrastada. Siis korruga käivitus teise *Fokker CVE* mootor, ning seegi lennuk asus n.ö. koha pealt startima. Lennuki start aga ebaõnnestus, lennuk kaldus hoojooksul suunast kõrvale ning rammis veidi eemal olnud *Arado*'t. Mõlemad lennukid purunesid. Lennukit piloteeris *Gefreiter* Kalju Vijan ning pardal olid veel *Unteroffizier* Harri Toi ning *Gefreiter*'id Kalju Reitel ning Valdo Raag.

Stardi ebaõnnestumise põhjuseks oli asjaolu, et lennuki õige piloot, kes lennukit tundis ei olnud kambas, K. Vijan aga ei olnud teadlik lennuki veast – järsul pööramisel kippus ühe ratta pidur peale jääma, mistõttu järsult stardisuunda pööratud lennuk kiskus otsesuunast kõrvale (esimesena ära lennanud lennuki piloot H. Vösari oli eelmisel õhtul oma lennuki õigelt piloodilt *Oberfeldwebel* Priido Kubitsalt, kes ise ära lennata ei tahtnud, lennuki iseärasuste ja käitumise kohta aru pärinud).

Õnneks jäid lennukite purunemisel kõik mehed terveks ja neil jätkus mõistust pärast lennuväljalt pagemist vaikselt kasarmusse tagasitulemiseks ja teesklemiseks, nagu ei teaks nad asjast midagi. Lennuväljal läks aga märuliks. Üks vanem motorist ütles patrullis olnud poistele, et avagu need nüüd kohe tuli, kas või vanajumala aknasse. Muidu on nad vahel. Nii poisid tegidki, tulistades pilvi. Põgenenud lendureid päästsid kaks asja – esiteks see, et lennuväljal olnud motoristid neid ära ei andnud, teiseks aga, et kohalekihitatud sakslased toimunust kohe aru ei saanud.

Kohe pärast alarmi rivistati kogu lennugrupp üles ning meeste ülelugemine näitas, et puudu on kolm lendurit ja üks motorist. Et patrullis olnud poiste ülekuulamisest tõlki ei tarvitatud,

poiste saksa keel oli aga kehv, siis jäi sakslastel mulje, et algul püüti ära lennata kahe mehega lennuki pardal. Kõigepealt püüdis startida purunenud lennuk, seejärel aga roniti kambaga teise lennukisse, mis siis nelja mehega pardal ära lendas. Seetõttu koha peal süüdlasi eriti ei otsitudki ja piirduiti ainult kontrolliga, kes on puudu. Nüüd anti käsk, mis keelas eestlastel igasuguse lennuväljale mineku ning sealolevad lennukid viisid teisele lennuväljale üle sakslased.

Viimati juhtunu oli sakslastele aga juba liig mis liig ning lennugrupi ülem, *Hauptmann* Lehmann anti 16. oktoobril sõjakohtu alla, kus ta küll õigeks mõisteti. Kaalukaks argumendiks olevat siin olnud lennugrupi hea lahingutegevus tema juhtimisel. Kohtus, nagu juuresolijad hiljem rääkisid, olevat *Hauptmann* Lehmann eestlastest hästi rääkinud ja püüdnud kohtule selgeks teha ka neid asjaolusid ja üldist tagapõhja, mis seni igati hästi võidelnud eesti lendurite meeoleolu oli mõjutanud. Lõpuks olevat ta öelnud, et kui selleks võimalus antakse, on ta igal ajal jälle valmis eesti lennuüksuse ülemaks hakkama.

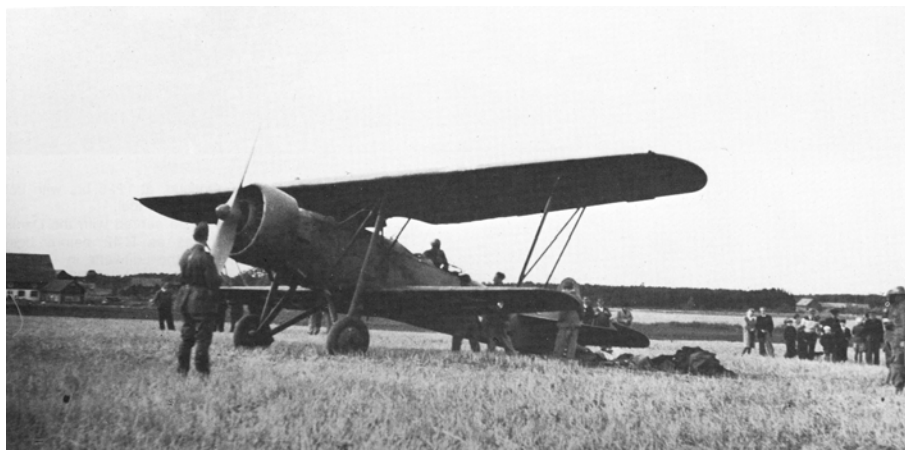
Siinkohal tuleks veel kord *Hauptmann* Lehmanni iseloomustamiseks meelde tuletada, et juba varem, 4. oktoobril Tirkšliais, kui lennugruppi saabus teade, et Rootsi lennanud lennukid on seal õnnelikult maandunud ja lennugrupp selle teate ettelugemiseks üles rivistati, ei söimanud *Hauptmann* Lehmann äralennanud kui desertööri, vaid, nagu eespool juba öeldud, ütles pärast teate ettelugemist ainult, et seda, kellel oli õigus, näitab kord ajalugu. Ja see jättis temast, vähemalt raamatu autorile, vägagi sümpaatse mulje.

Mõne päeva pärast, vist 18. oktoobril, laeti Heiligenbeilis olnud 11. Öölahingulennugrupi isikkoosseis rongile ja suunati Frankfurti Oderi ääres, õigemini selle külje all olnud Kunersdorfi lennubaasi (*Fliegerhorst*’i), kuhu saabuti 20. oktoobril. Seal siis, nagu öeldi, pidi selguma, mis edasi saab. Tegelikult toimus seal aga 21. oktoobril lennugrupi likvideerimine. Heiligenbeilis oli mehi saatmas ka *Hauptmann* Lehmann, kes pidas üsnagi sõbraliku lahkumiskõne, rongisõit ise toimus aga relvastatud saatekomando valve all.

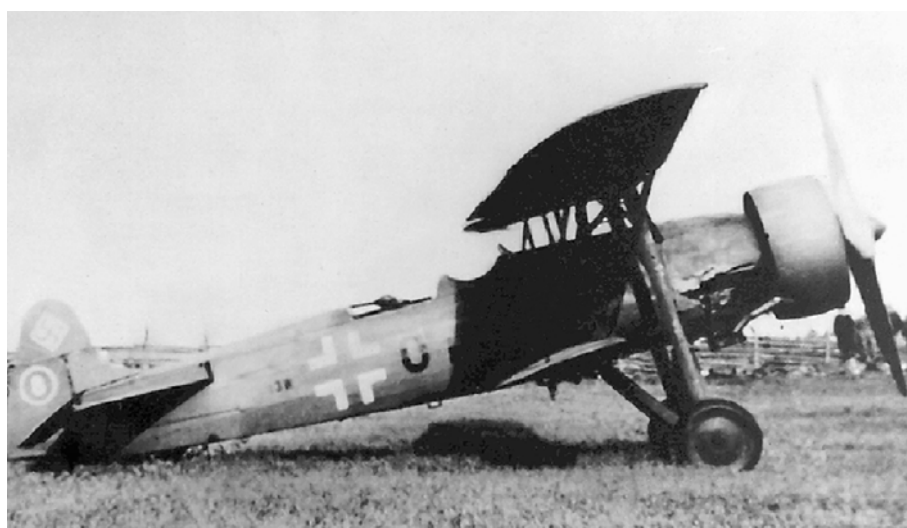
Lendamine oli lõppenud ja algas teenistus Jah, aga kellena? Saksamaa palgasõdurina? Aga palgasõdurile vastavat palka ja sõlmitud lepingut ju polnud. Seega siis lihtsalt eesti sõdurina, keda Saksamaa oma huvides ära kasutas. Kuhu mujale sel kodumaata jäänud eestlasel ikka minna oli. Ida-Euroopast pärit meestel oli ju tööpoolest ainult kaks võimalust – kas Stalini või Hitleriga koos võidelda. Ja venelasi oli 1940. – 1941. aastal juba nähtud ning tundma õpitud. See, mis paljudele rahvastele alles aastate möödumisel selgeks sai (paljudele ei ole tänapäevani saanud), oli eestlastele juba tol ajal hästi teada ja seetõttu ei olnud küsimus, kelle poolt võidelda, eestlaste jaoks eriliseks probleemiks. Kurb oli ainult see, et liitlane samuti totalitaarse riigina ei olnud vastasest just palju parem, aga sinna ei olnud tööpoolest midagi parata.



***Oberfähnrich* A. Potisepa poolt piloteeritud *Heinkel He-50* 3W+NO pärast Rootsis Alvas (Gotlandil) maandumist 1. oktoobril 1944.**



Koos A. Potisepaga lendas Rootsi ka *Oberleutnant* E. Lepp oma *Fokker CVE*-ga 3W+OL



13. oktoobril 1944 *Unteroffizier* H. Vösari piloteerimisel Heiligenbeelist Rootsi Vetlandasse lennanud *Fokker CVE* 3W+OD

Veidi arvulisi ja tehnilisi andmeid 11. Öölahingulennugrupi tegevuse kohta ja pisut ka täitumata jäänud tulevikuplaanidest

1944. aasta septembri keskpaigaks olid eesti lennuüksused nii Eestis kui ka Venemaal sooritanud kokku ligikaudu 7000 lahingulendu, millest 11. Öölahingulennugrupile langes üle 5000. 11. Öölahingulennugrupp olid saanud kohaliku Saksa väejuhatuse juures igati tunnustatud ja hinnatud lahinguüksuseks, kellega arvestati. Öölahingulennugrupi tegevuse kohta oli väejuhatuse poolt rohkem kui üks kord kiidusõnu lausunud.

Ka meeste isiklikud saavutused ei olnud kehvad. Enamik kauem lennanud mehi, eeskätt just lendureid, oli 1944. aasta sügiseks jõudnud sooritada üle 110 lahingulennu ja saanud kuldse rindelennuspange ning 1. klassi Raudristi. Paljudel oli lahingulendude arv tunduvalt suurem, kuid järgmine seda märkiv tähis – kuldspange juurde antav ripats (*Anhänger*) – anti öölahingulenduritele alles 400 lahingulennu eest. Ka kõige värskemad, Liibavi lennukoolist tulnud lendurid jõudsid suvega enamasti välja lennata pronks-rindelennuspange, mis anti 20 rindelennu eest, mõned mehed aga ka 60 lahingulennu eest antava hõbespange (mis, tõsi küll, saadi kätte suure hilinemisega). Enamik mehi oli teinud 40 – 60 lahingulendu. Samuti olid mitmed noored lendurid saanud ka 2. klassi Raudristi.



**Lahingulenduri hõbedane rindelennuspange.
Selliseid spangesid said ka eesti lendurid**

Kahtlemata pakub lugejaile huvi, kuidas oli 11. Öölahingulennugrupp lennukitega varustatud võrreldes Saksa ja Nõukogude Liidu öölahingulennuüksustega. Nagu eespool juba öeldud, kasutasid raamatu [1] andmetel saksa öölahingulennugrupid (*Nachtschlachtgruppen*) põhiliselt lennukeid *Junkers Ju-87*, *Arado Ar-66*, *Gotha Go-145* ja *Heinkel He-46*. Välja arvatud *Ju-87* oli nende lennukite reisiikiirus 170-200 km/h ja kaasavõetavate pommide kogukaal 150 kuni 200 kg. Eriti laialdaselt kasutati lennukeid *Ar-66* ja *Go-145*, mis olid 1930-nendate aastate alguses konstrueeritud tegelikult õppelennukiteks, reisiikiirusega 175-180 km/h. Need lennukid, nüüd kergeteks pommitajateks kohaldatuina, võisid kaasa võtta kuni 150 kg pomme (näiteks *Arado Ar-66* kere all oli kolm pommiraami à 50 kg pommile).

Võrdluseks olgu meelde tuletatud, et Nõukogude Liidu lennuväes kasutati kerge öise pommituslennukina peamiselt 1927. aastal konstrueeritud õppelennukit *U-2* (hiljem ümber nimetatud *Po-2*-ks), mille reisiikiirus oli 110-130 km/h ning kaasavõetavate pommide kogukaal võis ulatuda kuni 250 kilogrammini. Ka Eesti Korpuse käsutuses olnud lennueskadrill "Tasuja" oli nende lennukitega varustatud. Veel kasutati öiste pommitajate üksustes ka lennukit *R-5*, mille reisiikiirus oli 190-200 km/h ning kaasavõetavate pommide kogukaal võis kirjanduse andmetel ulatuda kuni 400 kilogrammini.

