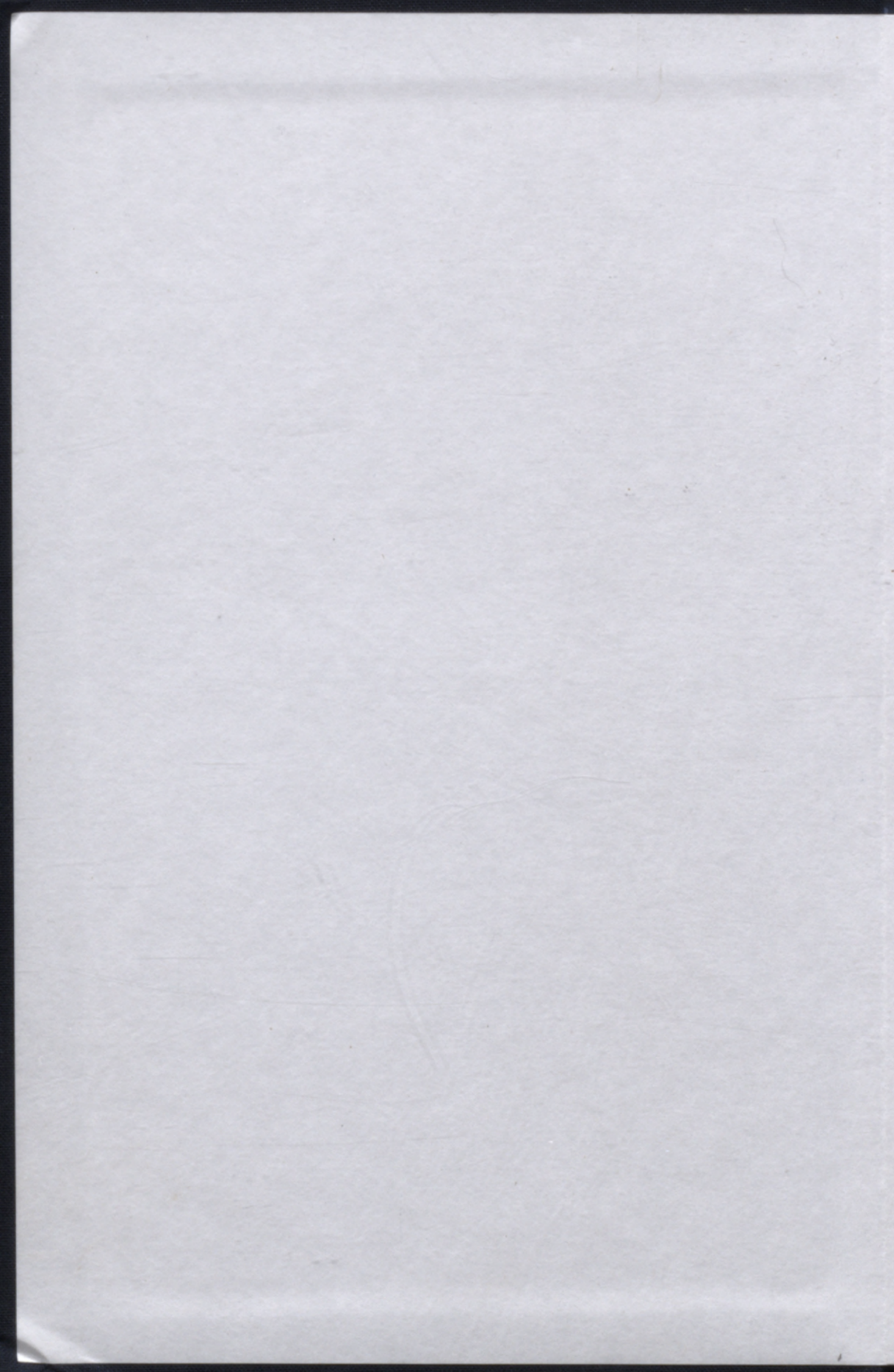
