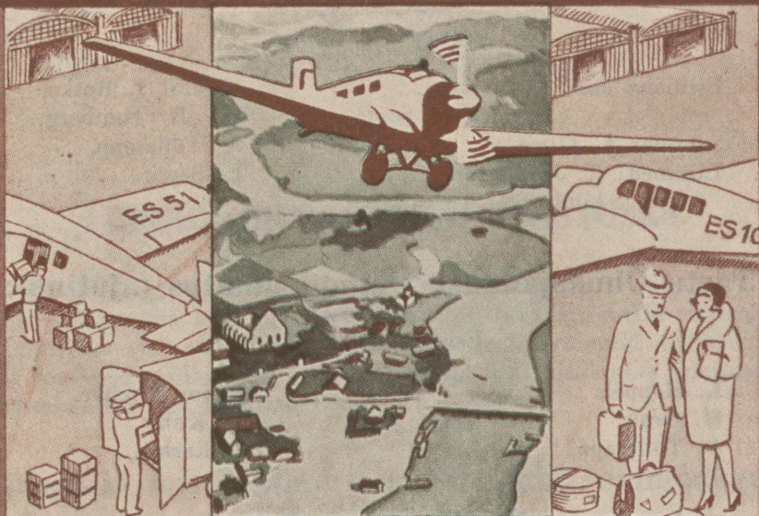
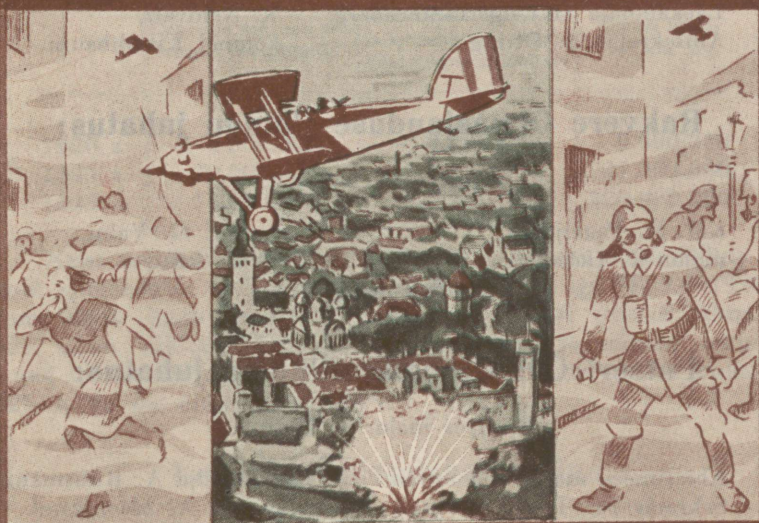


ÕHUASJANDUSE ÜHING



PIDAGEM SAMMU ÕHUASJANDUSE ARENGUGA



1931. A.

Tallinna Õhuasjanduse Ühingu juhatuse koosseis:

Esimees O. Köster.

Esimehe abid: A. Uesson, kindral J. Roska,
kindral J. Soots, kol. R. Tomberg,
Sekretär J. Tiitso, A. Tõllasepp,
Liikmed: K. Jürgenson, L. Sepp,
kindral J. Tõrvand,

Tartu Õhuasjanduse Ühingu juhatus (ajutine):

Esimees K. Luik.

K. Koppel, major Fischer,
H. Orav, E. Kubu,
A. Tõllasepp, J. Kask.

Sakalamaa Õhuasjanduse Ühingu juhatus:

Esimees A. Maramaa.

Abiesimees H. Lauri, Abilaekahoidja ltn. Multer.
Sekretär kpt. E. Saar, Ametita juh. liikmed:
Laekahoidja H. Ungern-Sternberg, K. Nemvalz,
Abisekretär E. Otting, kolonel Kirschbaum.

Rakvere Õhuasjanduse Ühingu juhatus:

Esimees H. Avikson.

Kol. H. Paavijaan, kol. G. Vahu,
major K. Haas, G. Kütt,
E. Rosenberg.

Petseri Õhuasjanduse Ühingu juhatus:

Esimees major J. Tuling.

Abiesimees major Ploompuu, Laekahoidja A. Ruusmann.
Sekretär Fr. Trahv, Sekr. abi A. Meomuttel.

TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOGU

i 4622869x

LENNUK ÜHISKONNA TEENISTUSES.

Nüüdisaega iseloomustab kõige paremini sõna — kiirus. Inimene püüab võita aega ja ruumi leiutades ikka kiiremaid vahendeid liiklemiseks. Lennuk liikudes õhuvallas on saavutanud sel alal parima tagajärje, millepärast teda on rakendatud ühiskonna teenistusse ja tõstetud tehnika huvipunktiks.