Kui nüüd rääkida 11. Öölahingulennugrupis kasutusel olnud lennukitest, siis *Heinkel He-50* oli konstrueeritud 1932. aastal jaapanlaste tellimisel luure- ja pikeerivaks pommituslennukiks. Lennuk oli 1930-nendate aastate algupoolel pikeeriva pommitajana kasutusel ka Saksa õhujõududes. *He-50* reisiikiirus oli 190-200 km/h ja kaasavõetavate pommide kogukaal võis ulatuda lennuki tehniliste andmete põhjal kuni 500 kilogrammini (tegelikult lennati öölahingulendudel 4 pommiga à 50 kg). Ka luure- ja kerge pommituslennuk *Fokker CVE* kuulus oma põhiomadustelt enam-vähem samasuguste lennukite klassi. Kirjanduses toodud tehnilised andmed on *Fokker CVE* kohta mõnevõrra erinevad (isegi eesti öölahingulennugrupis oli kahesuguse (*Pegasus* ja *Jupiter*) mootoriga lennukeid). Kuid üldiselt võib öelda, et *Fokker*'i reisiikiirus oli umbes 190-200 km/h ning

kaasavõetavate pommide kogukaal kuni 250 kg (ka siin lennati praktiliselt 4 pommiga à 50 kg). Mõlemad lennukitüübid olid ka relvastatud tagumises istmes paikneva turellikuulipildujaga *MG-15*. Kolmas eesti öölahingulennugrupis kasutatud lennuk, *Arado Ar-66* kuulus, nagu eespool juba öeldud, Saksa öölahingulennuüksustes laialdaselt kasutatavate lennukitüüpide hulka.

Seega, võrreldes lennukite andmeid võib päris kindlasti väita, et eesti öölahingulennugrupp ei olnud lennukite poolest halvemini varustatud enamikust Saksa ja Nõukogude Liidu vastavatest lennuüksustest. Oli ju kaks 11. Öölahingulennugrupi poolt kasutatavast kolmest lennukitüübist kohe algselt konstrueeritud lahingulennukiks (*Heinkel He-50* ja *Fokker CVE*), samal ajal kui saksa üksustes laialdaselt kasutusel olnud lennukitest (*Ar-66*, *Go-145* ja *He-46*) oli ainult *He-46* algselt konstrueeritud luurelennukiks, *Arado Ar-66* ja *Gotha Go-145* olid aga mõeldud õppe-treeninglennukiteks. Ka Nõukogude Liidu öiste pommitajate üksustes kõige rohkem kasutusel olnud lennuk *U-2* kujutas endast tegelikult õppelennukit.

Enne kui jutuga edasi minna, oleks siinkohal ehk mõistlik ära parandada ka mõningad vead, mis välismaal avaldatud kirjanduses ja saksa arhiivandmetes on 11. Öölahingulennugrupi kohta ilmunud. Kõige olulisemana neist tuleks ehk märkida, et mitmete kirjandusallikate kohaselt moodustati 11. Öölahingulennugrupi kolmas lennusalk 1943. aasta detsembris. Kusagil eksisteerivates staabipaberites võis see ju nii ollagi. Tegelikult aga moodustati kolmas lennusalk alles 1944. aasta juunis, Liibavi lennukoolist 11. Öölahingulennugrupile täienduseks tulnud lendurite ja tehnilise personali baasil.

Eksitusi on ka lennusalkade numeratsioonis. 11. Öölahingulennugrupi moodustamisel ei saanud senisest 127. Mereluurelennugrupi kolmandast lennusalgast mitte uue lennugrupi teine (nagu saksa arhiivandmed räägivad), vaid esimene lennusalk, samal ajal kui senine teine lennusalk säilitas oma numbri ka uues üksuses. Ka lennukite osas on mõningad andmed pisut sassi läinud. Näiteks mainitakse kolmanda lennusalga lennukite hulgas arhiivandmetel lennukit *Henschel Hs-126*, mida ükski kolmanda lennusalga lendur oma ihusilmaga mitte kunagi näinud, veel vähem sellel lennanud, ei ole. Samal ajal lendas 3. lennusalga koosseisus üks *Heinkel He-50* ja üks *Fokker CVE*, mis ametlikes dokumentides on nähtavasti jäänud aga vastavalt teise ja esimese lennusalga kirja. Kuid viimased vead ei ole põhimõttelist laadi ja väärivad seepärast ehk ainult lühidat äramärkimist.

Nüüd siis sellest, mis oli tulevikuplaanides. Olgugi, et eesti lennuüksuste tegevus lõppes 1944. aasta sügisel, pakub lugejale siiski ehk huvi ka see, millisena oli lennuüksuste areng planeeritud siis, kui Saksamaa ei oleks veel kokku varisenud. Võib-olla kõige olulisemaks ettevõtmiseks oli siin kõikide eesti lennuüksuste koondamine ühiseks üksuseks – Eesti Lennuväelegeoniks. Eesti Lennuväelegeoni loomisest rääkides ei saa aga mitte mingil juhul mööda vaadata *Hauptmann Johannes Undi* tegevusest.

Hauptmann J. Unt oli Eesti kõrgema sõjakooli lõpetanud administratsiooni alal ja enne sõda olnud Eesti sõjakoolis ohvitserideklassi ülem. Lendavkoosseisu ta ei kuulunud. Eesti lennuüksusesse tuli ta G. Buschmanni kutsel ja mitme lendurohvitseri soovitusel käsundusohvitseriks, kes hakkas tegelema eesti lennuüksuste arengukavade väljatöötamisega. Liibavi lennukooli loomisel sõitis *Hauptmann Unt* Liibavisse, et olla abiks kooli loomisel. Edasi oli ta kaasaegsete mäletamist mööda aga pidevalt liikvel, viibides peale Liibavi vaheldumisi lühemat aega veel Jõhvis, Pärnus, Adaveres ja Tallinnas, kus tal oli oma staap, mis asus Tartu maanteel, endise Sõdurite Kodu ruumes.

Eesti lennuüksuste arengukavadega tegeles ta pidevalt ja enne lennuüksuste Eestist lahkumist olevat tal olnud välja töötatud täielik kava Eesti Lennuväelegeoni moodustamiseks. Autor ise seda kava loomulikult näinud ei ole, küll aga kuulnud mitmelt lendurohvitserilt. Ka oma pärast sõda kirjutatud kirjades, mida autorile on tsiteeritud, on *Hauptmann Unt* sellest

rääkinud. Selles üksuses, mis arvatavasti oleks lõplikult moodustatud kohe pärast neljanda lendurite kursuse lõpetamist Pärnus 1944. aasta sügisel, olevat ette nähtud olnud kaks öölahingulendurite gruppi, mereluure ja jahilendurite üksus ning lennukool. Leegioni ülemaks olevat olnud ette nähtud endine Eesti lennuväe kolonelleitnant Eduard-Gustav Reissaar. Ei ole muidugi võimatu, et juhul, kui sakslaste käsi oleks paremini käinud ja eesti lennuüksuste areng jätkunud, oleks ühe öölahingulennugrupi asemel moodustatud edaspidi mingi muu lahingulennuüksus, kuid need on ainult oletused, mida mitte millegagi kinnitada ei saa.

Et Eesti Lennuväeleegioni loomisega tõsi taga oli, seda kinnitavad ka mõned arhiivist, lennuväe hooldusohvitseri dokumentide hulgast leitud käskkirjad, millest esimene kannab märget *Geheim* (salajane) ning on dateeritud 24. augustil 1944. aastal.

G e h e i m .

Lw. Legion Estland.
S t a b .

O.U., d.24.08.44.

L e g i o n s b e f e h l N r . 1 .

1. Gemäss Lfl.Kdo.1.O.Qu.Nr.7184/44 geh.Ib v.10.08.44. wird mit sofortiger Wirkung auf dem Kommandowege

Stab Lw. Legion Estland in Reval

aufgestellt.

2. Durchführung durch Kommandeur der Lfl.Tr.1. in Verbindung mit dem estn. Verbindungsoffizier Ergänzungsfliegergruppe Estland.

3. Besetzung der Planstellen durch Lfl.Kdo.1, II.

4. Unterstellung:

- a) einsatzmässig) Kdr.d.Lfl.Truppen.
- b) truppendienstlich)
- c) wietschalfliche Belange regelt Lfl.Int.

5. Aufgaben:

- a) truppendienstliche Betreuung der estn.Lw. Einheiten.
- b) Inspektionsbefugnisse gegenüber den estn.Lw. Verbänden nach Einverständnis des Lfl.Kdo.1.
- c) Erfassung von Personal der ehemaligen estn.Lw.
- d) Verbindung zu den landeseigenen Dienststellen.

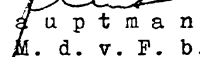
6. Kommandeur der Lw.Legion Estland erhält gegenüber den estn. Angehörigen der Lw. Einheiten die Disziplinarbefugnisse eines Regimentskommandeurs gemäss L. Dv. 3/9, §16

7. Truppendienstlich sind dem Kommandeur der Lw.Legion Estland unterstellt sämtliche estnische Luftwaffen-Einheiten.

8. Kriegsgliederungsmässige Zugehörigkeit Mobhauptlisten und Feldpost. Nr., wie Stab Kdr.Lfl.Tr.1. Fp.Nr.55 150.

9. Gemäss Lfl.Kdo.1, II.Nr.7346/44, IIa v.17.8.44. wird mit sofortiger Wirkung Hptm.(z.V.) U n t (Johannes) mit der vorläufigen Führung der Lw.Legion Estland beauftragt.

Verteiler:
im Entwuef.


H a u p t m a n n .
M . d . v . F . b .

Selle käskkirjaga moodustati Eesti Lennuväelegeion (Luftwaffen Legion Estland) staap ja tehakse lennuelegeion juhtimine esialgselt selle staabiülema, *Hauptmann* J. Undi ülesandeks. Lisaks lennuelegeion staabi moodustamisele määratakse käskkirjaga ka leegioni alluvussuhted ja tegevus. Vastavalt käskkirjale allus Eesti Lennuväelegeion nii operatiivselt kui ka teenistuslikult Saksa 1. Õhulaevastikule (*Luftflotte 1*), kusjures leegioni ülesandeks oli eesti lennuüksuste teenistuslik juhtimine ja inspekteerimine ning sidepidamine kohalike võimudega. Leegioni ülemale (keda selle käskkirjaga aga veel kohale ei määratud) anti eesti lennuüksustes teenivate eestlaste üle rügemendiülema distsiplinaarvõim. (Siinkohal tuleb eksiarusaamade vältimiseks märkida, et Eesti Lennuväelegeionil ei olnud mitte mingisugust suhet SS-leegioniga ja leegion allus täielikult lennuele.)

Et *Hauptmann* Unt asus Eesti Lennuväelegeion staapi kohe ka formeerima ja tööle panema, seda tõendavad veel mõningad leitud käskkirjad. Paraku tõmbas kõikidele nendele ilusatele, Eesti Lennuväelegeion lõpliku moodustamise plaanidele kriipsu peale Eesti mahajätmine 1944. aasta septembris ja sellele järgnenud eesti lennuüksuste likvideerimine Saksamaal, mil koos lennuüksustega likvideeriti ka Eesti Lennuväelegeion.

Lõpuks, eesti öölahingulendurite tegevusest rääkides ei saa mainimata jätta ka kaotusi. Lahingutegevuses sai surma viis lendurit, üks aga väga raskelt haavata. Surma said:

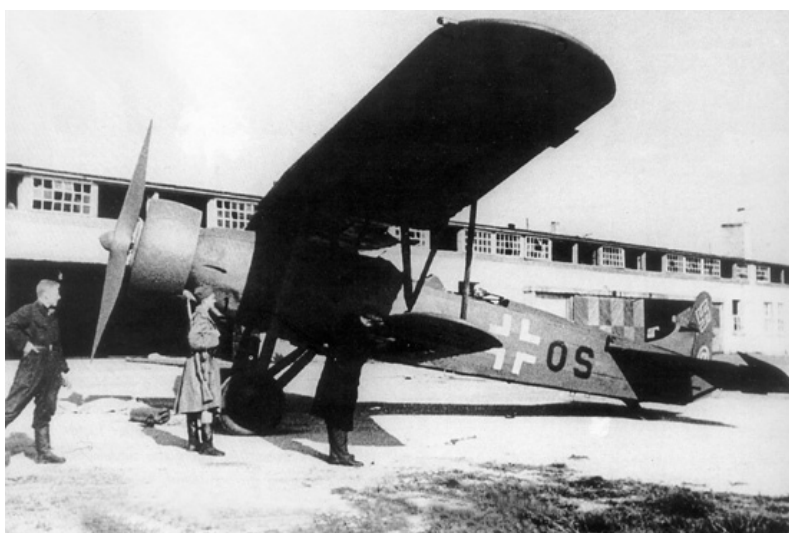
1. <i>Oberfeldwebel</i>	Raoul Mardiat	tulistati alla partisanide pommitamisel 15.10. 1943
2. <i>Oberfeldwebel</i>	Voldemar Rümmel	jäi kadunuks lahingulennul 24.01.1944
3. <i>Feldwebel</i>	Juhan Tamm	jäi kadunuks lahingulennul 24.01.1944
4. <i>Hauptmann</i>	Oivo Soots	sai surma Jõhvi lennuevälja pommitamisel 28.02.1944
5. <i>Leutnant</i>	August Rebane	sai surma Jõhvi lennueväljal 03.03.1944.a. vaenulennult tagasipöördumisel oma helgiheitja poolt pimestamise tõttu

Raskelt haavata sai Jõhvi lennuevälja pommitamisel 1944. aasta 27/28. veebruari ööl *Leutnant* Roman Küttis, kes vigastuste tõttu ei saanudki enam üksusesse tagasi pöörduda. Kaotusi oli ka maapealse personali hulgas, kuid nende nimed on aeg kahjuks mälust kustutanud



Eesti lennuüksuste arengukavade ja väljaõppe organiseerimisega ning lennuelegeion moodustamisega tegeles *Hauptmann* Johannes Unt

**11. Öölahingulennugrupi
põhiliseks lahingulennu-
kiks oli *Heinkel He-50***



**1944. aasta kevadtalvel
lisandusid *Heinkel*-tele
ka *Fokker CVE*-d**



**11. Öölahingulennugrupi
kolmas lennuskola oli
varustatud lennukitega
*Arado Ar-66***

Lõpuks veel ka mõned fotod 11. Öölahingulennugrupi juhtfiguuridest 1944.a. Eesti kaitselahingute päevilt (fotod on väljavõtted grupipiltidest).



