



Eesti õhuasjandusest

Eesti lendurid

Valik artikleid eesti ajalehtedest 1922-1940

Eesti Rahvusraamatukogu
2014



 **ESTONIAN AIR**

www.estonian-air.ee

Artiklite nimekiri

1922.....	4
Gori. Kaagutajad lendurid : [karikatuur].....	4
Soome lendurid Tallinnas.....	5
1926.....	5
Eesti lendurid Helsingis.....	5
100.000 kilomeetrit õhus : “Aeronauti” lennuki juhi P. Olti juubel.....	6
100.000 kilomeetrit õhus : A.-s. “Aeronaudi” lennuki juht K. Kursmann 80.000 kilomeetrit ilma ühegi vigastuseta ära lennanud.....	8
Naised ja lennukunst.....	9
1927.....	10
10 aastat õhus.....	10
1931.....	12
Eesti saab esimese naislenduri. Pr. Magda Vitisman-Läte Inglismaal lendamist õppimas.....	12
Eestlanna pr. Kalep kavatseb 15.000-miilist lendu.....	13
Naislendur pr. Kalep Tallinnas.....	15
Eesti esimesed eralendurid.....	17
1932.....	19
Kuus uut lendurit said lõputunnistused. Läti lennukid Tallinnas külas.....	19
Pr. E. Kaalep läheb ookeanilennule.....	20
1934.....	21
„Lendav parun“ paraneb. Ungern-Sternbergi surmasõit lennukiga nõudis noore inseneri elu....	21
Eesti purilenduri maailmarekord. Purilendur Vunn lendas üle Soome lahe Tallinnast Helsingi. .	23
1935.....	25
Mees sealtpool pilve. Peeter Olt – Eesti vanem ja vilunud lendur.....	25
Eesti lendur sõidutab Brasiilia presidenti. Harald Stunde karjäär Lõuna-Ameerikas.....	29
Ookeanilendur Costes Tallinnas.....	35
1936.....	36
Rostfeldt, Inna. Naine „pealtpoolt pilvi“. Inna Rostfeldt Varssavi Polütehnikumi edasi õppima.	
Kõnelus meie esimese naislenduriga.....	36
Kes on Eesti esimene naislendur?.....	39



Esimene „õhumiljonär“ Eesti kohal.....	39
1938.....	40
„Õhumiljonäriks“ Eesti pinnal.....	40
Esimene lendur-raadiooperaator Eestis.....	42
2 miljonit kilomeetrit lennukil.....	43
Kaks miljonit kilomeetrit õhus.....	43
1939.....	44
Eralendurid võistlesid.....	44
Eesti lendurid Saksamaale väljaõppele.....	45
Meie eralendurid Euroopa äikese käes.....	46
1940.....	49
Lendurile kutsetunnistus pärast katseid.....	49



1922

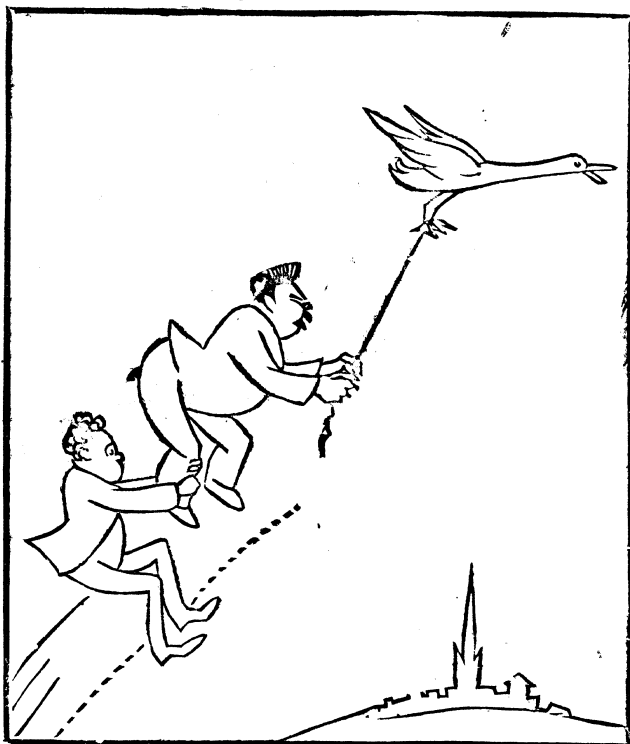
Gori. Kaagutajad lendurid : [karikatuur]

// [Vaba Maa \(1922\) 15. juuni, nr. 136, lk. 1.](#)

Kaagutajad lendurid.

Gori joonistus.

Kjaffri „Valve“ ja riigikogu liige Gustavson on hiljuti Daanimaaalt ostetud aeroplaanide kohta seletanud, nagu ei oleks need kõlblikud. Lennuväeülem kutsus 13. skp. hr. Gustavsoni ja „Valve“ esitaja aerodroomile, et neile võimaldada isiklikult lennust osa võtta ja seega tõe jalule seada. Kutsutud ei ilmunud.



„Me ei tule teie masinat vaatama, sest me teame, et ta midagi väärt ei ole – ta ei kaaguta nii, nagu meie oma!“

Kaagutajad lendurid.

Gori joonistus.

Ajakiri „Valve“ ja riigikogu liige Gustavson on hiljuti Daanimaaalt ostetud aeroplaanide kohta seletanud, nagu ei oleks need kõlblikud. Lennuväeülem kutsus 13. skp. hr. Gustavsoni ja „Valve“ esitaja aerodroomile, et neile võimaldada isiklikult lennust osa võtta ja seega tõe jalule seada. Kutsutud ei ilmunud.

„Me ei tule teie masinat vaatama, sest me teame, et ta midagi väärt ei ole – ta ei kaaguta nii, nagu meie oma!“



Soome lendurid Tallinnas// [Vaba Maa \(1922\) 19. juuni, nr. 140, lk. 3.](#)**Soome lendurid Tallinnas.**

Laupäeval jõudsid mootorpaadiga Helsingist Tallinna 18 Soome lendurit.

Külaliste auks panid meie lendurid ohvitseride-kasinos õhtusöögi toime. Tervituskõned avas Soome keeles sõjaministeeriumi esitaja polkovnik Simon, kes rõhutas sidemeid ja silda, mis mõlema vennasrahva vahel on ja edasi kestma peavad. – Temale vastas tänades lahke vastuvõtmise eest lennupataljoni ülem kapten Kenny. Väga soojalt kõneles leitnant Waren, toonitades, et isamaa on kõigile kallis, kuid veel kallim on meile meie isamaa sellepärast, et me teda oma jõuga ja kätega oleme võõra ikke alt vabastanud ja võime nüüd lõigata vilja, mis vaevaga külvatud

1926**Eesti lendurid Helsingis**// [Vaba Maa \(1926\) 9. märts, nr. 57, lk. 4.](#)**Eesti lendurid Helsingis.****Pärg Soome lendurite hauale.**

Helsingis algasid laupäeval esimesed suured Soome lennupäevad. Nendest võtavad osa, peale soomlaste, ka lätlased ühe ja meie lennuvägi kahe lennukiga. Lätist lendas neljapäeval Tallinna kaudu „Junkers'i“ tüübilise lennukiga 4 kõrgemat lennuväe ohvitseri — meilt lennuväe ülemaja adjutant major Saas, leitnantid Dööring ja Ritvell ning motorist Altmann.

Eesti lendurid Helsingis.**Pärg Soome lendurite hauale.**

Helsingis algasid laupäeval esimesed suured Soome lennupäevad. Nendest võtavad osa, peale soomlaste, ka lätlased ühe ja meie lennuvägi kahe lennukiga. Lätist lendas neljapäeval Tallinna kaudu „Junkers'i“ tüübilise lennukiga 4 kõrgemat

**ESTONIAN AIR**

www.estonian-air.ee

lennuväe ohvitseri – meilt lennuväe ülema adjutant major Haas, leitnandid Dööring ja Ritvell ning motorist Altmann.

Et meri vahepeal lahtine, siis pidid lennukid Naissaare kaudu ümber lendama ja selle tõttu kestis lend, mis otsesihis ainult 40 min. võtab, umbes tunni aja. Lätlased saabusid Helsingi kell 2, meie lendurid pool 5 p. l. Lend õnnestus hästi. Helsingis paigutati võõrad „Kämp” hotelli.

Reedel tegid meie lendurid visiidi Soome sõjaväe ülemjuhataja kindral Wiltama, sõjaminister Hjelmmani, kindralstaabi ülema kol. Walleniuse, Helsingi garnisoni ülema kindral Akermani ja Eesti saadiku Hellati juures. Hiljem vaatasid nad Suomenlinnas asuvat lennukite vabrikut ning panid kell 4.15 p. l. minister Hellati juuresolekul uuel surnuaial pärja Soome lendurite hauale. Viimase toimetuse juures viibisid mitmed Soome kõrgemad lennuväe ohvitserid oma ülemustega eesotsas.

Laupäeval saabusid punkt kell 9 hommikul Soome lennukid Sortavalast, Viiburist ja Ulti lennujaamast, kokku 24 lennukit. Neid võtsid õhus vastu Helsingi omad. Lühikese aja tiirles Helsingi kohal õhus umbes 30 lennukit. Nad sumisesid ja vurisesid nagu kärbsed suvel teatavas kohas. Sel päeval rohkem lendusid ei olnud, kuid õhtul pimedas lendasid paar lennukit ilutuledega linna kohal ja sadamas.

Eeskava järele olid pühapäev ja eile võistluspäevad. Täna on lenduritel ühine hommikueine Santahamina kasinos, kell 1 on auhindade jagamine ja kell 2 p. l. Lahkuvad Läti ja Eesti lendurid Helsingist. Tallinna võib neid oodata kella 3 paiku p. l.

100.000 kilomeetrit õhus : “Aeronauti” lennuki juhi P. Olti juubel

// [Vaba Maa \(1926\) 13. apr., nr. 84, lk. 3.](#)

100.000 kilmeetrit õhus.

„Aeronauti” lennuki juhi P. Olti juubel.

11. märtsil sai lendur Peeter Olt Tallinnast Helsingi lennul täis äralennatud kilomeetrite arvu 100.000.

Era õhulennuasjanduses on see lennukijuhile esimeseks suureks stage'iks. Ei ole ka Euroopas eraõhusõidu ettevõtete teenistuses palju lennukite juhte, kes selle stageni jõudnud oleks. Sellepärast märgitakse ära igalpool sarnast sündmust erilise tähelepanuga. Saabudes Soome, sai P. Olt esimeste auavalduste osaliseks Soome seltsi „Aero” o. y. poolt. Teda võeti vastu tõrvikutega ja kanti kätel lennujaama.



Suurte ovatsioonidega võeti tema vastu ka Tallinnas, „Aeronaut'i” lennujaamas „Aeronaut'i” personali poolt.

100.000 kilomeetrit õhus. „Aeronauti” lennuki juhi P. Olti juubel.

11. märtsil sai lendur Peeter Olt Tallinnast Helsinki lennul täis ära lennatud kilomeetrite arvu 100.000.

Era õhulennuasjanduses on see lennukijuhile esimeneks suureks staage'iks. Ei ole ka Euroopas erasoõhufõidude ettevõtete teenistuses palju lennukite juhte, kes jelle staageni jõudnud oleks. Sellepärast märgitakse ära igalpool jarnast fündmüst erilise tähelepanuga. Saabudes Soome, sai P. Olt esimeste auavalduste ojaliseks Soome jektse „Aero” o.-h. poolt. Leda võeti vastu tõrvikutega ja kanti kätel lennujaama.

Suurte ovatsioonidega võeti tema vastu ka Tallinnas, „Aeronaut'i” lennujaamas „Aeronaut'i” personali poolt.

Peeter Olt on sündinud Tartus, 10. okt. 1896 a. Vabatahtlikuna astunud 1914 a. Peterburi politehnikumi juures avatud lennu-mehaanika kursustele, mille lõpetamisel esiti Peterburi merelennu ohvitseride koolis ja 1915. a. lõpul Baku merelennu kooli juures mehaanikuna töötas. 1916. a. läks sealt üle Moskva lennukooli lendamist õppima. Lõpetades kooli parema lendurina, komandeeriti ta Prantsusmaale mitmesse kooli ennast täiendama. Läbi tehes lühikeajajalised kursused Chartres, d'Avord, Paur ja Cazeaur, tuli sealt tagasi sept. 1917. a. ning nimetati Krimmi lahingukooli instruktoriks. Peale enamise revolutsiooni jäi Krimmi, kus Denikini väes teenis kuni selle likvideerimiseni. Sealt läks Konstantinoopoli, kus autojuhina teenistust leidis. Kodumaale jõudes 1921. a. oli lühikest aega Eesti lennuväe nimekirjades. „Aeronaut'i” teenistusse astus 1922. a. suvel. Esimese lennu „Aeronaut'i” lennukil tegi 15. augustil 1922. a. P. Olt õppis lennukil „Farman 4”, mida praegusel ajal veel ainult muuseumides leida võib.

Peeter Olt on sündinud Tartus, 10. okt. 1896. a. Vabatahtlikuna astunud 1914. a. Peterburi politehnikumi juures avatud lennu-mehaanikute kursustele, mille lõpetamisel esiti Peterburi merelennu ohvitseride koolis ja 1915. a. lõpul Baku merelennu kooli juures mehaanikuna töötas. 1916. a. läks sealt üle Moskva lennukooli lendamist õppima. Lõpetades kooli parema lendurina, komandeeriti ta Prantsusmaale mitmesse kooli ennast täiendama. Läbi tehes lühikeajajalised kursused Chartres, d'Avord, Paur ja Cazeaur, tuli sealt tagasi sept. 1917. a. ning nimetati Krimmi lahingukooli instruktoriks. Peale enamise revolutsiooni jäi Krimmi, kus Denikini väes teenis kuni selle likvideerimiseni. Sealt läks Konstantinoopoli, kus autojuhina teenistust leidis. Kodumaale jõudes 1921. a. oli lühikest aega Eesti lennuväe nimekirjades. „Aeronaut'i” teenistusse astus 1922. a. suvel. Esimese lennu „Aeronaut'i” lennukil tegi 15. augustil 1922. a. P. Olt õppis lennukil „Farman 4”, mida praegusel ajal veel ainult muuseumides leida võib.

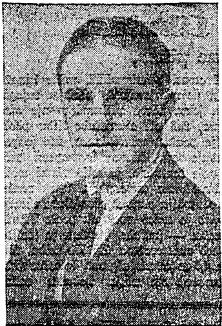


100.000 kilomeetrit õhus : A.-s. "Aeronaudi" lennuki juht K. Kursmann 80.000 kilomeetrit ilma ühegi vigastuseta ära lennanud

// [Vaba Maa \(1926\) 7. sept., nr. 209, lk. 5.](#)

100.000 kilomeetrit õhus.

A.-s. „Aeronauti“ lennuki juht K. Kursmann 80.000 kilomeetrit ilma ühegi vigastuseta ära lennanud.



K. Kursmann.

Neid päevi, kui täis 100.000 km. arvu „Aeronauti“ lenduril K. Kurs-

Kuu.	Lendude arv.	Äralennat. km. arv	Reisijate arv.	Kaubad ja pagasid kg.	Post kg.
Januar	56	5600	1145	2339,11	1195,905
Vebruar	92	9200	247	4107,55	2603,687
Märts	136	13.600	327	7251,50	2676,350
Aprill	67	6760	176	2337,0	1615,387
Mai	82	7790	187	2370,6	599,443
Juuni	117	11.115	234	2543,0	22,669
Juuli	141	13.395	353	2935,0	35,768
August	123	11.685	330	3698,3	32,838
	814	79.145	1999	27.582,06	8781,747

Sellest on a.-s. „Aeronauti“ lennukitel toimetatud ainuüksi:

1. 1.—1. 9. 451 43.845 1042 14.188,9 6209,741

mannil. See oli teine lendur „Aeronauti“ teenistuses, kellel nii juur teinud on staasi juba kehtinud. Teatavasti het märgitud lendur Otil sama arv lennukilomeetreid täis.

Konstantin Kursmann oli 1918. a. peale Eesti lennunduses ja loomise lennukoolis õppinud, lõpetades kooli ühe parema lendurina. A.-s. „Aeronauti“ teenistusse astus hr. Kursmann veebruarikuul 1923. a. Käsioleval aastal oli tema „Aeronauti“ tegevuse kokkutõmbamise tõttu teenistusest lahkuma ja ajutise töäjõuna seltsi juure jääma. Viimased 80.000 km. on ilma ühegi äparduseta ära lennanud. K. Kursmann on esimene Eesti koolist välja- tulnud lendur, kes kühitise aja jooksul nii suure õhusõidu staasi läbi on teinud.

Õhusõidu aktiivselt „Aeronauti“ on käesoleval aastal pidanud igapäevast ühendust Tallinna-Helsingi vahel koos Soome õhuseltsiga järgmiste tagajärgedega:

Neil päevil sai täis 100.000 km. arv „Aeronauti“ lenduril K. Kursmannil. See oli teine lendur „Aeronauti“ teenistuses, kellel nii suur lendamise staash juba seljataga. Teatavasti sai märtsikuul lendur Otil sama arv lennukilomeetreid täis.