Lennuki kasutamine kasvab hiigla sammudega.

Kui vaatleme lennuki arengut liiklemisvahendina, siis paistab silma, et lennuasjanduse tehniline täienemine on süvendanud usku lennukisse ja toonud hoogsat tõusu tema kasutamises alates 1928. a., nagu seda näha alljärgneval tabelil.

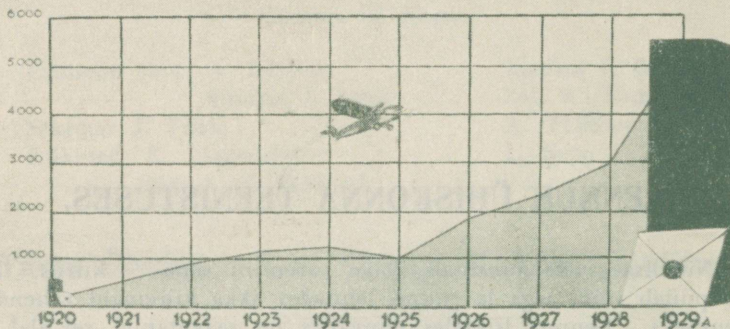
	Lennatud km. arv korralistel lennuliinidel	Isiklikudel lennukitel ja lennuklubide lennukitel lennatud km. arv	Üldine lennatud km. arv
1920. a.	6.000.000	3.000.000	9.000.000
1925. a.	20.000.000	7.000.000	27.000.000
1929. a.	78.000.000	222.000.000	300.000.000

Neist arvudest selgub, et 1920—1925 aastani tõusis üldine lennatud kilomeetrite arv ainult kolmekordseks, kuna aga 1925.—1929. a. näeme tõusu ümmarguselt 11 kordseks. Ühtlasi paistab silma, et 1929. a. on isiklikud lennukid, lennuklubide ja seltside lennukid katnud umbes 75% üldisest lennatud kilomeetrite arvust, kuna aga 1925. a. on see olnud ainult 25%.

Lennuk liiklemisvahendina.

Lennuk liiklemisvahendina leiab kasutamist peamiselt reisijate, posti ja kaubaveoks. Kuivõrd hoogsalt on tõusnud lennuki kasutamine neil aladel, seda näeme järgnevatel tabelitel.

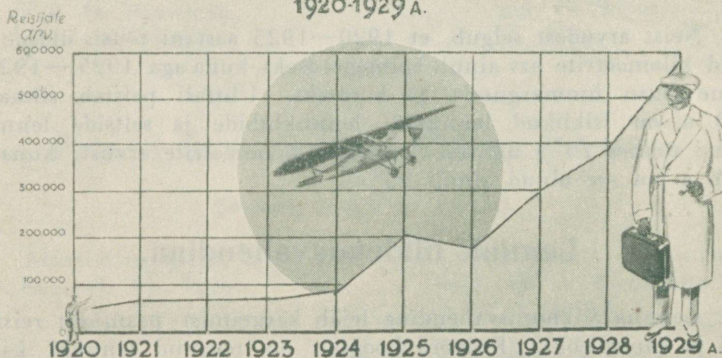
LENNUTEEL EDASITOIMETATUD POST TONNIDES 1920-1929^a.



Lennuk pole enam ebakindel.

Esialgne vaade lennukile kui ebakindlale liiklemisvahendile on peaaegu täiesti kadunud. Niisuguse vaate ümbersünni on lennuk tõeliselt ära teeninud. Seda tõestab kujukalt statistika Saksa õhuliinidest, millest selgub, et möödunud aastal tuli ette 1 surma juhtum 1,5 miljoni lennatud kilomeetri kohta. Samuti pööratakse suurt tähelepanu lendude kavakindlale teostamisele. Kavakindlust häirivate tegurite ületamiseks on korralistel lennuliinidel oma ilmajaamad, side ja öösisse valgustuse seadeldised j. n. e. Kõigi nende abinõudega ja lennuki tehnilise täiuslikkusega saavutas üks suurem lennuseelts 1929. a. seda, et 56.000 plaanikindla maandumise hulgas oli ainult 227 maandumist väljaspool aerodrome ja 1215 ettenägemata maandumist aero-

LENNUTEEL EDASITOIMETATUD REISIJATE ARV 1920-1929^a.



droomidel. Seega ainult 2,6⁰/₀ kõrvalekaldumisi kavas ettenähtud reeglipärastest maandumistest. Maandumisväljade tihenemisega tulevikus kasvab veelgi lennuki kasutamise kindlus.