11. Öölahingulennugrupi ülem
Hauptmann Paul Lehmann



1. lennusalga ülem
Hauptmann Oivo Soots



**1. lennusalga ülem pärast
O. Sootsi langemist**
Oberleutnant Raimund Ots



2. lennusalga ülem
Hauptmann Karl Roovet



3. lennusalga ülem
Hauptmann Aavo Ürgsoo

12. (LÄTI) ÖÖLAHINGULENNUGRUPP

Eellugu

Lätlased alustasid oma lennuüksuste moodustamisega Saksa lennuväes umbes poolteist aastat eestlastest hiljem, alles 1943. aasta oktoobris, kui Liibavis (Liepājas) oli asutatud lennukool eesti ja läti lendurite ning lennuüksuste jaoks vajaliku personali väljaõppeks [8, 9, 10]. Kooli nimetuseks oli *Flugzeugführerschule A/B Libau-Grobin*. Lennuväli asetses Grobini linna lähistel, Liibavi järve põhjapoolses otsas, järve ja Alanda raudteejaama vahel. Alates 1944.aasta 1. jaanuarist tegutses Liibavis aga ka Öölahingulennu-täiendusgrupp (*Ergänzungsnachtschlachtgruppe*) Ostland. Kooli tegevusest on pikemalt kirjutatud eesti lennuüksuste tegevust kirjeldavates raamatutes [4, 5].

Läti lendurite väljaõppega alustati koolis 1944.a. oktoobris, algul sakslastest lendur-instruktorite juhtimisel (hiljem tegutsesid koolis ka lätlastest instruktorid). Suures osas oli tegemist nn. täiendõppega, sest kursantideks olid juba enne sõda läti lennukooli lõpetanud sõjaväelendurid. Lätlased, nagu eestlasedki, õpetati Liibavis välja öölahingulenduriteks.

Läti öölahingulennuüksuste ja 12. Öölahingulennugrupi loomine

Läti öölahingulennugrupi loomise ja tegevuse kirjeldamisel on aluseks võetud raamatutes [7, 8-10], aga samuti mitmel pool internetis esitatud materjalid. Paraku esineb nendes materjalides toodud andmetes vahel ka lahknevusi, mistõttu ei ole välistatud, et järgnev kirjutis sisaldab ka mõningaid ebatäpsusi, sest käesoleva kirjutise autor ei ole alati olnud ehk piisavalt kompetentne selle hindamiseks, kellel erinevatest autoritest on ühel või teisel juhul olnud õigus ja on materjale kasutanud lähtudes sellest, mida ta ise on õigemaks pidanud. Kuid laias laastus võttes loodab autor, et tal on siiski õnnestunud enam-vähem tõepäraselt kirjeldada läti öölahingulendurite tegevust 1944.a. Läti kaitselahingutes.

Esimene lätlastest lendurite kursus lõpetas väljaõppe 1944. aasta veebruaris [8, 9], mille järele 1. märtsil 1944 moodustati 1. lätlastest koosnev öölahingulennusalk (osa lõpetanutest jäeti lennukooli instruktoriteks).

1. läti lennusalga ülemaks oli *Hauptmann* Alfrēds Salminš, ning lennusalga koosseisus oli ühtedel andmetel kokku 19, teistel aga 15 pilooti [8, 9]. Lennusalk oli varustatud 18 (teistel andmetel 15) lennukiga *Arado Ar-66*. Nimeliselt on lenduritest peale lennusalga ülema teada [8]⁷⁾:

1. <i>Hauptmann</i>	Karlis Krastinš
2. <i>Oberleutnant</i>	Jānis Karklinš
3. <i>Oberleutnant</i>	Eduards Millers
4. <i>Leutnant</i>	Teodors Abrams
5. <i>Leutnant</i>	Oskars Atrens
6. <i>Leutnant</i>	Jānis Brūvelis
7. <i>Leutnant</i>	Jānis Grinbergs
8. <i>Leutnant</i>	Jānis Lecis
9. <i>Leutnant</i>	Arnolds Mencis
10. <i>Unteroffizier</i>	Aleksandrs Belanins
11. <i>Unteroffizier</i>	Harijs Klints
12. <i>Unteroffizier</i>	Haralds Makars
13. <i>Unteroffizier</i>	Jānis Muiznieks
14. <i>Unteroffizier</i>	Jānis Tomsons

⁷⁾ Raamatus [8] on toodud lätikeelsed auastmenimetused, mistõttu nende üleviimisel vastavateks, tegelikult läti öölahingulennugrupis kehtinud saksa auastmeteks, mille kohta andmeid ei õnnestunud saada, võib esineda vigu.

Lisaks lenduritele oli lennusalga maapealses koosseisus veel 105 meest, sakslasest sideohvitser ning viis muud sakslasest ametimeest.

Et kõik üksusele ettenähtud lennukid polnud veel kohale jõudnud, siis lubati kõikidele lenduritele ja osale maapealsest personalist 14 päeva puhkust. 21. märtsiks oli kõik vajalik komplekteeritud ja 1944 aasta 22 märtsil lendas 1. lennusalga Liibavist rindelennuväljale Vecumisse, mis paiknes Vilakast umbes 14 km kirde pool, Vecumi raudteejaama läheduses. Kohale jõudis lennusalga 23. märtsil (öö tuli veeta Gulbenes, kuna Vecumi lennuväli polnud lennusalga vastuvõtuks õigeaegselt valmis). Mehaanikud ja osa personalist vajalike tööriistadega lendasid Vecumi lennuväljale kahe transportlennukiga *Junkers Ju-52*. Ülejäänud personal ja lennusalgale vajalikud esemed saadeti rongiga teele ja need jõudsid kohale 29. märtsil. Vecumi lennuväljal tegutses sel ajal ka Saksa 3. Öölahingulennugrupp (*Nachtschlachtgruppe 3*), mida juhtis *Hauptmann* Reinhold Oelze. Esialgu läks läti lennusalga selle grupi alluvusse.

Siinkohal tuleks ehk juba eespool, juba eesti lennugrupi puhul märgitud korrata ja meenutada, et nii eesti 11. kui ka läti 12. Öölahingulennugrupp allusid mõlemad 1. Õhulaevastiku, 3. lennudiivisile. 1. Õhulaevastiku ülemaks vaadeldaval ajal oli *General der Flieger* Kurt Pflugbeil, 3. Lennudiivisi juhtis aga *Generalmajor* Sigismund Freiherr von Falkenstein.

Lahingutegevust alustas lennusalga 26. märtsil. Tegutseti Pihkva, Ostrovi ja Opotška piirkonnas. Rindejoone kaugus Vecumi lennuväljast oli umbes 50 km. Tegevuse ulatus teisele poole rindejoont küündis samuti kuni 50 kilomeetrini. Seega oli lahingulennu kestuseks umbes 1,5 – 2 tundi. Aprillis, kui saabus kevadine sula ja lennuväli muutus pehmeks, lennutegevus, tingituna ilmastikust, mõneks ajaks soikus, kuid juba mais intensiivistus uuesti.

Vecumi lennuväljal viibides ei kasutatud ainult seda lennuvälja, vaid vahel lennati õhtuti üle ka Irboska või Petseri lennuväljadele, et sealt alustada öiseid lahingulendusi Pihkva rajooni. See võimaldas lennuteed sihtmärkideni lühendada. Siinkohal tuleb märkida, et intensiivselt tegutsev Vecumi lennuväli oli sageli ka vastase õhurünnakute sihtmärgiks. Rünnakud toimusid sageli varahommikuti, siis kui öölahingulendurid naasid oma öisetelt lendudelt ja paigutasid lennukid nende seisukohtadele. Nii näiteks said kaasaegsete mäletamist mööda ühel hommikul vaenlase hävitajate rünnakul tabamusi 20 lennukit, millest 7 kuulusid läti lennusalgale. Õnneks ei olnud tulistamise tagajärjed aga eriti suured, inimohvreid ei olnud ja õhtuks oli suurem osa lennukitest jälle lahinguvalmis.

26. mail viidi läti lennusalga ja üks 3. Öölahingulennugrupi lennusalgast üle Mežvidi lähedale, sellest põhja pool paiknevale Salasi lennuväljale, mis asus Vecumist umbes 50 km lõuna pool, Daugavpils – Rēzekne raudtee ääres. Üksus majutati Mežvidi koolimajja. Teel Sala lennuväljale ründasid vene lennukid lennusalga transporti, kuid õnneks kaotusi ei olnud. Tuleb märkida, et vene lennuvägi oli sel ajal üleüldse väga aktiivne ja ründas sageli Sala lennuvälja. Ühel taolise rünnaku tagajärjel põles ära üks lennusalga lennukitest ja mitmed said kergeid vigastusi. Vastase segamiseks ehitati lennuvälja lähedale pettelennuväli, millele venelased heitsid mõne päeva pärast 60 pommi. Lennukite vigastusi esines ka maandumistel ebasobivates tingimustes. Kahel juhul said isegi lendurid vigastada, kes aga pärast paranemist üksusesse tagasi pöördusid.

Lahingutegevus jätkus. Juunikuu keskpaigaks oli mitmetel lennusalga lenduritel juba kuuskümmend lahingulendu, ja nad olid ära teeninud 2. klassi Raudristi. Esimesteks Raudristi kavalerideks said *Oberleutnant* E. Millers ja *Leutnant* T. Abrams. Juuni lõpul autasustati veel kuut lennusalga lendurit teise klassi Raudristiga.

Juunis 1944 hakati ka lätlastest jahilennuüksust moodustama ja esimesed viis meest saadeti 1. lennusalgast Saksamaale ümberõppele. Nendeks olid:

- | | |
|-------------------------|------------------|
| 1. <i>Oberleutnant</i> | Eduards Millers, |
| 2. <i>Leutnant</i> | Jānis Lecis, |
| 3. <i>Leutnant</i> | Arnolds Mencis, |
| 4. <i>Unteroffizier</i> | Haralds Makars, |
| 5. <i>Unteroffizier</i> | Harijs Klints |

(Järgmised viis, juulis jahilendurite väljaõppele saadetud meest valiti värskelt Liibavi lennukooli lõpetanute hulgast.). Lisaks selle määrati *Unteroffizier* Jānis Tomsons lenduriks saksa sideohvitseri, *Oberleutnant* Bindhaki lennukile *Henschel Hs-126*.

Seoses nende viie lenduri ärasaatmisega, jäi lahingulendureid väheseks ja 3. Öölahingulennugrupist toodi lennusalka ajutiselt täienduseks kuus saksa lendurit, kes jäid lennusalka kuni juunikuu lõpuni.

Täiendust saadi ka läti lendurite näol. Liibavist saadeti lennusalka koos lennukitega (*Ar-66*) *Leutnant* Bronislavs Andersons, *Oberleutnant* Voldemars Mālinš ja *Leutnant* Jānis Daiga.

1944. aasta juunis lõpetas Liibavis teine kursus läti lendureid ja selle kursuse baasil moodustati 22. juunil 2. läti öölahingulennusalk. Lennusalga ülemaks sai *Hauptmann* Augusts Graudiņš ja lenduriteks olid [8]:

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| 1. <i>Hauptmann</i> | Pēteris Greizis |
| 2. <i>Oberleutnant</i> | Sergejs Babičevs |
| 3. <i>Oberleutnant</i> | Jānis Maisins |
| 4. <i>Leutnant</i> | Jēkabs Morzijks |
| 5. <i>Oberfeldwebel</i> | Jūlijs Gailitis |
| 6. <i>Oberfeldwebel</i> | Nikolājs Reinfelds |
| 7. <i>Feldwebel</i> | Jūlijs Liepiņš |
| 8. <i>Unteroffizier</i> | Oskars Buls |
| 9. <i>Unteroffizier</i> | (?) Gailis |
| 10. <i>Unteroffizier</i> | (?) Krūmiņš |
| 11. <i>Unteroffizier</i> | Talivaldis Misiņš |
| 12. <i>Unteroffizier</i> | Jānis Sūmanis |
| 13. <i>Unteroffizier</i> | Arvids Vidinš |
| 14. <i>Obergefreiter</i> | (?) Janševics |
| 15. <i>Obergefreiter</i> | (?) Kiršteins |
| 16. <i>Obergefreiter</i> | (?) Stojažs |

[8] andmetel sai lennusalk oma käsutusse 18 lennukit *Arado Ar-66*. Lisaks lenduritele oli lennusalgas veel 65 maapealse teenistuse meest ja sideohvitser *Hauptmann* Rademacher. Lennusalk saabus Salasi lennuväljale, kus viibis ka 1. lennusalk, 26. juunil. 2. lennusalga maapealne personal (välja arvatud mehaanikud, kes lendasid koos lennukitega) koos vajaliku varustusega saabus rongiga 29. juunil ja juba järgmisel öhtul alustati lahingulendudega.

1. Öhulaevastiku korraldusega liideti mõlemad lennusalgad juunis läti öölahingulennugrupiks ametliku nimetusega 12. Öölahingulennugrupp (*Nachtschlachtgruppe 12*). Lennugrupi ülemaks määrati esialgu 2. lennusalga juures sideohvitseriks olnud sakslane *Hauptmann* Hugo Rademacher (lennugrupi staap paikneski edaspidi põhiliselt 2. lennusalga juures) ja üksuse tunnuskoodiks lennukitel sai 6A+... Seoses 12. Öölahingulennugrupi moodustamisega lahkus läti 1. lennusalk ka saksa 3. Öölahingulennugrupi alluvusest.

