



N
49

1. DETSEMBER 1930.

SÕJAASJANDUSE AJAKIRI

P. LUTTEN.

SÕDUIR



Muusikaga

valmistate omale

jõulurõõmu

kui ostate meie suurest valikust
grammofoni.



Soovitame eriti LINDEX kohvergrammofone, hind Kr. 80.—

Lisaks valige omale meie rikkalikust plaatide laost

jõuluplaate

Näiteks:

Ma tulen taevast ülevalt	}	Sekstett: J. LOO-AAV, O. VÄÄTER, K. OTS, K. RAAG, A. TAMM, A. RINNE.
Oh kuusepuu		
Püha õõ	}	Sekstett: J. LOO-AAV, O. VÄÄTER, K. OTS, K. RAAG, A. TAMM, A. RINNE.
Kui armsalt jõulupuul meil hiilgab		
Püha õõ	}	Sekstett: J. LOO-AAV, O. VÄÄTER, K. OTS, K. RAAG, A. TAMM, A. RINNE.
Oh sa õnnistud		
Stisser die Glocken nie klingen	}	Sieberi meeskvartett.
Es ist ein Ros' entsprungen		

Grammofoni-, raadio-, jalgratta- ja foto-eriäri



Tallinn, Harju 37, tel. (2)15-01, (2)15-02.

Osakond: Narvas, Joala 18.

Eriti suur valik

HIS MASTER'S VOICE grammofonidest ja plaatidest.

Kohvergrammofonid:

- Kr. 110.—
- ” 125.—
- ” 160.—

Lauagrammofonid:

- Kr. 150.—
- ” 170.—
- ” 200.—
- ” 225.—



Näiteks:

Oh sa õnnistud
Üks roosike on tõusnud
Meeskvartett.

I call upon Thee — *Bach*
Prélude a flat minor — *Bach*
Philadelphia sümf. orkester.

Stille Nacht
Wiegenlied der Hirten
Domchor.

Uuenda aastapäeva puhul**1. det. 1924. – 1. det. 1930.**

Tänasest kuus aastat tagasi oli Tallinn uuesti mitte ainult Eesti, vaid kogu maailma pineva tähelepanu keskuseks. Seda on ta olnud ajaloo jooksul varemgi. Tuletagem meele Vabadussõja päevi, mil väike, kuid uljas Eesti kaitsevägi tõrjus eemale riigi rajadest vaenulise Venemaa väehulgad, teenides seega tõsise lugupidamise ja imetluse Eesti lähedatelt ja kaugetelt sõpradelt. Noil suurtel aegadel oli Ida-Euroopas Tallinn selleks kohaks, millele koondatud kultuurilma suur tähelepanu. Kuigi 1920. a. alul lõppes võidurikas vabadusvõitlus ja Eesti asus rahulikule riigi ülesehitamise tööle, püsis ta ikka lääne-rahvaste vaatluse objektina ajaloo laval. Küsiti: kuis juletakse sarnase koletise, nagu enamlus, otsesel naabrusel nii innukalt anduda rahulikule tööle. Võrreldi Eesti geopolitilist olukorda aedniku olukorraga, kes asunud harima viljapuuaeda tegevuses oleva tuldpurskava mäe nõlvakul — mäe tegevuse vaheaegadel. Kuid meie ise ei tunnud olukorra ohtlikkust nii teravalt. Meil hariti aeda suure hoolega. Politilised aednikud sattusid koguni ägedaisse vaielustesse kuis sooritada harimist paremini... Nii olimegi välja jõudnud 1924. aasta 1. detsembri hommikuni, mil Venemaalt sisse tulnud ja meie oma enamlast astusid relvades välja, et matta Eesti enamluselava alla ja hävitada kõik see, millest meie esiisad unistanud sajandite jooksul ja mille olime hiljuti kätte võitnud suure vaeva ja ohvritega. Esimese detsembri varahommikul enamlaste relvadest kodanike ja kaitsevaelaste pihtalastud paugud äratasid Tallinna rahulikust unest. Äratasid kogu maailma, sest mägi algas tegevust.

1. detsembri hommikul oli igale ausale Eesti kodanikule rohkem kui selge riigi julgeoleku kaitse tähtsus, vajadus omada ustavat ja teovõimsat kaitsejõudu. Mõne tunni möödudes selgus kodanikule, et Eestil on selline jõud Eesti kaitse-



Kindral Johan Unt

† 7. aprillil 1930.

väenäol. Kiiresti anti kaitseväge kõrgemalt juhtidelt ülesanded julgeoleku teostamiseks, kiiresti reageerisid kui kohapealsed juhid nii sõdurikond tekkinud olukorrale: kallaletunginud vaenlane purustati, kodanik saavutas julgeolekutunde. 1. detsembril 1924 Eesti kaitsevägi näitas, et ta on kindlasti riigi julgeoleku valvel, et ta ei loovuta Vabadussõjas võidetud looreid — ei välisele ega sisemisele vaenlasele.

See asjaolu, et 1. detsembri enamliste riigipöörde katse likvideerimine sündis kaitsevält, et kaitsevägi kandis selle sündmuse puhul suuri ja kalleid ohvreid, õigustab meid seda päeva mälestama. Esimesele

detsembrile järgnenud kuus rahu-aastat on kaitsevägi endiselt seisnud riigi julgeoleku valvel. Ta on enamgi pühendanud tähelepanu sisemise julgeoleku küsimustele, kui seda tehti enne 1. dets. 1924, mille tõendusks kaitseväge ettevalmistuse kavasse kultuur-selgitustöö sissetoomine. Kui kaitsevägi enne 1. dets. oli valvel ka sisemise vaenlase vastu ainult oma tervete instinktide tõttu, siis hilisemate kuue aasta jooksul on püütud teda kasvatada teadlikuks valvuriks. Meie kaitsevägi on sündinud sõjatules. Tuli on teda puhastanud ja karastanud. Tema arengut on hoitud õiges suunas; ta on väljaspool igasugust politikat ja politiseerimist. Olles vaba iga-

sugustest kõrvalmõjudest ja olenedes ainult oma riigi ja rahva heakäekäigust, jääb kaitsevägi ka tulevikus võimsamaks relvaks riigi sisemise ja välise julgeoleku teostamisel. Soovime, et kaitsevägi jääks igavesti truuks oma ilusatele traditsioonidele Vabariigi kaitset sisemiste ja väliste vaenlaste vastu, et meie sangar-kaitsevägi püsiks imetluse objektina ka ajaloo tulevastel veergudel, nagu ta seda on olnud möödunud aastakümnel.

Mälestagem siinkohal sügavaimas lugupidamises 1. detsembril aegset Tallinna garnisoni ülemat kindral Johan UNT'i, kes käesoleva aasta aprilli esimesil päevil terrorismi ohvrina varises manalasse.

Vigurlennust. *)

E. Läte.

1. Miks tehakse vigurlende ja miks peavad seda tegema eriti sõjaväelendurid.

Sõjaväe lendurid, eriti hävituslennukeil (lahinglennukeil) lendavad lendurid, tahtes tulla võitjaks vaenlase lennuki (lennukite) üle õhulahingus, peavad suutma õieti läbi teha kõike lennumanöövreid, mis üldse võimalik õhus sooritada. Hävitaja lendur peab saama vaenlase oma kuulipildujate tabava tule alla ja tarvitud korrall oskama vaenlase tule ja ülekaalu eest hädaohutult välja rabeleda.

Õhulahing kujuneb alati individuaalvastastikuvõitluseks ja sealt tuleb välja üks — osavam lendur ja võimsam ning parem masin — võitjana, teine langenuna.

Lendur, kes ei suuda ega oska teha ja kasutada kõiki võimalikke manöövreid, langeb õhuvastasega võideldes varsti viimase ohvriks, sest õhus ei ole varju, ei ole kaitset ega abi, ning ainsaks võidu kindlustuseks osutuvad iseene ja oma

lennuki võimed. Õhulahing on kujunenud alati mingisuguseks suurema, väärtuslikuma ja pühama ülesande täitmiseks. Iga lendur tunneb, et sünnib, peab sündima midagi head ja kasulikku oma kodumaa heaks. Selle peale mõeldes nagu kasvab ja paisub midagi südames.

Sõjaväelenduri lennumeel, öeldakse „kuues“ meel, peab olema välja arenenud, lenduri toimingud lennuki juhtimises peavad olema alateadlikud. Head osavust täiendab hea tervis.

See nõue, et sõjaväelendur peab teadma ja oskama läbi viia kõiki lennuviise (evolutsioone), mis on üldse võimalikud õhus sooritada ja mis ripuvad ära lenduri osavusest ja lennuki võimetest, paneb aluse lennule, mis kannab „vigurlennu“ nime.

Nagu igal alal, nii ka vigurlendudel üks suudab saavutada paremat oskust, näitab paremaid võimeid, on parem „lennukunstnik“ kui teine. Aga parem osavus saadakse ikkagi järjekindla ja sellekohaselt teadlikkude harjutuste tagajärjel.

2. Lendamise iseäraldused võrrelduna maapealse liiklemisega.

Üldiselt võib öelda, et lendamine on väga palju võimalusrikkam ja paenduvam kui maapealne liiklemine, kuid võõram ja riskantsem:

— paenduvam seega, et seal lennukit

*) Käesoleva artikli eesmärk on: 1) vigurlennust populaarse ja ülevaatliku pildi andmine laiematele hulkadele, ja 2) lennavigureile otstarbekohaste nimetuste andmine, millised meil seni väga mitmekesised ja ebakindlad on ning mõned isegi käsitusel segadust sünnitavad.

Nimetuste üle on läbi räägitud lektor hra Veskega, kes on eesti õigekeelsuse sõnaraamatu korraldaja.

Tööallikadena on kasutatud ameerika ajakirja „Aero-Digest“ okt., sept. ja nov. numbreid 1928. a. ning Reissar ja Sepp „Vigurlend“.

saab liigutada ja pöörata igas suunas (kõikide telgede suhtes), näiteks, üles, alla, paremale, vasakule, ümberpöörata rattad ülespoole, nii risti, kui ka pikuti telje suunas jne.;

— võõras sellepärast, et inimene ei ole ju sugugi harjunud õhus liikuma, — ei ole nagu verre kasvanud. Esiteks — õhust vaadatuna paistab maastik plaanis ja seega hoopis võõrana. Teiseks segavad kõrgus, kiirus, lennuki pöörangud kallakutega, üksikud õhuvoolu tõuked (loopimine), kõva tuul (triivimine) jne;

— riskantsem sellepärast, et inimene viibib ju võõras ja võimalusrikkas olukorras, mis nõuab õiget ja mitmekesist talitust ning hoolt. Näiteks, mootor peab terve lennu aeg töötama. Vastasel korral on õige talitusviis maanduda laugleva lennu abil aerodroomile, ehk kui viimane kaugel, laskuda mõnele lähedal olevale siledale maastikule (hädamaandumine). Õieti ja kindlalt heasse kohta laskuda ei ole aga sugugi nii kerge, sest see nõuab silmapilkselt lageda maastiku valikut ning õiget kauguse, kõrguse ja tuulejõu hinnangut.

Lennukil, et püsida õhus, et kandepinnad kannaksid ja tüürid mõjuksid, peab olema sellekohane õhkuläbitav kiirus. Kiirus võib aga „kaduda“ väga kergesti ja märkamata, iseäranis ootamatuste korral, kus tihti õieti ei talitata.

Siis veel mõjuvad atmosfäärsed tingimused, näit. pilvitus, udu, vihm, äike, külm, pimedus jne., mis raskendavad teatud määral nii lendamist, mootori töötamist kui ka orienteerimist, võrreldes maapealse (näit. auto) liiklemisega.

3. Normaal- ja vigurlend; vigurlennu iseäraldused.

Eelpool nägime, et vigurlennul on tähtis osa õhulahingus. Hävitaja õhulahing ei olegi muud midagi, kui vigurlennu ajal vastase tulistamine ja kõrvalehoidmine vaenlase tule eest osava viguri abil.

Rahu ajal on vigurlennu ülesanne:

— oskust anda ilma segadusse sattumata ja õieti lennukit igast asendist välja tuua, kuhu see on sattunud kas tahtlikult või kogemata;

— lendurite usaldust lennuki ja enese vastu tõsta;

— lendureid õhuvõitlusekõlvulikuks (sõja ajaks) välja arendada.

Vigurlennuks võib nimetada igat manöövrit peale normaallennu, pöörangute ja maandumise, näiteks:

— kõik manöövrid, mille juures lennuk pöörab osaliselt ehk mitu korda ümber ühe oma telje;

— selglend ja

— mainitud manöövrite kombinatsioonid.

Peab ütlema, et lennuvigurid on praegu nõnda välja arenenud, et ei ole ühtki lennuki ega ka tüüride asendit, millesse oleks võimatu lennukit asetada.

Hea vigurlend nõuab aga siiski sellekohase meelega (lennutundmine — lenduri „kuues“ meel) inimest ja sellekohase konstruktsiooniga lennukit.

Üldse tuleb vigurlennu juures tähele panna järgmisi asjaolusid:

— ei tohi ega ei saa igasuguseid vigurlende teha kõikidel lennukitel.

Vigurlennud peaaegu kõik koormavad lennukit tugevamini, seega peavad vigurlennu masinad eeskätt olema vastavalt suurema tugevustagavaraga (vastupidavamad);

— võib teha ainult neid vigureid, mis käesoleva tüübi konstruktori (vabrikuri) poolt ette nähtud;

— ei tohi järsku ega räpakalt tüüre liigutada. See võib ka kõige tugevamini ehitatud lennuki juures murdeid esile kutsuda, iseäranis siis, kui kiirus on suur, mil õhuosakesed ja inertsjõud väga palju mõjuvad;

— enne ja ka pärast vigurlendu tuleb lennuk eriti hoolega üle vaadata;

— kaitserihmad peavad kõvad ja mugavad olema;

— lennupriidid olgu alati kaasas;

— vastava vigurlennu jaoks olgu vastav kõrgus.

Seni kui mõni uus lennuvigur veel hästi välja ei tule, peab seda alati harjutama kõrgemal (umbes 1000 m kõrgusel), sest siis on ootamatuste korral alati aega ja võimalus viga parandada ja lennukit normaalasendisse viia. Kõrgemal on alati võimalus halvasti väljatulnud viguri juures kiiruse kaotamud lennukil vabalt pikerrida (järsku alla laugleda), lastes kiirust koguda ja normaallennule üle minna.

Kiiruse kaotamine on sellepolest hädadohtlik, et siis kaotavad tüürid oma mõjumise, s. t. õhuvool — õhuosakeste tegevus tüüride peale on nii väike, et see ei anna küllaldast jõudu tüüride abil lennukit liigutada. Lendur liigutab küll juhust, kuid tüüridel ei ole üldse ehk küllaldast jõudu. See oleneb sellest, mis määral kiirus kadunud. Iseäranis hädadohtlik on see

maa ligidal, kus pikeerimisega võimata kiirust koguda. Väiksemat kiiruse kaotust saab ka parandada mootoriga tõmmates (täisgaasi andes).

Kiirus kaob väga kergesti halva, vale ja närvilikul tüüride käsitusel, sest et tüüride vale seisak ja alaline liigutamine suurendab õhutakistust ja viib lennuki vale asendisse.

4. Normaali- ja selglend; selglennu iseäraldused.

Selglennuks loetakse sarnast lendu, kus lennukil on rattad ülespoole ja lenduri raskus ei rõhu istme peale, vaid lendur ripub kinnitusevööli kogu oma raskusega.