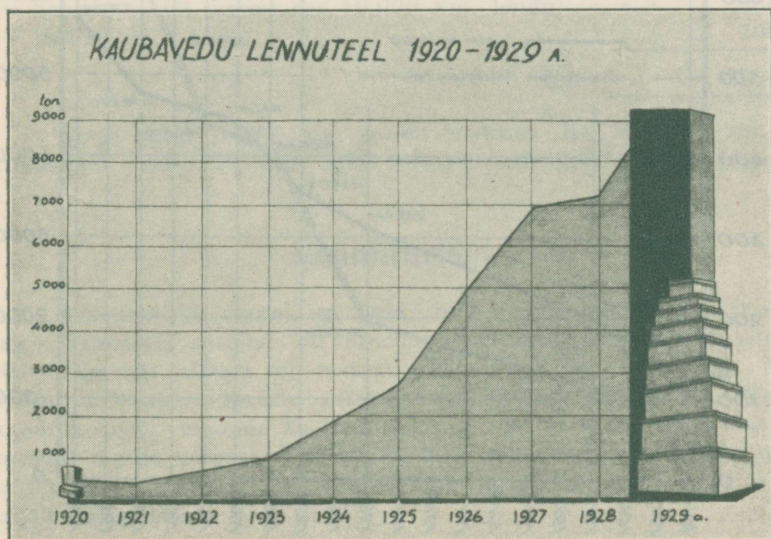
Lennuk majandus- ja kultuurtegurina.

Peale kasutamist liiklemisvahendina etendab lennuk tähtsat osa ka teistel rahvamajanduslikel ja kultuurilistel aladel, nagu fotografee-



Lennuk tõi abi Kihnu hülgeküttidele.

rimine õhust nii kaartide ja plaanide valmistamise kui ka maastiku uurimise eesmärgil; võitlus põllumajanduse kahjuritega (näit. rohu-



Diagrammist näeme, et kiiruse rekordsaavutis on 621 km. tunnis, mis püstitatud inglasele Orlebar'ilt. Võrdluseks olgu öeldud, et selle kiiruse juures kulub Tallinnast Narva lendamiseks umbes 20 minutit. Kõrguses on saavutis üle 13.000 m. Lennud üle ookeanide on saanud harilikuks nähteks. Mis puutub tõstejõusse, siis on olemas praegu lennukeid (Do X), mis tõstab üles 100 inimest ühes vajaliku põletis- ja mäeainetega ning vastava seadeldisega.

Lennuki arenemine jätkub.

Kas lennuki kiire areng laseb oletada haripunkti jõudmist ning arengu lõppu tulevikus? Seesuguseks oletuseks puudub igasugune alus. Arenemine kestub. Praegu murtakse päid selle üle, kuidas konstrueerida lennumootor, mille mõõdud oleksid võimalikult väikesed, kuid töötamine täiuslik.

Lennuk spordivahendina.

Lennuki kui liiklemisvahendi kasutamise ning ühiskonna teenistusse rakendamise kõrval on arenenud kiirelt ka lennuki tarvitamine spordivahendina. Sellest seisukohast võiks anda pildi alljärgneva arvestus kaheistmelise spordilennuki kasutamise kuludest isikule, kes teda ise juhiks. Võttes niisuguse lennuki hinnaks 10.000 krooni, mille eest võib praegu saada korraliku lennuki, oleks aastane kulu:

— amortisatsioon (arvestades lennuki iga 5 aastat) . . .	Kr. 2000.—
— lennuki kinnituspreemia 500.—
— angaari tasu 200.—
— bensiin ja õli (arvestades 10.000 km. lendu) 600.—
— korrashoid 200.—

K o k k u Kr. 3500.—

Seega tuleb 10.000 km. lendu maksma Kr. 3500.— või üks kilomeeter umbes 30 senti kahe inimese pealt ehk 15 senti inimeselt.

Lennuturism.

Välituristid jätaavad iga aasta meie maale tähelepanuväärt summa. Viimastel aastatel on arenenud lennuturism eralennukitel ja töötab kasvada alatasa sel määral; kui edeneb lennuasjandus. Meie kodumaa kuulsus turismi maana on kasvanud aastaastalt. Peame kandma hoolt, et meie ka lennuturismi alal ei jääks välja maailma turismi maade võrgust. Tihedad ja hääd aerodroomid on ainuke nõue, mis tuleks rahuldada, kui tahame lennuturiste tõmmata meie kodumaad külastama.

LENNUASJANDUSE TÄHTSUS RIIGIKAITSEL.