Konstantin Kursmann oli 1918. a. peale Eesti lennunduses ja sõjaväe lennukoolis õppinud, lõpetades kooli ühe parema lendurina. A.-s. „Aeronauti“ teenistusse astus hr. Kursmann veebruarikuul 1923. a. Käsioleval aastal oli tema „Aeronauti“ tegevuse kokkutõmbamise tõttu teenistusest lahkuma ja ajutise töäjõuna seltsi juure jääma. Viimased 80.000 km. on ilma ühegi äparduseta ära lennanud. K. Kursmann on esimene Eesti koolist väljatulnud lendur, kes lühikese aja jooksul nii suure õhusõidu staashi läbi on teinud.

Õhusõidu aktiivselt „Aeronauti“ on käesoleval aastal pidanud igapäevast ühendust Tallinna-Helsingi vahel koos Soome õhuseltsiga järgmiste tagajärgedega.

Kuu	Lendude arv	Äralennat. km. arv	Reisijate arv	Kaubad ja pagaash kg.	Post kg.
Januar	56	5600	145	2339,11	1195,905
Veebr.	92	9200	247	4107,55	2603,687
Märts	136	13.600	327	7251,50	2676,350
Aprill	67	6760	176	2337,0	1615,387
Mai	82	7790	187	2370,6	599,443
Juuni	117	11.115	234	2543,0	22,669
Juuli	141	13.395	353	2935,0	35,768
August	123	11.685	330	3698,3	32,838
	814	79.145	1999	27.582,06	8781,747

Sellest on a.-s. „Aeronauti“ lennukitel toimetatud ainuüksi:

1. 1.—1. 9. 451 43.845 1042 14.188,9 6209,741



ESTONIAN AIR

www.estonian-air.ee

Naised ja lennukunst

// [Vaba Maa \(1926\) 26. sept., nr. 226, lk. 8.](#)

Naised ja lennukunst.

Ilmas umbes 50 naislendurit.

Neiu Vitismanni eelkäijad.

Mõne aja eest käis Eesti ajakirjandusest läbi teade, et keegi Vitismanni nimeline neiu soovi oli avaldanud Eesti lennuväkke astuda ja lenduriks õppima hakata. Neiuult, kellele valmis oldi vastu tulema, soovis lennuvägi aga 9 miljoni suurust kautsjoni tagatiseks, sarnaseks korraks, kui ta lennukunsti omandamise ajal lennuki puruks peaks kukutama.

Neiu Vitismanni loo puhul pole huvitusetu peatuda küsimuse juures, millisel määral naised mujal ilmas lendamisest osa võtavad.

Naised ja lennukunst.

Ilmas umbes 50 naislendurit.

Neiu Vitismanni eelkäijad.

Mõne aja eest käis Eesti ajakirjandusest läbi teade, et keegi Vitismanni nimeline neiu soovi oli avaldanud Eesti lennuväkke astuda ja lenduriks õppima hakata. Neiuult, kellele valmis oldi vastu tulema, soovis lennuvägi aga 9 miljoni suurust kautsjoni tagatiseks, sarnaseks korraks, kui ta lennukunsti omandamise ajal lennuki puruks peaks kukutama.

Neiu Vitismanni loo puhul pole huvitusetu peatuda küsimuse juures, millisel määral naised mujal ilmas lendamisest osa võtavad.

Seni on lenduri õiguse Ameerikas omandanud 17 naist, Prantsusmaal 12, Inglismaal 8, Itaalias 2, Belgias, Hollandis, Rootsis, Tšehho-Slovakkias ja Rumeenias – igapähe 1. Saksamaa, Venemaa ja teiste riikide kohta puuduvad andmed. Sellest hoolimata võib kinnitada, et naislendurite üldarv tõuseb maailmas vähemalt 50 peale.

Esimeseks naislenduriks oli Therese Pelletier, Leon de la Grange'i õpilane. Therese Pelletier tegi esimese lennu lennukunsti algaegade herooilisel ajajärgul – 1908. aastal. Kuid ta pööras peatselt sellele alale selja ja andus kujutatavale kunstile. Käesoleva aasta veebruaris suri ta.

Esimene diplomeeritud naislendur oli Prantsuse paruness Raymonde de la Roche, kes diplomi omandas 1910. aasta märtsis. 1919. aastal sai ta surma lennukatastroofi ajal. Ameerikas on aktiivsete naislendurite arv suurem kui Euroopas. Inglismaal lendab rohkest miss Elliot Leen, kes kutse omandas läinud aasta novembris. Sennuashjan-

bus on sellele inglannale peamistest sport. Tal on oma lennuk ja teda peetakse Londoni aeroklubi tegevamaks liikmeks.

Mandri naislenduritest äratab suurt tähelepanu prantslanna Adrienne Holland. Ta alustas lendamist 1920. aastal, demonstreeris oma lennukunsti Lõuna-Aafrikas, lendas üle Aadide jne.

Läinud aasta sügisel kätkesti palju Bordeaux linnusest Louise Marizest, kes ka omas lenduri kutse. Ajakirjandus, nii Prantsuse kui välismaa oma, laulis talle ülemaale ja tõi ära ta näo pilte. Louise Marize'ile aga oli määratud kiirelt peetuda oma uues kires. Kui ta mõni nädal pärast lenduri kutse omandamist sõitis Pariisi ja omale lenduri kohta arvas, polnud keegi nõus teda teenistusse võtma, sest mahtas ju Prantsusmaal teadus, mille põhjal naislendur ei tohi taju eest teistjaid vedada. Sellest ajast peale pole Louise Marize'ist enam midagi kuulda.

Prantsuse naislendurite klubi „La Stella“ asutati 1909. aastal. „Stella“ korraldas mõidulendujid, andis välja auhindu ja korraldas lennupidustusi. Ka ta liigeteks olid enne sõda 15 diplomaatid naislendurit. Paljud neist mõtjib ette lendujid, kahtades abilisena naiskõnast perinaaki.

Sõjanjast peale hakkas klubi lagunema ja jäi ka vaeseks, kuna 2000-frangiline liikmemaiks ja 150-frangiline lennumaiks iga lennu pealt enam jõudu mööda polnud vaeseks jäänud prantslannadele.

1. juulil 1926. a. peale on naislendurite klubi „Stella“ suletud.

Seni on lenduri õiguse Ameerikas omandanud 17 naist, Prantsusmaal 12, Inglismaal 8, Itaalias 2, Belgias, Hollandis, Rootsis, Tšehho-Slovakkias ja Rumeenias – igapähe 1. Saksamaa, Venemaa ja teiste riikide kohta puuduvad andmed. Sellest hoolimata võib kinnitada, et naislendurite üldarv tõuseb maailmas vähemalt 50 peale.

Esimeseks naislenduriks oli Therese Pelletier, Leon de la Grange'i õpilane. Therese Pelletier tegi esimese lennu lennukunsti algaegade herooilisel ajajärgul – 1908. aastal. Kuid ta pööras peatselt sellele alale selja ja andus kujutatavale kunstile.

Käesoleva aasta veebruaris suri ta.

Esimene diplomeeritud naislendur oli Prantsuse paruness Raymonde de la Roche, kes diplomi omandas 1910. aasta märtsis. 1919. aastal sai ta surma lennukatastroofi ajal.

Ameerikas on aktiivsete naislendurite arv suurem kui Euroopas. Inglismaal lendab rohkest miss Elliot Leen, kes kutse omandas läinud aasta novembris.



ESTONIAN AIR

www.estonian-air.ee

Lennuasjandus on sellele inglannale peamiselt sport. Tal on oma lennuk ja teda peetakse Londoni aeroklubi tegevamaks liikmeks.

Mandri naislenduritest äratub suurt tähelepanu prantslanna Adrienne Bolland. Ta alustas lendamist 1920. aastal, demonstreeris oma lennukunsti Lõuna-Aafrikas, lendas üle Andide jne.

Läinud aasta sügisel kõneldi palju Bordeaux iludusest Louise Marize'ist, kes ka omas lenduri kutse. Ajakirjandus, nii Prantsuse kui väljamaa oma, laulis talle ülemlaule ja tõi ära ta näopilte. Louise Marize'ile aga oli määratud kiirelt pettuda oma uues kires. Kui ta mõni nädal pärast lenduri kutse omandamist sõitis Pariisi ja omale lenduri kohta otsis, polnud keegi nõus teda teenistusse võtma, sest maksab ju Prantsusmaal seadus, mille põhjal naislendur ei tohi tasu eest reisijaid vedada. Tollest ajast peale pole Louise Marize'ist enam midagi kuulda.

Prantsuse naislendurite klubi „La Stella” asutati 1909. aastal. „Stella” korraldas võidulendusi, andis välja auhindu ja korraldas lennupidustust. Ka ta liigeteks olid enne sõda 15 diplomitud naislendurit. Paljud neist võtsid ette lendusi, kasutades abilistena naissoost personaali.

Sõjaajast peale hakkas klubi lagunema ja jäi ka vaeseks, kuna 2000-frangiline liikmemaks ja 150-frangiline lennumaks iga lennu pealt enam jõudu mööda polnud vaeseksjäänud prantslannadele.

1. juulist 1925. a. peale on naislendurite klubi „Stella” suletud.

1927

10 aastat õhus

// [Vaba Maa \(1927\) 6. mai, nr. 105, lk. 5.](#)

10 aastat õhus.

N. Wehlmanni lenduri-juubel.

Täna pühitseb meie vanem lendur Nikolai Wehlmann oma 10-aastast juubelit lennuasjanduse alal.

N. Wehlmann on sündinud 1892. aastal Jamburi kreisis möldri pojana.



Suur spordimees lapsepõlvest peale, tundis ta ka lendamise vastu suurt huvi, kuid rahuajal oli lennukoolidesse pääsemine Venemaal raske, sest sõjalennukoolid olid tol ajal avatud ainult kõrgemast soost ohvitseridele. Lõpuliku tõuke lenduri kutsele end pühendada andis tihe kokkupuutumine Prantsuse lenduritega Pariisis 1913. a., kus H. Wehlmann sel ajal viibis. (Ümber ilma rändaja jalgrattal Peterburi spordiseltsi „Kalevi” lipu all.) Ümber ilma rändamine tuli suure sõja tõttu katkestada ja Venemaale tagasi pöörata. Alles 1916. a., kus Venemaal lennukaadrites suur puudus valitses, osutus võimalikuks ka N. Wehlmannil esiteks motoristide Sankt Peterburi politehnikumi juures asuvasse lendurite teoreetilistele kursustele pääseda. 1917. a. mõni päev enne revolutsiooni saadeti üle Muvnrani 100 meest Inglismaale lennukoolidesse praktiliste lendude õppimiseks ja nende 100 mehe hulgas oli ka N. Wehlmann.

Esimene lennu tegi ta 6.5.17 kell 7 homm. ja see tund jäi otsustavaks, sest paljud, kes esimesed lennud kaasa tegid, loobusid varem või hiljem lendudest nõrkade närvide või tervislike põhjuste tõttu.

Inglismaalt tagasi jõudes määrati N. W. Moskva lennukooli instruktoriks, kuid enamlaste revolutsiooni ajal lagunes Moskva lennukool täielikult. Et lendurite ridu koondada, asutati lendurite poolt, kes Inglismaal lennukooli lõpetanud, uus grupp 12. mehest, missugune pidi edaspidi uueks lennukooliks kujunema. Kuid enamlaste umbusalduse tõttu lendurite vastu üldse ja Inglise koolis viibinute lendurite vastu iseäranis, saadeti see grupp N. W. juhatusel ja kahe poliitilise komissari kontrolli all Lõuna väerinnale Denikini vastu. Lendur N. Kusnetsoffi ülelennu puhul Denikini poole vangistati N. W. ja hoiti 2 kuud Voroneshi vanglas mahalaskmise hirmu all kinni. Sõprade kaasabil vanglast pääseses, tüüris N. W. Gatshina poole, et juhust otsida Eestisse pääsemiseks. 1919. a., kui Judenitshi väed Gatshina ära võtsid, ilmus ka N. W. Eestisse, kus kohe Eesti lennuväe teenistusse astus. Umbusalduse põhjal, mis sel ajal punaste poolt ületulnud sõjaväelaste vastu valitses, ei saadetud ka N. W. frondile, vististi arvamisel olles, et mees kättesaadud lennukiga tulnud teed jälle tagasi lendab.

1919/20. a. käredeal talvel, kus igasugune laevaühendus Soomega puudus – korraldati Eesti-Soome vahel postivedu. Esimene lennuk, mis Tallinnast Soomega ühendusesse astus, oli N. W. juhtimise all. Esimene tagasitulek Helsingist ei olnud kuigi õnnelik. Maandumise juures Lasnamäel oli spordimees J. Lossmann, kes tol ajal Helsingi Eesti saatkonnas ametis oli ja kes kaasa lendas, oma saapa kontsa topelt kontrolli vahele jätnud ja tagajärg oli: uppi löödud masin, N. W. sinine silm, J. Lossmanni lõhkine moka ja 27 miljoni Eesti margaga ülekülvatud Lasnamäe aerodroom. (Sel ajal trükiti E. W. raha Soomes). Sinise silma peale vaatamata said edaspidised lennud korralikult läbi viidud. Aprillikuus 1920 juhtus N. W. raskem havarii, kusjuures N. W. jalaluu murdis ja raske närvide vapustuse sai. Selle peale vaatamata ei jätnud aga N. W. lennuasjandust mitte.



1923. a. märtsikuus kutsuti N. W. a.-s. „Aeronauti” lennujaama juhatajaks, kus kohapeal tema kuni 16. aprillini s.a. tegev on olnud. Raskuste tõttu, mida a.-s. „Aeronaut” praegusel ajal põeb, vabastati terve „Aeronauti” koosseis, nende hulgas ka N. W.

25. aprillil s.a. avati Helsingi-Tallinna vahel õhuühendus Soome õhusõidu seltsi „Aero” poolt ja kutsuti N. W. Tallinna agentuuri ja lennujaama juhatajaks, missuguses ametis N. W. ka praegu viibib ja mida tema kõige suurema huviga täidab.

1931

Eesti saab esimese naislenduri. Pr. Magda Vitisman-Läte Inglismaal lendamist õppimas

// [Vaba Maa \(1931\) 29. jaan., nr. 24, lk. 1.](#)

Eesti saab esimese naislenduri.

Pr. Magda Vitisman-Läte Inglismaal lendamist õppimas.

Eesti jõuab ka naislendurite suhtes varsti järele teistele maadele, sest varsti võime näha ka meie naist istuvat lennukitüürile ja tõusvat pilvedesse. See on meie lehe lugejaile eesti esimese naisautojuhina juba hästi tuntud Magda Vitisman, nüüdne pr. Läte, kes teostab oma ammuse soovi – saada lenduriks. Ta sõitis Inglismaale, et seal

Eesti saab esimese naislenduri.

Pr. Magda Vitisman-Läte Inglismaal lendamist õppimas.

Eest jõuab ka naislendurite suhtes varsti järele teistele maadele, sest varsti võime näha ka meie naist istuvat lennukitüürile ja tõusvat pilvedesse.

See on meie lehe lugejaile eesti esimese naisautojuhina juba hästi tuntud Magda Vitisman, nüüdne pr. Läte, kes teostab oma ammuse soovi – saada lenduriks. Ta sõitis Inglismaale, et seal

õppida lennutehnikat ja osta mootor, mille ta paigutab Eestis ehitatavasse lennukisse.

Magda Vitisman tekitas omal ajal teataval määral sensatsiooni, kui ta esitas kaitseministrile palve – võtta teda õpilaseks lennuväkke.



Kaitseministeerium oli nõus, sest nõus oli ka lennuvägi. Lendurid olid healmeelisel valmis pühendama agraarpreilile lennukunsti saladustesse, aga ...

See „agraar” seisus selles, et kaitseministeerium ei riskerinud anda riigi lennukit preili kätte.

Saatust viis lennuhimulise preili kokku lennuväes teeniva lenduri leitnant Lättega. Ühiste huvidega noored abiellusid. Seega pääses Magda Vitisman-Läte hulga lähemale oma unistuste teostamisele.

Eestlanna pr. Kalep kavatses 15.000-miilist lennu

// [Vaba Maa \(1931\) 9. mai, nr. 108, lk. 3.](#)

Eestlanna pr. Kalep kavatses 15.000-miilist lennu.

Esimese Eesti naislenduri sõidusiht Londonist
Kaugesse-ltta.

Pr. Kalep — suurim seiklusnaine.

Eestlanna pr. Kalep kavatses 15.000-miilist
lennu.

Esimese Eesti naislenduri sõidusiht
Londonist Kaugesse-ltta.

Pr. Kalep — suurim seiklusnaine.

L o n d o n, 7. mail. Noor eestlanna proua Elviine K a l e p, kes kavatses autogiro-lennukil ette võtta 15.000-miilise lennu Kaugesse Idasse, tegi täna Hestoni aerodroomil Londoni lähedal oma esimese lennu seda tüüpi lennukil.