Mitte iga vigulennu ajal, mil lennuk on seljaasendis, ei lange lendur „rihma peale“, sest tsentrifugaaltung surub lendurit istme vastu. Ja niisuguseid vigureid on väga palju (normaalsõlm, väherd, üleliiva, pööris jne.).

Selglend, ükskõik kuidas, tekitab lenduris alguses segadust ja üllatust ja ei ole kuigi mugav. Üldiselt tahab see aga sellekohast vilumust ja õige talitusviisi juures ei olegi nii müstiline ega hädaohtlik nagu alguses arvati.

Selglennul on järgmised iseäraldused ja nõuded:

- selglennu alguseks loetakse mitte seda, et lennuk ise on seljaasendis, vaid seda silmapilku, mil lenduri kaal hakkab mõjuma kanderihmadele, s. o. lendur „rihub rihma peal“;
- rihma peal rippumise mõju ei ole kuigi mugav. Lendur tunneb ennast nagu hädaohus, väljakistuna istmest;
- vererõhk pähe suureneb ja see mõjub silmanägemise kui ka tunnete peale;
- võõras ja ebaloomulik asend mõjub samuti;
- kanderihmad peavad olema head (kaksilkrõhmad), kindlasti kinnitatud ja mugavad, et lendur saaks ennast tunda segamatuna ja julgena;
- selglennus on lennuki kandepindade töö (tõstejõu tekkimine) halvasti olukorras (negatiivne). Kandepinnad on ju teistpidi, kumeral poolel tekib surve ja õõnsal poolel hõrendus, see nähtus vähendab tõstejõudu ja suurendab rindtakistust;

- lennuk on selglennus vähem stabiilne (põikpüsiv);
- tüüride käsitus on teisiti kui pärlennus.

Seljalilendaja parem ja vasak pool on vastupidiselt hariliku lennu juures ja maalt vaadatuna.

Lennuki tüürid mõjuvad ka vastupidiselt, näit., andes juhise ette, langeb normaallennul lennuki nina, selglennul aga tõuseb ja kiirus jääb vähemaks; tõmmates juhise oma peale, langeb selglennus lennuki nina ja kiirus läheb suuremaks. Liigutades juhise paremale — tõuseb parem kandepind; lükates vasakule — tõuseb vasak kandepind. Selglennul, näit., vasakule pöörates tuleb tarvitada paremat jalga ja juhise vasakule ja natuke ette anda, pärlennul tuleks aga pöörangul jalga ja juhise ühele ja samale poole anda.

Kas lennuk selglennu ajal pöörab või keerab paremale ehk vasakule, seda loetakse normaallennu ja maapealse vaatluse seisukohast.

Selglennu asendisse minemiseks võib tarvitada mitut manöövrit. Kõige sobivamad neist on:

- aeglase poolväherdiga;
- poolsõlmega;
- sukelduse abil (vaata lennugigurid).

5. Tarvitusel olevate lennugigurite nimetused ja kirjeldus.

Sõlm (joon. 1) (mitte nimetada „surmasõlm“). Selle viguri juures lennuk teeb täielise ringi vertikaalpinnas. Sõlm ei kujuta enesest mitte korrapärast sõõri, vaid kõverjoont, mille raadius pidevalt väheneb sõlme tõusvas osas, kus lennuki kiirus väheneb. Sõlme tipp on lennuki kiirus ja sõlme raadius kõige väiksem.

Et sõlme teha, tuleb alguses koguda kiirust, vastavalt lennuki tüübile (nõrga mootori korral rohkem jne.), et oleks võimalik tõusta üles sõlme tippu. Normaalsõlme tõusev osa tehakse alati täie gaasiga. Langev osa suletud gaasiga. Ka tõusev osa võib teha suletud gaasiga, kuid siis peab kiirus sõlme algusel väga suur olema ja masin saab tugevasti ülekoormatud. Korraliku sõlme juures on ülekoormatus 1,8—3-kordne. Normaalsõlm ei tarvita erilise suure tugevustagavaraga lennukit. Lenduri raskus rõhub kogu aeg istme peale (tsentrifugaaljõu mõjul). Samuti mõjub bensiini raskus karburaatoris



1. jalaväe rügemendi külastamine.

Keskel esijoones vasakult paremale: Rügul I kolonel A. Pulk, saatk. sekretär Freimanis, saadik K. Zarinš, härra V. Sõerd, kindral A. Tõnisson ja kolonel-leitnant J. Streipa.

Läti saadik külastas Narvat.

21. nov. kell 0745 jõudis Narva Läti saadik ja täisvoliline minister Eestis Karlis Zarinš ühes kaitseväe esindajaga kol.-leitn. Streipa'ga ja saatkonna sekretäri h-ra Freimanis'ega, et osa võtta Narva linnavalitsuse ja Rahvaülikooli poolt korraldatavatest Eesti-Läti sõpruspäevadest. Raudteejaamas oli külalisi vastu võtmas umbes paarkümmend seltskondliikkude organisatsioonide ja omavalitsusasutiste esindajat ja kõik garnisoni vanem-ohvitserid. Perroonil aukompanii 1. jal. rügemendist.

Saadiku vagunist välja astudes mängis 1. diviisi orkester Läti riigihümni. Selle järele esitas diviisiüleml kindral A. Tõnisson saadikule seltskonna, omavalitsuse ja kaitseväe esindajaid. Jaamast sõideti „Peterburgi“ võõrastemajja, kus külalistele olid korraldatud korterid.

Enne lõunat tegi saadik visiidid diviisiülemale, garnisoniülemale, linnapeale. Rahvaülikooli juhatajale j. t. Pärast seda tutvuneti Narva raekojaga, kus andis selletusi linna arhiivar E. Dieckhoff, ja külastati 3. linna algkooli. Koolis kandis mudilastekoor mitmed kõlavad laulusaadikule ette.

Kell 1830 oli ette nähtud Eesti seltsis „Ilmarises“ Eesti-Läti sõprusõhtu. Saal oli dekoreeritud rohelistega ja ilupuudega, mis kõigiti suurendas pidulikkust. Avasõna ütles Rahvaülikooli juhataja V.

Sõerd, mille järele kõnelesid saadik K. Zarinš, linnapea J. Luts ja kindral A. Tõnisson. Kõik kõnelejad kriipsutasid alla Eesti-Läti heanaabrilikku vaherkorda ja soovisid, et sidemed mõlema rahva vahel veel enam tugevneksid. Kõnedele järgnes aktuse kontsertosa, mis koosnes peamiselt Läti rahvusviiside ettekannetest. Aktuse lõpul andis h-ra Sõerd ajaliku ülevaate Lätimaast.

Õhtul korraldati Narva omavalitsuse, seltskondliikkude organisatsioonide ja kohaliku garnisoni poolt bankett 1. jal. rügemendi kasiinos, millest võttis osa umbes 100 inimest. Bankett oli väga meeleolurikas ja lõppes alles hilisel hommikutunnil.

Järgmise päeva hommikul sõitsid külalised diviisiülema, linnapea j. t. saatel Eesti-Vene piirile. Päeval külastati kohalikke väeosi, tutvuneti Hermann'i ja Jaani kindlustega, Kreenholmi vabrikuga ja vaadeldi Vabadustammikut ja Narva koskesid.

Enne ärasõitu võtsid külalised osa garnisoni ohvitserkonna poolt korraldatud tee-õhtust 1. jal. rügemendi kasiinos. Tee-õhtul kinnitati veel kord vastastikkuloodud sõprussidemeid, milleks eriti kaasa aitas meie liitriigi saadiku väga meeldiv isik ja tema sorav mahe lõuna-eesti keel.

22. nov. kell 2230 lahkusid armsad külalised diviisi orkestri helide saatel Narvast. r.-n.

kogu aeg korralikult ja mootor saab töötada harilikult karburaatoriga.

Kui on tugevajõuline mootor, siis sõlme võib kerge vaevaga nii teha, et uuesti horisontaallendu üleminek sünnib kõrgemal kui sõlme algus (tõusev sõlm). Harilikult aga kaotatakse sõlme juures osaliselt kõrgust. Sõlme, mis kaldub vertikaalpinnast kõrvale, nimetatakse kaldsõlmeks (joon. 14).

Sõlm selglennust (joon. 4) sünnib umbes samuti nagu normaalsõlm, kuid sõlme esimene osa on langev ja viimane pool tõusev. Korralik ja kergesti läbi viidav sõlm selglennust vajab võimsat mootorit.

Välissõlm*) (joon. 2) ja välissõlm selglennust (joon. 3) on juba raskemad läbi viia, sest et nad kujutavad endast nagu selglendu:

- lennuki kandejõud mõjub vastupidiselt (negatiivselt);
- lennuk ei ole nii põikpüsiiv;
- lennuk peab olema eriti tugeva konstruktsiooniga;
- lennuk peab olema varustatud tugevajõulise mootoriga, sest et asend on aerodünaamiliselt halvas olukorras ja seega takistus suur;
- karburaator peab eriseadisega (selglennus töötamiseks) varustatud olema;
- lendurit segab vastu rihma rõhumine ja verevoolamine pähe, mis omakorda nägemise- ja tundevõimet halvab;
- vererõhumine pähe on palju suurem kui harilikul selglennul, sest rõhku suurendab tsentrifugaaljõud. Tundeid segab veel mitteühtlane rõhk.

Kaksiksõlmed päri- ja selglennust (joon. 6 ja 7), samuti tõusev püst S (joon. 5), toimuvad umbes samades tingimustes nagu välissõlmedki, kuid kujunevad veel eriti jõunumbriteks, s. t. lennuk peab õige tugevajõulise mootoriga varustatud olema.

Langev püst S ei tarvita tugevat mootorit, seda tehakse suletud gaasiga. Manööver algab ülevalt (joon. 5) sukeldusega (joon. 3) ja lõpp kujuneb sõlme langevaks pooleks.

*) Kõiki ringikujulisi manöövreid, kus lendur jääb väljaspoole ja seega tsentrifugaaljõu läbi istmest lahti rebitakse ning kanderihmade abil kohal hoitakse, võib nimetada sõna „välis“ abil.

Väherd (joon. 9). Manööver seisab selles, et lennuk pannakse pikuti telje ümber keerlema (lennuk väherdab üle selja). Tegelik lennuki keerlemine on sarnane korgitõmbaja liikumisele. Lennuki tõstejõud jääb kogu aeg positiivseks (lendur ei ripu rihmadel). Väherd mõjub murdvalt lennukile, iseäranis kere peale. Manööver ei tarvita tugevajõulist mootorit ja ei ole raske läbi viia, kuid ei ole soovitatav teha suurematel lennukitel. Väherd tehakse „mootorita“ kui ka töötava mootoriga.

Tõusev väherd. See manööver on juba raskem täita. Raske on just orienteerimise esemete puudusel otsustada, millal lennuki asend on täitsa vertikaalne ülespoole ja millal on tehtud üks ring, milles manöövri ilu ja korralikkus seisabki. Orienteerimiseks võib kasutada pea kohale juhtuvat pilvetompu. Manööver vajab tugevajõulist mootorit.

Aeglane väherd (joon. 12). Aeglane väherd kujutab endast lennuki aeglast keerlemist peaaegu enda pikutelje ümber. See manööver nõuab head manöövri võimelist ja sellekohaselt reguleeritud lennukit. Tugev mootor ei ole tähtis. Üldse tugev mootor peab olema seal, kus lennuk väga järsku või vertikaalselt kõrgust võtma peab.

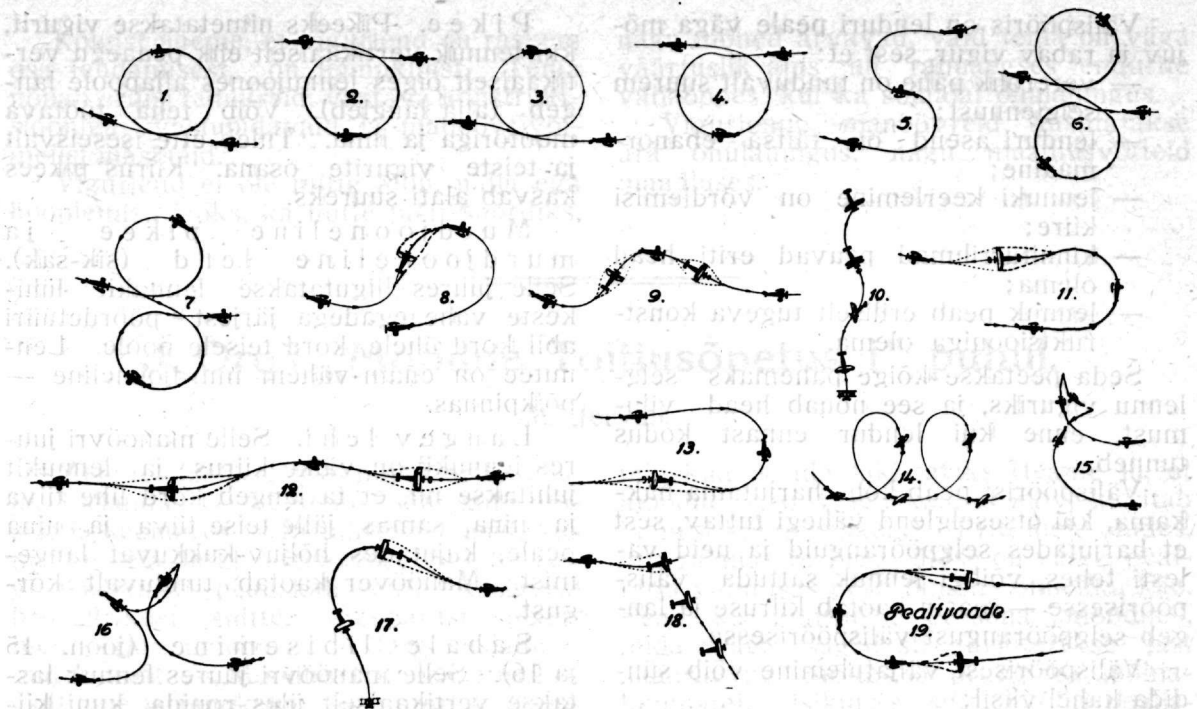
Aeglane väherd on juba keerulisem läbi viia, sest et:

- lennuki keeramist ja õiget asendit peab kõige aeg tüüride (käe ja jala) pideva seadmisega jälgima;
- lennuki seljaasendis kandejõud mõjub negatiivselt (selglend);
- seljaasend mõjub jällegi segavalt, iseäranis manöövri harjutuste algusel;
- on soovitatav, et mootor on töötamisvõimeline selglennul, kuid saab ka väga hästi läbi ilma et mootor töötaks.

Tõusev aeglane väherd. See manööver pealtnäha sarnaneb normaal aeglasele väherdile, kuid tüüride liigutused erinevad tuntuvalt. See on tingitud just lennuki vertikaalasendist, mil raskused mõjuvad teisiti. Korralikult tehtuna tõstejõud ei muutu negatiivseks. Vertikaalasendi otsustamine on sama raske nagu manöövri „tõusev väherd“.

Samuti mootor peab tugevajõuline olema.