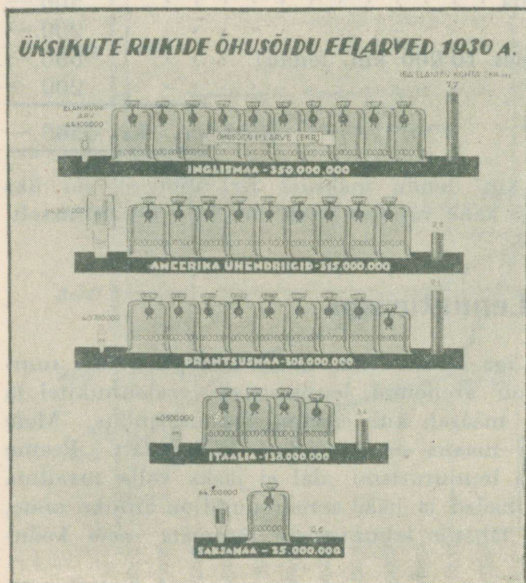
Lennuasjanduse tehniline areng on võimaldanud rakendada lennukit ühiskonna teenistusse, kuid selle kõrval on ta saanud tähtsaks ja kohutavaks relvaks sõjapidamisel. Lennuvägi on tunnustatud iseiservaks relvastatud jõuks, mille tähtsust riigikaitsele ei jõuta küllalt rõhutada. Ilma lennuväeta ei suuda ükski rahvas ennast kaitsta moodsa sõjapidamise vahendite — õhukallaletungi ja mürkgaasi — vastu.

Mis teeb lennuki võimsaks relvaks?

Eeskätt tema *tegevusevabadus* nii ruumis kui ajas. See lennuki omadus võimaldab kõige otstarbekohasemalt teostada moodsa sõjapidamise iseloomu — tungida võimalikult sügavale vastase territooriumi ja halvata riigi tähtsaid keskkohi, selle südant — pealinna ja tuiksooni, s. o. tähtsaid liiklemis- ja tööstuskeskusi. Teiseks — lennuki *suur kiirus* ühenduses tegevusevabadusega osutub parimaks teguriks ootamatuse saavutamiseks sõjategevusel, mis on olnud esijärge tähtsusega kõikide aegade sõdades. Kolmandaks — võimalus kasutada lennukilt küllaldaselt *mõjuvaid relvi* — nende hulgas ka mürkgaasi, nii materjaalse kahju kui ka moraalse mõju saavutamiseks.

Ülaltoodud lennuki omadustest ja nüüdisaegse sõjapidamise iseloomust tingitult, teotseb lennuvägi pommidega, gaasiga ja kuulipildujate tulega keskuste vastu, mis asuvad sügavamal seljatagusel.

Kaitskem endid.



Meieaegse pommituslennuki keskmine tegevusraadius on vähemalt 500 km. s. t. kõik elamud, mis asuvad rindest 500 km. kaugusel, võivad hävida vaenlase pommitustegevusest. Nii ei ole meil ühtegi kohta, kuhu arvatava vastase lennuvägi ei ulatuks. Kuivõrd kiirelt vastase lennuvägi võib jõuda meie tähtsamate keskuste halvamisele, on kerge arvestada välja, kui võtta keskmiseks pommituslennuki kiiruseks 200 km. tunnis.

Kandejõud keskmisel pommituslennukil on 2000 kg, kuna üksikud suuremad võivad tõsta üle 6000 kg. Relvadest leiavad kasutamist kild, fugaas, süüte ja sõjakeemilised ning bakterioloogilised pommid või viimase kahe hävitusvahendi levitamine mingisugusel teisel teel, näiteks pulveriseerimisel lennukilt. Üks eskadrill 10 lennuki koosseisus võiks tuua meie territooriumile keskmiselt 20.000 kg pomme, millest vähemalt pool võib sisaldada mürggaasi ja külvata kohutavat surma suurtele elanikehulkadele. Kõik need kohutavad relvad ja pommituslennuki suur hävitamise võime on põhjustanud kallaletungijaid riike pöörma erilist tähelepanu lennuväe arendamisele, see pärast peab iga rahvas, kes enda olemasolu tahab kaitsta, otsima vastabinõusid võimalikule õhukallaletungile.



Gaasikallaletung linnale ja kannatanute abistamine.

Kuidas kaitsta endid?

Mõjuvaimaks abinõuks siin on oma lennuväe vastutegevus. Parim tee vaenlase lennukite tagasilöömiseks on õhuvõitlus nendega, mis kuulub hävituslennukite ülesandesse. Lennuki vastu saab kõige mõjuvamalt võidelda ikkagi lennukiga, sest ainult see on küllalt kiire ja manööverdaval küllalt painduv.

On selge, et ilma lennuväeta ei ole mõeldav riigikaitse edukas teostamine. Lennuväe ülalpidamine on aga kallis. Riigikassa ei suuda anda kõiki vajalikke väljaminekuid sel alal. Kui tahetakse ennast kaitsta, siis peaks aitama kogu rahvas eraalgatuse kaudu arendada eralennuasjandust, mida võime tarbekorral kasutada enesekaitseks.