Proua Kalep oli kunstiõpilaseks Pariisis, kuid jättis kunsti maha ja asus lennuasjandust õppima. Ta tuli Inglismaale harjutama ja oma lennuks ettevalmistusi tegema. Autogiro-piloot kapten Baker Hestonis võttis ta oma juhatarele ja näitas temale autogiro-lennuki käsitamist. Olles tutvunud lennukiga, avaldas proua Kalep arvamist, et autogiro-lennuk on just naiste tulevikulennuk.

Proua Elviine A. Kalepil, kes nagu eelpooltoodud telegrammist näha, kavatses asuda pikale lennumatkale Kaugesse-Idasse, on seiklusrikas elu seljataga. Teda võib julgesti nimetada suurimaks naisseiklejaks, kes kunagi võrsunud Eesti rahvast. Ta on ühtlasi ka esimeseks Eesti naiseks, kes omab lendurikutse. Ning üldse on seni vähe naisi kaasa teinud sarnaseid sensatsioonilisi lende kui see pr. Elviine A. Kalepil praegu kavatsusel on.

Proua Elviine A. Kalep on üles kasvanud Tallinnas. Koolihariduse sai ta tütarlaste kommerskoolis, kuid omal käel edasi õppides täiendas ta enda teadmisi keelte alal, nii et **valdab täielikult umbes pooltosinat Euroopa keeli.**



1916. aastal lahkus ta 15–16-aastase neiuna Eestist, minnes Venemaale. Abiellus seal päris noorukesena ühe Vene ohvitseriga, kellega Vene revolutsiooni pöörises Mandshuuriasse sattus. Rahutuste ja Vene kodusõja ajal jäi mees kadunuks ning proua E. Kalepil tuli läbi elada suuri raskusi, enne kui 1922. aastal pääses Venemaalt Hiinasse. Seal muutus ta elu varsti paremaks. Oma suure keelteoskuse tõttu leidis ta kergesti teenistust ning töötas mõni aeg tõlgina-sekretärina mitmes suuremas asutuses Schanghai, kuni lõpuks sai ühelt Inglise kindralilt ettepaneku asuda tema juure sekretäri kohale. Inglise kindral, kel Mukdenis olid suured tehased ja peale muu ka sõjariistade vabrikud, tarvitas keelioskajat sekretäri läbikäimises laialdase tellijate ringkonnaga. Tähendatud kindrali juures teenides puutus pr. E. Kalep peagi kokku tolelaegse

Hiina kodusõja juhi Chang-Tscho-Lingi

ja tema poja, praeguse Mandshuuria isevalitseja kindral Hsiao-Lian-Chang'iga, kes tegelikult juhtis Põhja-Hiina sõda Lõuna-Hiina kindralite, peasjalikult Wu-Pei-Fu vastu. Muidugi aitas kokkupuutumiseks praegusaja Hiina vägevamate meestega kaasa eriti veel see asjaolu, et kindral, kelle juures pr. E. Kalep teenis, varustas Chang-Tscho-Ling'i sõjatarvetega. Teisest küljest ei võinud tähele panemata jääda pr. E. Kalepi sealviibimine ka sellepärast, et ta oli seal pea ainukeseks valgeks naiseks.

Sõbralik vahekord kõikvõimsa Chang-Tscho-Ling'i perekonnaga ja iseäranis ta poja praeguse Mandshuuria valitseja Hsiao-Lian-Chang'iga kujunes varsti nii kaugele, et noor eestlanna ei viibinud mitte üksi oodatud külalisena Hiina vägevate väejuhtide perekonnas, vaid teda võeti isegi kaasa väeliinile.

Hiinas elades õppis pr. E. Kalep ära ka Hiina keele.

1925. aasta alul lahkus pr. E. Kalep Hiinast, saades oma peremehelt aastase puhkuse, et end täiendada kunsti alal Euroopas, kuna tal oli kalduvusi maalikunstiks. Siis külastas ta kodumaad ja elas Tallinnas ligemale kaks kuud, äratades oma eksootilise välimuse, toredate ning mitmekesiste tualettidega suurt tähelepanu kõikjal, kuhu ilmus.

Tallinnast siirdus pr. E. Kalep Pariisi ning Hiinamaale ta enam tagasi ei sõitnudki. Pariisis õppis ta alul kuskil kunstiakadeemias, lõpuks saabusid Tallinna teated, et ta elavat Nizzas ja olevat abiellunud kellegi Ungari aristokraadiga

ning kandvat parunessi nime.

Veel 3–4 aastat tagasi saatis ta oma Tallinna tuttavatele pilte paarist inglisekeelsest suuremast ajakirjast, kus ta päevapildid ilmusid. Ühel pildil oli ta üles võetud Ostende supelrannas; pilt kandis allkirja: „Elegantsem supelkostüüm Ostendes“. Teisel pildil võis teda näha istumas ühe suursuguse hotelli terrassil, millel einetas parajasti inglise kuninganna koos oma saatjatega.

Läinud aastal kohtas keegi Pariisis käinud eestlane pr. E. Kalepit Pariisis, kus ta elas parimas linnaosas suures mitmetoalises toredasti sisse seatud korteris ja pidas väikest moesalongi, mille



peatellijaskonnaks olnud Pariisi külastanud ameeriklannad. Pr. E. Kalepi kasuvanemad elavad Nõmmel.

* Autogiro- ehk keertiiblennukiks nimetatakse sarnast lennukit, mis võib õhku tõusta peaaegu püstloodis ja samuti ka maanduda. Ta paremuseks on see, et ta tarvitab väga väikest startimisplatsi, mitte aga suurt lagedat lennuvälja, nagu teised lennukid. Autogiro-lennuk leiutati 1922. a. hispaanlase Juan de la Cierva poolt.

Naislendur pr. Kalep Tallinnas

// [Vaba Maa \(1931\) 20. aug., nr. 194, lk. 3.](#)

Naislendur pr. Kalep Tallinnas.

Pr. Kalepi saatjaks saksa avio-mehaanik Walter Mayer. – Naislendur teeb ringlennu Eestis ja kavatseb sõita Lõuna-Ameerikasse.

Eesti naislendur pr. Kalep saabus Tallinna teisipäeval kell 6.50 õhtul. Lennuk laskus kaitsevæe aerodroomile Lasnamäel. Vahemaa Riiast Tallinna lendas pr. Kalep ära 1 tunni 50 minutiga. Külalist olid aerodroomil vastu võtmas meie eralennuühingu tegelased ja lennuväe ohvitsere daamidega. Pr. Kalepil on saatjaks sakslane avio-mehaanik Walter Mayer. Peale tevitusi sõitis pr. Kalep Nõmmele, kuhu jääb korterisse omaste juure. Mehaanik Mayer asus Rooma võõrastemajja. Lennuk paigutati kaitsevæe angaari.

Pr. Kalepi masin on ühepinnaline „Klemmi“ spordilennuk 2 juhiistmega. Kere ja tiivad kerged, kollasest vineerist, valgest metallist lisandustega. Miitavi juures hädamaandumisel saadud vigastusi pole kusagil märgata.

Pr. Kalep kurdab, et mõneajalise kodumaalt eemal viibimise jooksul on ta eesti keele juba unustanud. Aga tervituseks joodava klaasi vahuviina juures kõneleb päris soravalt ja lõbusalt.

Eestis kavatseb pr. Kalep teha ringlennu kõigis linnades, kus maandumine võimalik. Kui võimalik, teeb ka ühe lennu Helsingi. Edaspidi on naislenduril kavatsus sõita Lõuna-Ameerikasse – uurima Brasiilia ürgmetsi.



Lenduriks on pr. Kalep õppinud alles hiljuti Saksamaal ja lenduriksami annud käesoleva aasta 1. augustil. Mõned meie kaitseväe lendurid on õppinud pr. Kalepiga koos ja teavad kõnelda mõnegi lõbusa loo naislenduri esimestest katsetest.

Naislendur pr. Kalep Tallinnas.

Pr. Kalepi saatjaks saksa avio-mehaanik Walter Mayer. — Naislendur teeb ringlennu Eestis ja Latvatses võita Lõuna-Ameerikasje.



Pr. Kalep vastuvõtjate keskel Lasnamäe aerodroomil.

Eesti naislendur pr. Kalep saabus Tallinna teisipäeval kell 6.50 õhtul. Penuks lastus kaitseväe aerodroomile Lasnamäel. Wahemaa Riikst Tallinna lennab pr. Kalep ära 1 tunni 50 minutiga.

Riikliski olid aerodroomil vastu võtnud meie eralennuühingu tegelased ja lennu-

Pr. Kalepi masin on ühepinnaline „Niemmi“ spordilennuk 2 juhkijamega. Kere ja tiivad terged, kolmele minerikil, valgeist metallist lihanuditega. Miltami juured hõdamaandumisel leandub isigostuži pole tsajagil märgata.

Pr. Kalep kurbab, et mõneajalike lodu-



Esimene eesti naislendur E. Kalep.

Gelšingi. Edoaspidi on naislenduril lo-
matjus võita Lõuna-Ameerikasje — wuzi-
ma Braziilia Argmetši.

Pildiallkiri: Pr. Kalep vastuvõtjate keskel Lasnamäe aerodroomil.

Gori karikatuuri allkiri: Esimene Eesti naislendur E. Kalep.



Eesti esimesed eralendurid// [Rahvaleht \(1931\) 8. okt., nr. 118, lk. 2.](#)

Eesti esimesed eralendurid.

Kaks noormeest jõudsid Poola lennukoolist tagasi. – Lennuasjanduse propaganda välismaal.**1200 minutit õhus.**

Neil päevil lõpetasid Varssavis tub neid koolist tagasi ja need tulnud talje noorjõe lennukite mudelite eralennukooli ja saabusid üleeile kodumaale Harry H a b e l ja Richard T o m s o n, esimene 20, teine 22-aastane, kes käesoleva aasta maikuu komandeeriti Eesti õhukaitse ühingu poolt Varssavi lennukooli ja said poolakate poolt prii ülespidamise ja õpetuse.

Eesti esimesed eralendurid.**Kaks noormeest jõudsid Poola lennukoolist tagasi. – Lennuasjanduse propaganda välismaal.****1200 minutit õhus.**

Neil päevil lõpetasid Varssavis eralennukooli ja saabusid üleeile kodumaale Harry H a b e l ja Richard T o m s o n, esimene 20, teine 22-aastane, kes käesoleva aasta maikuu komandeeriti Eesti õhukaitse ühingu poolt Varssavi lennukooli ja said poolakate poolt prii ülespidamise ja õpetuse.

Poola keskaeroklub võttis noormeeste lenduriteks õpetamise kulud enda kanda.

Noormehed õppisid koolis aeronavigatsiooni, mootorite tundmist, meteoroloogiat ja teisi lendurile vajalisi teadmisi. Mõlemad lendasid 1200 minutit, sellest pool instruktoriga üheskoos ja pool iseseisvalt. Lõpetatud lennukursus õigustab noorimehi juhtima era- ja sportlennukeid. Reisiselennukite juhi kutse saamiseks peavad nad veel 25 tundi iseseisvalt lendama.

Tomson ja Habel on esimesteks eesti eralenduriteks,

kuna senised eralendurid on kõik endised sõjaväelendurid. Nad on praegu kui ratsamehed, kellel puudub hobune, sest niikaua kuni õhukaitseühing ei ole soetanud endale lennukaid, ei saa need lendurid kasutada enda lennuoskust.

Lendur Tomson jutustas, et poolakad on neid võtnud ülilahkelt vastu. Noormehed on pandud elama Varssavi üliõpilaste kolooniasse, mis on suurimaid omasuguseid maailmas.

**ESTONIAN AIR**

www.estonian-air.ee

Üheksakordses majas on nimelt 1648 tuba ja seal leiavad korterit 2000 üliõpilast. Koolis ei ole olnud erilist reshiimi. Teoreetilist osa õpilased on pidanud õppima ise vastavatest õpperaamatutest; igapäev hommiku kella 5–7 ja õhtupoolel kella 4–5 on olnud lennutunnid. Selle järel, kuidas õpilased omandanud lennuoskuse, lastud neid koolist välja ja uued tulnud asemele, nii et õpilaste koosseis vahetpidamata vaheldub.

Tomson ja Habel olnud ainukesed välismaalased, kellele eralennukoolis võimaldati tasuta õppimine ja anti isegi ülespidamine Poola keskaeroklubi poolt. Kaasatoodud Poola lehtedest on näha, et

Poola avalik arvamine on eestlastele pühendanud õige suurt tähelepanu:

nendest on toodud pikemaid kirjeldusi ja pilte. „Express Poranny“, „Gazeta Polska“ ja rida teisi ajalehti ja ajakirju kirjutavad eestlastest, kes Poolamaal lennuoskust omandamas. Isegi raadio kaudu anti nende kohta teateid edasi.

Üldse võivat Poolas kõikjal märgata, et Eesti ja eestlaste vastu ollakse väga sõbralikud.

Kui poolakad kuulevad, et tegemist on eestlastega, muututakse kohe sõbralikuks.

Diplomite kätteandmine eestlastele kujunes suureks sündmuseks. Kutsuti Eesti saadik, sõjaväeline esindaja ja saatkonna sekretär osa võtma pidulikust sündmusest. Ministriabi Czaplinski tuli isiklikult diplome välja andma ja laskis end ühes eestlastega pildistada. „Polonia“ hotellis korraldati suurejooneline bankett, kus peeti tervituskõnesid. Kõned anti raadioteel edasi. Kui siis lendur Tomson võttis kokku oma poola keele oskuse ja vastas lühikese tänukõnega, töid Poola suured ajalehed kõne järgmisel päeval täielikult ära.

Poolas osutatakse lennuasjanduse arendamisele suurt tähelepanu.

Igasse provintsi on asutatud aeroklub, mida ühendab üheks organisatsiooniks Varssavis asuv keskaeroklub. Ehitatakse eralennuplatse ja korraldatakse noorsoole lennukite mudelite võistlusi. Noorsugu õpib konstrueerima lennuki mudeleid ja paremate mudelite valmistajad saavad väärtuslikke auhindu. Kesk Varssavi linna asuv vana aerodroom anti kasutada eralennukoolile, lennuväe jaoks ehitati uus aerodroom linna äärde.

Praegu Poola vabrikud valmistavad lennukid,

kuid välismaalt ostetud litsentside järgi. Nüüd tahetakse välja töötada Poola oma lennukite ja mootorite tüübid, et välismaadest täiesti olenematuks muutuda.

Lennukoolis kasutati õppemasinateks saksa vanemat tüüpi lennukit „Albatros“, 160-hobusejõulise „Mercedes-Benz“ mootoriga ja prantsuse „Henriot“ lennukit 85-hobusejõulise „Rhone“ rotatiiv mootoriga. „Henriot“ tüüpi lennukiga juhtus poolakaid iseloomustav lugu.

Varssavi ühe gümnaasiumi naisõpilased korjasid kokku niipalju raha, et selle eest sai osta lennuki,



mis kingiti lennukoolile. „Henriot“ seisis aerodroomil ja kinkijad, kooliõpilased, tulid seda vaatama. Samal ajal lendas aerodroomi kohal üks poola lenduritest, kes maandus nii ettevaatamatult, et pörkas „Henriot“ külge ja vigastas seda tugevasti.

Kui naisõpilased nägid, et nende kingitud lennuk sai vigastada, puhkes suur hulk tütarlapsi haledasti nutma.

Kuid lennuk parandati ära ja nüüd lendab laitmatult. Tütarlapsi lohutati kohe, et mis on läinud katki, see ei tarvitse veel katkiseks jääda. Kogu Poolas tehakse energilist kihutustööd lennuasjanduse arendamise kasuks ja selle vastu tunnevad huvi laialdased rahvakihid.

1932

Kuus uut lendurit said lõputunnistused. Läti lennukid Tallinnas külas

// [Postimees \(1932\) 22. juuli, nr. 169, lk. 3.](#)

Kuus uut lendurit said lõputunnistused.

Läti lennukid Tallinnas külas.

Kevadel korraldas õhuasjanduse ühing era lennukursuse. Selle kursuse lõpetas 6 isikut.

Kolmapäeva õhtul oli Lasnamäe aerodroomil sõjaväe lennukoolis pidulik aktus, kus uutele lenduritele anti välja kutsetunnistused. Aktuse avas lennukooli ülem major J a n s o n ja peokõne pidas Õhu- ja gaasikaitse Ühingu esimees O. K ö s t e r, kes tervitas noori lendureid ja tänas instruktoreid, et need „järeltuleva põlve“ kasvatamiseks palju vaeva näinud.

Diplomid andis edasi teedeministri abi Jürgenson.

Paremaks lennukursuse lõpetajaks on Voldemar V u n n, teised lõpetajad on: M. M ä n d, Heinz U n g e r-S t e r n b e c k, Viktor K o l t s i n, Ulrich B r a c h e ja K i n g.