Ületiiiva (poolväherd) (joon. 8). Selle manöövri esimene pool sarnaneb



Joonisel näidatud lennugurite nimetused: 1) sõlm, 2) välissõlm, 3) välissõlm selglennust, 4) sõlm selglennust, 5) tõusev püst — „S“, 6) Kaksiksõlm pärlennust, 7) Kaksiksõlm selglennust, 8) ületiiiva (poolväherd), 9) väherd, 10) pööris, 11) poolväherd sõlme tipus, 12) aeglane väherd, 13) vuskeld, 14) kaldsõlm, 15) ja 16) sabale libisemine, 17) tiivale viskamine, 18) külglibisemine, 19) välispöörang.

väherdile, kuid kui lennuk on juba seljasendis, siis ei lasta seda edasi keerata, vaid juhatakse lennuk (sarnaselt, nagu sõlme teine pool) pikeest horisontaallendu. Saadakse kätte kiire suunamuutmine 180°, kuid kaotatakse ka kõrgust. Seda manöövrit võib sooritada juba veidi suurematel lennukitel, võrreldes „väherdiga“.

Aeglane ületiiiva. Manöövri esimene pool on nagu aeglane väherd, teine pool nagu sõlme viimane osa, s. o. pikeest väljatulek.

Pööris (joon. 10). Pööris kujutab endast lennuki keerlevat vertikaallangemist (nina ees) raskustungi mõjul. Keerlemine sünnib korgitõmbaja vindi sarnaselt.

Pöörise iseloom oleneb:

- kas lennuk on vähem ehk rohkem pööristeljele nurga all (kas ta rohkem ehk vähem viltu loperdab);
- kas lennuk keerleb kiiremini ehk aeglasemalt;
- kas lennuki vertikaallangemise kiirus on suurem ehk vähem.

Iga üksik iseloom oleneb lennuki tüü-

bist ja sabatüüride asetusest. Lennuk võib keerelda peri- ja vastupäeva. Teisest küljest võib vaadelda pöörist kui „väherdit“, mis sünnib mitte horisontaalselt ega ühe täie keeru, vaid vertikaalselt allapoole ja mitu keeru. Pöörist ei ole just eriti raske teadlikult sooritada. Ta ei ole ka väga rabav, sest et tõstejõud jääb positiivseks (lendur ei ripu rihmadel). Ainult pika pöörise juures mõjub keerlemine vereringvoolule peas (pea läheb ümaseks). Pöörisega peab iga lendur täitsa harjunud olema, sest et juhiste ebaõige käsitamise tõttu võib iga lennuk ootamatult pöörisesse sattuda, kui kiirus kadunud ja tüürid viltu, kust lendur seda vajaduse korral kohe välja tooma peab. Et pöörisest välja tulla, viiakse lennuk enne pikesse ja sealt normaallendu. Pöörisel ja pöörisest väljatulekul lennuk kaotab palju kõrgust.

Välispööris on sarnane normaalpöörisele, kuid selle vahega, et keerlemise juures lendur paisatakse rihmade peale (lendur jääb väljaspoole). Sellepärast võib öelda, et pöörise ja välispöörise vahe on sama, mis normaallennu ja selglennu vahe.

Välispööris on lenduri peale väga mõjuv ja rabav vigur, sest et:

- vererõhk pähe on tunduvalt suurem selglennust;
- lenduri asend on täitsa ebanormaalne;
- lennuki keerlemine on võrdlemisi kiire;
- kinnitusrihmad peavad eriti head olema;
- lennuk peab eriliselt tugeva konstruktsiooniga olema.

Seda peetakse kõige pahemaks selglennu viguriks, ja see nõuab head vilumust, enne kui lendur ennast kodus tunneb.

Välispöörist peab kohe harjutama hakkama, kui otseseglend vähegi tuttav, sest et harjutades selgpööranguid ja neid valesti tehes, võibgi lennuk sattuda välispöörisesse — masin kaotab kiiruse ja langeb selgpöörangust välispöörisesse.

Välispöörisest väljatulemine võib sündida kahel viisil:

- pikeest välja võttes;
- selglennu abil ja sealt juba üle minnes normaallendu.

Lenduri tervise mõttes on viimane sobivam, sest et vererõhu muutus ei ole siis nii väga kontrastne.

Välispöörang (joon. 19). See manööver on jällegi vastand harilikule pöörangule selle poolest, et lendur jääb väljaspoole pöörangu ringi. Lennukile antakse sügav kallak ja juhise ettelükkamisega hakkab lennuk teisele poole pöörama ja lendur jääb väljaspoole. Lenduril on umbes sama tundumus nagu välissõlmel.

Poolväherdsõlme tipus (joonis 11). Manööver alatakse normaalsõlmega, kuid suurema kiirusega. Sõlme tipus ei lasta masin mitte sõlme langeva osa mööda alla, vaid keeratakse lennuk normaallendu aeglase väherdiga. Sellega saadakse kõrgust ja suuna muutmist 180° võrra. Tarvitab tugevat mootorit.

Sukeld (joon. 13). Alatakse nagu välissõlme, kuid lennukit ei juhita mitte sõlme tõusva osa mööda edasi üles, vaid jäetakse kas selglendu ehk keeratakse aeglase väherdiga pärilendu.

Külglibisemine (joon. 18). Selle manöövri juures asetatakse lennuk kallakusse ja lastakse külgepidi alla libiseda. Saadakse kätte kõrguse kaotamine väikestel edasiliikumisel.

Pikee. Pikeeks nimetatakse vigurit, kui lennuk vertikaalselt ehk peaaegu vertikaalselt õiges lennujoones allapoole langeb (alla laagleb). Võib teha töötava mootoriga ja ilma. Tuleb ette iseseisvalt ja teiste vigurite osana. Kiirus pikees kasvab alati suureks.

Murdjooneline pikee ja **murdjooneline lend** (silk-salk). Selle juures liigutatakse lennukit lühikeste vaheaegadega järjest pöördetüüri abil kord ühele, kord teisele poole. Lennutee on enam-vähem murdjooneline — põikpinnas.

Langev leht. Selle manöövri juures lennukil on väike kiirus ja lennukit juhitakse nii, et ta langeb kord ühe tiiva ja nina, samas jälle teise tiiva ja nina peale, kujutades hõljuv-kukikuvat langemist. Manööver kaotab tunduvalt kõrgust.

Sabale libisemine (joon. 15 ja 16). Selle manöövri juures lennuk lastakse vertikaalselt üles ronida, kuni kiirus kadunud ja masin hakkab tagasi allapoole langema, saba ees (saba peale).

Saba pealt ümbertangemine võib sündida:

- lenduri pea ülespidi (joon. 15);
- pea allapidi (joon. 16).

Edaspidine viguri jätkamine võib sündida soovi järgi (kombinatsioonid). Sabale libisemist võib harjutada eri ehituseliselt selleks määratud lennukil.

Tiivale viskamine (pööramine) (joon. 17). Lennukile antakse sügav tõusev kallak ja väikese kiiruse juures juhitakse nina alla ning võetakse pikeest välja normaallendu.

Tõusev pöörang. Manööver seisab selles, et pöörangu ajal pannakse lennuk tsentrifugaaljõu mõjul väljaspoole ja, et kallak olemas, ültlasi ka kõrgemale libisema. Vigur tuleb paremini välja suure kiirusega. Tõusta või külgepidiselt kõrgemale libiseda saab kuni kiiruse kaotamiseni, mil lennuk otselendu asetatakse.

Tõusev spiraal. Rida eelmainitud tõusvaid pööranguid moodustavad tõusva spiraali.

Ülalkirjeldatud manöövrid on enam-vähem iseseisvad ja omaette nimetustega. Arusaadav, et neist võib moodustada kõiksuguseid sobivaid kombinatsioone, nagu seda lubab lennukõrgus, lennuoskus, masina konstruktsioon ja mootori tugevus.

Kõigist näeme, et vigurlend on raskem osa lendamisest, on lennukunst. Tema nõuab erilisi lendureid, vastava konstruktsiooniga vastupidavaid ja manöövrivõimelisi masinaid.

Vigurlend ei ole mitte lõbu, nalja ega hooplemise jaoks, ka mitte puht spordiks,

nagu mõned arvavad, vaid tema on väga väärtuslik alus nii rahuaegses lendurite väljaõppes, kui ka sõjaajal õhulahingus.

Vigurlennu manöövreid kasutatakse ära õhulahingus, nagu maadlusvõtteid maadluses.

J. Org'i „Moodne Toitlusõpetus I“ puhul.

M. Jervan.

Meie teaduslik ja eriti populaar-teaduslik kirjandus on väikene. On palju alasid, ja seejuures väga tähtsaid alasid, kus meie ei leia ühtki eestikeelset tööd. Ka isegi küsimust pealiskaudseltki käsitavat brošüürikest mitte. Seejärel peaks meil olema tervitatav J. Org'i äsjailmunud raamat — „Moodne Toitlusõpetus I — Toitmine ja inimkeha“ — (autori kirjastus 1930), mis seisab enam-vähem praegusaja kiiresti areneva teaduse tasapinnal, tervitatav — esiteks sellepärast, et autor oma ülesandega, kuivõrt see puutub tema töö ilmunud (esimesse) ossa, on võrdlemisi hästi hakkama saanud ja teiseks sellepärast, et toitlusõpetuse tähtis ala meil senini väga vähe käsitatud on. Ma arvan end mitte eksivat, kui väidan, et J. Org'i raamatukene mitte ainult äratas laiema rahvahulkades elavat huvi toitlusõpetuse praktilise tähtsusega küsimuste vastu, vaid tähelepanulikumal lugemisel ka suurel määral rahuldab tavalisel kodanikul üleskerkiivaid enam-vähem põlevaid küsimusi sel alal. Jääb aina soovitada J. Org'i töö kavatsatud kahe järgneva osa ilmumist.

Ebaõigena tundub mulle selle raamatu kohta „Sõduris“ 45/46 lk. a. bibliograafia osas toodud retsensiooni resüme, mille järgi kõnesolev töö „omab üldse puuduliku aluse.“ Nähtavasti on selle märkme autor — g võtnud J. Org'i tööd liigse eelarvamisega ja seda, nagu retsensiooni toonist järeldada võib, vist raamatu pealkirja pärast: moodne toitlusõpetus. Ometi, nagu näitab raamatu sisu, ei ole samane eelarvamine sugugi põhjendatud. Meie peame küll arvama, et raamatu pealkirja valikul J. Org'ile kui autorile on kaasa rääkinud J. Org kui kirjastaja. Ja siin tuleb temale anda täieline õigus, sest raamatu pealkiri, nagu iga kauba nimetus, ei tohi raamatu

minekule saada takistajaks (teame ju, et moodne, s. o. ajaga kaasas käiv, huvitab inimesi kõige rohkem). Eriti meie oludes, kus raamatute tiraaš üldse on väike, pealkirja valimises peab omama õnnelikku käe. Peab ka märkima, et sõna „moodne“, mida väga sagedasti tarvitatakse just „kaasaegne“ mõttes, ei pruugi ka „põhjalikumatele“ isikutele sugugi olla pealiskaudsuse maiguga. Ei tule igatahes arvata, nagu puuduks „moodsa“ teaduse seisukohtasid käsitavates raamatutes ikka ja alati tõsisem teaduslik alus. Kas ei ole, näiteks, vitamiinide küsimus teadusemeeste eriti elava uurimisinnu tõttu saanud kõigiti moodsaks? Ometi võib kirjutada sellest niihästi väga pealiskaudselt kui ka väga asjalikult ja teaduslikult.

Edasi pean kahjuks märkima, et lugupeetud — g bibliograafilist märgendit — miteski suhtes ei saa kuidagi nimetada asjalikuks. Kõigepealt see retsensioon lausa osutub arvustatava töö vaid pealiskaudset lugemist — lehitsemist. Seda võib järeldada, näiteks, sellest, et — g ütleb J. Org'i raamatust mitte leidnud olevat eessõna, „kus autor oma töö sihi ja ulatuse, samuti ka kasutatud allikad, töö koostamise motiivid ja sisu lühidalt oleks avaldanud.“ Tõsi küll, et „eessõna“ kui niisugust ei ole, kuid raamatus leidub küllaltki kogukas „Sissejuhatus“ — kust lugupeetud — g soovitava oleks võinud leida (v. eriti sissejuhatus lõpp — lhk. 11 ja 12).

Mis puutub allikatesse, siis tähtsamaid neist J. Org on maininud üksikult oma töö tekstis või selle all — märkustes.

Ka ainult kiire lugemise — lehitsemise tõttu võis lugupeetud — g saada mulje, nagu oleks J. Org saksa abiristleja „Kronprinz Wilhelmi“ toitmisloos seadinud tema poolt refereeritavate praegusaja toitlusõpetuse praktilisemate küsimuste aluseks.

Tähelepanelikumal lugemisel oleks — g-le selgunud, et see lugu autori poolt on toodud vaid ühena rohkemütlevana näitena, millest kahtlemata võib mõndagi õppida.

Kuna J. Org oma raamatus on käsitanud praegusaja toitlusõpetuse laiemat tähelepanu vääriivaid töid (R. Berg'i, C. Rõse, R. Chittendeni, M. Hindhede j. t. omi) populaar töö jaoks küllaldase teadusliku erapooletusega ja oskamisega, siis ei saa pidada kuidagi asjalikuks, kui — g oma märkmes J. Org'i tööd nimetab „õpetuseks“ (hanejalgades) ja „Autori toitlusõpetuseks.“

Omapärasena tundub ka — g väide, et allikate mainimine (mõeldud on vist erinevate allikate nimestik) võiks ära hoida autoreid sattumast reklaamkirjanduse mõju alla. Mitte allikate mainimine ei suuda seda teha, vaid allikate õige ja asjatundlik käsitamine.

Ma kahjuks ei saa väljendamata jätta ka lausa silmatorkavat muljet, et lugupeetud — g oma kirjutise küll näib olevat ehitanud meie laiemale publikule võrdlemisi väga puudulikkudele teadmistele toitlusõpetuse alal, sest — g nähtavasti pole vaevaldski võtnud oma retsensioonis end hoida vähegi teaduslikul, ütleme kas või vestlusegi tasapinnal. Või tuleb millegi muuga seletada, et — g kirjutisse on sattunud terve rida sarnaseid lauseid, nagu:

— „Ligi 50% täiskasvanuist inimestest on rasvas ja kõhtudega“. Millistel statistilistel andmetel on see nii?

— „Mitmesugused ja isegi väga raskeid haigused, nagu näiteks vähk, tekivad just mittekorrapärase ja õige toitumise tagajärjel“. Teatavasti pole vähjatõve tekkimise põhjused veel teaduslikult kindlaks tehtud; tösi küll, on olemas üks, viimasel ajal tunnustamistvõttev teooria — Ellis Barkeri oma — mille järgi seedimiselundite vähja tekkimise põhjusid tuleb otsida kultuurinimeste toitluspattudest.

— „Kuidas peame end siis toitma, et vältida igasuguseid haigestumisi?“ Et kõik haigused tekiksid vaid toitmisest, seda võib küll ainult reklaamkirjandus väita.

Toodud ja veel mitmed teised üksikud laused näitavad, nagu oleks — g arvami-

sel, et toitlusõpetuses kõik küsimused juuba on lõplikult selged ja et õigeaks toitmiseks on vaja vaid hankida vastavad „eeskirjad“. Tegelikult ei ole asi sugugi nii vaid toitlusõpetuses on palju uurimata ja vaieldavaid küsimusi.