Suurim abi, mida eralennuasjandus võib anda lennuväele on lendurite ettevalmistus ja vastavad eeltööd lennuväe tegevuse soodustamiseks, näiteks aerodroomide loomine, õhukaitse vajaduse propageerimine, õhuvaatluse organiseerimine j. n. e.

ERALENNUASJANDUSE TULEVIKU VÄLJA- VAATED EESTIS.

Eralennuasjanduse üldist arenemist mõjutab peamiselt lennuasjanduse tehniline täienemine ning lennuki kasutamise võimalused liiklemiseks või teisteks otstarveteks. Peale selle oleneb eralennuasjanduse edu laiemate rahvahulkade huvist lennuasjanduse ja lennuspordi vastu, rahva majanduslikust jõukusest, lennutööstusest ja riigi asendist.

Kuidas need tegurid mõjutavad lennuasjanduse arengut meil?

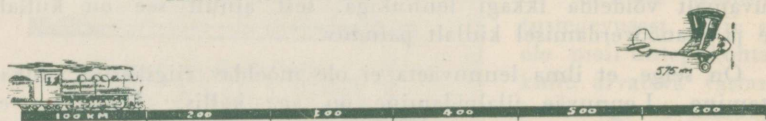
Rahva huvi lennuasjanduse vastu tõuseb.

Meie rahvas ei taha jääda maha kogu maailmast, kus lennuk ikka suuremat kasutamist leiab. Tallinna Õhuasjanduse Ühingu loomisega astuti esimesed sammud ja nüüd on loota seesuguste ühingute tekkimist üle riigi, kuna mõned on juba tegelikult organiseeritud. Meil ei puudu ka huvi lendamise kui spordi vastu. Selle tõestuseks olgu nimetatud üksikute isikute poolt lennukite muretsemine ja teiseks tung lendurite kutse omandamiseks. See näitab, et meil üldiselt arenenud spordi vaim leiab teed ka lennuasjandusse. Vaja ainult seda vaimu arendada ning süvendada laiemas ulatuses.

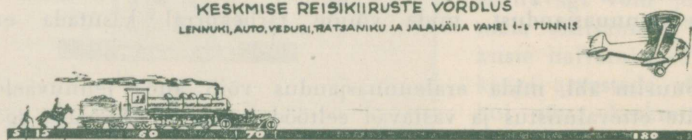
Lennuki hind ei ole enam kõrge.

Teine tegur — majanduslikud ressursid — mõjutavad kahtlemata lennuasjanduse arengut, kuid nüüdisaegne lennutööstus on loonud ka siin soodsamaid võimalusi. Lennuki hind ei ole enam nii kõrge, et käiks üle jõu ühele isikule. Nimelt võrdub praeguse keskpärase spordilennuki hind korraliku auto hinnale, nii et ka lennukite omandamiseks ei puuduks võimalusi. Tõsi, lennuki kasutamine liiklemisvahendina tuleb praegu küll veel kallim autost, kuid siin peab arvestama aja säästu ning teatud mugavusi, mida pakub reisimine lennukil.

LENNUKI REKORDKIIRUSE VÕRDLOS VEDURIGA 1-EL TUNNIS

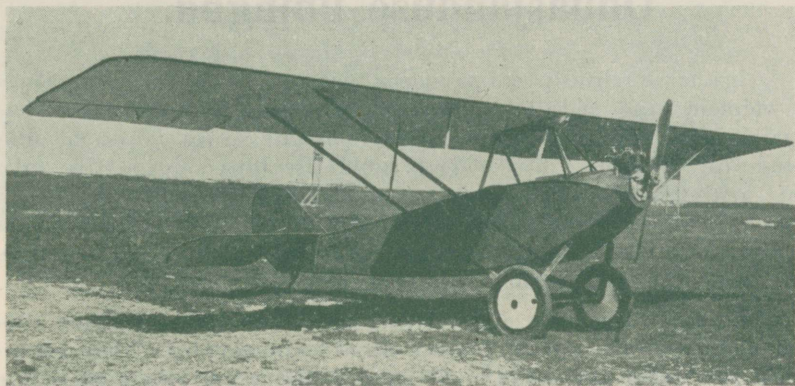


KESKMISE REISIKIIRUSTE VÕRDLOS
LENNUKI, AUTO, VEDURI, TRATSANIKU JA JALAKÄIJA VAHEL 1-EL TUNNIS



Lennuki osi võime valmistada kodumaal.