Kaitseväe nimel tervitas õhukaitse ülem kol. T o m b e r g, lubades omalt poolt muretseda, et uutel lenduritel oleks vahetevahel ka treenimise võimalusi.

Aktuse lõpusõna ütles maj. Janson, tähendades, et kui noored lendurid ei ole vast tugevad oma teadmiste poolest, siis selle tasub ära suur tööarmastus ja ind, millist nad senini on röömustaval



viisil üles näidanud. Viimases sõnas hoiatas Janson noori madalal lennu eest. „Mida suurem on teie lennutundide arv, seda madalamalt võite lennata,“ lõpetas Janson oma isaliku õpetuse.

Selle järele oli korraldatud lennuõpetamise tunni demonstratsioon. Õpetust andis kapten

D ö r i n g. Tunni filmis Th. L u t s.

Kell 8 õhtul jõudsid Lasnamäele ka Läti lendurid. Nad pidid esialgse kava järele jõudma kohale juba aktuse ajaks, kuid nad olid teinud Tartus pikema peatuse. Tallinnast oli Läti lennukooli lenduritele vastu sõitnud meie kaitseväge lennuk Tallinna lendurite Schmidt ja Andreseniga. Tartust sõideti Läti lenduritega koos Rakverre, kus oli lühike peatus, ja selle järele kl. 8 õhtul jõuti Tallinna. Õhtul oli ohvitseride keskkogu kasiinos Läti lendurite auks õhtusöök.

Läti lendurid lahkusid eile õhtupoolikul.

Pr. E. Kaalep läheb ookeanilennule

// [Postimees \(1932\) 23. juuli, nr. 170, lk. 3.](#)

Pr. E. Kaalep läheb ookeanilennule.

Lennukil New-Yorgist Ateena.

Nagu „United Press“ New-Yorgist teatab, kavatses eesti naislendur Elvi Kalep augusti keskpaigu teostada ookeanilendu. Koos tuntud Ameerika kestvuslendur Rogger Williamsiga tahab ta lennata peatuseta New-Yorgist Ateena.

Lennuks kasutatakse Williamsi lennukit „Liberty“, milline ookeanilennuks ristitavat ümber „Olympiaks“.

Pr. E. Kaalep läheb ookeanilennule.

Lennukil New-Yorgist Ateena.

Nagu „United Press“ New-Yorgist teatab, kavatses eesti naislendur Elvi Kalep augusti keskpaigu teostada ookeanilendu. Koos tuntud Ameerika kestvuslendur Rogger Williamsiga tahab ta lennata peatuseta New-Yorgist Ateena.

Lennuks kasutatakse Williamsi lennukit „Liberty“, milline ookeanilennuks ristitavat ümber „Olympiaks“.



1934

„Lendav parun“ paraneb. Ungern-Sternbergi surmasõit lennukiga nõudis noore inseneri elu

// [Vaba Maa \(1934\) 14. juuli, nr. 163, lk. 4.](#)

„Lendav parun“ paraneb.

Ungern-Sternbergi surmasõit lennukiga nõudis noore inseneri elu.

5–6 aastat tagasi sõitis „lendava paruni“ abikaasa veoautoga sillalt alla, mille ohvriks langes 5 meest.

Reede hommikul, kui Viljandis sai teatavaks Ungern-Sternbergi surmasõit lennukiga, hakkas inimesi voorima linnast õnnetuskohale. Kõik tahtsid oma silmaga näha õnnetuspaika. Ametivõimud toimetasid päev otsa juurdlust ja ka Tallinnast sõitis asjatundjaid kohale.

Päeval saabus Viljandi õhuasjanduse ühingu esimehele A. Maramaale kaastunde telegramm Eesti lennu- ja gaasikaitse ühingute liidu esimehelt O. Köster'ilt.

Ungern-Sternberg viibib praegu Viljandi haiglas ja loodetakse, et ta peatselt paraneb, kuna vigastused ei ole rasked. Ungern-Sternbergi enda seletuse järele olnud õnnetuse peamiseks põhjuseks lennuvälja läheduses seisvad heinarõugud, mis sel ajal, kui ta Tallinnas viibis, s.o. neljapäeval, lennuvälja äärele tehtud. Rõukude vahel ööpimeduses ei olevat ta leidnud õiget teed maandumiseks.

Varemalt kui Ungern-Sternbergil polnud lennukit, oli ta huvitatud autosõitudest. Mõni aasta tagasi tegi ta Öhtu-Euroopas oma autoga kuuajalise matka.

Viis-kuus aastat tagasi õppis Ungern-Sternbergi abikaasa autot juhtima. Talle anti autojuhtimiseks teise liigi tunnistus. Kord proua võttis ette õlleauto juhtimise Viljandist Võhmasse ja sealt tagasi.

Olustveres juhtus aga ränk autoõnnetus.

Võhmast tagasisõidul proua Ungern-Sternberg Olustvere viaduktil kaotas valitsemise auto üle ja sõitis viaduktilt alla. Veoauto kukkus mitme sülla kõrguselt sillalt raudteele. Surma said tol korral autojuht Hofer, Olustvere krahv Ferseni varanduste järelevalvaja Bokovneff, aktsiisiametnik Suigussaar ja õllepoiss Luts, kuna õllepoiss Hans Pool sai raskeid põrutusi, põdes üle aasta ja suri siis, olles vahepeal närvihaige. Seega tuleb autokatastroofis lugeda viis ohvrit. Proua ise sai ka vigastusi, ja tal tuli viibida haiglas mitu kuud. Tal on praegugi käsi vigane.

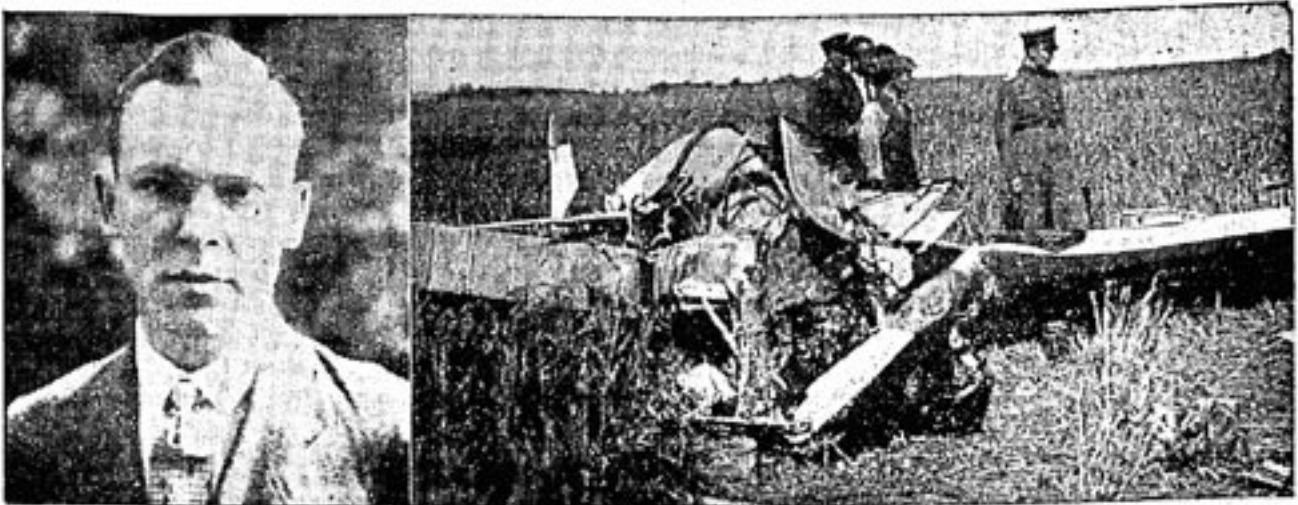


Ungern-Sternbergi loetakse osavaks ärimeheks.

Peale sõja, kui Viljandi ja Tusti mõisad tükeldati, sai ta Tusti mõisast normaalkoha, kuid selle juure anti hea tükk metsa. Ungern-Sternberg elas kodus ja tegi põllutööd. Siis hakkas ta tagasi nõudma Viljandi õllevabriku hooneid ja sinna kuuluvat maa-ala, mis tal õnnestus üle ootuste hästi, kuna ta õllevabrikule kaasa sai suure maalahmaka keset Viljandi linna ojaga, tiigiga ja isegi oma pargiga Viljandi lossivaremetest. Kohe levinesid kuuldused, et parun paneb Viljandis õllevabriku käima. Kuna aga õllevabrikud olid trustis, siis Ungern-Sternbergiga sõlmiti leping pikema aja peale, et ta selle aja jooksul õllevabrikut käima ei pane. Muidugi tuli maksta trustil Ungern-Sternbergile suurt tasu.

„Lendava parun“ paraneb.

Ungern-Sternbergi surmasõdit lennukiga nõudis noore inseneri elu. 5—6 aastat tagasi sõitis „lendava paruni“ abikaasa veoautoga sillalt alla, mille ohvriks langes 5 meest.



Piltidel: Surmasaanud ins. Lemm ja õnnetuspaik Viljandis.

Nõrde hommikul, kui Viljandis sai teatavaks Ungern-Sternbergi surmasõdit lennukiga, hakkas inimesi uurima linnaõnnetuskohale. Nõit tahtsid oma silmaga näha õnnetuspaika. Ametivõimud toimetajid päev otja juuredlajst ja ka Tallinnast sõitis asjatundjaid ko-

Osustveres juhtus aga ränk autoõnnetus.

Wõhmasit tagasiõididul pronu Ungern-Sternberg Osustvere wiaduktil laotas walitsemise auto üle ja sõitis wiaduktilt alla. Veoauto lakkus mitme jülka

olid trustis, siis Ungern-Sternbergiga sõlmiti leping pikema aja peale, et ta selle aja jooksul õllevabrikut käima ei pane. Muidugi tuli maksta trustil Ungern-Sternbergile suurt tasu.

Viljandi ja Tusti mõisade eest sai Ungern-Sternbergile suurt tasu.

Piltidel: Surmasaanud ins. Lemm ja õnnetuspaik Viljandis.



Viljandi ja Tusti mõisade eest sai Ungern-Sternberg tasu **üle 9 miljoni sendi**.

Mõni aeg pärast seda ta siis ostiski väljamaalt lennuki, mis aga Põltsamaal purunes. Lennukit juhtis tol korral U. Brache, ka end. mõisniku poeg. Edasi hakkas Ungern-Sternberg ehitama spordi- ja purjelennukeid ja viimasel ajal võitles selle eest, et Viljandi lennuväli avaramaks tehtaks. Praegu hukkunud lennuki „GS-AAC“ mootor on Põltsamaal hukkunud lennuki oma. Et parunil oma lennukite jaoks oleks lennuväli ja angaarid, selle eest on hoolitsenud Viljandi lennuühing, kus parun on tähtsaim tegelane koos Viljandi linnapeaga.

* Surmasaanu Ernst Lemm oli 24 aastat vana, vallaline, pärit Tartust, kus ta isa on A.-s. Lutheri vabriku esindajaks. Ernst Lemm õppis Tartu ülikoolis, kust siirdus Riia politehnikumi, olles korporatsioon „Baltica“ liikmeks. Edasi täiendas ta ennast Saksamaal, Münchenis, omandades diplomeeritud inseneri kutse. Töötas lühemat aega a.-s. „Kiviõlis“ ja oli viimati Viljandis lennukite konstruktoriks.

Eesti purilenduri maailmarekord. Purilendur Vunn lendas üle Soome lahe Tallinnast Helsingi

// [Postimees \(1934\) 22. sept., nr. 259, lk. 1.](#)

Eesti purilenduri maailmarekord.

Purilendur Vunn lendas üle Soome lahe Tallinnast Helsingi.

Üllatava sportliku suursaavutusega purilennukil tuli toime eesti eralendur Voldemar Vunn, kes kell 12 tõusis lendu lennuks üle Soome lahe Helsingi. Lennutee pikkust, mille Vunn läbi lendas, võib arvata 60 kilomeetrile. See on pikemaks maaks maailmas, mis purilennuk üle vee lennanud.

Lendur Vunni ettevõtte õnnestus ülihästi ja ta sai Soomes haruldaselt lahke vastuvõtu osaliseks. Oma purilennult jõudis Vunn tagasi laupäeva hommikul „Aero“ lennukil. Teda ilmusid lennujaama vastu võtma õhu- ja gaasikaitse liidu juhtivad tegelased ja ajakirjanduse esindajad. Kella 10.20, kui „Aero“ lennuk saabus, kogus hulk vastuvõtjaid, kellele õhu- ja gaasikaitse liidu juhatus teatavaks oli teinud Vunni suursaavutuse.



Eesti purilenduri maailmareford.

Purilendur Vunn lendas üle Soome lahe Tallinnast Helsingi.

Ullakata sportlase suurhaukudega purilennukil tuli toime eesti eralendur Vol-
demar Vunn, kes kell 12 tõusis lennu len-
nukis üle Soome lahe Helsingi. Lennutee
pikkus, mille Vunn läbi lendas, võib ar-
vata 60 kilomeetrile. See on pikemaks
mõeld maailmas, mis purilennuk üle vee
lennanud.

Lendur Vunni ettevõtte õnnesus li-
hasti ja ta sai Soomes haruldajest lahke
vastuvõtu osaliseks. Oma purilennukilt

Eesti eralendurite
esimene lend.

Keskel maailmarefordi püs-
titaja eralendur V u n n.



Pildi allkiri: Eesti eralendurite esimene lend. Keskel maailmarefordi püstitaja eralendur Vunn.

Lendur Vunn jutustas

pärast saabumist ajakirjanikkudele järgmist.

Ta olevat purilendu üle Soome lahe kavatsenud juba ammu. Kuna ta kuulnud, et soomlastel on kavatsus lähemal ajal purilennukil Helsingist Tallinna lennata, siis pole ta tahtnud jätta soomlastele niisuguse lennu eesõigust, vaid kõigile, isegi naisele asjast kõnelemata ruttas ta reedel Ülemiste lennujaama, kus lendur-veltveeb. Schmidt õhu- ja gaasikaitse mootorlennukil ES-RWD Vunni purilennuki „Sinilinnu“ schleppi võttis ja õhku puksiiris. Õhukütõusmine toimus kell 1/2 12 päeval. 55 minuti jooksul oli purilennuk saavutanud kõrguse 3800 m ja jõudnud Viimsi rannikul Prangli saare kohale. Seal vabastas lendur Vunn enese mootorlennuki schlepist ja alustas liuglemist Helsingi suunas. Vabastamise moment oli kell 12,25. Ilm oli lennuks äärmiselt soodne. Pilvede kohale jõudes

tõstis õhuvool lennuki 4400 m kõrgusele.

Keset Soome lahte ähvardas idatuul lennuki küll kanda alul ulgumerele, kuid varsti möödus see hädaoht ja lendur võis jätkata liuglemist Helsingi poole. Kui ta lõpuks Helsingi kohale oli jõudnud, oli lennuk ikka veel 2000 m kõrgusel ja nii oleks olnud võimalus lennu veel kaua jätkata.

Ringi järele linna kohal maandus lendur Vunn kaitseväge Santahamina lennuväljal, kus teda vastu võttis lennuvälja komander major Ahonius. Kuna lenduri saabumine tuli ootamata, siis kogunes vastuvõtjaid lennuväljale alles tüki aja pärast, kui sündmus linnas teatavaks sai. Esijoones jõudsid kohale ajakirjanikud, kes asjast eriti huvitatud olid.

Lendur Vunni poolt äralennatud tee vee kohal – 60 km – on

kõige pikem maa, mida purilennukid vee kohal üldse lennanud.



ESTONIAN AIR

www.estonian-air.ee

Kõnesoleval purilennukil oli käesolev lend alles viies, sest lennuk valmis nädal aega tagasi, nimelt Tallinna lennupäevaks. Seega oli purilennuk veel täiesti järele proovimata ja lendur Vunni saavutist tuleb julgustükina seda enam hinnata.

Soome õhukaitse liidu poolt annetati Vunnile väärtuslik hõbenõu pealkirjaga „Lendur Vunnile Soome Õhukaitse Ühingu poolt lennu eest purilennukil üle Soome lahe Tallinnast Helsingi“.

Muu seas viis lendur Vunn purilennukil kaasa ka

esimese purilennuposti Tallinnast Helsingi,

nimelt 2 kirja. Üks sisaldab tervitusi Eesti õhukaitse liidult Soome õhukaitse liidule ja teine kiri oli kirjutatud õhukaitse tegelaselt Viinbergilt Soome lennುವေး juhtidele ettepanekuga, et soomlased hakkaksid ka Soomes ehitama eestitüübilisi mootorlennukeid, mis soomlastele eesti viimasel lennupäeval eriti meeldisid.

1935

Mees sealtpool pilve. Peeter Olt – Eesti vanem ja vilunum lendur

// [Vaba Maa \(1935\) 1. märts, nr. 52, lk. 2.](#)

Mees sealtpool pilve.

Peeter Olt – Eesti vanem ja vilunum lendur.

20 aastat taeva ja maa vahel.

Mõni aeg tagasi pühitses kaitseväge lendur Peeter Olt sugulaste ja sõprade ringis oma 20-aastast lenduriks olemist.