J. Org oma raamatukeses korduvalt juhib nende peale tähelepanu. Ta teeb populaar töö jaoks küllaldast vahet üksikute teadlaste arvamiste vahel. Ka toob ta küllaldase teadusliku erapooletusega üksikuid tähelepanuvääriivaid teaduslikke teooriaid toitlusõpetuse alal (Bircher-Benneri oma j. t.). Sellise meetodiga J. Org oma raamatukeses suurendab muu seas märksa lugejate iseseisvat huvi toitlusõpetuse küsimuste vastu. Ja kui lugupeetud — g leiab, et J. Org'i raamat „ei suuda rahuldada lugejat täiel määral“, siis tuleb seda muljet panna küll mitte J. Org'i kui küsimuse käsitaja arvele, vaid sellele asjaolule, et toitlusõpetuses „kõik aktid ei ole veel lõpetatud“. Teise osa rahuldamatusest võib muidugi esile kutsuda ka see asjaolu, et ilmunud raamatukene on ikkagi — kuigi küllalt iseseisev — suurema töö osa ja eeldab veel kahe raamatukese järgnemist.

Lõpuks pean veel märkima, et — g nõue, et J. Org oma töös oleks pidanud tooma oma „sooritatud katsete tulemuste“ kirjeldamise, näib põhjenevat arusaamatusel. Lugupeetud — g nähtavasti ei ole täiesti teadlik, mida enesest õieti kujutab teaduslikult laimata ja veenvale alusele pandud inimese ainevahetuse katsete korraldamine. Loomulikult ei ole siin koht seda küsimust selgitama hakata. Märgime vaid, et Eestis isegi Tartu ülikool inimese ainevahetuse katseid ei suuda toimetada teaduse kõigi nõuete ulatuses — vastavate laboratooriumide, vilunud abijõudude ja aineliste võimaluste puudumisel.

Toimetuse järeilmärkus:

Juhime lugeja tähelepanu M. Jervani artiklile avaldatud mõttele: „Meie peame küll arvama, et raamatu pealkirja valikul J. Org'ile kui autorile on kaasa rääkinud J. Org kui kirjastaja“ (Toimetuse sõrendus).

J. Org'i Moodne Toitlusõpetus I. Toitmine ja Inimkeha, tõesti kui pealkirjalt, nii välimuselt (kaanel miski kombinatsioon naise alasti kehaga) sumuti sisult — loetagu läbi kas või

see osa, mis nimetatud sissejuhatuseks — võib harilikku lugeja viia arvamusele, et tootlustusküsimustes eriteadlasena vähetuntud J. Org esineb siin üldse rohkem kirjastajana kui autorina. Lugupeetud M. Jervani seisukoht: „Et kõik haigused tekiksivad vaid tootmisest, seda võib küll ainult reklaam-kirjandus väita“ on täiesti vastuvõetav. Arvestatagu ülaltoodut ja

tutvunetagu J. Org'i Moodsa Tootlustuse I 10. leheküljel toodud tootlustusest olenevate haiguste (nende hulgas ka seedimise elundite vähk) meeldetuletusega, siis võib osalt mõista miks — gei võinud anda kirjastajale soovitatavat retsensiooni, vaid suhtus Moodsa Tootlustusele I tagasihoidlikult.

Lahingmasinad peale Maailmasõda.

J. Lutsar.

Pealemaailmasõjaaegsed täiendused tankide konstruktsioonis olid suunatud tanki kindlustamisele mürsude vastu. Oli ilmne, et siin soomuse pakksuse tõstmine ei anna veel soovitavaid tagajärgi. Probleemi lahendust tuli otsida liikumise kiiruses. Katsed selles suunas ei võinud ka suuremaid tulemusi anda, sest lühikatel liikuvatel lahingmasinatel on palju hõõruvaid pinde, mis liikumise kiiruse suurendamist tugevasti takistavad. Maksimaalne käik, mis senini on saavutatud ei ületa 35—40 km tunnis. Arvatavasti jääb tank sarnase kiiruse peale pikemaks ajaks peatuma. Olgugi, et see kiirus on võrdlemisi suur, kuid tuleviku sõjas on ta siiski paljude ülesannete täitmiseks väike. Tuli kiiruse küsimuse lahendamist otsida ka ratstel liikuvate lahingmasinate juures, millede käik ületab 80 km tunnis. Nagu teada on soomusauto pahemaks omaduseks tema olenevus teedest. Hakati otsima väljapääsu sellest pahest. Selleks tekkisid väga mitmesugused ideed, millede edustamiseks palju katseid tehti. Maailmasõja lõpul oli Prantsuse sõjavägi varustatud kaunikese hulga „White“ ja „Peugeot“ tüübiliste soomusautodega. Iga ratsarügemendi juures oli üks soomusautode eskadron, mis koosnes 12 lahingmasinast vastava mehaanilise voori ja parandusabinõudega. Nende masinate maksimaalne liikumise kiirus ei ületanud headel teedel 20 km tunnis. Raskus ülhes relvade, laskemoona ja meeskonnaga ulatas kuni 7,5 tonnini. Relvastatud olid nad kas ühe 37-mm suurtüki või ühe kuulipildujaga.

Kirjeldatud lahingmasinate tüübid on suurel arvul veel praegugi tarvitusel Prantsuse sõjaväes. Loomulikult ei vasta need masinad ei praegusaja ega tulevi-

ku sõja nõuetele. See asjaolu sundiski prantslasi uute soomusautode konstrueerimisele ja nende katsetamisele. Peamiseks püüdeks selle juures oli, kuidas vabastada soomusauto teega siduvusest, andes temale ühtlasi võimalikult suurema liikumise, kiiruse ja tulevõime.

1923. a. lõppesid katsed St. Chamond'i lahingvankriga, mis liikus ratastel ja käigulintidel. See masin osutus kõlbmatuks ja temast loobuti. Muuseas neid masinaid katsetas ka Soome kaitsevägi, kus ka tulemused osutusid negatiivseteks.

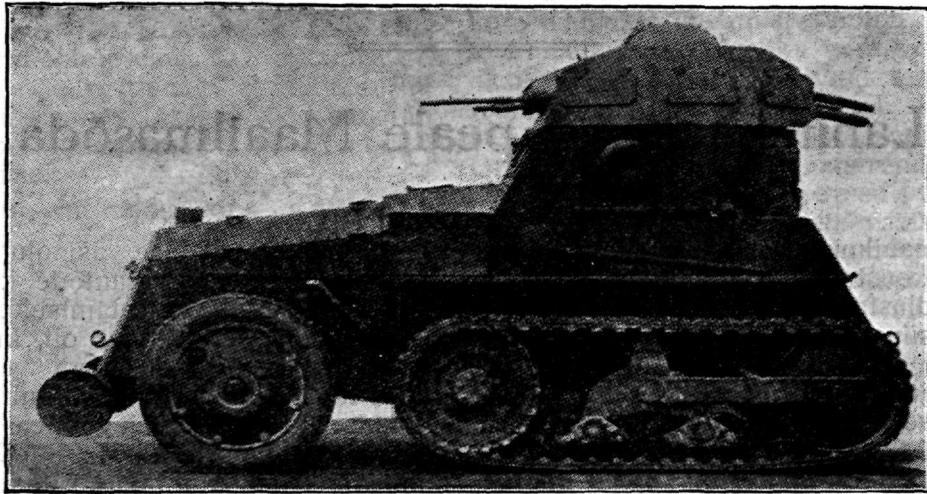
1924. aastal ilmus prantslastel uus soomusautode tüüp „Kegresse“, mis ka meil tuntud. Alguses sünnitas see masin suurt kõmu. Ta käis läbi Sahaara kõrbe, liikus lumes ja harilikult teeta maastikul. Tema liikumise kiirus oli tegelikult 25—30 km tunnis, kaal umbes 2 tonni, pikkus 3,3, laius 1,5 m ja kõrg. 2,1 m. Masin kujutas enesest pool tanki, pool autot. Ees olid rattad, tagumisi aetas lintraktori süsteemiline „Kegresse“. Neist masinatest oldi väga huvitatud ka välismail, eriti Poolas, kes oma sõjaväge nendega varustama hakkas. Prantslased ise olid selle masina suhtes kaunis tagasihoidlikud ja nagu pärast selgus olid sellel tagasihoidlikkusel tõsised põhjused. Nimelt soomus oli liiga õhukene, masina kandejõud väike, kummist käigulindid lume ja muda sees libisesid ja kulusid kiiresti ning tihti rebenesid katki.

Ka relvastus oli võrdlemisi nõrk, üks 37-mm kahur või üks kuulipilduja. Esiimesed „Kegresse“-tüüpi masinad ei leidnud täit poolehoidu, kuid „Kegresse“ süsteemi, kui niisuguse, kallal jätkati katseid, millede lõputulemused osutusid kaunis headeks. Nimelt „Kegresse“ süsteemi täiendati ja kummist käi-

gulindid asendati metallist lintidega. Mõõdunud aastal lõppesid katsed uue Tüüp 28-ga, mis andsid täiesti rahuldavad tagajärjed. „The Royal Tank Corps Journal“ september 1930 toob selle tüübi kohta enam-vähem üksikasjalised andmed ja kiitva otsuse. Need andmed lühidalt oleks järgmised:

test ülemineku võimet. Kuuldavasti on prantslased kirjeldatud masinaga väga rahul ja varustavad nendega oma sõjaväge.

Mis puutub tankidesse, siis on mitmed uued tüübid andnud katsetel häid tagajärgi, kuid nendega sõjaväe varustamine pole veel alanud. Selle põhjuseks on näh-



Joon. nr. 1.

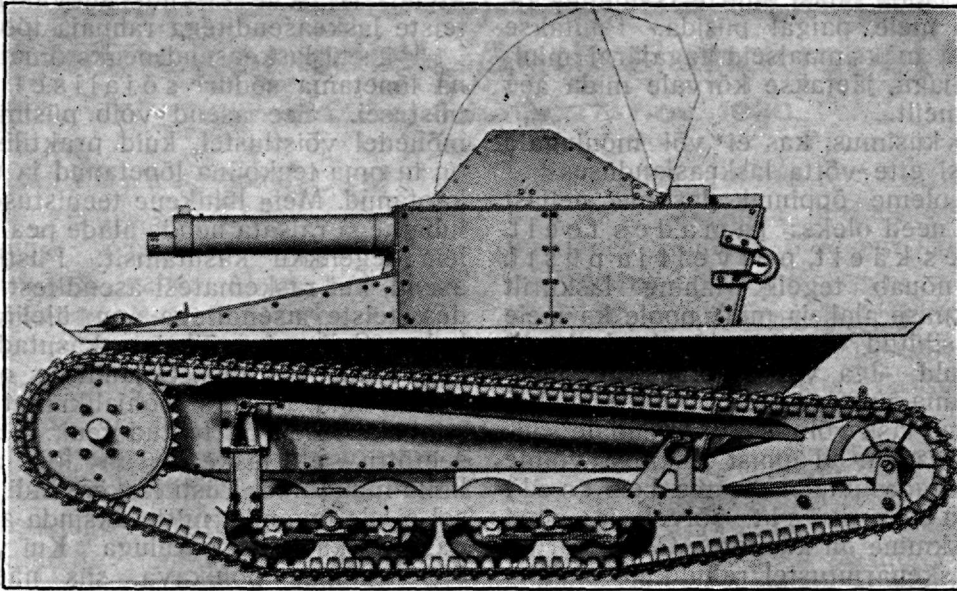
Lahingmasin on „pooltanki“ (joonis nr. 1). Esimesed rattad on varustatud kuulilindlate kummidega. Tagumiste rataste asemel teras ikäigulindiga kegressi süsteem.

Laiematest takistustest ülepääsurvõime suurendamiseks on masina ette otsa asetatud üks paar väiksemaid rattaid. Soomus peab vastu igasuguste kuulipildujate ja püssi kuulide löökidele. Lahingmasina pikkus on 4,3 m, laius 1,7 m ja kõrgus 2,4 m. Kaal ühes relvade ja meeskonnaga 6 tonni. Meeskond 3 meest. Autoilem (ühtlasi ka laskur), laskur ja juht. Masina jõuallikas on 65 HP Panhard'i mootor. Liikumise kiirus tasasel teel 28 km tunnis. Ronimise võime 35—38°. Lahingmasin on relvastatud ühe 37-mm suurtüki ja ühe kuulipildujaga. Relvad on asetatud lasketorni 180° all. Hilisema tüübi — tüüp 29 — relvad on asetatud ühele alusele üldise sihtimise seadega, mis võimaldab tulistada kas ühe või mõlema relvaga korruga. Tüüp 29 eraldub tüüp 28 ainult relvade asetamisega. 1929. aasta manöövritel sõitis katsetatav soomusauto (tüüp 28) üle 1000 km ära, ilma et mingisugused defektid ilmsiks oleks tulnud. Selle masina puuduseks võiks ehk lugeda tema väikest ronimise ja takistus-

tavasti asjaolu, et Maailmasõda jättis prantslastele väga suure tankide tagavara (kaugelt üle 5000), millede vahetamine uutega vist materiaalselt üle jõu käib. Mõistagi on siin tegemist ka mitme teise põhjusega, kuid nende valgustamine pole käesoleva ülevaate eesmärgiks.

Inglased on ka lahingmasinate arenemise kallal palju tööd teinud. 1928.—1929. katsetati neil „Kegresse“-süsteemilisi soomusautosid, kuid nendest loobuti ja praegu varustavad nad oma sõjaväge kuue-rattaliste soomusautodega. Nende soomusautode relvastuseks on üks 37-mm suurtükk ja üks või kaks kuulipildujat. Soomusauto võib tegutseda väljaspool teid, kuid ronimise ja takistustest ülepääsu võimed on võrdlemisi väikesed. Tankide arenemise alal on inglased võrdlemisi kaugemale teistest ette jõudnud. Praegusel ajal on nad peatuma jäänud kerge tanki juure (joon. 2), mille tehnilised andmed on järgmised:

Kiirus 40 km tasasel ja 28 km raskel maastikul. Soomuse paksus vertikaal plaatidel 9 mm, ülemistel 6 ja alumistel 4 mm. Lahingmasina kaal 1537 kg. Ronimise võime 45°. Tegevuse raadius ühe-kordse põlev-määrdeainete tagavaraga raskel maastikul 100 ja harilikul — 160



Joon. nr. 2.

km. Meeskond kaks meest, laskur (ühtlasi ka lahingmasina ülem) ja juht. Tanki pikkus 2,46 m, laius 1,70 ja kõrgus 1,22 m. Relvastus — üks kuulipilduja või üks suurtükk. Laskemoona tuleüksus 3500 padrunit kuulipilduja ja 500 padrunit suurtüki jaoks.

Nagu need andmed näitavad, on tanki mõõdud ja kaal viidud minimaalsuseni, andes selle juures temale maksimaalse kiiruse, tegevuse raadiuse ja ronimise võime. 1929. aasta sügismanöövritel olid need tankid katsetamisel. Tankid olevat oma ülesande suurepäraliselt täitnud. Manöövritest võtsid osa ka keskmised ja raske tankid, mis olevat ka heade tagajärgedega tegutsenud. Olevat katsetatud ka kerge ja keskmiste tankide koostööd, kuid siin polevat häid tagajärgi saavutatud, sest tankide liikumise kiiruse vahe on kaunis suur.