Lennugrupi 3. lennusalk moodustati 1944.a. juulis ja selle ülemaks nimetati seni 2. lennusalga koosseisus teeninud *Hauptmann* Pēteris Greizis. Paraku ei olnud saksalased enam suutelised lennusalka lennukitega varustama (saadi vist ainult mõned *Arado Ar-66*-ed), lahingutegevuses

ei osaletud ja lennusalga saadeti juuli lõpus Riia-Skulte lennuväljal laiali ning lennusalga mehi ja relvastust kasutati 1. ja 2. lennusalga täiendamiseks.

1944. aasta augusti alguses tehti otsus moodustada Läti Lennuväelegeon, mille koosseisu arvati nii 12. Öölahingulennugrupp kui ka läti lennukool, loodav hävitajate lennusalga ning õhutõrjeüksused. Läti Lennuväelegeoni (*Luftwaffen Legion Lettland*) ülemaks nimetati Lennuväe ülemjuhatause (*Oberkommando der Luftwaffe*) 11. augusti käskkirjaga *Oberstleutnant Jānis Rucels*.

12. Öölahingulennugrupi tegutsemine 1944.a. Läti suvistes kaitselahingutes

26. juunil, nagu eespool juba öeldud, saabus Salasi lennuväljale ka 2. lennusalga ja toimus nende lennusalgade baasil 12. Öölahingulennugrupi moodustamine. Sellelt lennuväljalt sooritas nüüd värskest formeeritud 12. Öölahingulennugrupp lahingulendusi, kusjuures lennuteekonna lühendamiseks kasutati sageli, nagu seda 1. lennusalga ka varem oli teinud, ajutiselt ka Irboska, Petseri, Idriitsa või Daugavpils lennuvälju. (Neid lennuvälju sai kasutada loomulikult nii kaua, kuni need sakslaste taganemisel langesid venelaste kätte. Näiteks Idriitsa vallutati Punaarmee poolt juba 12. juulil, Petseri aga 11. augustil)

Salasi lennuväljal baseeruti seni, kuni Armeegrupp "Nord" oli sunnitud rindejoone tagasi tõmbama Vidzemesse. Selletõttu viidi 12. Öölahingulennugrupp 21. juulil üle endisele Läti sõjaväelennuväljale Gulbenes. Seiklusi oli seejuures maapealsel personalil, kelle autod sattusid teel Gulbenesse vastase suurtükitalle alla. Tänu *Oberfeldwebel Arturs Reitigsi* oskuslikule juhtimisele, kes transpordi ohtlikust piirkonnast välja viis, jõuti 22. juulil Gulbenesse ilma kaotusteta.

Siinkohal tuleb märkida, et 21./22. juuli öösel sooritasid mõlemad lennusalgad esimest korda lahingulende Läti territooriumile, pommitades vene väeüksusi Abrene (käesoleval ajal Pytalovo), Vilaka ja Kuprava ümbruses, kuhu vene väed olid pärast piiri ületamist tunginud.

25. juulil leidis aset 12. Öölahingulennugrupi tuhandes lahingulend. Saavutustest rääkides ei saa aga sedagi märkimata jätta, et läti lennuüksustel tuli kanda ka kaotusi.

Kõige mustemaks päevaks (õigemini ööks) 12. Öölahingulennugrupi ajaloos tuleb lugeda, 23./24. juulil ööd, mil 2. lennusalga väljalennanud 16 lennukist pöördus ühtedel andmetel tagasi ainult üheksa [7, 9], teistel [8] aga üksteist lennukit. Ilm muutus sel ööl järsult, saabus tugev vihmasadu, mis muutis nähtavuse praktiliselt nulliks. Sihtmärk paiknes lennuväljast aga 150 km kaugusel. Seitsmest kaduma jäänud lennukist leiti neli hiljem üles, neist kaks oli täielikult purunenud. Ülejäänud kolme lennuki saatus jäigi teadmata. Kadumaläinud lenduritest on nimeliselt mainitud [8] *Unteroffizier Gailist* ja *Gefreitereid Janševicit* ja *Kiršteinsi*.

Kõikide kaduma läinud lennukite piloodid ei saanud siiski surma ja kaks neist pöördus hiljem isegi tagasi. Esimene juba 24. juulil, teine aga, kes vigastatuna langes partisanide kätte sõjavangi, kust tal mõne aja pärast õnnestus siiski põgeneda, saabus tagasi aga alles augusti keskel [8]. Üks kaduma jäänud pilootidest, *Kiršteins*, olevat aga nõukogude vägede kätte sõjavangi langenud, kus ta olevat lasknud ennast nõukogude luurajaks värvata ja Kuramaal langevarjuga alla heita. Varsti pärast allaheitmist olevat ta aga avastatud, arreteeritud ning 1945. aasta märtsis maha lastud [7, 10].

29. juulil viidi 12. Öölahingulennugrupp üle endise Läti lennuklubi lennuväljale Riia-Skultes. Riia-Skulte lennuväli paiknes Riia umbes 7 km lääne ja Riia-Kalnciems maanteest põhja pool. Üleminek toimus kiirustades, mehaanikud lendasid lennukitega kaasa, ülejäänud maapealne personal jõudis aga alles mitme päeva pärast järele. Riia-Skultest alustati kohe

samal ööl ka lahingulendused Jelgava, Dobeles ja Skaistkalne piirkondadesse, Leedust Lätisse tunginud Punaarmee vastu, mille löögirusikas oli suunatud Riia lahele.

Saadi ka täiendust. Nagu eespool juba öeldud, loodi juulis ka 12. Öölahingulennugrupi 3. lennusalga, kuid lennukite puudusel see tegutsema ei hakanud ja mehed ning varustus jagati 1. ja 2. lennusalga vahel ära. Teose [8] andmetel lendas 29. ja 30. juulil Liibav-Grobinist Riia-Skultesse kümme lennukit *Arado Ar-66*, mis jagati seal paiknevate lennusalgade vahel ära. Sellega oli mõlemas lennusalgas nüüd 19 lennukit. Lenduritest läksid 1. lennusalga täienduseks *Leutnant* Jānis Aboltinš, *Leutnant* Skaldi, *Leutnant* Ludi Upāns, *Feldwebel* Štok, *Unteroffizier* Kankis, *Unteroffizier* Ozols, *Unteroffizier* Zalcmanis ja *Gefreiter* J. Lapins. 2. lennusalga läksid täienduseks *Oberleutnant* Edgars Baumans, *Oberleutnant* Arvids Ozolins, *Leutnant* Voldemars Svāns, *Leutnant* Pēters Auškaps ja *Gefreiterid* Bruno Jaunbelze ning Zarins. 3. lennusalga tehniline personal, mis samuti läks jagamisele, toodi augusti esimestel päevadel Riiga laevaga.

Väga intensiivseks lahingutegevuse öödeks kujunes 12. Öölahingulennugrupile periood 30. juulist kuni 3. augustini, eriti öö vastu 1. augustit, mil õhus olid kõik 35 lennugrupi lahinguvõimelist lennukit ja sooritati umbes 300 lahingulendu Jelgavast lõuna poole koondunud vastase vägede vastu [8, 9]. Et Riia-Skulte lennuväli paiknes umbes 40 km kaugusel rindest, tegutseda tuli paljude lennukitega küllaltki piiratud ruumis ning vastase õhutõrje oli suhteliselt nõrk, siis lennati süüdatud pardatuledega ning pommid heideti kõrguselt 800 – 1000 m.

Lennugrupi intensiivne lahingutegevus Jelgava rajoonis toimus kuni 4. augustini. Pärast seda määrati lennugrupile uued ülesanded ja tegutsema tuli hakata Dobelesi, Auce, Biržai, Skaistkalne ja Bauskase õhuruumides.

Peab ütlema, et ajavahemik juuli keskpaigast 1. septembrini oli lennugrupi jaoks üleüldse sündmusterohke. Ehkki lennugrupi baaslennuväljaks oli Riia-Skulte, tuli lennusalgakel küllaltki sageli ajutiselt tegutseda ka mitmetelt teistelt lennuväljadelt (Smiltene lähistel paiknev Blome, Cēsis ja Riist umbes 27 km ida poole jääv Salaspils). Siinkohal tuleks märkida, et 12. Öölahingulennugrupi poolt kasutatud lennuväljadest olid Gulbene, Riia-Skulte, Salaspils ja Tukums juba enne sõda ehitatud lennuväljad, Cēsis ja Blome aga kujutasid endast lihtsalt sõja ajal ehitatud ajutisi välilennuvälju, neist esimene paiknes Cēsis lähistel Kāki mõisa juures, teine aga Smiltenest lääne pool, mõne km kaugusel.

Neilt lennuväljadelt tegutseti tihti ainult mõned päevad. Võib öelda, et 12. Öölahingulennugrupi tegevus hõlmas sellal õhuruumi Šiauliaist Leedus kuni Peipsi järveni Eestis.

6. augustil paigutati 1. lennusalga ümber Salaspilsi lennuväljale. Nagu eespool juba öeldud, tuli lennusalgal augustis kasutada maandumisvälju Blomes, Smilteni lähedal ja Kākosel, Cēsis lähedal, kusjuures sihtmärkideks oli Madona, Ergli ja Aluksne ümbrus ning Eesti territoorium. Kaasaegsete mäletamist mööda [8] saabusid käsud uute maandusväljakute kasutamise ja samuti lahinguülesannete kohta sageli väga hilja, mistõttu tihti polnud küllaldaselt aega lendude korralikuks ettevalmistuseks, teinekord olid käsud aga ka ebaloogilised ja ei vastanud ilmastikuoludele.

Iseloomustavaks näiteks on siin see, mis toimus ööl vastu 13. augustit [8]. Mõlemad 12. Öölahingulennugrupi lennusalgad, mis paiknesid vastavalt Riia-Skulte ja Salaspilsi lennuväljal said käsu lennata Blome lennuväljale. Kohale jõuti videvikus. Ilmastikuandmetel oli tuule kiirus kuni 90 km tunnis, suunaga lõunast põhja poole, koos äikesega. Lennuväljale oleks halb ilm ilmaste kohaselt pidanud jõudma tunni aja pärast. Koos samuti väljalendama pidanud saksa öölahingulennugrupiga otsustati niisuguse ilmaga mitte õhku tõusta. Äike

polnud *Aradodele* jõukohane vastane. Sellise otsuse vastuvõtmisest teatati 1. Õhulaevastiku staapi. Poole tunni pärast helistas lennudiiviisi komandör isiklikult ja andis käsu otsekohe, iga hinna eest õhku tõusta, sest Petseri rajoonis olevat rindejoonele kontsentreerunud suur vene tankiüksus.

2. lennusalga komandör vabastas kohe mitmed n.-õ. rohelised lendurid selle öö lahinguülesandest, sest kõigile oli teada, mida tähendas lend äikese ajal.

Mõlemast lennusalgast lendas välja kokku 16 lennukit. Vihm ja äike olid täpselt arvestuste kohaselt sihtmärgi kohal just siis, kui suurem osa lennukeid oli samuti jõudnud sihtkohta. Allaheidetud pommide märkitavavus võis olla null. Väga tugev äike koos vihmaga kestis kaua. Kõige selle tulemuseks oli aga, et üks lennuk 1. lennusalgast, lenduriks *Oberleutnant* Jānis Kārklīnš, kadus teadmatult, teine lennuk, 2. lennusalgast, tegi navigeerimisvea tõttu hädamaandumise Valga lähedal, Eestis. Lendur oli kergelt vigastatud. Kaks lendurit maandusid naabrite lennuväljale, kolm saksa naabrit aga lätlaste kasutuses olnud lennuväljale.

Oberleutnant Kārklīnši lennuk leiti alles 10 päeva pärast saksa lenduri poolt päevase lennu ajal. Ta leidis lennuki üles Smiltene lähedalt metsast, puude vastu põrkumisel purunenult. *Oberleutnant*'i surnukeha toodi Riiga 27. augustil ja maeti Vennaskalmistule.

Augusti teisel poolel, tegutsedes Kāki maandumisväljakult, ei tulnud väljalennult Aluksne rajooni tagasi 1. lennusalga *Leutnant* Jānis Daiga. Hiljem saadi saksa jalaväelastelt teada, kes lennuki leidsid, et ta oli nähtavasti hädamaandunud, seejärel aga tapetud ja paljaks röövitud. Ka lennuk oli lõhutud. Lenduri nimi tehti kindlaks lennuki tunnuskoodi järgi. *Leutnant* Daiga maeti Aluksne rajooni surnuaeda. 2. lennusalgal pärast traagilisi 23. juuli öö sündmusi raskeid kaotusi enam polnud.

Kogu augusti ja septembri alguses toimus väga aktiivne tegevus. Lennuüksust pillutati nagu mingit tuletõrjeüksust ühelt lennuväljalt teisele, et rünnata kohti, kus rindeliin oli läbi murtud (seda juhtus üha sagedamini), või avastati vene üksuste kogunemispaike.

Lahingulendudel toimus ka kurioosseid juhtumeid. Neist allpool mõned kirjanduses esitatud. Esimesena võiks siin tuua loo, mis toimus 30. juuli öösel vastu 31. juulit. Keegi lenduritest, *Oberleutnant*, oli sunnitud tagasilennul lahingulennult Dobelesi rajooni sooritama hädamaandumise Tukumsi läheduses. Maandumine toimus libedalt. *Oberleutnant* läks Tukumsi haiglasse öömajale ja lootis järgmisel hommikul kohata talle järele saadetud mehi. Samal ajal juhtus aga nii, et venelased murdsid Tukumsisse sisse ja *Oberleutnant* oli sunnitud vaenlasest läbi murdma, jõudes küll tagasi oma üksusesse, aga ilma lennukita⁸⁾.