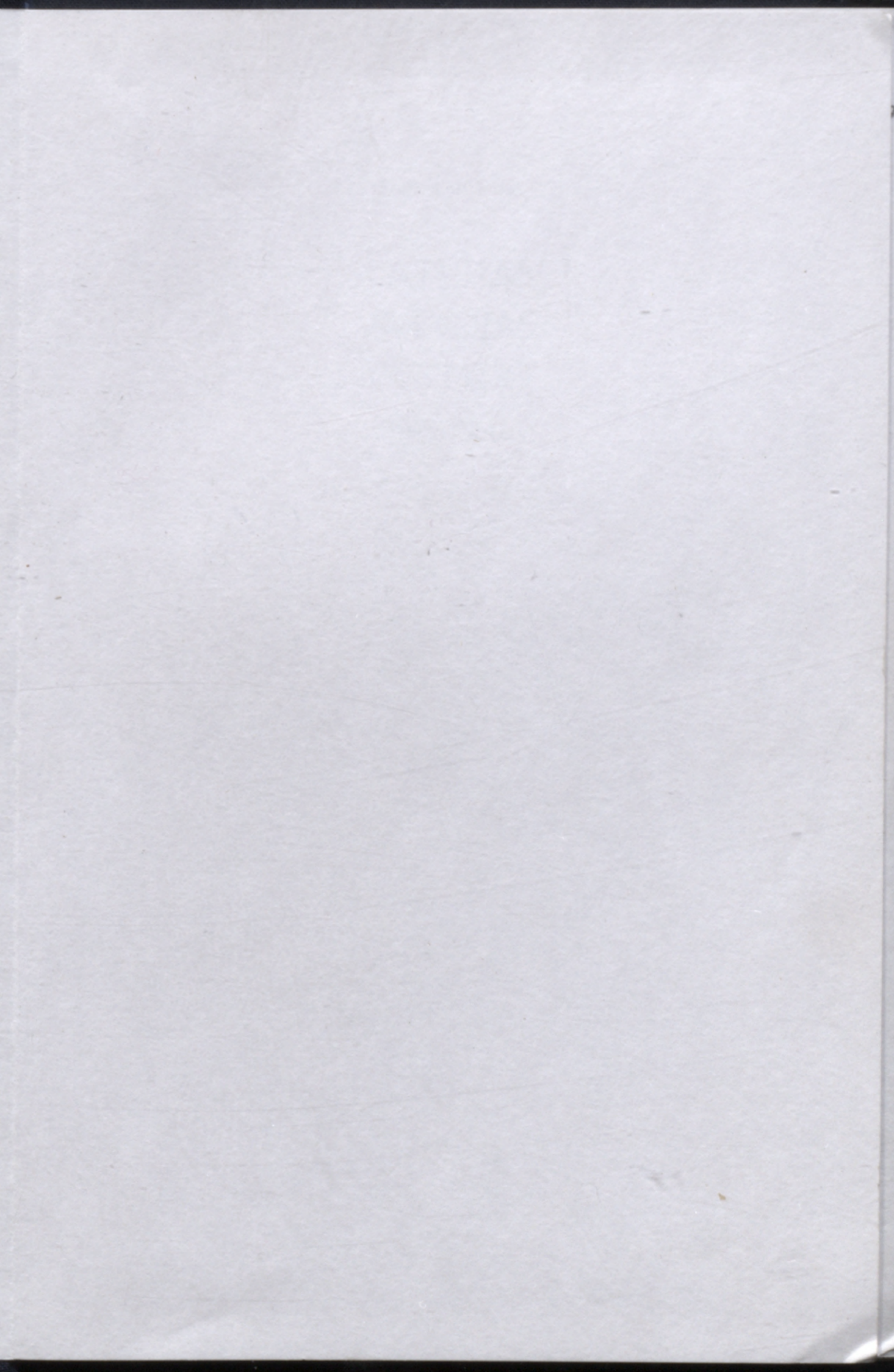