Nagu sellest lühikesest ülevaatest näha, on kahe suurriigi sõjaväes peatuma jäänud enam-vähem kindlate lahingmasinate põhitüüpide juures. Kuid kas nad on tehnika viimane sõna, on küsimus, millele võib eitavalt vastata. Kindlasti ilmuvad uued, paremad lahingmasinate tüübid, kuid millal nendega hakatakse sõjaväge varustama on raske ette näha. Sagedane lahingmasinate tüüpide vahetus sõjaväes on niivõrt kallid löbu, et käib üle jõu isegi sarnasele rikkale riigile, nagu seda on Briti maailmariik. Arvatavasti jäävad seni kasutusse võetud lahingmasinate tüübid mõneks ajaks sõjavägedes püsima, vähemalt rahuajal.

Mis puutub meisse, siis ehk tuleks ka meil pilku heita tulevikku. Võidu jooksta riikidega, mille käsutuses hiigla tööstused ja kapitalid, meie ei suuda, kuid mõne sammu siiski peaks ka meie edasi astuma.

Kas võime ette võtta mõningaid muudatusi laskeasjanduse alal?

Meie laskeasjanduse juhid on töötanud Vabariigi algpäevadest kuni tänaseni kasvavalt. Taevale tänu, nende töö pole olnud asjata: nad võivad rõõmsa südamega maitseada oma külvatud vilja, sest meie noor kaitseväge on jõudnud laskeas-

asjanduses enam-vähem ajakohasele kõrgusele. Kuid ükski asi pole igavene, mis õppisime täna võib olla ei kõlba muudatseta homseks. Ohvitser õppides ja õpetades peab ka sarnaselt vahel suhtuma aienne. Praegusel sajandil, kus arenemine

igal alal läheb edasi suurte sammudega, ei või ka meie paigal püsida. Püütakse saavutada maksimaalseid tagajärgi minimaalse ajaga, jäetakse kõrvale mida aeg ei nõua meilt.

Tekib küsimus, kas ei või mõningaid muudatusi ette võtta laskeasjanduses?

Seni oleme õppinud laskma neljast asendist, need oleks: lamades toelt, lamades käelt, põlvelt ja püsti.

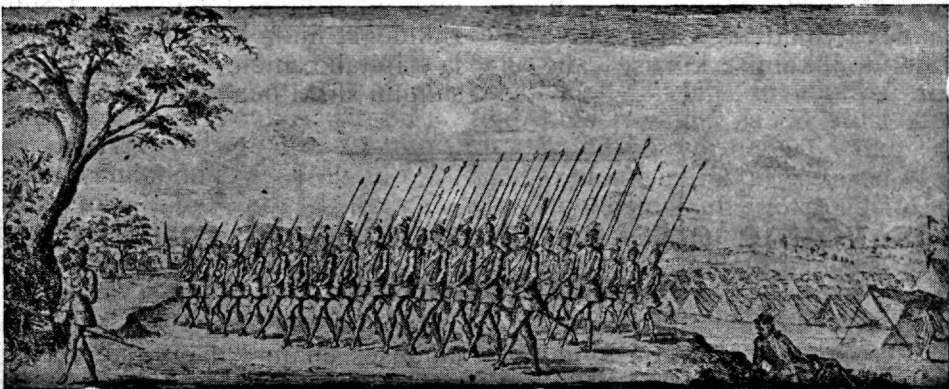
Mis nõuab tegelik lahing laskurilt puht-laskmise alal, ja mille poole ka meie õppetöö sihitud? Lahing nõuab laskurilt täppist tuld. Iga välja lastud kuul peab harvendama vastase ridu. Kuid iga ebaõnnestunud lask võib laskurile endale saatuslikuks saada. Täppist laskmist võime aga toimetada ainult: lamades toelt ja lamades käelt, põlvelt ja püsti täppis laskmine on küsitav. On ju harilik nähtus laskeharjutustel rahulikule olukorrale vaatamata, et püsti käelt lastes märklaud „naerab“. Mis siis kui laskmine sünniks tegelikus sõja olukorras.

Ja teiseks, lahinguväli ei luba sekundiski peatuma jääda püsti; teotsemine püsti võiks ainult teatud juhtudel ette tulla. On ju meil nõue, et iga laskur, kui ta välja jõudnud laske kohale, esikorras valmistab oma püssile lasketoe. Jookse nii kiiresti kui jõuad, litsu maa ligi ja siis lase; see on punane joon mis käib läbi meie lahingueeskirjadest ja määrustikkudest. Valitseb nõue täpsa tule järele ja seda võib saada ainult siis, kui laskur ja relv on kindlal alusel; valitseb nõue, et võitleja lahingus end vaenlase tule eest varjaks. Ja milleks siis püsti

asend ja selle asendi ühevääristamine teiste laskeasenditega rahuaaja töös?

Püsti laskeasend peaks oma teekonna lõpetama sõjalisel ettevalmistusel. See asend võib püsima jääda mõnedel võistlustel, kuid praktilises elus on ta oma teekonna lõpetanud ja tähtsuse kaotanud. Meie lühikene teenistuse aeg ei luba aega raisata nende alade peale, mis ei leia tegelikku kasutamist. Püsti laskeasend, kui raskematest asenditest, võrreldes teiste asenditega, on üleliigne aja kulu. Selle aja võiksime kasutada teiste ainete käsitamiseks. Sõjanduses on õppeaineid, mis nõuaks põhjalikumat käsitamist, kui seda on tehtud seni, ja seda ka seetõttu, et laskeala on liig ajakulukaks muutunud. Püsti laskeasendi õppimisel ei ole tegemist mitte üksinda aja kuluga, vaid ka ainelise kuluga. Kui vaatame õppelaskmise põhikava, siis näeme, et meie saaksime laskemoona kokkukuhoida iga laskuri pealt 20 padrunit. 200 mehe pealt teeks see 4000 padrunit. Kuid tegelikult väljalastud padrunit arv püsti käelt ületab selle mitmekordselt. Kui need padrunid rahas ümber arvata, siis oleks see kaunis ilus summa meie oludes. Kui mainisin eespool püsti laskmist kui sportlist haru, siis võiks see veel praktilises käsitamises ette tulla eri juhtudel: puu, posti, maja, plangu tagant jne. Kuid neid erijuhtumeid meie ei harrasta, või harrastame vähe. Minu arvates omavad erijuhtumid suurema praktilise tähtsuse kui puht püsti laskmine.

Soovin, et minu read leiaksid kajastust „Sõduri“ veergudel. — ts.



Tallinna Õhuasjanduse Ühingu kõnekoosolek õhuasjandusest

Tallinnas, Börsisaalis 27. nov. 1930.

Tallinna Õhuasjanduse Ühingu korraldab neljapäeval 27. nov. s. a. börsisaalis suure referaatkoosoleku, millele pääs oli kõigile vaba. Algas kell 1900. Esimesena kõneles Kaitsvägede staabi ülem kindral J. Tõrvand õhuasjanduse tänapäevast ja tulevikust. Kõneleja juhtis kuulajate tähelepanu neile andmetele, mis iseloomustavad lennuasjanduse arengu suurt tõusu, alates Maailmasõjast, — juhtides erilise tähelepanu lennukite lennukiiruse, lennuraadiuse ja kasuliku koorma suurele tõusule: 200 km/t, 500 km raadius, 300—400 kg kasulikku koormat — on meie ajal lennuki normaalsed omadused. Lennukid võivad teotseda päeval ja öösi. Arvestades meie riigi territooriumi ulatust, peame eriti valvel olema lennuasjanduse arengu suhtes, peame otsima teid sammuda kaasa arenguga, et — kasutada arengu positiivseid omadusi ja vältida seda ohtu, mis võib oodata vastase moodsalt lennuväelt sõja puhul.

Lennuväe ülem kolonel-tin. R. Tomberg vastavate tabelite ja diagrammide abil selgitas lennuasjanduse tänapäeva välismail, näidates ühtlasi arengut viimase 10 aasta jooksul. Diagrammid, mis kokku seatud inglise õhuasjanduse harrastajate (see akadeemilise iseloomuga klubi teotsevat juba ca 40 aastat) andmetel, pakkusid tõsist huvi ja lahendasid rea elulisi probleeme eralennuasjanduse arendamise küsimustes. Helevust tekitasid kuulajates kol. Tombergi kalkulasioonid „tegelikule olu-

korrale põhjeneval näitel“, kuis eralennukiga meie kodumaa piirides võib sõita, kulutades sõiduks 6¼ senti kilomeeter. See üllatav odavus pani nooremate kuulajate pead hoogsalt kallkuleerima — lennuki muretsemiseks. Soodsat juhust äriks ei tohi mööda lasta! Taksodega teeniti ju alguses miljoneid!

Kolmandana kõneles teedeministeriumi õhuasjanduse inspektor insener Elbrecht. Ta tõi huvitavaid andmeid lennukite ehitamiseks kasutatavate materjalide kohta, näidates ühtlasi kui väärtuslikke materjale — lennuki katteriide, puumaterjali, kaseelini jne. näol omab Eesti. Kütte- ja määrdeaineid võime teatud korralduse juures saada oma põlevkivist.

Inseneri Elbrechti kõne lõppes vähe enne kella 2200.

Kavas ette nähtud NMKÜ peasekretäri H. Tõnissoni kõne jäi pidamata.

Alguses oli ettekannetel kaunis hulka kuulajaid, nende hulgas kaitseminister hra H. Köster ja kaitseliidu ülem kindral J. Roska, kuid lõpuks hilise aja tõttu vähenes arv.

Esikorras pidid lahikuma sõdurid, kes olid lubatud linna vaid öhtuse loenduseni.

Üldse kõnekoosolekute korraldajatel tuleks meeles tada La Mancha teravmeelselt-leidliku rüütli (el ingenioso hidalgo) Don-Quijote (Quijote) sõnu oma kannupoisile: „Sancho, räägi lühidalt: kaks kõige paremat kõnet, kuita on pikk, ei suuda kuulajale pakku dalõbu.“

E.

R. K. K. A. väeliigid tänapäeval, nende organisatsioon, relvastus ja koht lahingdoktriinis. *)

V. Tehnilised väed.

2. Insenerivägi.

R. K. K. A. inseneriväe moodustavad sapööri-, pontoon-, raudtee-, autotranspordi-, elektrotehnika-, hüdrotehnika- ja moondamisosad. Nad kõik on venelaste vaate järele abiväeliigid ja täidavad neid sõjatehnilisi ülesandeid, millised käivad peaväeliikidele kaasaja arenenud tehnika juures üle jõu.

Sapööriväed tekkisid vene armees juba Peeter Suure ajal; pärast 1812. aasta sõda anti neile pataljoni-organisatsioon, milline on säilinud tänapäevani. Nagu mäletame oli tsariaegse armee sapööri-pataljonidesse koondatud peale puhtsapööri erialade ka telegraafi-, projektor- ja teedeasjandus; praegu on telegraafi-asjandus üle antud sideosadele, ent selle eest on suurenenud sapööride funktsioonid moondamise alal. Uudusena, võrreldes endise vene väega, on punaväes ratsasapööride üksused, millised teotsevad koos ratsaväega. Pontonöörid on punaväkke üle läinud samasel kujul, nagu nad eksisteerisid vene armees enne Maailmasõda; ka raudtee- ja auto-väeosad olid juba tsariaegses vene armees esindatud. Uutena eksisteerivad punaarmees elektrotehnilised, puhtmoondamise ja hüdrotehnilised väeosad. Peatume lühidalt ülaltoetletud abivägede organisatsioonil ja spetsiaalvarustusel.

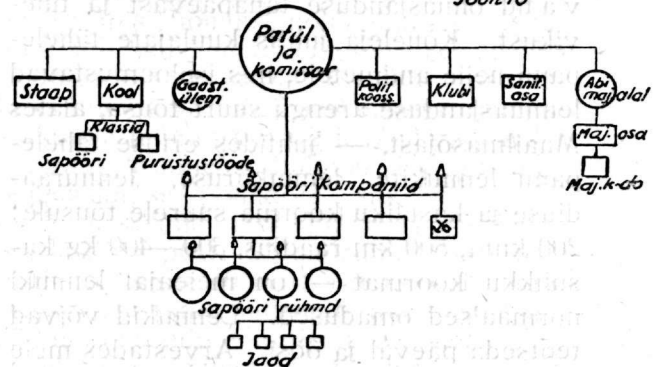
Sapööriväena esinevad punaarmees sapööripataljonid, üksikud sapöörikompaniid, -eskadronid ja -rühmad. Väekoondiste organisatsiooni vaatlemisel („Sõdur“ s. a. nr. nr. 25/26 ja 29) nägime, et laskur-rügemendi koosseisu kuulub sapöörimaskeerimisrühm, laskurdiviisi koosseisu — sapöörikompanii (neli rühma à 4 jagu), ratsadiviisi koosseisu — ratsasapöörieskadron (kolm rühma), üksiku ratsabrigaadi koosseisu — üksik sapööri pooleskadron (2 rühma) ja korpuse koosseisu — sapööripataljon (joon. 16); insenerid kui väekoondise ülemad abid oma erialal ja inseneriväe-pargid on ette nähtud nii diviisis kui ka korpuses.

Sapöörid on relvastatud vintpüssidega. Kantavate ja veetavate tööriistade

komplekti kuuluvad: väike labidas (kantav), suur labidas, väike kirves (kantav), sapöörikirves, koblas (väike, kerge ja raske), saag, raudkang ja traadikäär. Sapöörid saavad ettevalmistuse sapööri- ja teedeasjanduses; peale selle nõutakse igalt sapöörilt ühe eriala — kas puutöö,

R. K. K. A. üksiku sapööripataljoni organisatsioon

Joon. 16



purustus-, miini-, moondamise- või betoonasjanduse tundmist. Kõik need eriteadlased jaotatakse ühetasaselt sapöörikompanii rühmadesse. Üldiselt vene sapööriosad ei küüni ei tehnilise varustuse poolest ega organisatsiooni-vormidelt Lääne-Euroopa sõjavägede samade abivägede tasapinnani. Näiteks sapöörikompanii kohta kirjutab G. Nevski,¹⁾ et ta on jäänud samasuguseks, nagu oli Vene-Jaapani sõja ajal. Sama autor nõuab sapööriosade mehhaniseerimist, nende organisatsiooni muutmist ja spetsiaalvarustuse täiendamist; muuseas olevat hädatarvilik luua inseneriväe-kompanii laskur-rügemendis. Kuna selliseid häälid kuuldu ka teistelt autoritelt sõjakirjanduses, siis võime oletada, et punased sapööriosad seisavad nähtavasti peatse reorganiseerimise eel.

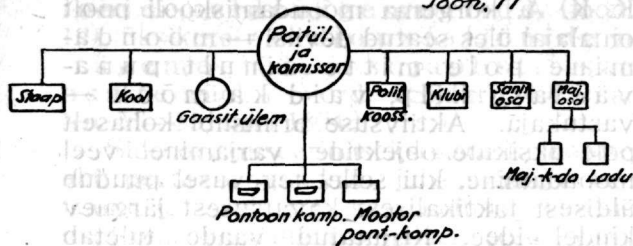
Pontonöörid on punaväes koondatud üksikutesse pontoon-pataljonidesse (joon. nr. 17). Iga pataljon koosneb kahest pontoon- ja ühest mootor-pontoon-kompaniist. Pontoon-pataljoni käsitletakse kui rinde-üksust, milline antakse töökorral armee või korpuse juure. Pataljoni materjalosa koosneb 56 raudpoolpontonist, sillapukkidest, taladest, sillutisest (kilbid ja lauad) aerudest, ankrutest ja

*) Järg. Vaata „Sõdur“ s. a. Nr. 41/42.