Oli teisigi juhtumeid. Nii näiteks jõudis keegi lenduritest oma lennuväljale vaenlase kuuliga saapas. Ta oli lennanud 400 meetri kõrgusel ja sattunud jalaväe tule alla. Kuid ta ise olevat samuti tabanud venelasi. Üks lenduritest jõudis tagasi kuuliga bensiinipaagis. Õnneks tabas kuul paagi ülaosa, milles enam bensiini polnud. Veel keegi lenduritest, *Oberleutnant*, nägi võimsat ilutulestikku Pihkva äärelinnas. Kui ta huvi pärast lähemale lendas, et vaadata, mis seal toimub, sattus ta vene õhutõrjekahurite tule alla. Ta jõudis küll õnnelikult tagasi oma lennuväljale kuid 16 kuuliauguga lennukis.

Üks *Unteroffizier* soovis venelasi kostitada kolme pommiga kahe asemel ja käskis meestel lennuki alla kolm pommi kinnitada. Lendur aga ei arvestanud, et õhku tuleb tõusta niidetud rukkiväljalt, kuigi põld oli tasandatud. Samuti läks tal nähtavasti meelest, et põllu ääres oli sügav kraav ja suured puud. Raske koorma tõttu ei suutnud ta lennuk õhku tõustes ületada puulatvu ja tal tuli maanduda kraavis. Tulemuseks oli purunenud lennuk. Suur oli stardikorrapidaja üllatus, kui ta nägi lendurit, kes alles oli startinud. "Sa ju alles startisid,

⁸⁾ Nõukogude Armee vallutas Tukumsi 30. juulil 1944, kuid löödi peagi tagasi ja lõplikult langes Tukums venelaste kätte alles sõja lõppedes 8. mail 1945.

kuidas sa siia said?" Lenduril oli piinlik ja ta oli väga õnnetu. Eriti vaevas teda küsimus - kas talle antakse uus lennuk, või ta peab igal õhtul ootama, et mõni lennuk ka tema jaoks vabaks jääks.

Nalja valmistas ka sündmus, kui keegi lenduritest Riia-Skulte lennuväljalt õhku tõustes kaotas 50-kg pommi, mis kukkus täpselt lennuvälja tuletõrje barakki. Barakk põles täielikult maha, kuna saksa tuletõrjujad olid kusagile ära läinud! Lennuvälja komandant, keegi Saksa lennuväe *Oberstleutnant*, otsis seejärel aga mõnda head lendurit, kes viina ja sigarettide eest oleks nõus tuletõrjujaid tööle õpetama, sest ta ise ei saavat sellise bandega hakkama (siinkohal tuleb märkida, et see *Oberstleutnant* olevat kaasaegsete mäletamist mööda igal lendudest vabal ööl külastanud lätlaste barakki "kuni maani").

22. augustil nimetati 12. Öölahingulennugrupi ülemaks *Oberstleutnant* Nikolajs Bulmanis, kes selle koha aga tegelikult võttis üle alles 18. septembril.

Viimased lennud ja lennuüksuse likvideerimine Saksamaal

Seoses Saksamaad tabanud kütusekriisiga vähenes läti lennuüksuste lahingulendude arv septembris tunduvalt. 1944. aasta 29.septembril, kui Salaspilsi lennuvälja, mis asus Daugava vasakul kaldal ja kus paiknes 12. Öölahingulennugrupi 1. lennusalk, tulistasid vene tankikahurid, asus lennusalk ümber värskelt valminud rindelennuväljale Tukumsist ida pool. Selle lennusalga viimased lahingulennud toimusid 6.-7. oktoobri ööl Dobelesi rajooni.

Umbes samal ajal toimusid ka Riia-Skultes paikneva 2. lennusalga viimased lahingulennud. 7.- 8. oktoobri öösel rünnati vastast Jelgavas-Dobelesi rajoonis, aga samuti ka vene suurtükiväe grupeeringut Valgunde-Līvberze rajoonis.

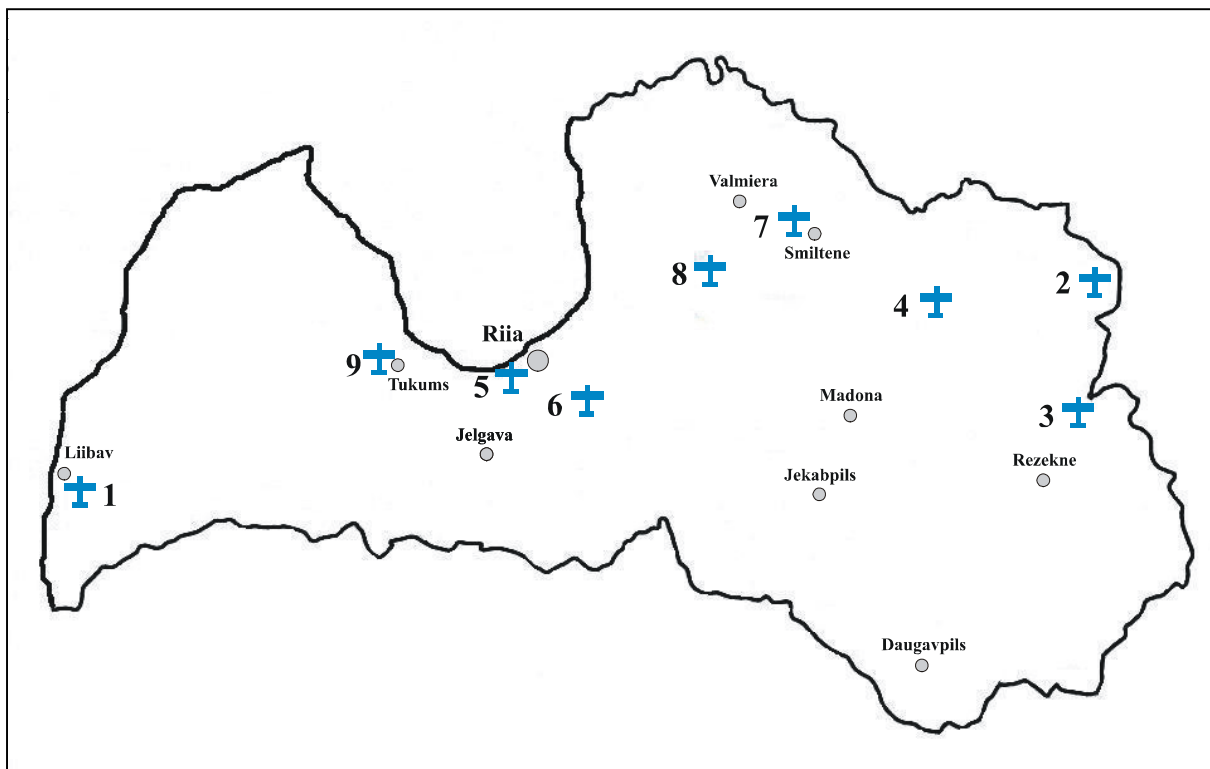
8. oktoobril, kui nõukogude hävitajate patrull-lennud haarasid ka Riia, viidi mõlemad 12. Öölahingulennugrupi lennusalgad üle Liibavisse, Liibav-Grobini lennuväljale, 9. oktoobril sealt aga Liibav-Nordi, kust samal päeval lennati üle Saksamaale Königsbergi. Königsbergist lennati 10. oktoobril edasi Brombergi lähedale Serocki lennuväljale, kus toimus lennukite üleandmine ja 12. Öölahingulennugrupi likvideerimine. Grupi lendavkoosseis viidi edasi üle Hohensalzi, mis paiknes umbes 24 km kaugusel Tornast edela pool. Sealt viidi lendavkoosseis läheduses paiknenud Altdammi lennuväljale.

8. oktoobril oli 1. lennusalgast *Henschel Hs-126*-ga (6A+NL) Rootsi, Gotlandile lennanud *Unteroffizier* Jānis Tomsons koos mehaaniku Bruno Jaunbelzejsiga [11].

Lennugrupi maapealne koosseisu Saksamaale evakueerimine toimus nii, et 2. lennusalga maapealne koosseis sai 8. oktoobril käsu sõita Liibavisse, kust reis jätkus 28. oktoobril laevaga. Saksamaale, Stettini jõuti 1. novembril.

1. lennusalga maapealne koosseis sai 11. oktoobril käsu sõita autodega Saksamaale. Suurte raskustega (Klaipeda lähedal satuti isegi tule alla) saabuti Saksamaale, Hohensalzi 20. oktoobril. Hohensalzi koondati kogu läti 12. Öölahingulennugrupi lendav ja maapealne koosseis.

Pärast Saksamaale saabumist lõpetas Läti Lennuväelegeion tegelike lahinguülesannete täitmise ja algas selle üksuste laialisaatmine. Juba 7. oktoobril oli lennuväe juhatuse juures olev kindralkortermeister (*Generalquartiermeister beim Oberkommando der Luftwaffe*) andnud korralduse kõikide eesti ja läti lennuüksuste koheseks likvideerimiseks [7]. Selle otsuse näivaks põhjuseks oli mitme eesti lenduri põgenemine pärast Eesti mahajätmist Rootsi, mistõttu neid üksusi ei peetud enam usaldusväärseteks. Vaatamata Läti Lennuväelegeioni ülema protestile, kes taotles, et likvideerimist Läti Lennuväelegeioni kohta ei kohaldataks, jäi otsus siiski jõusse ja lennuväelegeion, sealhulgas ka 12. Öölahingulennugrupp likvideeriti.



12. Öölahingulennugrupi poolt 1944. aasta suvel-sügisel Lätis kasutatud lennuväljad
1. Liibav-Grobin, 2. Vecumi, 3. Salas, 4. Gulbene, 5. Riia-Skulte (Riia-Kalnciems),
6. Salaspils, 7. Blome, 8. Cesis (Kāki), 9. Tukums (Tukumsis oli tegelikult kaks
lennuvälja, neist uus ida pool linna)

Et 12. Öölahingulennugrupi lennusalkade teekond lennuväljalt lennuväljale oleks paremini jälgitav, on alljärgnevalt lisatud vastav, lennusalkade liikumist kirjeldav tabel:

Tabel 3. 12. Öölahingulennugrupi lennusalkade paiknemine
baaslennuväljadel 1944.a. kevadel-suvel

Lennuväli	Lennusalk	Viibimisaeg
Liibav-Grobin ja Liibav-Nord	1.	1.märts – 22. märts 8. oktoober – 9. oktoober
	2.	22.juuni – 26. juuni 8. oktoober – 9. oktoober
	3.	juuli – 30. juuli
Vecumi	1.	23. märts – 26. mai
Salas	1.	26. mai – 21. juuli
	2.	26. juuni – 21. juuli
Gulbene	1	21. juuli – 29. juuli
	2.	21. juuli – 29. juuli
Riia-Skulte	1.	29.juuli – 6. august
	2.	29.juuli – 8. oktoober
	3.	30. juuli. Lennusalk likvideeriti
Salaspils	1.	6. august – 29. sept.
Tukums	1.	29. sept. – 8. oktoober

Mõningaid kokkuvõtvaid andmeid 12. Öölahingulennugrupi tegevuse kohta

Läti öölahingulennuüksuste osalemine lahingutegevuses kestis märtsi lõpust oktoobri alguseni 1944, seega praktiliselt umbes kuus kuud. Selle aja jooksul suutis 12. Öölahingulennugrupi 1. lennusalga ühtedel andmetel sooritada umbes 2000 lahingulendu (grupi tuhandes lahingulend sooritati juba 25. juulil), 2. lennusalga lahingulendude arvuks jäi aga umbes 2400 lahingulendu [8]. Teistel andmetel [9] sooritas 1. lennusalga aga umbes 2900 ja 2. lennusalga 2458 lahingulendu. Kirjanduses on toodud ka suuremaid arve (mõningates internetiartiklites), kuid arvestades 12. Öölahingulennugrupi lendurite ja nende poolt individuaalselt sooritatud maksimaalset lahingulendude arvu ning saadud Raudristide hulka, tunduvad need andmed pisut ülepakutud olevat. Seega võib öelda, et ehkki 12. Öölahingulennugrupi poolt sooritatud lahingulendude arvu kohta päris täpseid andmeid ei ole, oli see lühikest tegevusaega arvestades siiski üsnagi suur, jäädes ilmselt kusagile 5000-5500 lennu vahele. See räägib lennugrupi intensiivsest lahingutegevusest. Individuaalselt oli lenduritest suurima lahingulendude arvuga 1. lennusalgas *Leutnant* Teodors Abrams, kes suutis sooritada 229 lahingulendu, 2. lennusalgas aga *Oberleutnant* Jānis Maisins, kelle kontol oli umbes 150 lahingulendu (umbes 150 lahingulendu olevat olnud ka *Leutnant* Alberts Gudermanisel [8], keda aga eeltoodud raamatus 2. lennusalga koosseisus varem kusagil mainitud ei ole). Üle 80% lennuüksuse lenduritest oli saanud Raudristi kavalerideks. Kõik see näitab, et läti 12. Öölahingulennugrupi näol oli tegemist igati võitlusvõimelise üksusega. Ka 1. Lennudiviisi ülem *Generalmajor* Sigismund Freiherr von Falkenstein oli lätlastele korduvalt tänu ja kiitust avaldanud lahinguülesannete hea täitmise eest.

Kuid sõda ei ole võimalik pidada ilma ohvriteta. Nii esimene kui ka teine lennusalga oli lahingutegevuses kaotanud kolm lendurit surnutena. Neist on nimeliselt teada [8] *Oberleutnant* Jānis Kārklins ja *Leutnant* Jānis Daiga. Kaotusi oli ka maapealses koosseisus, kuid nende nimesid kahjuks kirjanduses mainitud ei ole.