Olt on meil ainukene lendur, kes nii kaua teraslindu juhtinud ja ühtlasi ka ainukene eesti lendur, kes võtnud osa õhulahingust.

Peeter Olt on sündinud Tartus 10. oktoobril 1896. aastal. Oma alghariduse ta sai Tartus, kust siirdus Petrogradi haridust jätkama. 1914. aastal, kui algas maailmasõda, astus Olt Peterburi kaitseväge lendurite kursustele ja lõpetas selle aviomehaanikuna. Nähes Oldis tubliit meest,



võimaldati talle praktikat Petrogradi lennuohvitseride meresalgas ja siis Bakuu lennukooli juures aviomehaanikuna. Kuid aviomehaaniku kutse ei rahuldanud Olti. Teda tõmbas lenduri kutse. Selle eesmärgiga ta siirdus Moskvasse ja astus seal lennukooli. Siin alles õieti tuli ilmsiks Oldi lenduriand. Ainult 2 tundi lennanud instruktoriga, lubati Olti tõusta õhku juba üksi. See äratas ülemuste tähelepanu ning kui Olt lõpetas lennukooli, ta komandeeriti Prantsusmaale, kus pidi end täiendama, et siis omakorda õpetada vene lendureid. 1916. aasta sügisel oli Olt juba Prantsusmaal. Kõige pealt astus Olt Chartres kursustele. Nende kursuste ülesandeks oli õpetada orienteerumist, täpsusmaandumist ja otselendu. Kõik seal tehtud lennud registreeris eriaparaat paberlindile, mille järele õpetajad hindasid õpilaste tööd. Oldi aparaadist väljavõetud lint näitas aga, et

Mees sealpool pilve.

**Peter Olt — Eesti vanem ja vilunud lendur.
20 aastat taeva ja maa vahel.**

Mõni aeg tagasi pühitseti taime-
võde lendur Peter Olt jalgade ja
sõprade ringis oma 20-aastast lennu-
rühk olemist.

Olt on meil ainuke lendur, kes
nii lüüsi terasõiduga juhtinud ja õht-
lasi ta ainuke eedil lendur, kes mõt-
nud oja õhulõhinguist.

Peter Olt on sündinud Tartus 10. ok-
toobril 1896. aastal. Oma algõppele ta
jal Tartus, kust sõitis Petrogradi har-
dust jatkama. 1914. aastal, kui algas
maailmasõda, astus Olt Peterburi tall-
võde lendurite kursustele ja lõpetas selle
aviomehaanikuna. Kõige õhtis tahtis
mees, mõeldades sulle prototüüp Petro-
gradi lennukooliõpilise meesõlga ja
jal Bakuu lennukooli juures aviomeha-
nikuna. Kuid aviomehaaniku kutse ei ra-
huldanud Olti. Teda tõmbas lenduri
kutse. Selle eesmärgiga ta sõitis Mosk-
vasse ja astus seal lennukooli. Siin alles



Lendur Olt.

**Olt on täitnud ülesande 100-prots.
täpsusega, olles esimene lendur koolis,
kes oli saanud sellega hakkama.**

Prantsusmaa lennuasjanduse muuseum
tahtis osta selle lindi, kuid Olt ei müünud ja
jättis omale. Hiljem Olt täiendas end
lahingumasinade ja lahingharjutuste
kursustel. Lendureile, kes lõpetanud
ülalnimetatud kursused, korraldati paraad,
millest võttis osa ka prantslaste kuulsaim
lahinglendur Cinomer (*Georges
Guynemer*), kelle kuulsus ei olnud sugugi
väiksem sakslase Richthofeni omast.
Nagu Jumalat vaatasid noored lendurid
kuulsat meest ja igaüks tahtis tulevikus
sarnaneda Cinomerile. Kui Olt oli
sooritanud katse, kutsus teda Cinomer

enda juurde ja ütles: „Teist saab kindlasti hea lendur ja ma usun, et juba varsti.“ Cinomer pakkus Oldile kohta prantslaste lennuväkke, kuid Olt ei nõustunud ja sõitis Prantsusmaalt 1917. aasta sügisel Petrogradi.

Kui Olt oli esitanud oma tunnistused ja soovitusel prantslastelt, määrati ta Krimmi lahinglenduritekursuste instruktoriga. Kuid lennukooli avamisest Krimmis ei tulnud asja, sest enamlaste revolutsioon tõmbas sellest kriipsu läbi.

Olt tahtis juba lahkuda Krimmist, kui teda kutsuti valgesse väkke, mis oli organiseerimisel.

Olt nõustus.



Temale muretseti „valge pass“ ja see päästis Olti, sest vastasel korral teda oleks sunnitud mahalaskmise ähvardusel astuma enamlaste lenduriks ja seda Olt ei tahtnud.

Kui sakslased tulid Krimmi ja ajasid enamlased välja, siis saabus linna kindral Denikin ja hakkas organiseerima vabatahtlike armeed.

Agaralt hakkas ka Olt korraldama õhuasjandust. Kõigepealt otsis ta üles lendureid, kellega koos läks tal korda välja kaubelda inglaseid lennukid. Muuseas võttis osa lennuväe formeerimisest ka mõni aasta tagasi traagiliselt surma saanud meie parimaid lendureid major Matvei. Kohe peale lennukite saabumist

alustati luurelendude korraldamist ja enamlaste pommitamist.

Kuna enamlastel puudus lennuvägi, siis ei saanud ka juttu olla õhulahingust ja Denikini lendurid käisid viis-kuus korda päevas vaenlast pommitamas, tekitades enamlaste ridades paanikat.

Selleks ajaks, kui kindral Wrangel sai valgete vägede juhiks, olid enamlased muretsenud endale lennukid ja nüüd tuli juba arvestada õhulahingu võimalustega.

Wrangel kavatses lennukid saata Moskvat pommitama,

kuid ei tulnud head ilma ja sellep. otsustati piirduda vaenlase lennubaasi ründamisega.

Olt oli esimene, kes läks lennukiga luurelennule, et teha kindlaks vaenlaste baasi asukoht. Täitnud oma ülesande, oli Olt juba kodulennul, kui järsku pani tähele nelja enamlaste lennukit teda jälgivat. Lahingut vastu võtta oli võimatu, aga teha polnud midagi. Nagu vihased kärbsed tungisid vaenlased Oldi kallale. Kuulipildujate ragin ja mootorite põrin. Oldi lennuk oli varustatud ainult ühe kuulipildujaga kuna enamlaste omadel oli neid kolm igal masinal. Õnn oli aga Oldi poolt: ühe lennuki sundis ta maanduma, aga teiste käest õnnestus tal põgeneda ja seal peita end pilvedesse.

Teine kord aga läks päris lööminguks. Olt peale pommitamist ja vaatlemist oli teel raapordiga Wrangeli juurde. Ilm oli ilus ja Olt mõnuga nautis loodust, mõtted kaugel tegelikkusest. Järsku kuulis ta ägedat kuulipilduja raginat üsna lähedalt. Kiiresti pööras Olt lennuki ümber, et omakorda tungida vaenlasele kallale. Ta nägi lennukit, mis oli umbes 300 meetrit temast kõrgemal.

Vaenlane tahtis pikeerida, s.t. püstloodis laskuda Oldi lennuki suunas, kogu aeg tulistades.

Kuid vaenlase lennuk osutus kiiruse poolest Oldi masinast nõrgemaks ja seega oli Olt olukorra peremees. Nagu kaks röövlindu ajasid lennukid teineteist taga. Kogu oma oskuse, mida Olt oli omandanud Prantsusmaal, pani ta nüüd mängu ja selle tulemuseks oli, et peale poeletunnilist lahingut pidi vaenlane alla andma ja maanduma. Kuna lahing leidis aset kaugel Oldi kodubaasist, siis ei julenud Olt maanduda ja vaenlast vangi võtta ning lendas edasi. Jõudes oma baasi, kandis ta Wrangelile ette oma lahingust ja sai suure kiituse osaliseks.

Nüüd olid peaaegu igapäev väiksemad lahingud, kuni enamlased said Wrangelist võitu ja viimane pidi kogu oma staabiga põgenema.



Jõudes Konstantinopoli, läks Olt ühe konsuli juurde autojuhiks. Kuuldes võitlusest enamlastega Eestis, püüdis Olt pääseda kodumaale, kuid see õnnestus talle vaid 1921. aastal.

Eestis Olt astus kohe lennukisse, kus teenis kuni 15. augustini 1922, mil teda palgati „Aeronaudi“ liinilenduriks. Oma ametit pidas Olt hoolega ja

kolme aasta pärast, 1925. aastal, oli ta lennanud juba 100.000 kilomeetrit.

Liinilendurina tuli Oldil kord läbi elada tõsine tööõnnetus. Olles teel Tallinnast Helsingi pidi Olt mootoririkke tõttu hädamaanduma triivivale jääle. Kaasas oli kaks reisijat. Ei olnud muud teha kui oodata abi. Soome poolt tulev lennuk ei pannud neid tähele ja lennukihädalised pidid ööbima külmas lennukis, piiratutena lahtisest merest. Hommikuks hakkas andma end tunda ka nälg. Toitu kaasas ei olnud. Viimaks tuli Oldile meelde, et temal on kaasas üks pakk Soome, kellegile Eesti saatkonnas teenivale isikule. Pakk avati ja leiti sealt suur kalkun. Kohe asuti selle praadimisele. Lõhuti ära mehaaniku iste ja sellest tehti lõkketuli, millel praetigi kalkun. Ilma soolata oli kalkun küll maitsetu, kuid tühjale kõhule vägagi hea. Alles kolmandal päeval tuli abi.

Kui „Aeronaut“ likvideeriti, astus Olt uuesti lennukisse, kus teenib veel praegugi.

Kuna Olt on tuntud hea vigur- ja lahinglendurina

ja sellega suure praktikaga mees, määrati ta kontrolllenduriks. Kontrolllenduri kutse on väga kardetav. Iga uus või parandusest tulnud lennuk satub harilikult Oldi kätte ja esimesena teeb sellega lende.

Aga õnn on alati temaga kaasas.

Kord kui Olt viibis lennukiga Tallinna kohal, tundis ta järsku tõuget ja omaks suureks ehmatuses nägi ta, et propeller eraldus lennukist ja lendas sügavusse. Ainult külm veri päästis lenduri elu, sest sarnane õnnetus lõpeb harilikult lennuki kukumisega ja lenduri surmaga.

Olt armastab oma elukutset ja seepärast saavutabki ta sel alal palju. Nii näiteks enne jõulu püstitas Olt uue eesti kõrguslennurekordi. Koos vaatlejaga tõusis Olt detsembrikuus 1934. aastal õhku sihiga saavutada kõrgusrekordi. 5000 meetri kõrgusel tundis Olt, et higamine muutub raskemaks, kuid ta lendas aina kõrgemale. Viimaks näitas kõrgusemõõtja 7500 meetrit. Nüüd alustas Olt maandumist. Kuni 5000 meetrise kõrguseni planeeris Olt ja siis laskis ta lennuki kukkuda püstloodis (pikkee), kusjuures lennuk saavutas 400 kilomeetrise tunniikiiruse.

Seega on eesti kõrgusrekord ilma hapniku aparaadita 7500 meetrit, kuna ilmarekord on 8000. Olt kinitab, et juba lähemas tulevikus ületab ilmarekordi.

Oldi raskemate lendude hulka kuulub veel lend Prahast Tallinna 1933. aastal, koos major Postiga, mägede kohal tõusis lumetorm ja seisukord muutus väga hädasohtlikuks. Aga mootor töötas suurepäraselt ja sõit lõppes hästi.

Nüüd on Olt lennanud kokku 3000 tundi ja selle ajaga katnud umbes 550.000 kilomeetrit.

B. M.



**Eesti lendur sõidutab Brasiilia presidenti.
Harald Stunde karjäär Lõuna-Ameerikas**
// [Esmaspäev \(1935\) 16. juuni, nr. 24, lk. 4.](#)

Eesti lendur sõidutab Brasiilia presidenti

Harald Stunde karjäär Lõuna-Ameerikas. 15 aastat tüüri taga. Üle hulga aja kodumaad külastama.

Eesti lendur sõidutab Brasiilia presidenti.

Brasiilias elav ja töötav eesti lendur Harald Stunde, kes hiljuti pühitses võõrsil oma 15. ametiüubelit, kavatseb eeloleval suvel tulla korraks jälle kodumaale vaatama, mis siin tema mitmeaastase äraoleku järel on sündinud uut ja huvitavat. Muidu ta seda nii pikka reisi, mis vältab 30 päeva, ette ei võtaks, kuid tal on soodus võimalus lennata Euroopasse zepeliiniga ja säärasel juhul ei kulu sõiduks Brasiiliast Tallinna rohkem kui 7 päeva.

Huvitav on märkida, et Stunde on oma lendurikutse kestel lennanud üle 800.000 kilomeetri ja viibinud õhus üle 1600 tunni. Sellega ta on üks suurima lennustaazhiga eesti lendureid. H. Stunde oli ennemalt teatavasti meie kaitseväge lendureid, kuid inimesena, kes igatseb kaugusi, hädaohte ja tundmatuid seiklusi, ta lahkus meie kaitseväest ja sõitis 1927. aastal Lõuna-Ameerikasse Buenos Airesisse.

Juba enne vabadussõda ta käis noore poisina omal käel Jaapanis,

elas seal üle hulk kummalisi seiklusi, tuli siis tagasi kodumaale ja sõitis voorimehega vanematekodu ukse ette, nagu ta minnes oli töötanud emale. Nimelt oli ema kartnud, kui nooruke poeg läks vähese rahaga võõrsile, et ta seal hukub. Poeg aga oli kinnitanud:

„Pane tähele, sõidan voorimehega su ukse ette tagasi!” Ja sõitiski.

Vabadussõjast võttis H. Stunde osa vabatahtlikuna ja astus pärast seda lennuväkke, kus elas ta üle ühe raskema lennuõnnetuse, mille tagajärjel käis tükk aega karkudega.

Eestist lahkudes läks H. Stunde esmalt Saksamaale, kus sõitis lühemat aega Junkersi tehaste liinilennukil, kuna temalt aga nõuti astumist saksa kodakondsusse, siis ta lahkus Saksamaalt ja siirdus üle ookeani Buenos Airesisse, ilma et tal seal oleks olnud ette näha mõnda kindlat kohta.



Ka raha oli tal sinna saabudes lõppenud otsa. Koha leidmisel talle oli suureks takistuseks ka hispaania keele mittemõistmine. Siit-sealt järele pärides ta juhatati kuskile lennujaama, kuhu tuli sõita maa-aluse raudteega. Seistes maa-aluses raudteejaamas ja murdes pead, kuhu poole tuleb sõita, ta kuulis järsku rahvamurrus hüüdu sulaselges eesti keeles:

„Vaata, kurat, päris Stunde!”

„Päris Stunde” keeras kohkunult ringi ja nägi oma kõrval kaht pruuniks päevitanud hispaanlast, laiad kübarad peas. Ta astus nende juure ja ütles: „Olengi Stunde!”

Nüüd oli suguvendade rõõm suur, sest päevitanud „hispaanlased” olid väljarännanud eestlased, kes tundsid H. Stundet kui eesti jääpallimängijat, kes selle tõttu populaarne sportlaste peres. Mehed viisid Stunde oma korterisse ja juhatasid hiljem, kuhu minna kohta otsima. Argentiina sõjaväes oleks ta võinud kohe saada koha,

kuid tingimusel, et ta astuks argentiina kodakondsusesse.

Aga et Stunde eelmisel aastal oli hüljanud soome ja saksa kodakondsused, siis ei tahtnud ta oma kodakondsust vahetada siingi, pealegi, et saksa kodakondsusesse astumise läbi talle oleksid avanenud vägagi head väljavaated. Nimelt saadeti tookord 6 Junkersi lennukit ühes lenduritega Lõuna-Aafrikasse ja Stunde oleks võinud saada üheks neist lendureist.

Nii siis ei olnud Stundel Argentiinas esialgu väljavaateid lenduri kohta saada. Et end veepeal hoida, ta käis

restoranides taldrekuid pesemas, töötas sadamas auruvintsil j.m.

Siis aga tuli ootamatu pööre paremusele. Nimelt luges H. Stunde ühel päeval kohalikus eesti seltsis viibides seltsi liikmete nimestikku ja leidis sealt kellegi S. H. nime, kes oli tema leerivend ja kes töötas Siemens-Schuberti firma juures.

Kahjuks aga puudus mainitud härra aadress. Stunde hakkas teda otsima ja viimaks leidiski üles. Sõber võttis meie lenduri lahkesti vastu ja hankis talle elektrimontööri koha. See polnud aga sugugi naljaasi koht. Nimelt pidi Stunde

15-16-kordsete majade küljes köie otsas rippudes keerama majaseintesse elektripirne.