1) „Voina i Revoljutsia“ 1929 nr. 8 lhk. 23.

R. K. K. A. üksiku pontoon-patal. organisatsioon

Joon. 17



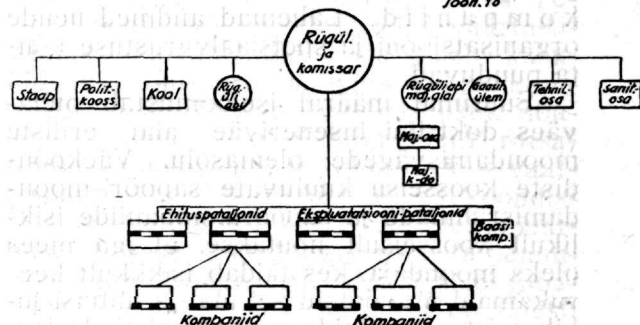
ankrupaatidest. Loetletud varustus moodustab 96 neljahobuse-, 8 kahehobuse- ja 8 ühehobuse koormat; rünnakkolooni pikkuseks loetakse kuni 2 km. Pataljon suudab ehitada silla, mille pikkus on kas 404 m (jala- ja ratsaväele), 245 m (1,2-tonnistele koormatele), 222 m (välikahuritele) või 205 m (raskekahurväele) umbes 4—6 tunni jooksul, arvates koormate mahalaadimise algusest kuni silla ehituse lõpetamise momendini. Nagu sellest näeme, on ühe pontoon-pataljoni varustus enam kui küllaldane, näiteks Narva jõe forsseerimiseks pontoonsilla abil. Parvi võib moodustada pontoonpataljoni abinõudest: a) harilikke (sillutise pealispind 21 ruutmeetrit, kandvus 7 tonni) 5 ja poolteiselisi (kandvus 9,5 tonni) 6 või b) harilikke 8 ja kahekordseid (63 ruutmeetrit, kandvus 12,5 t) 3. Nende abinõudega võib korruga üle viia: kas jalaväge pontoonidel kuni 1000 meest, ratsaväge parvedel 136 meest, välikahureid või kuulikaste ühes hobuste ja meeskonnaga 8, kahehobuse vankreid 23, kaarikuid 46, või raskeid kahureid 6; üleminekuks 100 m laiusest veekogust pontoonidel ja parvedel kulub aega jalaväel 10—15 min., kahuritel ja koormatel 20—30 min. Mootor-pontooni kandvus on 11,5 tonni; pontooni liikumiskiirus ulatub kuni 10,5 km tunnis. Mootor-pontoone saab aga nende suure raskuse tõttu (8 tonni) kasutada ainult seal, kus juurdevedu on teostatav raudteel või traktoritel. Mootor-pontoonsild omab kandvuse kuni 10-tonniste raskuste jaoks; kahest mootorpontoonist koostatud parv võtab peale umbes 20 tonni (78).¹⁾

Raudteeosad, millised meie idanaabril rahuajal kuuluvad inseneriväe hulka, sõjaajal aga lähevad arvatavasti „sõ-

jaliste ühenduste ülema“ alluvusse, esinevad raudtee-rügementidena. Raudteerügement (joon. 18) koosneb ehitus- ja eksploatatsiooni-pataljonidest, baasikompaniist ja töökodadest. Raudteevägede ülesannet näevad venelased vaenlaselt mahajäetud raudteede luuramises, rikutud raudteede kordaseadmises ja uute ehitamises sõjategevuse piirkonnas, raudteede eksploateerimises rinde-raioonis (50—100 km ulatusel) ja raudteajaamade ning purustatud raudteede evakueerimises. Erandlikel juhtumel võib kasutada raudteeksi ka lahinguülesannete täitmiseks.

R. K. K. A. raudtee-rügemendi organisatsioon

Joon. 18



Auto-mootorratta üksused, kelle ülesandeks on veod ja sideteenistus staapide vahel, on N.-Venemaal koondatud rügementidesse ja üksikutesse veoautode-kompaniidesse. Vene automootorratta rügement koosneb 2—3 pataljonist; pataljon jaguneb kompaniideks. Nagu R. K. K. A. välimäärustikust (1929 §§ 347—354) järeldada võib, kavatsetakse autotranspordi vahendeid kasutada ka jalaväeosade kiireks ümberpaigutamiseks tähtsates või ohtlikkudes raioonides, eelja luuresalkades, ratsaväe saatmisel ja raudteevägede edasiarendamiseks või pikendamiseks. Loetakse võimalikuks autodel ümber paigutada ühes jalaväega ka osa kahurväest ja voo-rist. Välimäärustik ei soovita autodel ümber paigutada pataljoni ja tema allüksusi vähem kui 10 km kaugusele, laskurügemnti — alla päevateekonda ja laskurdiviisi — lähemale kui 1,5—2 päevateekonda, kusjuures autode normaalseks päevateekonnaks on 80—120 km (10—15 km tunnis).

Kõikide ülal loetletud vägede (sapööri-, pontoon-, raudtee- ja autoosade) olemasolu põhieesmärgiks on aidata kaasa venelaste üldisele tendentsile — teha punavägi võimalikult liikuvaks.

¹⁾ M. Spring: „Voiskovoje inženernoje delo dlja pehotõ“ (Gos. izd. 1930) lhk. 208. G. Potapov: „Bojevoje ispolzovanie inženernõh voisk“ (Gos. izd. 1928) lhk. 79. Numbrid sulgudes viitavad K. Sildbach'i „Taktika voisk spetsial. nazn.“ (Gos. izd., 1930) lehekülgedele.

R. K. K. A. elektrotehnilised väeosad eksisteerivad rahua ajal elektrotehniliste pataljoni de näol, millised jagunevad prožektori- ja elektrotehnilisteks kompaniideks. Prožektori-kompanii alljaotuseks on rühm; prožektorite ratasrühmas on 2—3 „ratasjaama“, autorühmas — 2—3 „autojaama“. Prožektori-osadele annavad venelased õise tegevuse soodustamise ja sidepidamise ülesanded. Elektrotehnilised kompaniid annavad meeskonnad elektrijaamadele ja teostavad traat-tõkete elektriseerimise.

Hüdrotehniliste tööde (kaevude ehitamine, maastiku üleujutamine veega, vee ärajuhtimine jne.) läbiviimiseks on punaväes ette nähtud hüdrotehnilised kompaniid. Lähemad andmed nende organisatsiooni ja spetsiaalvarustuse kohta puuduvad.

Suurimal määral iseloomustab punaväes doktriini inseneriväe alal eriliste moondamisvägede olemasolu. Väekoondeste koosseisu kuuluvate sapööri-moondamisrühmade ja sapöörikompaniide isiklikult koosseisult nõutakse, et iga mees oleks moondaja, kes täidab isiklikult keerukamaid ülesandeid sel alal ja ühtlasi juhib teiste väeliikide moondamistöid; laskur-rügementides, sapöörikompaniides ja inseneriväe-parkides veetakse moondamislinasid, võrke, suitsupadruneid ja värviaineid. Kuid peale selle, nagu öeldud, on punaväes veel erilised moondamisosad — üksikud moondamispataljonid. Viimaste ülesandeks on suuremate moondamistöde läbiviimine armees ja rinde mastaabis. Siit näeme, milline tähtsus antakse moondamisele. R. K. K. A. ametlikud eeskirjad käsitlevad moondamist kui taktikalise tegevuse printsiipi, mitte aga kui tehnilist kõrvalabinõu. Sõja-ajakirjanduses seatakse moondamine kõrvuti tule ja liikumisega: „Meie päevil seisab lahingu organiseerimise tuum oskuses valitseda tuld, manöövrit ja moondamist“, resümeerib A. Verhovski.¹⁾

Mis on moondamine, sellele küsimusele annab punaväe ajutine eeskiri moondamiseks (I osa, 1927. a. väljaanne) järgmise vastuse: „Sõjaliseks moondamiseks nimetatakse kogusumma kõigist abinõudest ja võtetest, milliste eesmärgiks on vastast petta.“ (§ 1.)

Moondamise tähtsamaks printsiibiks loevad venelased aktiivsuse, s. o. vastasele tuleb peale suruda vale kujutelm as-

jade seisukorrast ja juhtida tema tahe moondajale kasulikussuunas. See on R. K. K. A. kõrgema moondamiskooli poolt omalajal üles seatud deviisi — moondamine pole mitte ainult punaväelase kilp, vaid ka mõõk — vastukaja. Aktiivsuse printsiibi kohaselt pole üksikute objektide varjamine veel moondamine, kui sellel tegevusel puudub üldisest taktikalise kavatsusest järgnev kindel idee. Kirjutatud vaade tuletab meelde meie J. E. II nõuet plaanikindlast moondamisest „kooskõlas üldiste operatiivsete kavatsustega“ (§ 87). Ka teised punaväes maksivad moondamisprintsiibid on ühised meie põhimõtetega (abinõude mitmekesisus, moondamist kasutada alati ja kõikjal, petlikkude kujutelmade loomine näilikkude tööde valemõtete ja valeteadete levitamise abil, moondamise hea kordamineku seadmine ühendusse võitlejate tahetega endid varjata, elavjõu moondamise vajaduse nihutamine esikohale j. t.). Samuti on täiesti ühed ja needsamad kõik looduslikud ja tehnilised moondamisvahendid, mida soovivad kasutada R. K. K. A. ja meie ametlikud eeskirjad.¹⁾

3. Sideväed.

Tehniliste vägede liigitamisel on venelased eraldanud sideosad inseneriväest ja kõnelevad neist kui omaette „sideväest“. Sideüksused on määratud rahuldama nende väeosade vajadusi tehnilise side alal, milliste koosseisu nad kuuluvad organisatsioonilt. R. K. K. A. väeosade sideüksused on järgmised: laskurpataljoni — sidejagu abinõudega telefoni-, kõla-, helk- ja jalavirgats-sideks, samuti sideks lennukitega (sidelina on ette nähtud igale punaväelasele), laskur-rügemendis — siderühm (1 aviosignalistide-, 1 telefoni-, 1 ratturite-ratsanikkude- ja 1 sidekoorte jagu), laskur-diviisis — sidekompanii (1 telefoni-, 1 raadiotelegraafi- ja 1 lendpostirühm), laskur-korpuses — sidepataljon [staabi-, õhuside-, pealtkuulamise- ja õhuposti rühmad, telegraafi-kompaniid (teivasliini- ja kaablikompanii), telegraafi-jaam ja raadiojaam]; ratsarügemendis — siderühm, üksikus ratsabrigaadis — side-pooleskadron, ratsadiviisis ja -korpuses — side-eskadron; patareides sidejagu ja „jagu sideks jalaväega“ ja kahurväe-divisjonis — siderühm (2 jagu) (126).

Peale selle eksisteerivad punaväes

¹⁾ „Taktika meetod“ — „Voina i Revoljut.“ 1929 Nr. 2 lk. 33.

¹⁾ R. K. K. A. aj. eeskiri moondamiseks I §§ 17, 26; meie J. E. II §§ 89, 99.

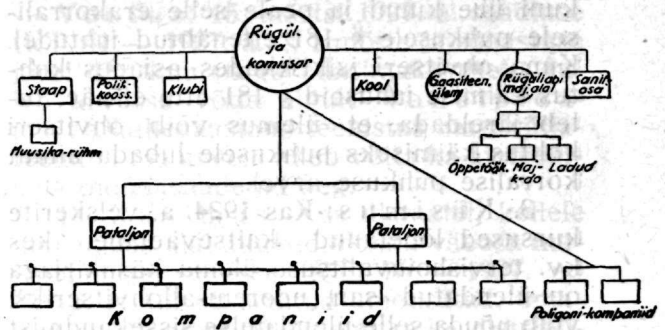
armeesideosad üksikute sidepataljonide, üksikute raadio-divisjonide, siderügementide (joon. 19), üksikute raadio-pataljonide ja -rügementide ja sõjapostiliste osade näol. (Võrd. „Sõdur“ 1929. a. Nr. 51—53, lhk. 1304.)

Side organiseerimiseks tuide ja koerte abil peetakse punaväes juba rahuajal tuijaamad ja sidekoerte kasvandusi. Tuijaamad oma ülesannete kohaselt jagunevad: a) alalisteks (sõjaringkondades) — teatud raioonide ja suundade teenistuseks, b) liikuvateks — sideks korpuse, diviisi ja laskurügementi raioonis ja d) kasvandusteks — katseteks, eriteadlaste ettevalmistuseks ja tõutuide soetamiseks. Jaamade (200—1000 tuvi) alljaotuseks on jagu (200 tuvi).

Mis puutub sidevahenditesse, siis sel alal pole punaväes leitud midagi uut. Huvitav on märkida, et sidevahendid, milliseid käsitlevad R. K. K. A. ja saksa määrustikud, on ühed ja meedsamad, välja arvatud maatelegraaf, viimasest punaväe eeskirjad väikivad; sõjaajakirjanduses on aga teda tungivalt soovitatud kui kindlat sideabinõu patüli ja rüügüli K. P.-de vahel, samuti kahurväes. Ka sideloomise printsiibid on punaväes üldiselt samasugused, nagu L.-Euroopa riikide sõjavägedes, kuid üksikasjades võib siingi märkida lahkuminekuid. Näiteks venelased loovad side rinnetpidi paremalt vasakule, sakslased — vasemalt paremale; punaväes on puhtal kujul läbi viidud sideloomise printsiip „ülalt alla“ s. o. kõrgemalt staabilt alluva staabini esimese korraldusel ja abinõudega, kuna prantslastel maksab siin segaprintsiip — „ülalt alla“ ja „alt üles“, kusjuures kõrgem staap nihutab ette eeljaamad, millistega alluvad peavad ise looma ühenduse. R. K. K. A. välimäärustik (1929) nõuab, et pidevaks sideks tulevad jõud ja abinõud

R. K. K. A. siderügementi organisatsioon

Joon. 19



jaotada kolme gruppi: töötavad, töövalmsad ja koondatavad, s. o. osa jõududest ja abinõudest peab olema alaliselt varus. Telefoni peetakse punaväes kõige väärtuslikumaks sidevahendiks, mida tuleb kasutada igas olukorras: jalaväes — kuni kompaniideni (1925. a. aj. välimäärustik nõudis telefonisidet kuni rühmadeni), ratsaväes — eskadronini ja kahurväes — vaatluspunktideni. Suurematele väekoondistele on ette nähtud iseseisvad telefonijuhtmed juhatusele, sideks kahurväega, lennurväega ja seljatagusega. Raadiosidet lubatakse kasutada ainult siis, kui on täiesti võimata tarvitada teisi sideabinõusid (lahingu kestvusel või kui vaenlane on väeosa täielikult sisse piiranud); operatiivkäskude ja otsuste edasiandmine raadioteel on keelatud (välim. § 33).

Lõppeks olgu toodud R. K. K. A. sõjakadeemia taktika-õppetooli end. üldjuhi A. Verhovski iseloomustus punaväe side kohta: „Side alal pole seni saavutatud rahuldavaid tagajärgi: kord ollakse vaimustatud isikliku side võtetest, kord istutakse bürokraatlikult traadi otsas.“¹⁾

— ms —

¹⁾ „Voina i Revol.“ 1928. a. Nr. 11, lhk. 59.

Juriidilised küsimused.