Samal ajal on kirjanduses läti lennuüksuste kohta avaldatud andmete võrdlemisel tekkinud ka mõningad küsimused. Esmajoones lennuüksuste ja väljaõpetatud pilootide osas. Nii näiteks on [7, 8, 9] toodud andmed, mille kohaselt Liibavi lennukoolis õpetati välja umbes 50 endise Läti lennuväe pilooti ja 50 varasemat kodukaitseorganisatsiooni (*Aizsargi*) lendurit ja lennukooli õpilast. Lisaks sellele olevat kaasatud olnud ka peaaegu 40 Läti Aeroklubi liiget ja purilendurit. Seega siis kokku kuni 140 lendurit. Hüva, jätame viimased kõrvale, sest ei tea, kui paljud neist jõudsid lennukoolituse lõpetada, ehkki ülalnimetatud andmed väidavad, et nad olevat saanud lenduriteks. Kuid ka ainult Liibavis väljaõpetatud endiste sõjaväelendurite ja kodukaitseorganisatsiooni lendurite hulk moodustab ligemale 100 inimest. Tahtmatult tekib küsimus, mis neist lenduritest sai? 12.Öölahingulennugrupi koosseisus oli kaks tegutsevat lennusalga, milliste pilootide summaarne arv võis parimal juhul olla umbes 40-45 lendurit. Kolmas lennusalga praktiliselt ei tegutsenud ja eksisteeris ainult paberil. (Mõlema tegutseva lennusalga maksimaalseks lennukite arvuks on kirjanduse andmetel olnud 19 *Arado Ar-66-t* + 1 *Henschel Hs-126*, seega kokku 39 lennukit.) Jahilenduriteks õppis 10 meest ja Liibavi lennukoolis tegutses instruktoritena tõenäoliselt ka umbes 10 meest. Seega moodustab tõenäoline rakendatud lendurite arv 60-70 meest. Aga välja õpetati lätlaste jutu järgi ju kuni 100 meest. Millega ja kus need ülejäänud lendurid siis tegutsesid, selle kohta puuduvad kirjanduses igasugused andmed. Kui siia lisada ka veel võimalikud väljaõpetatud Läti Aeroklubi liikmed, siis muutub asi hoopis segaseks. Nii et siin tuleb Läti lennundusajaloolastel asja nähtavasti veel tublisti uurida.

Lennuväljaõppest rääkides väärub samuti märkimist, et läti autorite hinnangul [8, 9] jättis Liibavi lennukoolis saadud koolitus, eriti just väiksema eelneva väljaõppega lendurite puhul, mõningal määral soovida. Seda eriti just öölahingulendudeks vajalike teadmiste ja oskuste

osas. Seda on huvitav võrrelda samuti Liibavi lennukoolis lendurikutse saanud eesti lendurite väljaõppega, kes valdavalt mitte mingit eelnevat lennualast väljaõpet ei omanud. Teadaolevalt eesti 11. Öölahingulennugrupi lendurid puudulikust väljaõppest tingitud raskuste üle öistel lahingulendudel ei kurtnud, ehkki tingimused olid neil lätlastega üsnagi sarnased. Ka lennuväljaõppel eestlastel kaotusi ei olnud, samal ajal kui lätlased kaotasid õnnetusjuhtumite tagajärjel hukkunutena 3 meest [8]. Kas tõepoolest oli asi selles, et eestlaste lennuõpetajad Liibavis olid juba öölahingulennukogemustega ohvitserid [4, 5], kes täpselt teadsid, milliseid teadmisi ja oskusi noored lendurid rindele minnes vajavad, lätlasi aga õpetasid välja põhiliselt praktilisi öölahingulennukogemusi mitteomavad instruktorid. Kuid kas see nii oli, seda muidugi kindlasti väita ei saa ja see jääbki nähtavasti igaveseks saladuseks.

Kuid nii või teisiti – ei ole kahtlust, et läti lendurid tegid kõik, mis oli nende võimuses, et kaitsta oma kodumaad pealetungivate punaste hordide vastu ja väärivad seega teiste Lätit kaitsnud sõdurite kõrval igati tunnustamist.



12. Öölahingulennugrupi Arado Ar-66



12. Öölahingulennugrupi 2. lennusalga 2000-ndes lahingulend [9].
Keskel lennu sooritaja *Unteroffizier* O. Buls, vasakul lennugrupi ülem
Oberstleutnant N. Bulmanis ja lennusalga ülem *Hauptmann* A. Graudinš

JÄRELSÕNA

Kui võtta lühidalt kokku andmed eesti ja läti öölahingulennuüksuste tegutsemisest, siis tuleks siinkohal märkida, et kui 11. (eesti) Öölahingulennugrupp alustas oma tegevust Venemaal ja saabus tagasi Eestisse igati kogenud, võitlusvõimelise öölahingulennuüksusena alles siis, kui rinne oli veerenud juba otseselt Eesti piiridele, alustas 12. Öölahingulennugrupp oma tegevust mõnevõrra hiljem, siis kui oli tekkinud juba otsene vajadus Läti kaitsmiseks. Seega lätlased alustasid oma lahingutegevust alles Läti kaitselahingute ajal. Kuid lahingukogemused saavutati kiiresti ja, nagu eespool juba öeldud, tegutses lennugrupp Läti kaitsmisel kohaliku saksa väejuhatuse hinnangul igati lahinguvõimelise väeosana.

Nii eesti kui ka läti öölahingulennugrupp, nagu käesoleva kirjutise eessõnas juba öeldud, likvideeriti 1944.a. oktoobris Saksamaal. Enne lennugruppide likvideerimist olid eestlased kaotanud oma kodumaa, mis üsnagi tugevasti mõjutas eestlaste võitlusmoraali ja oli põhjuseks, miks terve rida eesti lendureid otsustas sõdimise lõpetada ja Rootsi lennata. Suur-Saksamaa eest võitlemine ei pakkunud eestlastele huvi. Lätimaad venelased aga relvajõul täielikult vallutada ei suutnudki. Kuramaa allutati Nõukogude Liidule alles Saksamaa kapituleerumisel. Seega – lätlastel jätkus kodumaa kaitsmine kuni sõja lõpuni. Ei ole kahtlust, et ka 12. Öölahingulennugrupp oleks Kuramaal jätkanud võitlust oma kodumaa kaitseks kuni lõpuni, kui sakslased oleksid selleks vaid võimaluse andnud.

Paraku otsustasid sakslased 1944. aasta oktoobris mõlemad lennugrupid Saksamaale evakueerida ja seal siis likvideerida. Kuni selle ajani läti lendurid deserteerinud ei olnud ja ainus läti lendur, kes Rootsi lendas, tegi seda alles 8. oktoobril, üks päev enne lennuüksuse Saksamaale lendamist. Seetõttu võib lugeda, et Läti Lennuväelegeioni ülema protest läti lennuüksuse likvideerimise vastu oli igati põhjendatud. Ei ole kahtlust, et lätlaste võitlusmoraal oleks Läti kaitsmisel säilinud. Ilmselt ei suutnud sakslased neid põhjusi, mis kõige otsesemalt mõjutasid eesti ja läti lennuüksuste võitlusmoraali taibata ja, nagu ikka, tegutses Saksa lennuväe juhtkond oma arusaamade kohaselt, likvideerides nende arvates kahtlased lennuüksused.

Eestlaste ja lätlaste seisukohalt vaadates täitsid mõlemad (nii eesti kui ka läti) lennuüksused aga oma sõdurikohust igati korrektselt seni, kuni seda tehti oma kodumaa kaitseks ja väärivad seetõttu Eesti ja Läti sõjaajaloos igati äramärkimist.

Sündmustest, mida eespool kirjeldati on nüüdseks möödunud juba ligemale seitsekümmend aastat ja enamik sõjast osa võtnud mehi, kes sellest eluga välja tulid, on ka juba manalameesteks saanud. Mis puutub eestlastesse ja lätlastesse, siis nende olukord on pärast sõja lõppu olnud üsnagi sarnane, nii et kõik, mis järgnevalt on Eesti kohta kirjutatud kehtib ka Läti kohta.

Mis puudutab mehi, kes oma kodumaa kaitsmiseks olid sunnitud koos sakslastega sõdima, siis nende jaoks ei saanud rahu mitte sõja lõppemisega, vaid sõda jätkus pikka aega ka sõjajärgsetel aastatel. Ja mitte ainult nende jaoks, kes võitlesid edasi metsavendadena. Teatavasti luges Nõukogude Liit tema vastu sõdinud mehi kurjategijateks ja väga paljudel kunagistest sõduritest tuli pikki aastaid veeta kaugel Siberi vangilaagrites, nende perekondadel aga taluda repressioonidega. Aga ka pärast vangilaagrist vabanemist ei olnud nende meeste jaoks saanud veel rahu, sest repressioonid ühel või teisel kujul jätkusid kuni Eesti taasiseseisvumiseni. Selline saatus tabas ka väga paljusid lennuväes teeninud mehi, kelle saatus kujunes selliseks, et nad sõjakeerises kas sattusid venelaste kätte sõjavangi või jäid 1944.a. sügisel Eestist äraminekul kohe kodumaale.

Kuid asi pole ainult repressioonides. Nõukogude Liit tegi omalt poolt kõik, et mälestus meestest, kes võitlesid Eesti vabaduse eest vajuks unustuse hõlma. Taheti saavutada, et

kunagise sõdurilaulu sõnad “Aeg sangarid kõik unustab ja tandrid tasandab ... “ osutuksid prohvetlikeks. Ligemale viiskümmend aastat ei olnud lubatud eestlaste vabadusvõitlusest Nõukogude Liidu vastu Teises maailmasõjas midagi rääkida ega kirjutada. Ehk kui, siis ainult negatiivses mõttes – kuidas fašistlikud kaabakad püüdsid koos sakslastega eesti rahva õnnelikku elu Nõukogude Liidu rahvaste vennalikus peres takistada. Ja nii kasvasidki eestlaste nooremad põlvkonnad valdavalt üles teadmatuses, mis siis ikka Teise maailmasõja ajal üleüldse juhtus. Sest isegi nendes kodudes, kus valitses eesti meel ja isamaa-armastus, ei juletud lastele alati kogu tõtt rääkida. Liiga suur oli oht, et jutud satuvad nende kõrvu, kelle kõrvu nad sattuda ei tohi.

Alles pärast Eesti taasiseseisvumist on hakatud nende riikide lähiajaloost rääkima nii, nagu see tegelikult oli. Ja ka nüüd on veel küllalt neid, valdavalt kommunistliku mineviku või komsomoli kasvatusena riigitegelasi, kelle meelsus ja moraalne julgus on kaugel sellest, et tunnustada seda, mis tegelikult ikka toimus – eestlaste vabadusvõitlust, mis toimus küll võõras mundris, kuid ideed vabast kodumaast südames kandes. Ka välismaalt, eriti aga Venemaalt on avaldatud survet, et mitte midagi ei tohi teisiti rääkida, kui senistes, nõukogude ajal välja antud ajalooõpikutes kirjutatakse. Nõukogude Liit vabastas Eesti fašistidest ja kogu tõe. Eks see ole nähtavasti põhjuseks, miks riiklikult tunnustatud Eesti lähiajalugu kuni tänini veel kirjutatud ei ole. Üksikisikute poolt avaldatud Teise maailmasõja sündmusi kirjeldavad raamatud (neid on juba hulganisti ilmunud) annavad põhiliselt ülevaate üksikute väeosade tegutsemisest võitluses venelaste vastu. Ka see on asi, sest jääb loota, et kunagi võtavad meie ajaloolased ja riigitegelased siiski julguse kokku ja kirjutavad neile materjalidele tuginedes tõelise Eesti ajaloo, kus üksikuid sündmusi mitte ainult ei kirjeldata, vaid ka üldistatakse ja analüüsitakse ning tuuakse välja põhjused, miks kümned tuhanded eesti mehed võitlesid koos sakslastega venelaste vastu.

Peab ütlema, et kui maaväeüksuste tegevuse kohta on pärast Eesti taasiseseisvumist ilmunud juba päris palju raamatuid, siis see asjaolu, et Teise maailmasõja ajal ei võideldud Eesti vabaduse eest mitte ainult maa peal, vaid ka õhus, on laiemale üldsusele üldiselt üsnagi vähetuntud lugu. Parimal juhul teatakse, et mingi lendurite punkt vist lendas jah mingite vanade kastidega, aga mida nad täpselt tegid, ja mida eestlastest koosnevad lennuüksused endast ikka kujutasid, selle kohta oskavad vaid vähesed midagi konkreetset ütelda. Seetõttu on käesoleva kirjutise eesmärgiks anda lugejatele ülevaade selle kohta, mida kujutasid ikka endast öölahingulendurid, milliseid ülesandeid nad täitsid ja et vanade lennukite kasutamine eesti ja läti lennuüksuste poolt ei olnud tingitud mitte sellest, et sakslased oleksid neid üksusi halvemini kui enda üksusi, oma vana, lahingulendudeks praktiliselt kõlbmatu rämpsuga varustanud, vaid et eestlased ja lätlased lendasid samasugustel lennukitel nagu Saksa ja Nõukogude Liidugi vastavad lennuüksused. Öölahingulennuüksused, kui üks lennuväe relvaliikidest, nende ülesanded ja ka see, milliste lennukitega lennati, kujunesid välja sõja käigus, tingituna objektiivsest paratamatusest ja Saksa ning Nõukogude Liidu öölahingulennuüksused üksteisest eriti ei erinenud.