Vahepeal ta käis aga kõigis lennusealtsides kohta kuulamas. Ühel päeval saabus Boliiviast koha pakkumine, kuid ta pidi esmalt sooritama katselennu, kuna seal lennutingimused on raskeimad maailmas. Talle anti prii edasi-tagasi sõit.

Seegi oli omakohast huvitav selles mõttes, et Stunde sattus rongil lõuna-ameerika gauchode hulka. Lähemad naabrid talle olid aga mustlased, kes purssisid vene keelt ja pakkusid talle müüa kulduure. Stunde vastas neile:

„Meil Tallinna turul müüakse kulduure toobiga!”

Ta taipas, et mustlased varitsesid tema asju. Selles kartuses ei julenud Stunde uinuda, kuigi reis vältas nädalapäevad. Lõpuks ei sutnud Stunde seda olukorda taluda ja käskis mustlastel endid koristada. Selle peale võttis üks mustlane revolvri ja ähvardas teda. Nüüd meenus Stundele, et ta



on sportlane, ja lõi mustlase hoobiga lõua pihta pikali. Seda nähes jooksid kokku kõik vagunis olevad gauchod, kellele imponeeris noormehe südisus, ja võtsid tema kohe oma sõbraks. Mustlased aga pekseti vagunist välja.

Jõudes Andide piirkonda, oli sõit niivõrd hädadohtlik, et rongid liikusid ainult päevaajal, kuna öösel reisijad pidid ööbima mõnes teeäärses hurtsikus või vagunis. Nii jõudis Stunde viimaks suure vaeva järele oma sihtkohta Cocha Bamba linna, puru-väsinud ja taskud tühjad.

Õnnetuseks oli lennusetssi direktor parajasti ära sõitnud

ja Stunde istus nüüd võõras linnas, meeolelu alla nulli, pargis pingil. Äkki lähenes talle keegi noormees kirju piletiraamat käes, mis Stunde arvates olid loteriipiletid, ja hakkas talle pakkuma neid pileteid. Viimase keeldudes muutus mees õige pealetikkuvaks ega tahtnud nähtavasti milgi tingimusel loobuda oma kavatsusest üht piletit võõrale kaela määrada. Stunde vandus kõigis keeltes, mis ta mõistis, kuid asjata. Naaberpingil istus keegi vanem härra, kes nähes vaidlust, astus nende juure ja hakkas kõnelema saksa keeles.

Stunde kurtma: „Kas ei ole häbematu inimene, ei jäta mind rahule oma loteriipiletitega!”

„Need ei le loteriipiletid”, seletas võõras härra, „vaid see noormees on linna ametnik, kes võõraile kasseerib sisse teedesillutuse maksu ja „loteriipiletite raamat” on tema kviitungiraamat. Kuna Stundel puudus raha, siis ta palus ametnikule ütelda, et tal pole raha ja näitas oma kummitaldadega kingu ja ütles:

„Kui teenin kord niipalju raha, et võin omale osta nahktaldadega saapad ja kulutan nendega rohkem tänavaid, siis õiendan oma maksu!”

Viimaks saabus tagasi lennusetssi direktor ja Stunde võis varsti asuda proovilennule. Esialgu, et tutvuneda teega, ta saatis teist lendurit ja teine kord sooritas iseseisva proovilennu, mis õnnestus hästi, ja peamiselt selle tõttu, et kasutatav lennuk oli sama lennukitüüp, millega ta oli juba lennanud varem.

Ta sai kindla lepingu ja palka 1600 krooni kuus, mis polnudki väga palju, arvestades äärmiselt raskete lennutingimustega ja kallite lennupileti hindadega. Lend Cocha Bambast La Paz'i (Boliivia pealinn) maksis umbes 300 kr., mis on seletatav sellega, et nende linnade vahel puudub auto-tee ja raudtee, ning reisijal tuli sõita härjavankris või ratsa, milline reis vältas kolm nädalat, lend aga ainult mõni tund, sest tuli ületada kaks 5000 meetri kõrgust mäeahelikku.

Sellel lennuteekonnal hukkus kahe ja poole aasta jooksul 6 lendurit

ja argentiina lehtede teatel oli viie aasta jooksul ainult kaks lendurit, kes täitsid oma lepingud, teised kas hukkusid või loobusid enneaegselt.

Kuna Boliivias, nagu mujalgi on olemas naiste ülekaal ja seal paremate perekondade tütreid tohivad abielluda ainult puhtavereliste valgetega, ja isegi ülikooli haridusega segaverelised pole neile seisusekohased, siis oli valgeil lendureil suurpoolehoid senjoritade hulgas. See poolehoid avaldus sageli väga imelikult.



Näiteks kohates lendurit kuskil pargis või puiesteel, kõnetas senjorita teda kohe ja küsis, kas ta ei võiks teda saata? Kui vastus oli jaatav, siis kinnitas veidi aja pärast senjorita, et ta soovib näha



Väike „eestikeelne“ vestlus papagoiga.

lenduri korterit. Vesteldes seal lõbusasti umbes pool tundi, lahkus õnnelik senjorita, kuid järgmisel päeval ilmusid kaks teenijat, kes tõid lendurile teda külasthanud senjorita poolt kingitusi.

Kuna säärased juhud kordusid, siis ajajooksul Stundelegi kogunes terve kogu omapäraseid kingitusi, nagu näit. Viis papagoid, laama nahad jne.

Igavusest õpetas H. Stunde oma papagoidele eesti keelt,

kuna terves riigis ei leidunud ühtki eestlast, kellega oleks võinud

kõnelda emakeelt. Papagoid õppisid ära „tere“ ja „kurat“ ning Stundele oli see ülev hetk, kui lennult koju tulles papagoid tervitasid teda kooris: „Tere, kurat!“

Boliivia lennuväe juht, shveitslane, kuuldes, et Stunde on endine kaitsevälendur, pani talle ette kõrvaltööna hakata boliivia lennuväes pommituse instruktoriks. Stunde nõustus, kuid elas üle suure pettumuse.

Kui puhkes eelmine Boliivia-Paraguai sõda, siis Stunde kui välismaalane ei võtnud sõjast osa, kuid tema õpilased lendasid välja, et pommitada Paraguai fortiine (kindlustusi). Tagasi jõudes kaebasid nad, et pommid polevat lõhkenud. Stunde hakkas asja uurima ja selgus, et pommitajad olid unustanud pomme varustada süütajatega.

Kaugemal linnadest elavad pärismaalased päris alasti, Kord oli Stunde sunnitud hädamaanduma üksiku küla juures. Vaevalt oli lennuk maandunud kui teda ümbritses rõõmsate naiste ja tüdrukute parv, kes ronisid julgesti lennuki tiibadele. Vaene lendur aga ei teadnud, kuhu panna silmi, sest tüdrukuil ei olnud hilpugi seljas.

Pikapeale hakkas mõjuma Stunde tervisele lendamine väga järsult vahelduvas temperatuuris. Sageli tuli välja lennates tõusta kuni 5000 meetri kõrgusele, et ületada mäeahelikke, millel igavene jää ja lumi, vaatamata sellele, et nad asusid peaaegu ekvaatori kohal. Seal puhusid ka igasugused külmad tuuled, kuna maandumiskoht aga asus kuskil jõe ääres ürgmetsas, kus 40 pügalat varjus. Need lühikese aja kestel toimuvad temperatuuri kõikumised mõjusid kurnavalt tervisele ja ka muud pisikesed asjad tegid seal elamise kibedaks, eriti sipelgad.



Suhkrutoos oli neid alati kubinal täis.

Esmalt korja Stunde nad kannatlikult suhkrust välja, kuid hiljem juba harjudes tõstis sipelgad koos suhkruga kohvitassi ja ja riisus siis sipelgate laibad lusikaga pealt ära

Vaatamata lennuseti direktori soovidele, et ta uuendaks oma lepingut, ta otsustas siiski sõita Kaliforniasse, kus talle oli pakutud koht ühele suurele lennuliinile San Fransiskost piki Vaikse ookeani kallast Chile'i ja Peruuusse.

Suure lennustaazhi ja inglise ning hispaania keele oskuse tõttu oli Stunde sellele kohale väga sobiv ja ta otsustas võtta koha vastu.

Ta sõitis laevaga Ühendriikidesse, kuid oli pettunud, sest sealne lendurietika ei sobinud tema omaga. Nii näiteks oli seal pea igapäevane nähe, et posti- ja kaubalennukite juhid mootoririkke tõttu ei võtnud ette hädamaandumist lennuki ja kauba päästmiseks, vaid olles varustatud langevarjudega, hüppasid lihtsalt lennukist välja ja lasid lennukil puruks kukkuda. Hiljem kasiinos hooplesid veel sellega. Kuna lennukid ja kaup olid kõrgelt kindlustatud, siis ei hoolitud millestki.

Kalifornias viibides külastas H. Stunde ka Hollywoodi. Los Angelesis ta kohtas paari eestlast, kes kavatsesid sõita Chicagosse, ja olles suur sõber Jüri Lossmanniga, huvitas Stundet läbistada autoga

seda teed, millel omal ajal J. Lossmann sooritas oma ülemandrijooksu.

Ta sõitis teistega kaasa.

1930. aastal tuli Stunde Eestisse, kus abiellus ja sõitis siis tagasi Argentiinasse, astudes teenistusse Junkers juniori sportlennukite esindusse. Sealsete väga jõukate mõisnikkude keskel oli autode asemel tekkinud suur huvi lennukite ja lendamise vastu. Stundele tehti firma poolt ülesandeks käia demonstreerimas sportlennukeid kõigis Lõuna-Ameerika riikides ja ühtlasi kuulus tema kohustuste hulka lennukiostjaid õpetada lendama ühe kuu jooksul.

Neis päratu suurtes mõisades koheldi H. Stundet nagu printsi ja nii mõnedki rikkad mõisapreilid heitsid kenale lendurile tuliseid pilke.

Kellegi hõbedakaevanduse omaniku tütar püüdis talle isegi tõsiselt läheneda,

kuid Stunde, tajudes selle mõttetust, põgenes tema eest.

Argentiinas viibides võttis H. Stunde osa ka mitmest suuremast lennuvõistlusest, üks neist ligi 5000 kilomeetrit pikk, milles

Stunde tuli võitjaks oma klassis.

Argentiinas viibides talle tehti ettepanek tulla Brasiiliasse vastasutatud lennuseti teenistusse, kuna seal aga olukord sagedaste mässude tõttu oli ebakindel, siis suhtus Stunde sellesse ettepanekusse väga ettevaatlikult. Kui tuli võimule praegune valitsus ja olukord muutus stabiilsemaks, siis ta 1932. aasta kevadel läks Brasiiliasse, kus viibib Porto Alegre linnas tänini. Porto Alegre on sealseid lennukeskusi ja sealt sooritab Stunde igapäevaseid lende kõigisse riigi osadesse.



Brasiilias on Stunde teinud omale suurte lennukogemustega ja külmaverelisusega nii hea nime, et näiteks Brasiilia president Vargas sooritab oma lennud isiklikult ja perekonnaga Stunde juhtimisel, kusjuures seda lennukit eskorteerivad sõjaväelennukid.

Kui kord president jälle Porto Alegres viibides tahtis lennata oma mõisa, mis asub sealt 500 kilomeetri kaugusel, siis pidi teda lennutama H. Stunde. Koos presidendiga lendas tema perekond – abikaasa ja kaks täiskasvanud tüdruku oma majadaamiga, kelleks on soomlanna Lydia Vouskari.

Kui Stunde tegi mässu ajal rahulennu...

Brasiilia mässu ajal teostas Stunde vabatahtlikult kaks tähtsat lendu kindralstaabi ohvitseridega, mille tagajärjeks oli kokkuleppe saavutamine mässajatega.

Selle eest kutsuti Stunde tunniajalisele audientsile presidendi juure.

See oli möödunud aastal. Kuna Stunde loobus igasugusest tasust, siis andis president adjutandi kaudu talle tsheki suuremale summale palvega, selle eest abikaasale lilli osta.



Stunde brasiilia lendurohvitseri vormis.

Oma otseste ülesannete kõrval täidab H. Stunde Brasiilia vabariigi eralennuaerodroomide komandandi kohuseid, ja kõik uuesti avatavad aerodroomid avatakse liiklemiseks pärast Stunde heakskiitu. Neil juhtudel kannab H. Stunde vastavat brasiilia lennuväe-kapteni mundrit.

Saatus näib olevat meie tubli lenduri poolt, ja ta on mitmel korral pääsenud kindlast surmast. Nii tehti talle kord Boliivias ülesandeks valida hädamaandumise kohti rajoonis, kus igapäevane autoühendus. Tee on seal äärmiselt hädaohtlik. Vahepeal peatus auto, milles sõitis Stunde, ühes vanas misjonijaamas, kus elas vana misjonär-inglane.

Misjonär palus Stundet kuni järgmise päevani jääda tema külaliseks, kuna samast majast taheti autole paigutada nõdrameelne noormees, kelle polnud sel juhul ruumi, kui Stunde sõitis kaasa. Siis Stunde loovutaski oma koha ja jäi järgmise päevani misjonijaama. Näis, et vana misjonär oli jumala saadik, sest järgmisel päeval edasi sõites tuli ilmsiks, et auto,

millega ta pidi sõitma eelmisel päeval, oli kukkunud kuristikku ja kõik sõitjad olid saanud surma.



Kord pidi Stunde minema oma tavalisele ülelennule. Tal olid juba seljas lennurõivad, kui käskjalg tõi joostes raadigrammi, mis määras, et seekord ei lenda tema, vaid keegi teine lendur. Teel murdus lennuki võll, lennuk kukkus suurest kõrgusest alla ja kõik seesolijad hukkusid.

Lähemal ajal kavatseb Stunde lennata (või ongi ta juba nüüd lennanud?) kuulsate Igvassu koskede juure, mis asuvad Porto Alegrest 800 kilomeetri kauguses, ja mille kohal pole varemalt hõljunud ükski lennuk.

Ookeanilendur Costes Tallinnas

// [Rahvaleht \(1935\) 25. okt., nr. 126, lk. 1.](#)

Ookeanilendur Costes Tallinnas.

Neljapäeval kell 16.15 Tallinna eralennuväljale saabunud „Derulufti“ reisilennukiga jõudis tuntud prantsuse pikamaa- ja ookeanilendur Dieudonne Costes Tallinna. Teda oli eralennujaamas võtmas vastu Prantsuse saadik Tallinnas, kes sõidutas lenduri oma autol linna. D. Costes jääb Tallinna kuuldavasti laupäevani, peatudes hotell „Bristolis“.

Tuntud lenduri saabumine Tallinna, kes sooritanud rohkeid kaelamurdvaid lennuretki nagu lennud üle Atlandi ookeani selle lõuna- ja põhjaosades, siis lend Tokiost Pariisi, siis Pariisist otse New Yorki, siis 5600-kilomeetrine lend Pariisist Diaski, missuguse maa kattis lendur 39 tunniga, püstitades uue maailmarekordi jne.,

tekitas siin teatud elevust juba mõnda päeva.

Välismaalt saabunud teated kõnelesid tuntud lenduri läbisõidust, kuid see oli ka kõik. Ametlikult ei teatatud Costes'i sõidust midagi. Eile kl. 4 paiku ta saabus lennukil.

Lennuki peatudes astus esimesena lennukist välja oodatud lendur Dieudonne Costes. Teda tervitas saadik ja aerodroomi juhtiv personal.

Need, kes Costes'i mäletavad tema varasemast külaskäigust Tallinna, mille ta sooritas veel teenides Prantsuse sõjaväes koos Eestit külastanud Prantsuse lennuväe eskadrilliga, võisid märkida, et lendurile pole aastad jätnud avaldamata mõju: lenduri nägu kannab juba küpsetes aastates mehe tunnuseid.

Costes'i välimuses ja riietuses ilmneb härrasmehelik hoolimatus,

missugusega peavad end ülal isikud, kes saavutanud elus kindla seisukoha. Ta kannab harilikku kübarat, kurdiga laia, tumedat sportlikkus lõikes sügismantlit ja heledaid seanahast kindaid.



Lendur kapten Costes'il on reedel arvatavasti kokkupuuteid meie lennuasjanduse juhtivamate tegelastega, kuna ta sooritab reisi oma firma, Prantsuse tuntud lennukimootorite ja lennukite tehase ülesandel. Tallinnast sõidab ta edasi Helsingi, kus tal samuti ajada oma ärilised asjad.

1936

Rostfeldt, Inna. Naine „pealtpoolt pilvi“. Inna Rostfeldt Varssavi Polütehnikumi edasi õppima. Kõnelus meie esimese naislenduriga

// [Uus Eesti \(1936\) 5. jaan., nr. 5, lk. 5.](#)

Naine „pealtpoolt pilvi“.

Inna Rostfeldt Varssavi polütehnikumi edasi õppima.

Kõnelus meie esimese naislenduriga.

Naine „pealtpoolt pilvi“.

Inna Rostfeldt Varssavi Polütehnikumi edasi õppima.

Kõnelus meie esimese naislenduriga.