Lennutööstuseks laiemas ulatuses meil suuri väljavaateid ei näi olevat, kuid üksikuid lennukiosi ja terve mootorita lennuki võiksime valmistada kodumaal. Üksikuid katseid on sel alal juba tehtud. Nii näeme ka juurelisatud pildil üht kergelennukit, mis ehitatud Eestis kaitseväe lenduri kapt. Matvei poolt. A/S. „Dvigateli“ tehastes on ehitatud tervelt kuus (6) „Sablatniku“ tüüpi reisilennukit esimesele Eestis ja väljamaaga ühendust pidanud ettevõttele „Aeronaudile“.



Kapt. Matvei poolt ehitatud lennuk.

Meie riigi asend on tähtis rahvusvahelises liiklemises.

Olles vahelüliks Ida- ja Lääne-Euroopa vahel, omab Eesti külaldase tähtsuse rahvusvahelises liiklemises. Lennuki kasutamist siin mõjutab veel eriti meri, mis lahutab meid põhjast ja läänest. Talvekuudel on sageli lennuk ainukeseks ühendusepidamise vahendiks. Siseriigis võrdlemisi väiksete ulatuste tõttu paistab, nagu ei oleks suuri eeldusi lennuki kasutamiseks, kuid ka siin avaneb küllalt võimalusi, näiteks ühenduspildamisel saartega, supelrandadega jne.¹²

Eralennuasjandus võib areneda.

Eeltoodust näeme, et võimalused eralennuasjanduse arenemiseks meil on olemas. Õhuasjanduse ühingute lähem ülesanne oleks rahuldada rahva huvi lennuasjanduse vastu erikirjanduse kaudu, võimaldada asjastuhvitatuile lennuoskust omandada ja kanda hoolt aerodroomide soetamise eest. Siis võime loota eralennuasjanduse edule ka meie kodumaal, sest eeldused selleks on olemas.

Õhuasjanduse ühingud.

Iga terve rahvas püüab arendada maksimaalseks kõiki oma jõude ja võimeid ning pidada sammu areneva ajaga ja tehnikaga. Meie maailmakorra juures polegi see teisiti võimalik — iga rahvas on sunnitud nii toimima. Kui meie ei suuda ise luua midagi, siis tulevad varsti teised rahvad ja varustavad meid sellega, mida meie ise ei saavuta. Selle teenimise eest tuleb meil võõrastele tasuda. Rahvaga on aga samuti kui isikuga: kui me ennast ikka ainult teenida laseme, ise ei õpi üht teist tegema, siis oleme varsti pankrotis.

Üheks niisuguseks alaks, millel me senini oleme lasknud võõraid endid teenida, on kahtlemata olnud lennuasjandus. Meie lennuliinid pole meie oma kättes, meil puudus üldine huvi lennuasjanduse vastu, meie ei mõistnud küllalt tõsiselt, kui tähtis on lennuk riigi kaitsel ja ühiskonna teenistuses, meil polnud ka õiget ettekujutust lennuasjanduse suurest tulevikust.

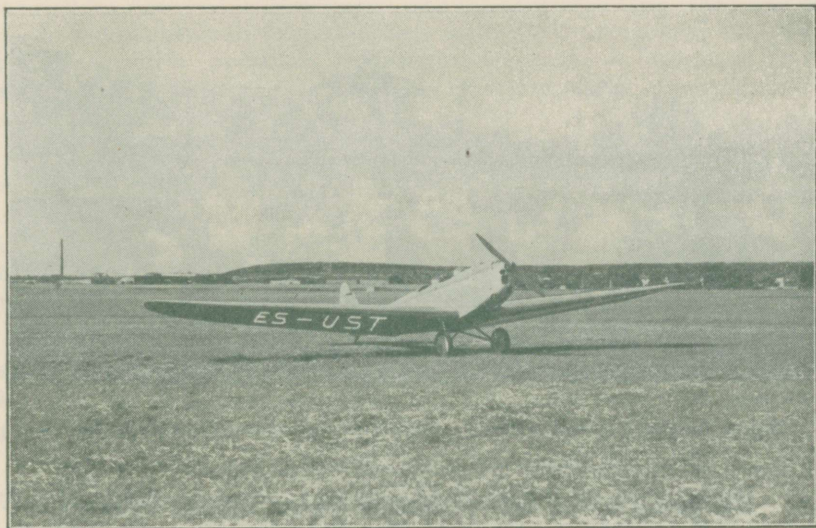
Tõsi küll, et meil on oma lennuvägi, kuid kui rahvas me polnud veel ärrganud lennuasjandusele.