Siinkohal võiks veel lisada, et kui rääkida Teise maailmasõja ajal tegutsenud eesti lennuüksustest, siis omab nende hulgas 11. Öölahingulennugrupp kahtlemata erilise koha, sellele vaatamata, et lennuüksuste moodustamine algas mereluurelennuüksuse loomisest. Mereluuregrupist väljakasvanud öölahingulennuüksused ja nendest moodustatud 11. Öölahingulennugrupp oli suurimaks eestlastest koosnevaks lahingulennuüksuseks, mille lahinguvõimsus saavutas 1944. aasta suvelahingute ajal suuruse, mis ületas näiteks sõjaeelse Eesti Vabariigi lennuväe summaarse lahinguvõimsuse keskmiselt rohkem kui 4,5 korda. Juba see arv iseenesest näitab, et Eesti mastaabis oli tegemist üksusega, mida ajaloolastel tuleb kahtlemata arvestada.

Käesoleva kirjutise autor loodab, et avaldatud materjalid annavad piisava ülevaate sellest, mida kujutasid endast öölahingulennuüksused, aga samuti ka eesti ja läti (kui naaberrahva) öölahingulennuüksuste tegevusest oma kodumaa kaitsel ja leiavad ehk kunagi ajaloolaste poolt kasutamist, kui hakatakse objektiivselt kirjutama Eesti ajaloo neid peatükke, mis käsitlevad Teist maailmasõda ja eestlaste võitlust selles. Kahtlemata on ka eesti lennuüksuste tegevusel selles ajaloos oma koht ja autor loodab, et teave eesti lendurite panusest oma kodumaa kaitsmisel ei kao vaikselt aegade hämarusse, vaid leiab tulevaste põlvete jaoks väärikalt kajastamist.

Enne kui seda järelsõna lõpetada, tuleks ehk veel pisut rääkida ka mõningasest ebakõlast üksikute materjalide kasutamisel selle loo kokkupanekul. Lugeja kahtlemata märkas, et 11. Öölahingulennugrupi tegevust käsitlevas osas on väga palju räägitud ja ka fotodel kujutatud sündmusi, mis käsitlevad 3. lennusalga tegevust, samal ajal kui 1. ja 2. lennusalga on jäänud pisut tagaplaanile. See on tõepoolest nii, kuid autor peab siinkohal kahetsusega tõdema, et tema käsutuses olev materjal, mille baasil ta selle kirjutise koostas, lihtsalt oli selline. Ei baseeru see kirjutis ju pikaajalistel, tõsiteaduslikel uurimistöodel mitmesugustes arhiivides, vaid hõlmab enamasti nende meeste mälestusi, kes noil kaugetel aegadel ise 11. Öölahingulennugrupis teenisid. Ja siin oli asi tasakaalust pisut väljas. Enamik mälestusi pärineb 3. lennusalga meestelt, kes koos kirjutise autoriga pärast sõda Eestis elasid. 1. ja 2. lennusalga lendavkoosseis koosnes valdavalt ohvitseridest, kellel sõja lõppedes õnnestus enamasti läände pääseda. Paraku ilmus seal pärast sõda ainult üks teos eesti lenduritest II maailmasõjas [6] ja selleski teoses on sündmuste tegelikku käiku nii mitmeski kohas tugevasti moonutatud. Ei pretendeerinud see teos ju ajaloo täpsele, tõepärasele kirjeldamisele.

Ida poole jäid enamasti väiksema auastmega mehed ja suur osa neist suri kahjuks enne, kui olud Eestis niipalju paranesid, et autor eesti lendurite tegevust II maailmasõjas sai kirjeldama hakata. Muidugi, osa andmeid pärineb ka läänes olnud meestelt, kuid nende osakaal kogu materjalide hulgast on olnud tunduvalt väiksem, kui Eestis elanud 3. lennusalga meestelt saadud materjalidel. Nii et midagi pole parata. Autoril jääb üle ainult vabandust paluda, et asi selline on, kuid ta arvab, et parem on mingigi, ehkki pisut kallutatud kirjeldus eesti öölahingulendurite tegevusest, kui see, et need ajaloo sündmused oleksid üleüldse kirjeldamata jäänud. Nii et leppigem sellega, mida on õnnestunud jäädvustada.

KASUTATUD KIRJANDUS

1. Christian Möller. Die Einsätze der Nachtschlachtgruppen 1, 2 und 20 an der Westfront von September 1944 bis Mai 1945. Mit einem Überblick über Entstehung und Einsatz der Störkampf- und Nachtschlachtgruppen der deutschen Luftwaffe von 1942 bis 1944. Helios-Verlag, 358 S.
2. Чечнева М. П. Самолеты уходят в ночь. М. 1962, С 69.
3. N. Molodkov. Tiivulised tasujad. Eesti Raamat, 1966, 72 lk.
4. Hendrik Arro. Eesti lendurid lahingute tules. Kogumik. Elektrooniline teatmik. Tallinn, 2008.
5. Hendrik Arro. Eesti lendurid lahingute tules. Lühike ülevaade eesti lendurite sõjateest II maailmasõja päevil. (2. parand. ja täiend. trükk) // AS JMR, Tallinn, 1996, 188 lk
6. Anti Ainik. Lend leeki. Teine raamat. Orto, Göteborg, 1958, 446 lk.
7. H. W. Neulen. Am Himmel Europas. Luftstreitkräfte an deutscher Seite 1939-1945. Universitas Verlag, München, 1998, 388 S.
8. V. Loza, A. S. Ozolins. Latviešu liedotāji otrā pasaules kara kaujās. Latvijas Kulturas fonds, 1994, 160
9. Arturs Silgailis. Lāti Leegion. Grenader. Tallinn, 2009, 320 lk.
10. Зефирова М. В. Асы Второй мировой войны: Союзники Люфтваффе: Эстония, Латвия, Финляндия. Изд. АСТ, 2003, 523 с.
11. Bo Widfeldt. The Luftwaffe in Sweden, 1939-1945. Monogram Aviation Publications, Boylston, Massachusetts, pp.128

NIMEDE REGISTER

Aavik, Ants	34
Aboltinš, Jānis	72
Abram, Hugo	6
Abrams, Teodors	68, 69, 76
Ainjārv, Juhan	51
Alakūla, Kaljo	35, 36, 39, 40, 43, 52, 55
Ambus, Viktor	55
Andersons, Bronislavs	70
Anton, Aksel	34, 51
Arm, Franz	34
Arro, Hendrik	35, 43, 45, 46, 52, 54, 57
Astok, Karl	35, 37, 46
Atrens, Oskars	68
Auškaps, Pēters	72
Babičevs, Sergejs	70
Baumans, Edgars	72
Belanins, Aleksandrs	68
Bindhak	70
Brūvelis, Jānis	68
Bulmanis, Nikolajs	74, 77
Buls, Oskars	70, 77
Burkhardt	35
Buschmann, Gerhard	22, 63
Daiga, Jānis	70, 73, 76
Ehasalu, Bruno	35, 36, 52, 54
Einila, Mārt	24
Eller, Voldemar	34
Endrekson, Elmar	51
Epner, Richard	31, 58
Ernits, Valdur	34, 51
Ester, Jūri	26
Falkenstein, Sigismund Freiherr von	53, 54, 69, 76
Fedjuninski, Ivan	38
Gailitis, Jūlijs	70
Gailis	70, 71
Govorov, Leonid	38
Graudinš, Augusts	70, 77
Greizis, Pēteris	70
Grinbergs, Jānis	68
Gudermanis, Alberts	76
Habel, Harry	24, 26
Heinlaid, Artur	6
Heinsalu, Elmar	25, 34, 52
Hiiesalu, Endel	33
Hitler, Adolf	10, 53
Hunt, Artur	34, 52
Härm, Udo	37, 51
Illisson, Eduard	37, 52

Janševics	70, 71
Jaunbelze, Bruno	72
Jaunbelzejs, Bruno	74
Juhlain, Peeter	36, 51
Järver, Lembit	52
Kaarn, Rubo	55
Kaasik, Evald	35, 36, 52
Kankis	72
Kapmann, Ralf	34, 51
Karklinš, Jānis	68, 73, 76
Keller, Alfred	10
Kessler, Aksel-Meinhard	24, 25, 34
Kiivet, Theodor	35, 43, 45, 52, 56
Kimmel, Johannes	37, 38, 51
Kiršteins	70, 71
Kitvel, Hans (jun.)	34, 52
Klints, Harijs	68, 70
Kokk, Arno	24
Korten, Günther	9
Krastinš, Karlis	68
Krūminš	70
Kubits, Priido	51, 59
Kuhlmey,	39
Kuhlmey, Kurt	39
Kukk, Endel	24, 52
Kukk, Jūri	25, 26, 34
Kulli, Raymond	24
Kupfer, Ernst	12
Kõllo, Harry	34
Kõrb, Väino	37, 52
Käspēr, Elmar	34, 51
Kõrtsini, Eduard	52
Kūmallik, Konrad	55
Kūttis, Roman	24, 33, 65
Laanekõrb, William	24
Laanes, Juhan	22, 24, 37, 51
Lapins, J.	72
Lauri, Ilmar	33
Lecis, Jānis	68, 70
Lehmann, Paul	24, 34, 51, 56, 57, 59, 60, 67
Lepp, Eduard	24, 36, 51, 55, 56, 61
Leppiko, Jaan	22, 23
Liepinš, Jūlijs	70
Liiksaar, Harry	59
Lumi, Karl	26, 34
Luuk, Evald	55
Maisins, Jānis	70, 76
Makars, Haralds	68, 70
Malinš, Voldemars	70
Malkus, Ants	35, 36, 38, 52

Mardiat, Raoul	24, 26, 65
Mardiat, Vambola	23, 35, 38, 44, 52
Mardo, Evald	22, 23
Martenson, Edgar	34
Masing, Erich	34
Mencis, Arnolds	68, 70
Merisalu, Rein	35, 36, 52
Mesikep, Edgar	24
Milch, Erhard	12
Milk, Remi	22, 24
Millers, Eduards	68, 69, 70
Misinš, Talivaldis	70
Mitt, Ants	34, 51
Mitt, Reginald	56
Morzijks, Jēkabs	70
Muiznieks, Jānis	68
Mällo, Karl	35, 41, 52
Mänd, Mäido	25, 51
Möller, Christian	4
Napa, Mart	22, 23
Nerska, Karl	51
Norberg, Robert	35, 37
Nõmm, Oskar	35, 41, 42, 43, 52, 54
Nõmmik, Alfred	6
Oelze, Reinhold	69
Oppi, Erich	45
Ozolins, Arvids	72
Ozols	72
Ots, Raimund	24, 33, 51, 54, 67
Palu, Arseni	6
Parts, Karl	35, 43, 52, 56
Peets,	35, 37
Pentre, Elmar	34, 52
Pflugbeil, Kurt	68
Piirsalu, Ants	26, 51
Piliste, Johannes	37, 51
Piller, Arthur	54
Polikarpus, Uno	26, 51
Poolma, Georg	22, 24, 35, 36, 39, 41, 44, 47, 52, 54
Potisepp, Arnold	37, 52, 55, 56, 60
Prikk, Ants	34, 51
Prodo, Feliks	34, 51
Putmaker, Arvo	52
Pärl, Boris	35, 36, 52, 59
Pärlioja, Endel	34
Raag, Valdo	35, 43, 45, 46, 52, 59
Raba, Endel	37, 52
Rada, Enn	52
Rademacher, Hugo	70
Rae, August	22., 52

Rae, Tarmo	22
Raidal, Lembit	34
Rebane, Anatol	25, 34
Rebane, August	24, 25, 33, 65
Rebo, Ilmar	25
Reili, Valter	22, 23
Reinfelds, Nikolājs	70
Reissaar, Eduard-Gustav	64
Reitel, Kalju	35, 37, 43, 52, 56, 59
Reitigs, Arturs	71
Repnau, Ants (Artur)	22, 44
Richthofen, Wolfram von	11
Ristmäe, Arnold	35, 43, 45, 46, 52
Roovet, Karl	24, 51, 54, 67
Rucels, Janis	71
Rõuk, Herbert	35, 36, 51
Rümmel, Voldemar	24, 65
Sade, Boris	52
Salminš, Alfrēds	68
Salvet, Guido	34, 51
Sampo, Harri	34, 51
Schirmer, Hans	54
Schönberg, Endel	35
Sepa, John	34
Sepp, Väino	34, 52
Sihver, Endel	24, 52
Skaldi	72
Siibe, Voldemar	35, 37, 46
Sontak, Valerian	22
Soots, Oivo	23, 33, 65, 67
Starikov, Filip	38
Stein, Evald-Aleksander	34
Steiner, Felix	38
Stojažs	70
Sūmanis, Jānis	70
Svāns, Voldemars	72
Štok	72
Zalcman	72
Zarins	72
Tael, Uno	35, 36, 52
Talmet, Osvald	22
Tamm, Juhan	24, 65
Tamm, Otto	35, 45, 46, 52
Tamre, Herbert	24
Taremäe, Heino	47, 53
Tennosaar, Karl	37, 52
Tikerpae, Eelar (Edmund)	36, 51
Toi, Harri	35, 45, 46, 52, 59
Tomsons, Jānis	68, 70, 74
Toom, Erich	34, 52

Trallmann, Ülo	34
Unt, Johannes	63, 65
Upāns, Ludi	72
Vaart, Albert	34, 51
Valk, Viktor	35, 43, 52
Vallner, Virgo	35, 43, 52
Varang, Tiit	33
Vesk, Endel	35, 42, 46, 52, 59
Vidinš, Arvids	70
Vijan, Kalju	35, 43, 45, 52, 59
Viltrop, Alfred	38
Võsari, Helmut	35, 43, 45, 46, 47, 52, 59, 61
Õör, Harald	35, 41, 43, 45, 46, 52, 55, 56, 57, 5, 8
Ürgsoo, Aavo	22, 23, 24, 27, 34, 35, 36, 38, 39, 43, 46, 47, 52, 54, 56, 67

Andmeid autori kohta

Hendrik Arro sündis 25. juulil 1925. aastal Tallinnas sõjaväelenduri pojana. Perekonnas, kus lendurite seltskond oli tavaline, kujunes ka noorukis sügav huvi lennunduse vastu. Nagu paljud tolaeagsed eesti noormehed, nii sai ka H. Arro enne sõda üldiselt inglismeelse kasvatus - õppis Riiklikus Inglise Kolledžis ja oli ka skaut. Paraku sündisid Eestis 1940. - 1941. aastal toimunud sündmused teda nii mõningaidki oma seniseid seisukohti ümber hindama ja nii astus ta 1943. aasta märtsis 17 aastase vabatahtlikuna Saksa sõjaväes moodustatud eesti lennuüksusse – hilisemasse 127. (mere) Luurelennugruppi, kus, teenides tehnilise personali hulgas, sai lennukirelvuri väljaõppe.