Meie esimene naislendur Inna Rostfeldt sooritas möödunud detsembris oma kutseeksami ja sai neil päevil väikese pidulikkusega kätte oma lenduri-kutsetunnistuse. Aga prl. Rostfeldt ei rahuldu veel sellega – ta asub juba eeloleva nädala algul teele Varssavi, et seal astuda polütehnikumi õppima lennuinseneriks. 5-6 aastat õpingut, siis on meil ka esimene naislennuinsener.

Nii väga tragi kui Inna Rostfeldt on oma kutsealal, sama tagasihoidlik ta on seletuse andmises oma tegevuse üle. See tagasihoidlikkus on omane kõigile tõsistele tööinimestele ja raske on neid saada kõnelema. Prl. Rostfeldt lõpetades Tallinna kommertsgümnaasiumi, nägi kohe oma edaspidise sihi silma ees. Temast pidi saama lendur. Aga kuidas? Eralennukursusi ei korraldatud ja kaitseväes nõutakse eralendur-õpilastelt suurt kautsjonit. Et pääseda lähedale oma huvialale,



otsustas prl. Rotsfeldt hakata õppima aviomehaanikat. Ja masinatega üldiselt tutvumiseks ta astus kõigepealt praktikale Krulli vabrikusse, kus tuli teha päris mustatöölise tööd. See aeg vältas üks kuu, siis avanes võimalus astuda praktikandina lennuväe aviotöökotta. Ka siin tuli asuda päris mehetöö kallale: masina osi lahti võtta ja kokku panna, tassida neid ühest paigast teise jne. „Olin tol ajal alati üleni õline ja määrdene, käed nii, et ei julgenud kinnasteta neid kellelegi näidata. Pidin tegema ju töid, mida naised tavaliselt ei tee masinate juures.“

Hommikul vara sõitis tulevane naislendur lennuväelastega Lasnamäele ja töötas seal sageli õhtuni. Eriti möödunud suvel, kui algas lennukursus – kestis töö varahommikust õhtu kella 9-ni. Lõpuks segas end vahele isa, dir. Rostfeldt, kellele näis asi liiale minevat: „Ütle nüüd, kas teed tööd või lendad – kahte korraga ei saa.“

„Ma siis lendan,“ otsustas tütar, ja nii jäi.



Inna Rostfeldt oma lennuki juures.

„Olen lendamisest nii vaimustatud, et tahan teha agarat propagandat naiste seas lendamise heaks. Lendamine sobib naistele vähemalt sama hästi kui meestele. Naised on koguni veel rahulikumad kui mehed, mis on ju üks peaeeldusi lendamisel.“

„Kas te pole kunagi tundnud hirmu – vähemalt toogi kord, mil sooritasite oma esimese iseseisva lennu?“

„Hirmu ma pole tundnud kunagi, ainult üksilduse tunne on olnud vahel, eriti lennates pealpool pilvi, mil ei näe muud kui paksu udu oma all ja ülal sinist taevast. Oma esimese iseseisva lennu sooritasin päris rahulikult – kujutlesin, et ees istub instruktor, kes mind vajaduse korral abistab. Ka on mul

hea kontsentreerimisvõime, mis vajalik lendamisel. Kõik läks libedasti.

Veidi ebamugav oli mu esimene lend pärast mu väikest lennuäpardust. Meil oli ju kuue õpilase kohta kasutada üksainus õppemasin. Kui ma maandumisel vigastasin masina, siis pidid teised õpilased katkestama lennuharjutused ja ootama, kuni parandati masin. Kartsin nüüd, et jälle võiks juhtuda midagi ja „vaesed poisid peavad ootama“. Muud kartust mul ei olnud. Ärge imestage, et ütlen „vaesed poisid“, sest mu vahekord meeskaasõpilastega oli väga seltsimehelik. Õnnetuse hetkel ma olin kole külmavereline ega saanud ka mingit viga.

„Kuidas suhtuvad teisse üldiselt meeslendurid, kas nad ei näe teis endale „kardetavat võistlejat“?“

„Üldiselt on minusse meeslendurid suhtunud hästi, ainult üksikuil juhtudel on olnud märgata väikest – noh ma ei tea, kuidas seda öelda: kas kadedus või mis. Olen meeslenduritega väga hästi läbi saanud.“

„Kui kaua olite aviotöökojas praktikal?“



„Üksteist kuud. Töötasin seal mootorite alal, lennukite alal, õppisin lennukite kokkupanekut, parandust jne. Möödunud aastal korraldas õhuasjanduse ühing 1. juulist detsembrini lennukursused ja see oli minu õnn, muidu mul poleks ehk niipea avanenud võimalust lendamist õppida. Ja see omakorda teeb mulle võimalikuks astuda Varssavi polütehnikumi, kuhu uue seaduse põhjal ei pääse enam muidu sisse, kui peab omama lendurikutse.“

„Mida teilt küsiti ja lasti teha kutseeksamil?“

„Katsed olid täpsusmaandumises ja kõrguslennus. Teoreetilisel alal: aeromehaanikas, aeronavigatsioon, meteoroloogias ja mootoriteaduses.“

„Kui kõrgel olete käinud?“

„Üksinda tõusin 1000 meetri kõrgusele, instruktoriga kuni 3000 meetri kõrgusse.“

„Kas pea ringi käima ei hakanud?“

„Mitte sugugi. Maailm on ülevalt vaadates nii ilus, et unustad seda vaadeldes kõik muu. Lendamine on nagu haigus, nagu väike pisilane, mis pesitseb sisse ega lähe enam välja. Mina ei saa sellest pisilasest enam vist iial lahti ja ma tahan seda kanda ka teistesse naistesse, et nad hakkaksid lendama – see pole sugugi meeste eesõigus.“

„Kui omandate lennuinseneri kutse, siis vist konstrueerite omale isikliku lennuki?“

„Väga võimalik, kui hästi läheb. Mul on suured kavatsused,“ naeratab noor lendur.

„Mitu lennutundi teil juba on seljataga?“

„Oh, olen lennanud palju – umbes 40 tundi. Lennuäparduse tõttu mul läks kahjuks hulk tunde kaduma. A propos, kui minuga juhtus too äpardus, siis hakkas lendurite seas ringi käima järgmine nali: 100 protsenti lennukursuse naisõpilasist lõhkus masinaid!“

„Kas masinalõhkumise paranduskulud langesid teie kaela?“

„Ei. Meil on ette nähtud, et kui õnnetus polnud tingitud õpilase lohakusest või hooletusest, siis kannab paranduskulud ühing.“

„Kas te Varssavi polütehnikumi õpinguks saate ka mõnesuguse stipendiumi või toetuse kuskilt?“

„Ei. Mu vanemad koolitavad mind. Aga loodan, et kui olen tubli, siis avaneb edaspidi ka stipendiumi saamise võimalus.“

Lahkun Inna Rostfeldt'ist parimate soovidega tema tulevaste õpingute kohta. Loodetavasti võime 5-6 aasta pärast uhkusega tervitada meie esimest naislennuinseneri.

A.V.



Kes on Eesti esimene naislendur?

// [Vaba Maa \(1936\) 8. jaan., nr. 5, lk. 1.](#)

Kes on Eesti esimene naislendur?

Teedeministeeriumile on saabunud järelepärimine meie peakonsulaadi kaudu Los Angeles'ist, keda peetakse meie esimeseks naislenduriks. Nagu selgub samast kirjast, on rahvusvaheline naiste lennuklubi Los Angelesis pöördunud meie peakonsulaadi poole palvega teatada klubile Eesti esimese naislenduri nimi ja aadress.

Milleks vajab rahvusvaheline naislennuklubi soovitud andmeid, pole siin teada. Arvatakse aga, kas küsimusse pole segatud naislendur proua Kaalep, kes mõni aasta tagasi oma lennukil külastas Tallinna ja elab nüüd kuuldavasti Ameerikas. Sellest tingituna tulebki teedeministeeriumil lahendada küsimus, keda pidada meie esimeseks naislenduriks. Kui selgub, et proua Kaalep ei kuulu eesti kodakondsusse, siis on loomulikult selge, et esimeseks Eesti naislenduriks jääb Inna Rostfeldt.

Kes on Eesti esimene naislendur?

Teedeministeeriumile on saabunud järelepärimine meie peakonsulaadi kaudu Los Angeles'ist, keda peetakse meie esimeseks naislenduriks. Nagu selgub samast kirjast, on rahvusvaheline naiste lennuklubi Los Angelesis pöördunud meie peakonsulaadi poole palvega teatada klubile Eesti esimese naislenduri nimi ja aadress.

Milleks vajab rahvusvaheline naislennuklubi soovitud andmeid, pole siin teada. Arvatakse aga, kas küsimusse pole segatud naislendur proua Kaalep, kes mõni aasta tagasi oma lennukil külastas Tallinna ja elab nüüd kuuldavasti Ameerikas. Sellest tingituna tulebki teedeministeeriumil lahendada küsimus, keda

pidada meie esimeseks naislenduriks. Kui selgub, et proua Kaalep ei kuulu eesti kodakondsusse, siis on loomulikult selge, et esimeseks Eesti naislenduriks jääb Inna Rostfeldt.

Esimene „õhumiljonär“ Eesti kohal

// [Uus Eesti \(1936\) 5. aug., nr. 209, lk. 7.](#)

Esimene „õhumiljonär“ Eesti kohal.

Lennates Leningradist Tallinna poole kesknädala hommikul täitus „Derulufti“ lenduril Valter Ottenbergil Eesti territooriumi kohal miljon klm. See on esimene juhtum, kus Eesti kohal ühel lenduril saab parajasti läbilennatud terve miljon kilomeetrit. Selle sündmuse puhul oli Tallinna lennujaamas lenduril vastas „Derulufti“ kohapealne esindaja dir. G. Gahlnbäd, kes õnnitles „õhumiljonäri“. Saksamaale jõudes antakse lendurile lennukapteni tiitel ja „miljonäri“ tunnusena kuldne rinnamärk.



„Derulufti“ lennukel lendab ka teisi lendureid, kes juba katnud ühe miljoni klm. Need on aga oma miljonäritiitlid saavutanud kõik teistes riikides.

1938

„Õhumiljonäriks“ Eesti pinnal

// [Uus Eesti \(1938\) 26. veebr., nr. 57, lk. 6.](#)

„Õhumiljonäriks“ Eesti pinnal.

„Luft-Hansa“ motorist-telegrafistil V. Baudachil täitus Heinaste kohal miljon kilomeetrit õhusõitu.

„Õhumiljonäriks“ eesti pinnal.

„Luft-Hansa“ motorist-telegrafistil V. Baudachil täitus Heinaste kohal miljon kilomeetrit õhusõitu.

Reedel maandus Lasnamäe lennuväljal „Luft-Hansa“ lennukil motorist-telegrafist Verner Baudach, kes tulnud toime lennuasjanduses harukordse saavutusega: lennanud maha miljon kilomeetrit.

Täpselt kell 13.52 maandus Lasnamäe lennujaamas suur kolmemootoriline lennuk D-adal. Pärast reisijate lahkumist lennukist ilmus maandumissillale lennukapten Ottenberg, kes ka Eesti pinnal paar aastat tagasi sai „miljonäriks.“ Kohe ilmus kabiiniuksele vastne „miljonär“ lennuki motorist-telegrafist Verner Baudach.

„Luft-Hansa“ poolt ulatas tubliile lendurile kimbu tulpe Laanekõrb junior. Kolleegide ja mõnede vastuvõtjate poolt tõsteti omapärane juubilar üles.

Meie lehe esindaja kiirintervjuule seletas Baudach, elavaloomuline ja väiksekasvuline lennusangar, järgmist:



„Mul on eriline hea meel, et ma „miljonäriks“ sain Eesti pinnal. Miljon kilomeetrit täitus just Heinaste kohal“

„Pühitsesime seda ka väärikalt,“ märgib lennukapten Ottenberg.

„Heinaste kohal võtsime šampuse pudeli lahti ja jõime kõik, ka reisijad, klaasi kihisevat uue miljonäri auks.“

Edasi räägib V. Baudach, et ta lennanud maha miljon kilomeetrit viie aasta jooksul. Kaks esimest aastat ühemootorilisel ja viimased kolm aastat kolmemootorilisel lennukil.



„Õhumiljonärid“ Lasnamäel.

Ülal: lennuk D-ADAL, millega sooritati „miljonilend“. — All, vasakult alates: lennukapten Ottenberg, vastne „õhumiljonär“ V. Baudach, telegrafist Hirschberger ja lennuliini esindaja V. Laanekõrb.

Küsimusele, kas selle aja jooksul on lennuasjandus teinud ka suuri edusamme, vastab usuteldav:

„Nüüd on palju kindlamad ja tugevamajõulised masinad.“

„Kas lennuõnnetusi on juhtunud?“

„Pean rõõmuga tähendama, et mul selle aja jooksul pole olnud ühtki hädamaandumist ega õnnetust. Eriline heameel on mul aga sellest, et mul on au viimased kaks aastat sõita koos lennukapten Ottenbergiga, kes on ju ka miljonär.“

Siirdunud hetkeks lennujaama ooteruumi, kus klaasi konjaki juures rullub kõnelus edasi.

„Kus te oma esimese lennu sooritasite?“



„Proovilennud tegin Köningsberg-Berliini liinil, aga esimesed 20.000 klm. ametsõitu lendasin üle Eestimaa Leningradi liinil.“

Vestlusest selgub, et V. Baudach on ainult 33-aastane ja „kahjuks enam mitte vaba“, nagu ta naeratades märgib.

„Kui kilomeetrid raha peale ümber arvata, oleksite rikas mees?!“

„Muidugi, kui kõik kulud välja arvestada, mis nõuab miljonikilomeetriline sõit, oleksin pururikas.“

Aeg on kõneluse lõpetamiseks. Kell 14.20 tõusis hõbelind Eestimaa päikesekulda ja kadus horisondi taha Helsingi suunas.

Esimehe lendur-raadiooperaator Eestis

// [Rahvaleht \(1938\) 11. okt., nr. 184, lk. 8.](#)

Esimehe lendur-raadiooperaator Eestis.

Neil päevil sooritas eralenduri katsed teedeministeeriumi juures Ülemiste eralennujaama raadiooperaator Aleksander Lipp, olles seega esimene raadiooperaator-lendur Eestis. Värske lendur on vana meremees, teenides varem raadiooperaatorina ookeanilaevadel. Eralennujaamas on Lipp teenistuses juba neli aastat.

Koos A. Lipuga lõpetas eralennukursused E. Aeroklubi juures veel kuus inimest. Teiste seas ka Poola lennuliini “Lor” Tallinna esindaja ins. A. Tombach.



2 miljonit kilomeetrit lennukil

// [Rahvaleht \(1938\) 17. nov., nr. 215, lk. 3.](#)

2 miljonit kilomeetrit lennukil.

Harukorde juubel Tallinna aerodroomil.

Neljapäeval tähistatakse Tallinna lennuväljal õhusõidu ajaloos mitte iga päev aset leidvat sündmust: ühel Berliin-Tallinn-Helsingi liinil reisilennukit juhtival lenduril saab täis kaks miljonit kilomeetrit lendamist. Kahekordseks "lennumiljonäriks" saab lendur Kurt Liehr, kes neljapäeva hommikul lendab välja Hel[singist] ja kell 9.35 min saabub Tallinna lennuväljale.

Kahekordseks lennumiljonäriks saamist tähistatakse aerodroomil ainult pidulikkude õnnesoovidega, sest 25 minutit pärast saabumist, kell 10, peab Kurt Liehr juba startima edasilennuks.

Kui teada on, et maakera übermõõt ekvaatori kohal on ainult 40.000 km., siis pole raske välja arvata, mitu korda Kurt Liehr on lennanud über maakera.

Kaks miljonit kilomeetrit õhus.

Täna hommikul tervitati Ülemiste eralennuvälja ja "Eesti Avio" personaali ja juhtkonna poolt "Lufthansa" liinilendurit Kurt Liehri, kellel täitus täna Tallinna-Riia lennul Eesti territooriumi kohal 2 miljonit kilomeetrit lennumaa. Lendurile anneti piduliku sündmuse puhul lilli ja kingiti Taska ilukõites raamat "Das materische Estland" pühendusega. Lendur, saabudes Helsingist 9.40, startis siit edasi lennule kell 10.10, läkitades teispoolt Pärnut Läti piiri lähedusest tervistusraadiogrammi ja tänusõnad temale osutatud tähelepanu eest. Ühtlasi märkis

K. Liehr on neljakümne aasta eest juba lennur, kes ajus liinilendurina teenistusse juba 1920. aastal. Enne seda on ta tegutsenud veel lendurina maailma sõjas. Esimese miljoni kilomeetri läbitamisel on temal tulunud 14 aastat, teise kilomeeter miljoni kilomeetri ainult 4 aastat. See näitab lennufiirule järjepidevat töulu kui ka lennukäitajate juurenemist. Rõnigberg-Tallinna liinil lendab K. L. juba kolme kuni neljakuulise aja jooksul 10 aastat.

Kaks miljonit kilomeetrit õhus

// [Rahvaleht \(1938\) 18. nov., nr. 216, lk. 7.](#)

Kaks miljonit kilomeetrit õhus.