Nüüd oleme sellest surnud punktist üle saanud. Esimene samm eralennuasjanduses astuti 8. oktoobril 1930. a. Tallinna Õhuasjanduse ühingu sünniga. Praegu on juba asutatud 5 iseseisvat ühingut üle maa: Tallinnas, Tartus, Viljandis, Rakveres ja Petseris. Lähema ülesandena on Ühingute Liidu loomine.

ÕHUASJANDUSE ÜHINGUTE SIHID.

Selgitustöö õhuasjanduse tähtsusest.

Ühing on selle sihiga korraldanud kõnekoosolekuid Tallinnas ja peaaegu kõigis Eesti linnades. Eriiselt kordaläinuks tuleb lugeda lennuväe poolt suurejooneliselt kavatsatud ja 2.—7. märtsini 1931. a. hästi läbiviidud propaganda lendu ümber Eesti, mille tulemusena tõusis rahvas erakordne huvi õhuasjanduse vastu ja loodi kohal ühingu usalduskollegiumid. Nende kaasabil on ellu kutsutud senised ühingud ja mitmed veel asutamisel.



Sakalamaa Õhuasjanduse ühingu liikme hr. Ungern-Sternberg'i spordi- ja õppeleenu Type L25 VIII b. Motor Hirth 50/65.

Siin juures ei saa jätta märkimata Tallinna ja Sakalamaa Õhuasjanduse ühingute ühise ettevõtte korraldatud Euroopa ringlendu hr. H. Ungern-Sternberg'i spordi- ja õppeleenukil ES-UST nimetähtede all lendur-kpt. E. Döring'i juhtimisel. Kogu lennu kestvusel kasutati A/S. „Eesti Kiviõli“ aviobensiini — „Estoliini“. Ringlend toimus järgmise marschrudi järel. Stuttgart-Brüssel-London-Paris-Marseille-Milano. Zagreb-Budapest-Viin-Praha-Berliin-Dresden-Königsberg-Varssav-Kaunas-Riia-Tallinna. Meie ajal on sarnane lend kõige mõjuvamaks Eesti ja eesti spordi tutvustamise abinõuks ja aitab meis endis kõvendada usku endasse ja oma võimistesse.

Õhu- ja gaasikaitse.

Järgmine samm on rahva tutvustamine õhukaitse teostamise viisidega. Vaja organiseerida kursuseid meeskondade ettevalmistamiseks õhuvaatluseks ja õhukaitse vahendite käsitamiseks. Tarvis luua gaasikaitse vastu võitlemise komandod ja korraldada vastavate meeskondade väljaõpet. Ühingu senise saavutusena tegeliku gaasi vastu võitlemise vahendite demonstratsiooni alal on skeemis tähendatud gaasikaitse komitee loomine ja selle intensiivse tegevuse tulemusena Dr. Voogase juhtimisel tihedas ühenduses Eesti Punase Risti ja Kaitseliiduga Tallinnas 16.—22. sept. s.a. korraldatud gaasi vastu võitlemise demonstratsioonid ja näitus.



Rahva hulgad jälgivad tegevust gaasikaitse demonstratsioonil 20. IX 31.

Kui panna tähele seda palavlikku hoogu, millega meie ida naaber kõige laiemaid rahvakihte organiseerib lennuväljade soetamiseks, õhu- ning gaasikaitseviisidega tutvunemiseks kui ka lennuväe materiaalse osa suurendamiseks — kasutades ära seltskonna omaabi kõige laiemas ulatuses, siis on selge, et meie elu alalhoiu instinkt ja oma riigi tahe sunnib meid kõige kiiremalt võtma tarvitusele abinõusid ja vahendeid enesekaitseks, kui meie ei taha ära pühitud saada lennu pealetungil.

Lendurite ja aviomotoristide ettevalmistamine.

Ühingutel seisab ees asjast huvitatud liikmete ettevalmistamine lendureiks ja aviomotoristideks. Esimeste sammudena sel alal väärib äramärkimist Tallinna Õhuasjanduse ühingu kaasabil 2 isiku saatmine Poolasse Varssavi lennukooli lenduriks õppima. Samuti ka Viljandi õhuasjanduse ühingu algatusel 2 isiku läkitamine Saksa- maale Polangenisse purjelennu kooli.

Vajadused õhuasjanduse ühingu tegevuseks.

Spordi ja väljaõppe kui tähtsama sektsiooni edukas töö on võimalik ainult siis, kui Õhuasjanduse ühing omab vähemalt 2 kerget lennukit, aerodroomi, millel need teotseksid, ja angaari, kus neid hoida.

Lennuasjanduse teoreetilise väljaõppe komiteel on võimalik omi ülesandeid teostada ainult väikese õpperuumi ja vastavate õppevahendite olemasolul.