1943. aasta suvel andis H. Arro avalduse lennukooli astumiseks ja sama aasta septembris suunatigi ta Liibavisse (praegu Liepaja) eestlaste ja lätlaste väljaõpetamiseks loodud lennukooli. Lennukooli lõpetas ta 1944. aasta juuni esimestel päevadel sõjaväelenduri kvalifikatsiooniga ja suunati seejärel 11. Öölahingulennugruppi, mille 3. lennusalga koosseisus osales lendurina 1944. aastal toimunud Eesti kaitselahingutes. Lendas nii Narva kui ka Tartu rindel. Oma esimesed lahingulennud sooritas 18-aastasena, olles üks noorimaist lenduritest eesti lennuüksustes. Kokku sooritas ta 63 lahingulendu. Lahingutegevuse eest sai pronks ja hõbe rindelennuspange ning 2. klassi Raudristi.

1944. aasta septembris lahkus lennuüksuse koosseisus Eestist ja tegi Saksamaal viibides kaasa kogu eesti lennuväelaste sõjatee - pärast lennuüksuse likvideerimist Heiligenbeilis 1944.a.oktoobris saadeti ta koos kogu ülejäänud lennuüksuse koosseisuga Frankfurti Oderi ääres, seal paiknenud Kunersdorfi lennubaasi, mis oli eesti lennuväelaste kogumispaigaks. Seal saadeti valdav osa sinna kogutud eesti lennuväelasi sh. ka H. Arro, novembri algul edasi Taani, Esbjergi, nn. langevarjurite kooli, kuid juba 1944.a. detsembris suunati nad edasi Dortmundi, seal baseeruvasse 96-ndasse raske õhutõrje-suurtükiväe gruppi. 1945.a. jaanuaris-veebruaris tegi H. Arro läbi Schongaus paiknenud õhutõrjekoolis tulejuhtimisseadmete kursused, mille lõpetamise järel suunati tagasi Dortmundi. 1945.a. märtsis saadeti Dortmundis paiknenud eesti lennuväelased edasi Hamburgi, 20. (eesti) relvagrenaderide diviisi tagavarapataljoni ja sealt peagi edasi Hirschbergi lähistele, 20. diviisi lahinguüksuste juurde, kus H. Arro teenis diviisi välitagavarapataljonis. Selle diviisi koosseisus langes ta 9. mail Tšehhoslovakkias sõjavangi, kus tuli üle elada ka nn. "Tšehhi põrgu". Sõjavangist õnnestus tal Brno lähistel koos grupi kaaslastega aga varsti põgeneda ja, et läände minek osutus võimatuks, juba 1945. aasta suvel tagasi Eestisse seigelda.

Minevikku varjates õnnestus tal Eestis legaliseeruda ja asuda oma poolelijäänud õpinguid jätkama. 1946. aasta kevadel lõpetas ta Tallinna II keskkooli (Realkooli) ja sama aasta sügisel astus Tallinna Polütehnilisse Instituuti (Tallinna Tehnikaülikooli), kus õppis kütuste keemilist tehnoloogiat. 1950. aasta 30. septembril abiellus ta Juta Pärnasaluga, kuid juba 7. oktoobril arreteeriti ja mõisteti teenistuse eest Saksa sõjaväes 25 aastaks vangilaagrisse. Kinnipidamiskohaks sai Kolõma (Magadani oblast), kus tal vangina tuli töötada elektriamaa ehitusel ja kullakaevandustes. Abikaasa Juta Arro lahutust ei võtnud, vaid otsustas oodata.

Vangilaagrist vabanes Nõukogude Liidus 17. septembril 1955.a. välja antud amnestiaseadluse põhjal sama aasta novembris. Eestisse tagasipöördumise järel õnnestus tal jätkata õpinguid Tallinna Tehnikaülikoolis (TTÜ). Jätkus ka abielu Juta Arroga. Pärast ülikooli lõpetamist 1957. aastal on töötanud sama ülikooli soojustehnika kateedris teadurina ja üle 30 aasta soojustehnika teaduslabori juhatajana. Hendrik Arro rehabiliteeriti täielikult kui alusetult süüdimõistetud Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi 19.veebruari 1990.a. seadluse "Kohtuvaliselt represseeritud ja alusetult süüdimõistetud isikute rehabiliteerimisest" § 1 p2 alusel ENSV Ülemkohtu otsusega 12.04.1991. a. nr. 11/2470.

1962.a. esimene abikaasa Juta Arro suri ja 1964.a. abiellus H. Arro Selma Koppeliga, kes suri 1989.a. Kolmandat korda abiellus ta 2002.a. Sirje Kalamiga

Soojusenergeetika kateedris ja teaduslaboris Ilmar Öpiku uurimisgrupis töötades hakkas H. Arro tegelema keeruliste omadustega kütuseid põletavate katelde küttepindade saastumis- ja korrosiooniprobleemidega. Peamisteks uurimisobjektideks kujunesid eesti põlevkivil ja Nazarovi pruunsöel töötavad katlad, kuid oli ka perioode, kus uuriti värvilise metallurgia (vasetööstuse) ettevõtete ning MHD-generaatorite utilisatsioonikatelde küttepindade saastumisega seotud küsimusi. Hiljem on uurimistöde temaatika laienenud ja lisaks küttepindade probleemidele on lisandunud uurimised, mis käsitlevad elektrijaamade keskkonnaohutusega seotud probleeme (väävli sidumine ja suitsugaaside märgpuhastus, CO₂ heitmed ja sidumine tuhaväljadel, tuhaväljade keskkonnaohutus jne.).

1968. aastal, olles kujunenud Eestis tunnustatud spetsialistiks põlevkivienergeetika alal, kaitses H. Arro teemal “Nazarovi süte ja eesti põlevkivi tuha üksikute komponentide rollist küttepindade saastumis- ja korrosiooniprotsessides” tehnikakandidaadi teaduskraadi (Ph.D). 1970. aastal sai ta ühe autorina (koos akad. I. Öpiku, prof. A. Otsa, I. Miku ja dots. L. Öispuuga) tööde tsükli “Põlevkivienergeetika teaduslike aluste väljatöötamine” eest Nõukogude Eesti preemia (Eesti riiklik preemia). On mitmesugustes Eesti, endise Nõukogude Liidu ja teistes välismaa teaduslikes väljaannetes ning konverentside kogumikes avaldanud üle 120, valdavalt energeetiliste katelde töötingimuste ja elektrijaamade keskkonnakaitsealaste küsimustega seotud teadusliku töö. TTÜ Soojustehnika Instituudi vanemteadurina töötab ta ka veel käesoleval ajal.

Tallinna Tehnikaülikooli poolt on H. Arrot autasustatud teenetemedaliga “Mente et Manu”. 1997. aastal autasustati teda Eesti Vabariigi presidendi poolt 4. kl. Kotkaristiga, samuti on teda autasustatud Eesti Kaitseministeeriumi poolt Kaitseministeeriumi III kl. Teeneteristi ja Vabadusvõitleja medaliga, Eesti Õhuväe poolt aga Õhuväe teeneteristiga. 2000. aastal autasustati teda ka Ülemaailmse Eesti Vabadusvõitlejate Keskuse 3. järgu ja 2002.a. 2. järgu Teeneteristiga. Samuti autasustati teda 2002.a. Soome Ilmavoimien Kiltaliitto juhatuse poolt Ilmavoimien Kiltaliito medaliga ning Eesti Vabadusvõitlejate Liidu poolt 2007.a. EVL teenetemedaliga.

Lisaks teadustööle on Eestis tuntud olnud ka hea sportlase ja spordikohtunikuna (vehklemine, purilend ja orienteerumine). Vehklemises tuli üliõpilasena Eesti ja Tallinna meistriks ja oli rida aastaid vabariigi koondvõistkonna liikmeks. Samuti on ta hiljem tegutsenud nii vabariiklikel kui ka Nõukogude Liidu ja rahvusvahelise ulatusega võistlustel kohtuniku ja peakohtunikuna. Purilennuga hakkas ta tegelema 1957. aastal, kui tal vahepealset “poliitilist sula” kasutades õnnestus minevikku varjamata astuda Tallinna Lennusportklubisse. 1960. aastal, kui poliitiline õhkkond uuesti karmistus, keelati tal aga lendamine mineviku pärast jälle ära. Sellele vaatamata õnnestus tal lennuspordialast tegevust purilennukohtunikuna siiski mingil määral jätkata ning olla hiljem isegi mitmetel vabariiklikel ja Balti riikide purilennuvõistlustel peakohtunikuks. Orienteerumisega on tegelnud vanemas eas. On olnud üle 10 aasta Tallinna orienteerumisklubi “Orion” esimeheks (presidendiks) ja aseesimeheks ning paljudel, sh ka rahvusvahelise ulatusega orienteerumisvõistlustel peakohtunikuks.

Pärast Eesti taasiseseisvumist asus kohe tegutsema ka Eesti Vabadusvõitlejate Liidus (EVL). Oli rida aastaid EVL Vanematekogu ja EV Tallinna Ühenduse (EVTÜ) Volikogu esimeheks. Käesoleval ajal on EVL juhatuse liikmeks. 1993. aastast kuni käesoleva ajani on olnud ka EVTÜ juures tegutseva Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduse esimees. Lisaks sellele on oma põhitöö kõrvalt viimastel aastatel tegelnud ka sõjaajalooga. Selle tegevuse tulemusel ilmus tema sulest 1995. aastal raamat “Eesti lendurid lahingute tules” (täiendatud ja parandatud kordustrükkid 1996. ja 2001.a., raamatu viimane, tublisti täiendatud ja laiendatud variant ilmus aga 2008.a. CD kettal), milles antakse ülevaade eesti lennuväelaste sõjateest II maailmasõja päevil. 1999.a. ilmus raamat ka soome keelde tõlgituna. Oma vangilaagrielu kohta Kolõmal on ta kirjutanud raamatu “Retk maakera servale ehk kroonu küüdiga läbi “punaste” maa”, mis ilmus 2001.a. Samuti on ta lisaks erialal avaldatule kirjutanud üle 40 artikli, millistest osa on ka välismaal avaldatud, kus ta

vaatleb II maailmasõjas Eesti vabaduse eest võidelnud meeste olukorda tänapäeva Eestis ning käsitleb mõningaid kaitseväge ja vabadusvõitlejate mälestamisega seotud aktuaalseid probleeme (eriti Vabadussamba küsimust).



1943. aastal Liibavi lennukoolis



... ja käesoleval ajal

Hendrik Arro



Saksa sõjaväelenduri tunnistuse esimene leht. Kõik, mis autoril õnnestus sõjavangilaagrites sellest dokumendist säilitada



Rindelennutunnistus. See oli ainuke dokument, mida lahingulendudel lubati kaasas kanda. Sellele ei olnud märgitud muud andmeid kui lenduri nimi, auaste kodune aadress ja üldteatud suurem lennubaas (*Fliegerhorst*), kus mees kirjas oli. Ka see dokument sai vangilaagrites kõvasti kannatada.

Kümme aastat, viis kuud ja kaks-kümmend viis päeva pärast Saksamaa kapituleerumist Teises maailmasõjas lõppes Nõukogude Liidu avalik sõda ühe oma kodumaad kaitsnud eesti sõduri vastu. Selle raamatu autorile Kolõmal välja antud tõend vangilaagrist vabastamise kohta.

СССР
 Министерство Юстиции
 ИМЛ
 "АВ-32"
 2 ноября 1955 г.

Выдан паспорт серии ИИ-73 № 521814 Форма «А»
 4. Видна жителство не служит.
 ПРИ УТЕРЕ НЕ ВОЗВРАЩАЕТСЯ
 поселковым отделением милиции
 Сууманского р-на, Магада [redacted] ЧАСТИ В-ВЮ

СПРАВКА № 0003257

Выдана гражданка имя Аро
Хенриковна Сейриковна
 1921 года рождения, урожен. гор. Таллин
Эстонской ССР

гражданство СССР национальность эстонка
 осужденно за военные преступления и шпионаж
МВД Эстонской ССР
 16 декабря 1953 по ст.ст. 18-1^а УК РСФСР
 к лишению свободы на 25 лет, с поражением в правах на 5 года,
 имеющие в прошлом судимость несудим

в том, что он отбывал наказание в местах заключения по
 2 ноября 1955 г. и касающихся себя и
Знака Тардич на Ветковском садовом
от 17.9.55 года со следствием судимости

С применением

Освобожден 2 ноября 1955 г. и следует в
 месту жительства г.р. Таллин
Эстонской ССР

жел. дор.
 [redacted]
 [redacted] (Ширин)
 [redacted] (Толочин)