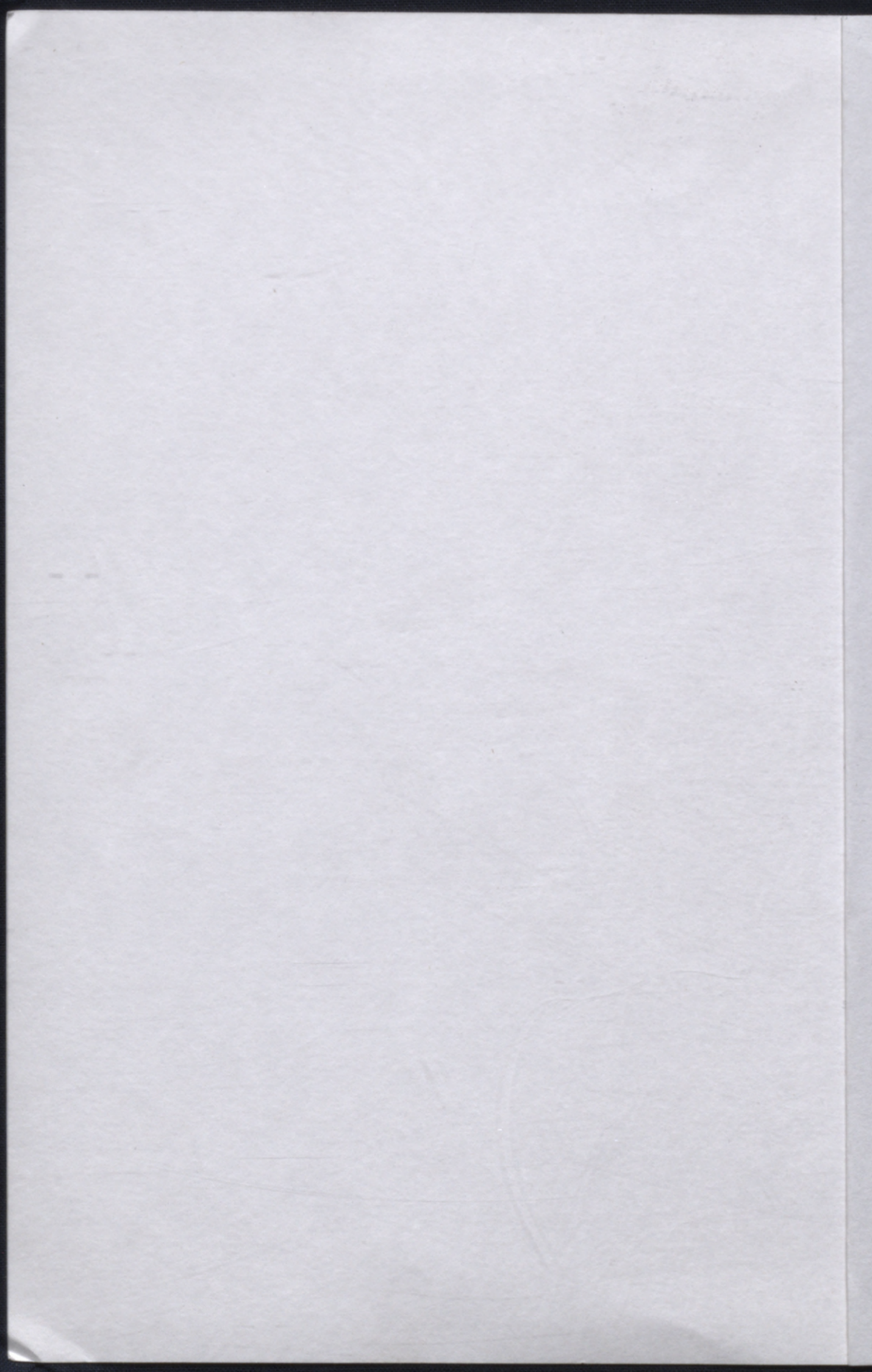
Edvīns Brūvalis



LATVIJAS
AVIĀCIJAS
VĒSTURE



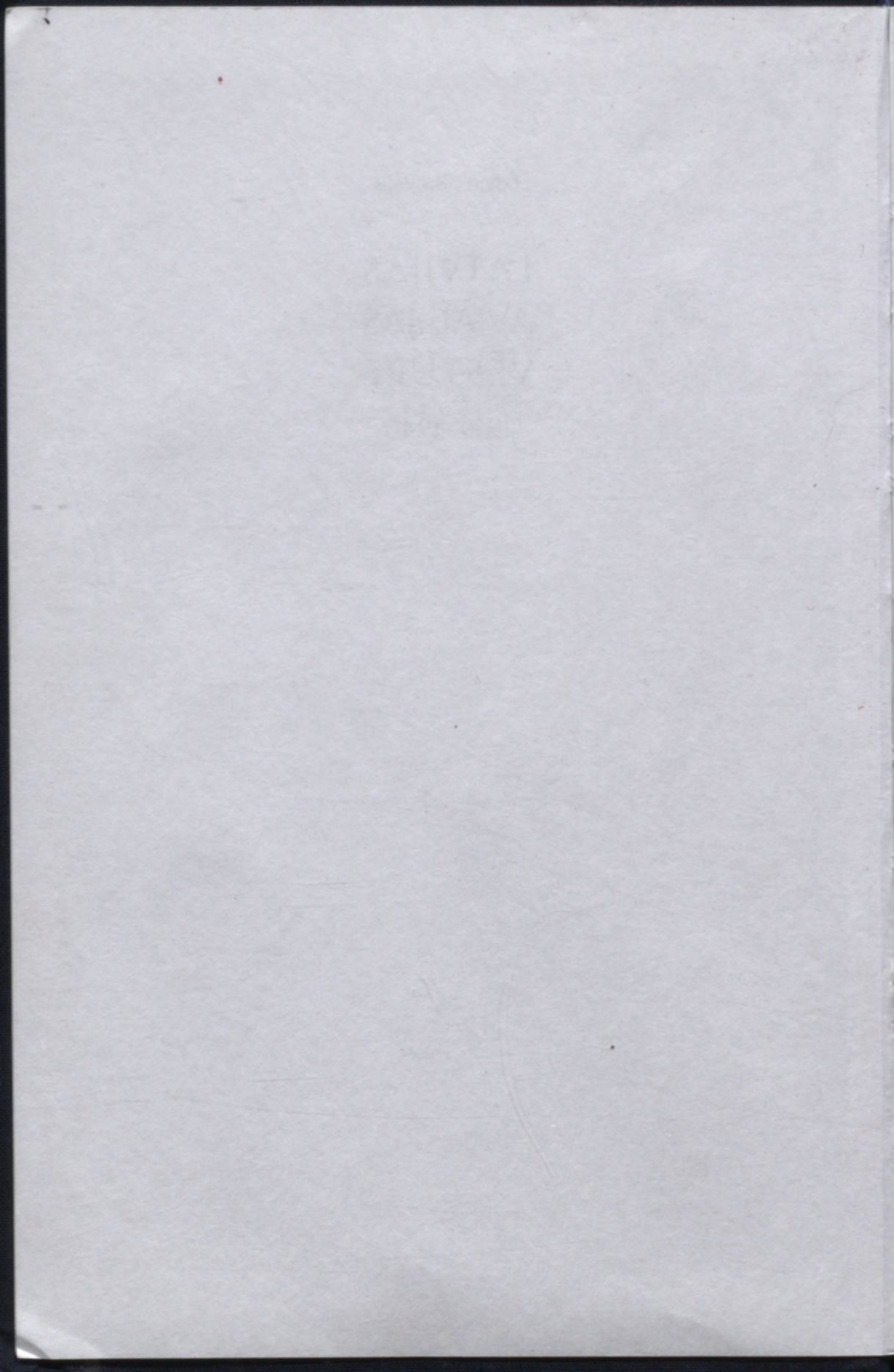




Edvīns Brūvelis

LATVIJAS
AVIĀCIJAS
VĒSTURE

1919–1940



2003-5
24

L
629

Edvīns Brūvelis

LATVIJAS
AVIĀCIJAS
VĒSTURE

1919-1940

JUMAVA

UDK 629.73(474.3)(091)
Br 950

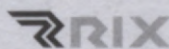
Latvijas Nacionālā
bibliotēka

0303015036

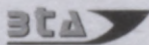
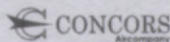
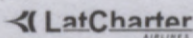
Grāmata izdota ar

Latvijas Lidotāju un lidaparātu īpašnieku asociācijas,
Civilās aviācijas administrācijas,
VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"",
aviokompānijas *air Baltic*,
aviokompānijas *LatCharter*,
aviokompānijas *Inversija*,
aviokompānijas *Konkors*,
ANS mācību centra,
a/s *BTA* un a/s *BTA* Aviācijas departamenta,
a/s *RAF-AVIA*

finansiālu atbalstu



airBaltic
Well connected with SAS



Apgāds pateicas
personīgi *Valdim Slokam* un *Valdim Hofmanim*
par atbalstu grāmatas izdošanā