Teoreetilise väljaõppe komitee kulud on, arvestades, et aasta jooksul komitee korraldab 18 loengut lennukite ja mootorite konstruksiooniga tutvustamiseks ja asub 8 aviomotoristi ettevalmistamisele, Kr. 1.500.—.

Lennu väljaõppekomitee ülesandeks on lennu õpetamine nii-võrd, kui see nõuetav eraomanikule-lendurile, kulud on Kr. 25.000.—, arvestades, et aasta jooksul on lendamist õppijaid kuus (6) ja et instruktoritena toimivad kaitseväge lendurid. Siin on arvatud kahe õppeleenuki soetamine, lennukite kinnituspreemiad, lennuki ja mootori korrashoiu kulud, bensiini ja õli kulud jne.

Paratamata peab jääma edaspidiseks lennuspordi komitee intensiivsele tegevusele rakendamine, kelle ülesandeks on huvi- ja spordilendude korraldamine, samuti ei või veel leida teostamist oma aangaari soetamine.

Need on ühingu hädavajalisemad ja esmajoones väljaandmisele tulevad kulud, et asuda oma ülesannete tegelikule elluviimisele.

Ühingu loodab, et seltskond ei keeldu omalt poolt kokku panemast Kr. 15.000.—, et luua püsiv ja kindel alus ühingu tähtsatele ja riiklisest vajadusest tingitud üritustele. See on tee meie majandusliku ja lõpuks ka poliitilise rippumatuse kindlustamisele ja säilitamisele.

Ühingul on usku seltskonna omaabisse. Suurimad ja püsivamad rahvuslised ettevõtted on ikka loodud kõige laiema seltskonna omaabiga, kes seda ka kunagi pole keelanud, kui päevakorral on olnud meie kui kultuurrahva elunõuete rahuldamise põhiküsimused. Rõõmustaval kombel on meil seltskonnas ikka enam tekkimas äratundmine, et elujõuliseks võivad saada vaid need ettevõtted ja üritused, mis seltskonna enese loodud ja seltskonna mõjuval toetusel ka püsivad. Nende vastu on usaldus.

Aidates korraldada õhuasjandust, aitame kindlustada iseenda julgeolekut ja peame sammu teiste rahvastega. Lennuasjandus on tuleviku suurala ja meie ei saa jääda ükskõikseks selle vastu.

Tallinna Õhuasjanduse Ühingu sektiioonide ja komiteede isiklik koosseis.

Propaganda sektiioon.

Esimees — kindral J. Roska.

Propaganda komitee.

Esimees F. Uibopuu.
H. Vellner.
P. Kanarik.
K. Valdson.
Ltn. Treufeldt.
G. Ströhm.
E. Treufeldt.
Major A. Vernik.

Noorte komitee.

Esimees — J. Kana.
H. Tõnisson.
J. Lossmann.
J. Tederson.
A. Meikop.
J. Jaik.

Majanduslik sektiioon.

Esimees — K. Jürgenson.

Majanduslik komitee.

Esimees — L. Sepp.
A. Kask.
F. Tannebaum.
J. Puhk.
G. Scheel.
P. Ööpik.
G. Vestel.

Tööstuse komitee.

Esimees — O. Hinto.
M. Luther.
Ins. J. Oja.
Ins. Gøeresson.
K. Vachmann.

Tehniline komitee.

Esimees — J. Teimann.
Kapt. G. Matvei.
Ltn. P. Sepp.
A. Elbrecht.
J. Täks.
Kapt. A. Under.
O. Puusepp.
O. Org.
J. Ots.

Transportkomitee.

Esimees — A. Elbrecht.
A. Meerits.
R. Uritam.
G. Gahlnbäck.
R. Holst.
Kol.-ltn. J. Vellerind.

Juriidiline komitee.

Esimees — J. Tiitso.
K. Selter.
J. Kaiv.
E. Maddison.
A. Elbrecht.

Spordi- ja väljaõppe sektiioon.

Esimees — kol. H. Tomberg.

Lennuasjanduse teoreetilise väljaõppe komitee.

Esimees — major A. Vernik.

Lennuväljaõppe komitee.

Esimees — kapt. V. Gutmann.

Lennuspordi komitee.

Esimees — R. Holst.

Õhukaitse sektiioon.

Esimees — kindr. J. Tõrvand.

Õhukaitseks ettevalmistamise komitee.

Esimees: major O. Kurvits.
Kol. F. Pinka.
R. Moormann.
V. Rotenbork.
J. Toffelmann.

Gaasikaitse komitee.

Esimees — Dr. Voogas.
Abiesimees kol. D. Buxhoevden.
Sekretär J. Köstner.
Ltn. S. Urbanovičsch. V. Sihle.
H. Maide. F. Kogel.
J. Mõttus. J. Tiitso.