1. Küsimus: Kas sundaega teeniv reames on õigustatud riigilt nõudma haigemaja kulude tasumist, mis on tekkinud tema abikaasale sünnitusabi andmisel?
 Vastus: Eitav. Arstiabi andmine riigi kulul riigiteenistuses seisvate isikute perekonnaliikmetele sünnib määruste põhjal valitsusasutustes töötavate ametnikkude ja tööliste haiguse korral kindlustamise kohta (RT. 26/27 — 1920. a.), mis sõjami-

nistri päevakäsu nr. 1078 — 1920. a. § 1 põhjal on maksuma pandud küll kõigi kaitsevaelaste kohta, kuid välja arvatud mobiliseeritud ja sundaega teenivad.
 2. Küsimus: Kas ohvitseril oma isiklikus asjas kohtus käimiseks on õigus saada puhkust; jaataval korral, kas seda puhkust tuleb lugeda korraliseks või erakorraliseks?
 Vastus: Ohvitseride teenistuskäigu

seadluse § 179 põhjal võib ülemus ohvitseri korralisele puhkusele lubada aastas kuni ühe kuuni ja peale selle erakorralisele puhkusele § 181 ettenähtud juhtudel. Kuna ohvitseri isiklikkudes asjades kohutakse käimise juhuseid § 181 ette ei näe, tuleb järeldada, et ülemus võib ohvitseri kohtus käimiseks puhkusele lubada ainult korralise puhkuse arvel.

3. Küsimus: Kas 1924. a. velskerite kursused lõpetanud kaitseväelane, kes kv. tervishoiuvalitsuse ülema käsukirjaga on ülendatud san. noorem-allohviteriks, võib nõuda selle ülendamise sissekandmist teenistuslehte? Väeosas on sellest äraõeldud põhjusel, et kaitseväelane teenib rivitul ametkohal.

Vastus: Jaatav. Kuna ülendamine on sündinud vastava ülemuse poolt ja astme hilisem kaotamine võib sündida ainult distsiplinaar karistusena või kohtu otsuse põhjal, siis tuleb seda ülendamist praegu maksvaks lugeda ja see kuulub sissekandmisele teenistuslehte, kuigi kaitseväelane teenib rivitul ametkohal.

4. Küsimus: Kas on üleajateenija õigustatud saada perekonna abiraha oma emale, kes üle 60-ne aasta vana? Missugused dokumendid esitada tulevad?

Vastus: Eitav. Perekonna abiraha seaduse § 1 (RT. 53 — 1927) põhjal makstakse perekonna abiraha ainult laste pealt. Vanemate eest perekonna abiraha ei makseta.

5. Küsimus: Kas on riigiasutuses töötaval töölisel õigus saada perekonna abiraha vanemate pealt ja missugusel määral?

Vastus: Vabariigi valitsuse määruse põhjal 19. oktoobrist 1922. a. (RT. 132 — 1922. a.) ja perekonna abiraha seaduse (RT. 82 — 1922. a.) § 2. p. 4. põhjal on riigiasutuses töötaval töölisel õigus saada tema ülevalpidamisel olevate vanemate pealt perekonna abiraha a 15 senti päevas nende päevade eest millede eest tööline asutuselt ise tasu saab, tingimusel, kui vanemad tegelikult töövõimetus on.

6. Küsimus: Missugusel määral makstakse üleajateenijale allohviterile palka, kui tema on määratud kohtu otsusega aresti peavahis.

Vastus: Tuleb maksta palka täiel määral, sest sõjaminstri päevakäsu nr. 250 — 1923. a. põhjal maksetakse distsiplinaar korras areteeritud kaitseväelastele palka harilikus korras.

Kohtu poolt määratud arest peavahis esineb samuti distsiplinaar karistusena.

7. Küsimus: Kas üleajateenijal, kes enne üleajateenijaks astumist on teeninud riigiasutustes määralise riigiteenijana üle 3 aasta, on õigus saada nimetatud aja eest teenistusvanuse tasu ühel alusel teiste riigiteenijatega, arvesse võttes, et üleajateenijatele teenistusvanuse tasu asemel maksetav ühelkordne lisatasu 3 ja 10 a. vahetpidamata teenistuse eest arvestatakse ainult üleajateenijana teenitud aja eest?

Vastus: Eitav. Riigiteenijate teenistusvanuse tasu seaduse (RT. 20 — 1929. a.) § 1 põhjal maksetakse riigiteenijatele teenistusvanuse tasu ainult juhul, kui isik tasusaamise õiguse tekkimise momendil riigiteenistuses seisab riigiteenijana, kaitseväe ohvitserina, ametnikuna või nende kohustetäitjana, mitte aga üleajateenijana, sest üleajateenijad selle seaduse alla ei käi.

8. Küsimus: Kas võib ajateenija sõduri palgast kinni pidada riigikahju, mis on tekkinud sõduri süü läbi tema hoole alla usaldatud riigivarandusele?

Vastus: Sõja nuhtluse seaduse § 53, sõja kohtupidamise seaduse § 708 märkuse ja Sv. seadl. XXIII r. § 128 põhjal ei või ajateenija sõduri palgast kinni pidada rahaträhve, mis on määratud iseseisva karistusena, ega kohtukulu. Riigile tekkinud kahju tasumiseks võib ajateenija sõduri palgast kinnipidamist teha üldistel alustel.

9. Küsimus: Millal on kohustatud tagasi ilmuma ajateenija, kui ta on puhkusele lubatud ja tagasiilmumiseks on määratud kindel kuupäev, kuid kellaaega ei ole ära määratud?

Vastus: Peab ilmuma hiljemalt tagasiilmumiseks määratud kuupäeva hommikuseks ülevaatuseks. (Sisemäärustiku § 592).

10. Küsimus: Kaitseväe orkestrite juhid saavad Sv. ülemjuh. pvk. nr. 1129 — 1920. a. põhjal orkestri eramängude eest 15%. Kas on õigus orkestri juhil, kui ta orkestris ühes mängib, lisaks %% saada veel mängu tasu mängijatega ühel alusel?

Vastus: Jaatav. Sõjaminstri käsukirja nr. 40 — 1926. a. alusel nõutakse orkestrite eraviisil mängimisel igale mängijale tasuks 50 senti tunnis. Selle summale arvatakse juurde Sv. ülemjuhataja päevakäsu nr. 1129 — 1920. a. põhjal 15% tasuks orkestri juhile. Mängides orkestris kaasa, orkestri juht suurendab orkestri suurust ühe mängija võrra, mille eest tal ka õigus tasu nõuda on kui mängijal.

11. Küsimus: Kas on aspirant noorem-allohvitserial õigus üleajateenijana kanda aspirandi õlakuid ja missugusel alusel, ning kas üleajateenijana kaob auastme eest ära nimetus aspirant?

Vastus: Aspirandi nimetust ja aspirandile ettenähtud õlakuid kannavad ainult sõjakooli aspirantide klassi õpilased. Lahkumisega sõjakoolist kaotavad nemad aspirandi nimetuse ja tunnused. —a—

12. Küsimus: Kas kaotsilainud või hävinenud riigivaranduse kohta väljaantud inspektori tunnistuse põhjal võib kaotsilainud või hävinenud varanduse läbi tekkinud kahju riigi kanda võtta?

Vastus: Eitav. Inspektori tunnistuse väljaandmise mõte (sõjaministri ksk. 230 — 1925. a.) on ülemuse poolt tõestada varustusasjade kaotsiminekut selleks, et neid asju asendada uutega. Inspektori tunnistuse väljaandmisega veel ei lahene riigile tekkinud kahju katmise küsimus. Tunnistuse väljaandmisest olenemata tuleb süüdlased kindlaks teha ja riigikahju neilt sisse nõuda.

13. Küsimus: Kas koosseisude kitsendamise puhul vabastatud üleajateenijale RT. 41 — 1927. a. avaldatud teenistustasu edasimaksmise seadluse alusel 4½ kuu palga edasimaksmiseks tuleb arvesse võtta ainult vahetpidamata kaheaastane teenistus ja kas väljateenitud

aja arvele tuleb võtta ka sunduslikus kaitsevæeteenistuses oldud aeg?

Vastus: 15. märtsi 1927. a. seadluse (RT. 41 — 1927. a.) § 1 mõtte ja sõnastuse järgi 4½ kuu palga edasimaksmiseks tuleb arvesse võtta ainult vahetpidamata kaheaastane teenistus ning välja teenitud aja arvele tuleb võtta ka ajateenijana möödasaadetud aeg.

14. Küsimus: Kas ülematel, kellele majanduse alal alluvad üksiku väeosa majapidamise seaduse (RT. 70 — 1927. a.) §§ 12. ja 13. ettenähtud ametisikud, omavad nende ametisikute suhtes ka distsiplinaar karistamise õiguse?

Vastus: Üksiku väeosa majap. seadl. §§ 12. ja 13. ettenähtud alluvuse majanduse alal ei loo mitte alluvuse vahetpidamata distsiplinaar karist. seadl. § 1. ja sisemäärustiku § 69 mõttes. §§ 12. ja 13. annavad küll õiguse juhtida diviisi varustusülemal väeosa majanduse ülemat ja väeosa majanduse ülemal kompanii ülemate tegevust majanduse alal, kuid sellest ei saa mitte järeldada, et diviisi varustusülemal väeosa majanduse ülema suhtes ja viimase kompanii ülema suhtes oleks distsiplinaar võim. Meil on maksev põhimõte, et kaitsevæelasel võib ainult üks vahetu ülem olla ja seda põhimõtet ei ole rikkunud ka üks. väeosa majap. seadluse §§ 12. ja 13. —el.

Sõjakirjandust.

PRANTSUSMAA.

La Revue d'infanterie.

Nr. 454.

1. juuli 1930. a.

„Bugeaud, jalaväe ohvitser (Kolonel Crasset). Praegu pühitsetakse Alžiiri vallutamise saja-aastast mälestuspäeva. Marssal Bugeaud, Isly herzog on üks neist, „suurtest“, kelle teeneks on Alžiiri vallutamine Prantsuse ülemvõimule. Süündinud 15. okt. 1714. a., astus Bugeaud reamehena sõjavæeteenistusse 20 aastaselt. Teenides revolutsiooni, Napoleoni, Lud-

vig XVIII jm. sõjavägedes, omas ta juba 1814. a., s.o. 30 aastase koloneli aukraadi. Sarnase hülgava karjääri eest võlgneb ta tänu ainult oma suurele tahtejõule, vaprussele ja juhtimise oskusele. 1831. a., peale 15-aastase reservis viibimise, kutsutakse ta uuesti tegevasse teenistusse. Seekord on kolonel Bugeaud tegevusväljaks Põhja-Aafrika, kuid ka siin täidab ta hülgavalt temale pandud lootused. Kolonel Crasset iseloomustab marssal Bugeaud kui eeskujulikku jalaväelast, anderikast ja teguvõimsat juhti.

„Jala- ja suurtükiväe koostöö.

A.-S. ÜHENDATUD MANUFAKTUUR KAUPLUSED (End. J. JEGOROV)

Raekojaplats 18, Tallinn.

Soovitame suures valikus kõiksugu riidekaupu: villaseld-, siidi- ja samet kleidiriiideid.

Pesukaupu kodu- ja välismaa vabrikutest. — Pudukaupadest suur valik.

Hinnad odavad.



Vastused mõnele mõtetele, mis avaldatud Revue d'infanterie's 1. juunist." (Kindral Challéat.) Prantslasele omase viisakusega kindral Challéat teeb maha kindral Baratier poolt tehtud ettepaneku radio kasutamise kohta jala- ja suurtükiväe vahelises koostöös. Et meie lugejaskonnale anda ettekujutus sellest vaidluse toonist, toon mõned laused kindral Challéat artikli algusest... „Minu endine ja väga silmapaistev järeltulija 8-da armeekorpus suurtükiväe juhtimisel, kindral Baratier, avaldas... jne.“ ja artikli lõpust: „Lõpetades, olgu mulle siin lubatud tänada kindral Baratier'd temalt avaldatud huvitavate mõtete tagajärjel mulle avanenud võimaluse eest veel kord täpsustada oma ideesid selles tähtsas küsimuses...“

Ühesõnaga viisakus ise, millest kahjuks meie vaidlustes igakord kinni ei peeta. Olgu siin siiski tähendatud, et kõigi viisakuse peale vaatamata kindral Challéat väga asjalikult teeb kindral Baratier'ile selgeks, et viimaselt tehtud ettepanek radio kasutamiseks polegi mingisugune uudis, vaid seda küsimust olevat tema (Kindral Challéat) juba viis aastat tagasi sama alakirja veergudel põhjalikult käsitanud. Jääb oma arvamise juure, et raadioside jala- ja suurtükiväe vahel on veel katsetamise ajajärgus ja ainult sellele tugineda jala- ja suurtükiväe vahelises koostöös, olevat varajane.

„Hingeelu tundmine ja juhtimine.“ (Kapten Morel.) Autor soovib palaval, eriti jalaväe ohvitseridele, õppida tundma oma alluvaid. Kuna sõjakoolides psühholoogia õppeainena puuduvad, tulevat ohvitseridel endil seda ala teoreetiliselt uurida. Ilma teoreetilise aluseta olevat alluvate hingeelu tundmaõppimine raske. Viimase tundmine olevat juhtimise aluseks.

„Mägestiku operatsioonid Idas.“ (Kolonel Lauth.) Kirjeldatakse operatsioone Makedoonias (1916—1917. a.).

„Uus jalaväe radio-materjalosa.“ (Kolonel-leitnant Henry Bedoura.) Prantsuse jalaväes võetakse tarvitusele lähemal ajal unetüübilised radio-telegraafi aparaadid E. R. 17 — 1929. a. mudel (E. R. — tähendab Emetteur-récepteur; saatja-vastuvõtja), millised on määra-

tud sidepidamiseks patallionide ja rügemendi juhatuse vahel. Sama aparaatidega varustatakse ka otseseks toetuseks määratavaid suurtükiväe gruppe.

E. R. 17 kaalub umbes 10 kgr. ja on mahutatud duralumiiniumist kasti. Antenni materjalid ja tagavara osad on mahutatud kahte teise kasti maksimum á 12 klg. rasked. Seega terve seadeldis on kantav kolmelt mehelt. Antenn koosneb ühest traadist ja kahest 2 m pikkusest lahtikäivast metallmastist. Antenni pikkus on 10 m. E. R. 17 laine-pikkused võivad varieeruda 80—220 m. Tegevusraadius — 5—10 km.

„Oise jõe kaitse 220. jal. rügemendilt 28.—29. augustil 1914. a.“ (Kapten Minart). Episood Maaüldsojast.

„Märkused ideede evolutsioonist ja muudatustest jala- ja suurtükiväe relvastuses XVIII sajandi jooksul.“ (Major Paquier.) Väga huvitav ülevaade relvade arenemiskäigust. Autor peab püssitäägi tarvitusele võtmise tähtsuse juures jne.

Ülevaade välisriikide sõjakirjandusest.

Prantsuse sõjakirjanduse ülevaade.

Bibliograafia.

R. Tck.

SAKSAMAA.

Militär-Wochenblatt nr. 17 — 4. nov. 1930.