Täna hommikul tervitati Ülemiste eralennuvälja ja "Eesti Avio" personaali ja juhtkonna poolt "Lufthansa" liinilendurit Kurt Liehri, kellel täitus täna Tallinna-Riia lennul Eesti territooriumi kohal 2 miljonit kilomeetrit lennumaa. Lendurile anneti piduliku sündmuse puhul lilli ja kingiti Taska ilukõites raamat "Das materische Estland" pühendusega. Lendur, saabudes Helsingist Ülemistele 9.40, startis siit edasi lennule kell 10.10, läkitades teispoolt Pärnut Läti piiri lähedusest tervistusraadiogrammi ja tänusõnad temale osutatud tähelepanu eest. Ühtlasi märkis



lendur oma läkituses, et telegrammi lähetamise silmapilgul on temal täitunud 2 miljoni km pikkune lennumaa.

K. Liehr on neljakümnendates eluaastates Saksa lendur, kes asus liinilendurina teenistusse juba 1920. aastal. Enne seda on ta tegutsenud veel lendurina maailmasõjas. Esimese miljoni kilomeetri läbistamiseks on temal kulunud 14 aastat, teisele kilomeeter miljonile ainult 4 aastat. See näitab lennukiiruse järjekindlat tõusu kui ka lennuseduse suurenemist. Königsberg-Tallinna liinil lendab K. L. juba selle liini asutamisest peale 10 aastat.

1939

Eralendurid võistlesid

// [Rahvaleht \(1939\) 21. märts, nr. 68, lk. 6.](#)

Eralendurid võistlesid.

Eesti Aeroklubi korraldas Ülemiste lennuväljal võistlused orienteerumises ning täpsusmaandumises. Eraldi võistluses täpsusmaandumisele tulid kohtadele: 1) Herman Kabe 551,4 punkti võimalikust 600-st, 2) Felix Kõrgemägi 449,25, 3) Raimund Kanar 378,80 p. Võistlejaid oli kaheksa. Võistluses, milles arvestati orienteerumist ja täpsusmaandumist kokku, olid paremad: 1) Aleks. Kamper 632,6 p. võimalikust 700-st, 2) Vladimir Korend 616,3 p., 3) Villiam Laanekõrb 546,8 p. Võistlejaid oli 15.

Eralendurid võistlesid.

Eesti Aeroklubi korraldas Ülemiste lennuväljal võistlused orienteerumises ja täpsusmaandumises. Eraldi võistluses täpsusmaandumisele tulid kohtadele: 1) Herman Kabe 551,4 punkti võimalikust 600-st, 2) Felix Kõrgemägi 449,25, 3) Raimund Kanar 378,80 p. Võistlejaid oli kaheksa. Võistluses, milles arvestati orienteerumist ja täpsusmaandumist kokku, olid paremad: 1) Aleks. Kamper 632,6 p. võimalikust 700-st, 2) Vladimir Korend 616,3 p. 3) Villiam Laanekõrb 546,8 p. Võistlejaid oli 15.



Eesti lendurid Saksamaale väljaõppele// [Uus Eesti \(1939\) 6. mai, nr. 122, lk. 4.](#)

Eesti lendurid Saksamaale väljaõppele.

Lennuselts „Ago“ koostab lennukijuhtide ja tehnilise personali kaadrit.**Eesti lendurid Saksamaale väljaõppele.****Lennuselts “Ago” koostab lennukijuhtide ja tehnilise personali kaadrit.**

Lennuliinide käimapanekuks teeb “Ago” lennuselts juba ettevalmistusi lennukijuhtide ja tehnilise kaadri komplekteerimiseks. Esialgu on otsustatud ametisse palgata kaks lendurit ja kaks mehaanikut. Kuna meie lenduritel puuduvad kogemused reisilennukite juhtimisel, saadetakse lennukijuhid ja mehaanikud kokkuleppel “Junkersi” tehastega Saksamaale väljaõppele. Peale selle saadetakse Saksamaale meile ehitatavate lennukitüüpidega tutvuma üks Teedeministeeriumi õhusõiduosakonna insener. Lendurid jäävad Saksamaale praktikale kaheks kuuks, mehaanikud tõenäoliselt pikemaks ajaks. “Ago” juhatus loodab, et uute lennuliinide ekspuataerimisele asumisel esialgul jätkub kahest lennukijuhist. Kuna aga reservjõud siiski on vajalised, täiendatakse hiljem lennukijuhtide kaadrit ühe kuni kahe mehe võrra, kes väljaõppe saavad juba kodumaal. Samuti tuleb luua ka mehaanikute reserv.

Kavatsuste kohaselt “Ago” alustab oma lennukitega ühendusepidamist Tallinn-Helsingi-Stokholmi ühendatud liinil. Ühendusepidamisele rakendatakse üks lennuk, kuna teine jääb reservi.

Lennuliini loomiseks tuleb “Ago” juhatusel lähemal ajal sõlmida kokkulepe Eesti, Soome ja Rootsi teedeministeeriumidega.



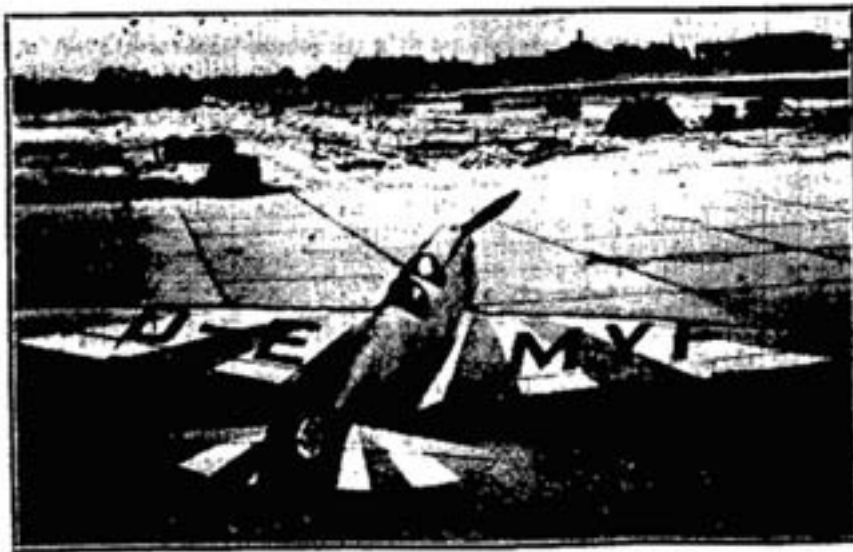
Meie eralendurid Euroopa äikese käes// [Rahvaleht \(1939\) 30. aug., nr. 203, lk. 5, 6.](#)

Meie eralendurid Euroopa äikese käes.

E. Güntheri ja A. Pilleri kavatsetav lõbulend Königsbergi kujunes pingutavaks seikluseks läbi 8 riigi. Kuivamaa sportlennukil 3 korda üle Läänemere

Meie eralendurid Euroopa äikese käes

E. Güntheri ja A. Pilleri kavatsetav lõbulend Königsbergi kujunes pingutavaks seikluseks läbi 8 riigi.

Kuivamaa sportlennukil 3 korda üle Läänemere

SELLEL LENNUKIL sooritati 4590 km läbi kaheksa riigi.



EDMUND GÜNTHER, „Plesler“ omanik ja juht.

Tallinna jõudsid tagasi Balti riikide lennuvõistluselt Kaunases osavõtnud eralendurid Edmund Günther ja Artur Piller, kes peale võistlusi sooritasid Güntheri eralennukil lennu Saksamaale. Meie eralendurite lend kujunes aga ootamatult seiklusrikkaks ühenduses poliitilise põnevusega Euroopas ja mitmete piiride sulgemisega rahvusvaheliseks liiklemiseks. Seetõttu tuli E. Güntheril



ESTONIAN AIR

www.estonian-air.ee

ja A. Pilleril sooritada tagasilend üle Skandinaavia ja läbistada tagasipääsuks kodumaale kokku 8 riiki ja katta 25 lennutunni ja 20 minutiga 4380 kilomeetrit. Õnneks pidas aga Ed. Güntheri „Fiesleri” (*Fieseler*) hästi vastu, samuti ka lendurid ise, kuigi tuli ületada ühemootorilises sportlennukis mitmet puhku Läänemere laiu veevälju.

Eduard Günther, Tallinnas hästituntud suuräri kaasomanik, jutustab ise oma seiklusrikkast lennust, et see alanud peale Kaunase võistlusi ainult lõbusa mõttega teha

väike lend ka Saksasse.

Heatujulise kaaslendajana leidis samal ajal eralendur Artur Piller, kes viibis samuti Kaunases võistlustel. Esimese järjega jõuti Köningsbergi, kus kohe selgusid raskused lennuki õnnetuskindlustusega kolmandate isikute suhtes. Saksa seaduste kohaselt nõuti kindlustust 150 000 krooni suuruses, milleks pandi Köningsbergis kaasasolev raha mängu.

Siit jätkus lend üle Poola koridori

Berliini, kus otsiti üles oma lennusõbrad ltn. Olt ja lendur-instruktor K. Kabel,

kes teadupärast viibivad praegu meie eralennuseltsi „AGO” lennuteenistuse väljaõppel. Meile Saksas praegu ehitatavate reisilennukite tulevased juhid on seni lennanud juba Saksa lõunaliinidel, siis Hollandi ja ka Köningsbergi liinidel kaaslendajaina liinipraktika omandamiseks. Umbes kuu aja pärast pääsevad Olt ja Kabel Junkersi tehastesse Dessause, kus neile antakse juba viimane lihvi liinilennukite juhtimises ja lastakse „soolosse”.

Rahvusvahelise pinge suurenedes tuli aga Berliinist kiiresti kaduda,

kui ei oleks tahetud kogu lennukiga pikemaks ajaks kohale jääda. Saksamaalt väljapääsu luba anti ainult üle Hamburgi, missugust teed tuli ka parema puudumisel lennata. Hamburgis maanduti kell 5 p.l., kuid edasilennuvõimalusi oli ainult kella 6-ni. Nii tuli tõtata, kuigi lennuk vajab korraldamist dünamo mittelaadimise tõttu. Viga korraldus aga ootamatult Saksa õhupolitsei vastutulelikkusel, kes ilma igasuguse sissemaksuta, ainult hea sõna peale pani oma motoristidega Güntheri „Fieslerile” peale uue dünamo, mille meie lendurid Tallinna jõudes pidid tagasi saatma. Dünamo ongi juba lähetatud Hamburgi suunas teele.

Vastu õhtut tuli Hamburgist tahes-tahmata alustada ülemerelendu Kopenhaageni suunas,

ilma et oleks jõutud teha isegi vajalikke eelorienteerumist kaardil. Siiski starditi kõige optimistlikumas tujus, lootes oma „Fiesleri” mootorile. Peagi kadus seljataha Saksamaa rand ja ees oli ainult lahtine vesi ilma ühegi nähtava liikluseta merel ning tihe somp, mis varjas silmapiiri. Olles aga kindel lennuki kompassile ja teadmistele navigatsioonis kaeti 350-kilomeetrine mereteel maalennukil õnnelikult. Jõudnud õhtuks Kopenhaageni, oli siin lennuväljal vastuvõtjate imestus suur, nähes kahte lendurit saabumas väikesel sportmasinal otse lahtiselt merelt. Imestus oli seda suurem, et samas piirkonnas merel oli just toimunud laskeharjutusi, mis lõppenud veerand tundi enne meie lendurite saabumist.



Siin tuli ööbida, et teise päeva hommikul muretseda omale puuduv sissesõiduviisa Rootsi. Kopenhaageni ametiasutused avati kell 10 hommikul ja viisa saadi kätte alles kella 3-ks. Lenduritel oli aga kiire, kuna taheti veel sama päeva õhtuks jõuda Tallinna. Need lootused ei olnud aga nii kerged täituma. Edasilennuks Kopenhaagenist saadi startida alles kell 4 p.l. ning veel riisikoga puudulikkude navigatsioonikaartide tõttu eksimiseks. Viimane tähendas aga juba otsest ohtu, sest „Fiesler” vigurlennumasina saab kaasa võtta

kütet ainult neljaks ja pooleks tunniks.

Kopenhaageni ja Stockholmi vahel on ainult mets ja järveveed ning ei ühtegi maandumisvõimalust. Vastu puhus tuul umbes 40 km tunnis.

Kuid ka see distants, 620 kilomeetrit, kaeti õnnelikult 4 tunni ja 25 minutiga. Sellel lennul oli meie lenduritel ka tublisti õnne, sest maandudes Stockholmi Bromma lennuväljal jäi lennuk keset lennuvälja turtsudes toppama, kuna oli parajasti lõppenud bensiin. Paagi kontrollimisel leidis selles veel ainult poolteise liitri võrra kallist kütet, mis aga paagi kallakus olles ei voolanud enam mootorile. See tähendas aga seda, et vähimagi eksimise või

kõrvalekaldumise korral kursilt oleks meie lendureil tulnud vastu lähenevat ööd otsida hädamaandumise võimalusi kusagil järvekaldal või koguni vees.

Teisel varahommikul tangiti siin uuesti lennuki bensiinitankid, korraldati vajalised formaalsused, hangiti hädapärane lennukaart ning starditi kursiga Turule. Põhjalahe ülelend kestis 2 tundi 20 minutit, mille järele tehti vahemaandumine Turus, kus tutvuneti Soomes ülelennuks suletud rajoones tehtud muudatustega ning starditi viimasele etapile, üle Helsingi vahemaandumiseta otse Tallinna. Selleks teekonnaks kulus 1 tund 40 min., mille järele meie lendurid võisid uuesti rahuliku südamega lennukist välja ronides sirutada istumisest väsinud konte.

See seiklusrikas

lend on ühtlasi meie eralendurite pikemaks ülelennuks üldse,

mis pealegi õnnestus Ed. Güntheri juhtimisel ja A. Pilleri kaasjuhtimisel eksimusteta ja äpardusteta. Sellel ülelennul viibiti peale Eesti seega veel Läti, Leedu, Saksa, Poola, Taani, Rootsi ja Soome territooriumide kohal, missuguste maade külastamine kujunes täiesti sunnituks ja ettenägematuks.



1940

Lendurile kutsetunnistus pärast katseid

// [Uus Eesti \(1940\) 27. jaan., nr. 25, lk. 5.](#)

Lendurile kutsetunnistus pärast katseid.

Õhusõiduseadus kooskõlastatakse õhusõidu konventsiooniga. – Riigikogule esitati vastav seaduseelnõu.

Vabariigi Valitsus oma koosolekul 25. jaan. vaatas läbi ja otsustas esitada Riigikogule õhusõiduseaduse muutmise seaduse eelnõu.

Kehtiv õhusõiduseadus ei rahulda enam kõiki tänapäeva nõudeid areneva lennuasjanduse korraldamise ja järelevalve alal. Seoses Eesti liitumisega õhusõidu korraldamise konventsiooniga on ühtlasi vajalik kohandada meiegi kehtivaid eeskirju nimetatud konventsiooni nõuetega.

Seaduse uue redaktsiooni kohaselt antakse lenduri kutsetunnistused ja lennuload alles pärast vastavaid katseid, kusjuures teedeministrile on ette nähtud õigus üles seada nõudeid õhusõiduki juhi vanuse alam- ja ülemmäära kohta.

Kehtiv seadus ei korraldanud seda küsimust küllaldaselt ja oli tegelikult õhusõidu korraldamise konventsiooniga vastuolus, sest ta määras ainult vanuse alammäära. Tegelikult piirab aga konventsiooni eeskiri ka vanuse ülemmäära.

Samuti nägi senine eeskiri ette, et teedeminister annab õhusõiduki juhtidele lennuload üheaastase kehtivusega. See on vastuolus õhusõidu korraldamise konventsiooni nõudega, mille kohaselt reisilennuki juhtidele antakse lennuluba ainult 6 kuuks, sportlenduritele aga teatud vanuse piirides kuni 2 aastaks.

Lennuloa kehtivuse piirid tuleb seega korraldada vastava määrusega, mida annab teedeminister. Lennuluba võidakse pikendada või uuendada, kui selle omanik tõestab, et ta on viimase aasta kestel õhusõidukit iseseisvalt juhtinud määrustes ettenähtud aja jooksul.

Õhusõidu korraldamise konventsioon näeb õhusõiduki meeskonna liikmete kutseoskuse ja tegutsemise kohta ette täpsed eeskirjad. Meil seaduse kehtiv redaktsioon aga ütleb ainult üldsõnaliselt, et Teedeministeerium võib üles seada tingimusi õhusõidupersonaali kutselise oskuse ja võimete kohta.



Õhusõidu korraldamise juhtivaks organiks on Teedeministeeriumi õhusõidu osakond, mille ülesandeks on õhusõidukite juhtide ja meeskonnaliikmete väljaõpe, kutseoskus ja treening; õhusõidukite ehitamine ning nende ehitamise, remontimise ja lennukõlvulisuse järelevalve, lennujaamade ehitamine jne.

-----***-----