Õhukaitse harjutusi Ida-Preisimaal 1. kuni 3. okt. 1930. Passiivne kaitse Königsbergi ümbruses. Harjutus korraldati elanikele sõjaväelaste juhtimisel. Passiivne kaitse oli rajatud lennuteadetele ja hoiatusteenistusele. Lennuteated saadi lennuvalve postidelt, mis paigutatud 10—12 km piirivõesse. Hoiatusteenistus põhines teatud signaalsatsiooni süsteemil, millega edasi anti signaal „õhuohu“. Katsetati kunstudu, vastuabinõusid pommitamisele õhust jne. Kaitse objektideks valiti tööstuse rajoonid ja linnadele eluise tähtsusega ettevõtted — elektri, veevärk jne. Kaitse korralduse prooviga tuli hästi toime.

1930. aastal peetud manöövreid. Põhja-Ameerika Ühendriikide 1930. a. manöövritest maal ja merel.

Täiendamiseks laskemoonaga. Sõjamängudel ja suurematel taktikalistel õppustel ei pöörduvat tarvilist tähelepanu laskemoonaga täiendamisele. Sellest küsimusest libisetavat kergesti üle, kuigi see on tähtsamaid küsimusi meie aja tulesõjas.

Õised lahingud ei allu arvulise ülekaalu printsiibile. Sõja-ajalooline näide õisest lahingust Lankhofi juures (Lääne rindel) apr. 1918. Käputäis julgeid mehi hea orienteerimistundega võib õises lahingus lüüa suuri hulle, eriti kui õnnestub saavutada ootamatust.

Vastase seljataguste ühenduste eesulgemisest enne pealetungi algust. Sõjaajalooline näide Lääne rindel (30. X. 1914. idapool Soissons'i) kahurtule tegevusest.

Hipomobiilveost ja veoriista ehitusest. Vaiehusartikkel.

Nikotin — Koffein — Alkohol. Kauemkestnud vaiehus. Käesolevas artiklis ei loetane kasutamist soovitavaks; varem on selgitatud vastupidist.

Reichsheeri elust. Ratsasõidu õpetusest. Istangust hobusel.

Sõjaväelisi teateid Sõjakirjandust. Mitmesugust.

N.-VENE.

„Vojennõi Vestnik“ nr. 29 (15. okt.) ja nr. 30 (25. okt.) 1930.

„Vojennõi Vestnik“ andis aasta esimesel poolel palju ruumi propaganda- ja kihutusartiklitele. Propaganda-kihutusartiklid võivad pika peale langetada sõjandusega seotud ajakirja väärtust, eriti kui propagandistid satuvad hoogu (mis on sagedane nähe!) ja Aleksander Hleštakov (N. Gogoli „Revisorist“). „V. V.“ toimetuse on avaldanud artikleid sooviga tõsta ajakirja sisu väärtust. Pannakse kaastööliste südamele „pjätiletka nimel“ anda kõike seda mis neil parimat. Tulemus: pjätiletkamehed algavad jälle hoogsalt oma pjätiletka propagandat ja — ajakirja kui sõjanduslise ajakirja väärtus ei taha tõusta. Ajakirja väärtus on suuresti toimetuse töödudude ja kaastööliste intelligentsist ning lugejate kultuursest nivoost. Kihutusetööga ükski ei saa kihutada ühegi ajakirja sisu väärtuslikuks. Seda tuleks meeleda kõikjal. Märjime mõningad artiklid ülaltähendatud „V. V.“ numbritest:

A. Todorski: Sõjakool uue õppeaasta lävel. Nõutakse eelseisval õppeaastal suuri pingutusi kõigil õppealadel, sest „pjätiletka otsustaval aastal“ tulevat pidada ka sõjakooli sammude tööliste hoogsa loominguga viieaasta-kava täitmisel.

E. Razin: Mitte šabloon, vaid konkreetne näide. Harrastatavat teotsemisel šabloon. Tulevat rohkem kultiveerida ajuaparaati mõistmiseks ja iseseisvaks otsustamiseks.

M. V.: Pealetungist nagu ta on. Kuigi RKKa määrustikud andvat loogilise ja kõigiti vastuvõtava skeemi pealetungiks, olevat selle teostamine määrustikkude nõuete kohaselt raske, sest polevat vastava ettevalmistusega täitjaid ja tehnilisi vahendeid.

S. Lebedev: Laskeharjutustest pilott-pallidele õhukaitses.

Afonski: Juhi isiklik entsiklopeedia. Propagandistide uus leiutis juhi teadmiste täiendamisel.

B. Limenik: Õppeklassi sisseseadest raadiotelegrafisti ettevalmistusel.

I. Lirski: Morsistide ettevalmistusest.

Šehtman: Rühmaülemale rohkem tegevusevabadust.

E. Envald: Instrument sihtimise ja kukepäästmise õpetamiseks.

Rida artikleid poliitilise ettevalmistuse alal.

A. Parnistšev: Valmistuge riigikaitses propaganda-nädalale („V. V.“ nr. 30).

Dm. Milov: „Vojennõi Vestniku“ järjekorralisi ülesandeid. Autor rõhutab poliitilise propaganda eelistamist sõjaliste küsimuste selgitamisele.

„Teised järgud pealetungil.“

„Kütirügementide rügemendi-koolide töötulemusi.

Esimesed Vestis



Inglis sigaretid

ALBION

20TK AINULT 40SNT.

A/ASTORIA

E. Ljubimov: Kasarmute kasuliku põrandapinna ratsionaalsest kasutamisest. Uus teem. Sellele on seni sõjakirjanduses pühendatud vähe tähelepanu.

I. Puzanov: Kasulikest liigutustest.

G. Karajev: Uus etapp. Näiteid õppetöö ratsionaliseerimisest. Sellel alal järgneb veel rida artikleid-näiteid sellesamas „V. V.“ numbris. K.

Sport.

Kaitseväe kuuevõistlus.

2. novembril s. a peeti Pärnu garnisoni spordikomisjoni korraldusel kaitseväe kuuevõistlus, millest osavõtsid 5 ohvitseri ja 13 üleajateenijat. Võistlustel tuli täies lahingvarustuses läbיתה: 60 m jooks, 100 m jooks 40 kg liivakotiga, 1000 m jooks, kangushüpe hooga ja granaadiviske tabavuse ja kanguse peale. Võistlused algasid täpsalt kell 0900 ja möödusid ladusa korralduse ja võistlejate hea meeleolu juures ladusalt ja kiirelt.

Kompaniidest tuli võitjaks 9. üksiku jalaväepataljoni 1. kompanii (n.-leitnandid Kerjan, Kivi ja

Ekbaum). Üksikvõistlejatest osutusid parimateks: 1) n.-ltn. Kerjan, 9. pat., 13,5 p., 2) n.-ltn. Kivi, 9. pat., 15,5 p. ja 3) n.-ltn. Mölder, 6. pat., 33 p.

Võistluse tehnilisi saavutusi:

60 m jooks.

- | | | |
|--------------------|----------|------|
| 1. N.-ltn. Kivi, | 9. pat., | 8,4 |
| 2. N.-ltn. Mölder, | 6. pat., | 8,4 |
| 3. N.-ltn. Kerjan, | 9. pat., | 8,5. |

100 m jooks liivakotiga.

- | | | |
|--------------------|----------|-------|
| 1. N.-ltn. Kerjan, | 9. pat., | 19,7 |
| 2. N.-ltn. Kivi, | 9. pat., | 19,9 |
| 3. N. a. o. Tusti, | 6. pat., | 21,4. |

1000 m jooks.

- | | | |
|--------------------|----------|---------|
| 1. Karp. Alla, | 6. pat., | 3:32,3 |
| 2. N.-ltn. Kivi, | 9. pat., | 3:36,6 |
| 3. N.-ltn. Kerjan, | 9. pat., | 3:36,7. |
- Kaugushüpe hooga.
- | | | |
|--------------------|----------|-------|
| 1. N.-ltn. Kerjan, | 9. pat., | 5,42 |
| 2. N.-ltn. Kivi, | 9. pat., | 5,16 |
| 3. Kapr. Alla, | 6. pat., | 4,98. |

Granaadiviske.

- | | | |
|--------------------|----------|-------|
| 1. N.-ltn. Ekbaum, | 9. pat., | 52 p. |
| 2. N.-ltn. Kerjan, | 9. pat., | 46 p. |
| 3. N. a. o. Mitt, | 6. pat., | 44 p. |

Laskmine.

- | | | |
|--------------------|----------|-------|
| 1. Veltv. Kõrve, | 6. pat., | 40 s. |
| 2. N.-ltn. Kivi, | 9. pat., | 37 s. |
| 3. N.-ltn. Kerjan, | 9. pat., | 36 s. |

E—dt.

Toimetusele saadetud kirjandus.

Külvaaja kalender 1931. Toimetanud E. Kubjas. E. Karskusliidu väljaanne. 102 lhk hind 30 senti. Mitmevärviline kaas ja rohkesti pilte tekstis.

Sisus: Kalendaarium. Posti, telegraafi ja telefonitakse. Mõödud. Kas terve või haige? — Dr. phil. nat. A. Audova. Halvad tagajärjed — M. J. Eisen. Petlikud jõuandjad. Tiisikusurevus ja alkohol. — Dr. med. Rud. Bandel. Kas on alkohol kirikuvõimelis paratamata vajalik. — R. Hansson. Kui palju Eestis tarvitatakse alkoholi ja mis see maksab. Alkoholitarkvitamise tagajärgi Eestis. Eesti Karskusorganisatsioon. Tähtsam. rahvusvahel. karskusorganisatsioone. Tähtsamaid seadusi ja määrusi alkoholiküsimuses. Alkohoolikute nõuandepunkt Tartus. Abielu nõuandekohad. Emade ja laste nõuandekohad. Kutsevaliku nõuandebürood. Eesti kultuurkapital. Mõnede tähtsamate seltskondlike hütude, ühingute ja asutiste aadresse. Uudiseid karskuskirjanduse alal. Mõningaid soovitavaid raamatuid ja ajakirju vaba-

SISUSTIK: Kuuenda aastapäeva puhul I. XII 1924. — I. XII 1930. — E. Läte. Viguriennust. — r-n. Läti saadik külastas Narvat. — M. Jervan. J. Org'i „Moodne Toitlusõpetus I“ puhul. — J. Lutsar. Lahingmasinad peale Maailmasõda. — ts. Kas võime ette võtta mõningaid muudatusi laskeasjanduse alal? — Tallinna õhuasjanduse ühingu kõnekoosolek õhuasjandusest Tallinnas, Börsisaalis 27. nov. 1930. — ms- RKKA väeliigid tänapäeval. — Juriidilised küsimused. — Sõjakirjandus. — Sport. — Toimetusele saadetud kirjandus. — Trükivea õiendus.

Vastutav toimetaja kolonel A. TRAKSMANN. Väljaandja „Sõdur“, Tallinn, Toompeal, Toomkooli tän. 7.

Toimetus ja talitus Toompeal, Toomkooli tän. 7. Kõnetr.: Sõjaväe 163. A.-S. „Ühiselu“ trükk, Tallinn, Pikk tän. 42.

haridustöö alal. Rahvastik Eestis. Statistilisi andmeid Eesti kohta. Tähtsamaid sündmusi Eesti ja üldisest karskusliikumise ajaloost.

Hils. Taarausuline ajakiri 1. vihk.

Ilmunud Talvekuu E. V. 13. a. (1930). Vastutav toimetaja M. Utuste-Lepp. Üksiknumbri hind 30 senti. Artikliteks: Kustas: „Loomulik teel“. „Eestlane, tulled tagasi oma Häidel“ ja teisi.

Vigade parandus.

„Sõduris“ nr. 47/48 ilmunud artiklis „Vana Liivimaa kaitseprobleeme“ on ettetulnud järgmisi eksitavaid trükivigu: lhk. 1353 27. ja 28. rida ülevvalt on „aristokraatia oli unioonivastane“ peab olema „aristokraatia oli unioonisõbraline“; lhk. 1354 10. rida alt on „Saare- Lääne“ peab olema „Saare-Lääne“; lhk. 1356 26. rida alt on „Salburgi“ peab olema „Selburgi“; lhk. 1357 10. rida alt on „Segehagen“ peab olema „Segenhagen“; lhk. 1357 1. rida ülevvalt on „Ranna“ peab olema „Rannu“; lhk. 1358 25. rida ülevvalt on „Põhja-Liivimaa“ peab olema „Põhja-Eesti.“

Uusi raamatuid kaitsevõgede staabi raamatukogus.

15.717. Siebert. Atlas zu „Führung und Gefecht der verbundenen Waffen.“ Berlin, 1929.

15.716. Schiessvorschrift für das Gewehr, das leichte Maschinengewehr, die Pistole und das schwere Maschinengewehr. Heft 1. Allgemeine Schiesslehre. Wien, 1928.

15.715. Thomée. Handbuch für die Untenoffizieranwärter-Prüfung. Berlin, 1930.

15.812. Berendsen, B. Eestimaa talurahva vabastamise 100 aasta juubel 23. mail 1916. aastal. Tallinn.

15.810. Riigi raudteede tegevus 1928/29. a. Tallinnas, 1930.

15.806. Führertum. Berlin, 1930.

15.803. Remarque, E. M. Läänerindel muutuse. Tartus, 1929.

15.801. Riigi ettevõtete ja riigi asutuste valitsete olevate eriotstarbeliste kapitalide 1930.—1930./31. aasta eelarve. Tallinnas, 1930.

15.800. Eesti Vabariigi kulude ja tulude eelarve 1930./31. aastaks. Tallinnas, 1930.

15.799. Eesti Vabariigi 1930/1931. eelarve-aasta kulude ja tulude ettepanek riigikogule. Tallinnas, 1930. a.

15.798. Olkkonen, H. Taktikan perusteet. Helsinki, 1928.

Kreenholmi Puuvillasaaduste Manufaktuuri Osühisus

Asut. 1857. a.

Ketrusevärtnaid 500.000
Kangrutelgi 4.000

Valmistatakse:

Puuvillariiet ^{igat} _{seltsi} pleekimata, pleegitud ja värvitud
lõnga, sukalõnga ja vatti.

Vabrik: Kreenholm, Narva kaudu.

Valitsus: Tallinnas, Pikk tänav 68. Telefon 426-63.

Ladu: Tallinnas, Suur-Karja tänav 13.

Kinnisvaraomanikkude Kinnitusselts

„MAJA“

kindlustab sootsatel tingimustel nii kinnis —
kui ka vallasvara tuleõnnetuste vastu.

„MAJA“ asub Tallinnas, Harju tän. 29.
Telefon 6-00 Telefon 6-00

ESINDAJAD: Tartus, Suurturg 3, Pärnus, „Majaoma-
nikkude Pank“, Nõmmel, Õie tän. 12,
Türil, Paide tän. 6.

Kodukaitsjad!

**Iga isamaalane
toetab Eesti tööstust!**

Tarvitage
järjekindlalt ainult Eesti tubakavabrikute saadusi:

Extra-Extra

[Erisort

20 tükki 35 senti.

Aino

20 tükki 35 senti.

*Uued, moodsad, eriti peene-
maitselised paberossid*

Oümpia

25 tükki 25 senti

kestad kollasest maispaberist, varus-
tatud nikotiini imeva vatiga
„Hygiene“.

TUBAKATEHAS

A.-S. Astoria.

Semmik-paberossid

Mikaado

25 tükki 25 senti

väljavalitud parimatest tubakatest.

TUBAKAVABRIK

H. Anton & Ko.

★

Balm

ja

Kavaler

25 tükki 15 senti.

TUBAKAVABRIK

A.-S. Regina.