Mākslinieks *Arnis Rožkalns*

Maketētājs *Mārtiņš Sudārs*

Grāmatas noformējumam izmantotas fotogrāfijas no *Edvina Brūveļa*, *Paula Brankes* (Zviedrija), *Mihaila Bukhmaņa* (Izraēla), *Alfrēda Gerbera* (ASV), *Kārļa Kalljas* un *Georga Jemeljānova* personiskā arhīva un Latvijas Kara muzeja arhīva

ISBN 9984-05-580-9

© SIA "J.L.V.", izdevums latviešu
valodā, 2003

© Edvins Brūvelis, teksts, 2003

© Arnis Rožkalns, mākslinieciskais
noformējums, 2003

Priekšvārds

Grāmata aptver laika posmu Latvijas aviācijas vēsturē no pirmās latviešu nacionālās vienības — Kara aviācijas grupas — nodibināšanas 1919. gada 7. jūnijā līdz visu Latvijas aviācijas struktūru — Kara aviācijas pulka, Aizsargu aviācijas un Latvijas aerokluba — likvidācijai 1940. gada beigās padomju okupācijas dēļ.

Tas bija krāšņākais laikmets Latvijas aviācijas vēsturē. Savā masveidībā un dažādībā. Visas latviešu tautas atbalstīts.

Padomju okupācijas laikā visu šo aviācijas organizāciju darbība tika pārtraukta vai maksimāli ierobežota, iekļauta Padomju Savienības aviācijas organizāciju sistēmā. Aizsargu aviāciju likvidēja jau jūnijā. Vairākumu latviešu aviācijas lidotāju un tehnisko personālu atvaļināja. Vadošos aviācijas darbiniekus un augstāko virsniecību apcietināja un deportēja. No boļševikiem pārlidojušos (1919. gadā) iznīcināja.

Kara aviācijas pulka atliekas pārveidoja par vienu izlūku eskadriļu Sarkanarmijas 24. strēlnieku korpusa sastāvā. Latvijas aerokluba pārorganizēja par Osoaviahima aerokluba, vēlākajām DOSAAF aviācijas organizācijām.

Gandrīz viss, kas bija sasniegts Latvijas aviācijā starpkaru periodā, tika sagrauts un likvidēts.

Bet sasniegts bija daudz.

Aviācijas grupas, parka un divizona vietā bija izveidots Kara aviācijas pulks, kas sastāvēja no astoņām kaujas eskadriļām, izvietotām Rīgā, Krustpilī, Liepājā un Gulbenē. Tajā skaitā arī viena Jūras aviācijas vienība Liepājas kara ostā. Kara aviācijas skolā Rīgā bija sagatavoti vairāk nekā 400 kara lidotāji.

Kā lidojošā sastāva rezerve Latvijas aerokluba sporta lidotājuursos Rīgā, Liepājā, Daugavpilī, Krustpilī un Valmierā bija sagatavoti 137 sporta lidotāji, kā arī vairāki simti planieristu un buru lidotāju Centrālajā buru lidotāju skolā Rīgā. Latvijas aeroklubam bija sava planieru un lidmašīnu remonta un būves darbnīca.

Kara aviācijas fonda ietvaros par tautā savāktiem ziedojumiem un valsts budžeta līdzekļiem Latvijas kara aviācija bija apgādāta ar tālaika modernākajām kara lidmašīnām, iegādātām Anglijā, Itālijā, Beļģijā, Zviedrijā, Somijā un Čehoslovākijā — kopā 177 sauszemes un 18 jūras aviācijas lidmašīnas; tās papildināja 22 Latvijā būvētas pašu konstrukcijas (Irbīša) vai pēc ārzemju licencēm izgatavotas kara lidmašīnas (VEF I-15, I-16, SV-5).

Civilo aviācijas organizāciju — Latvijas aerokluba un Aizsargu aviācijas —

mācību un treniņu lidmašīnas tika sērījveidā būvētas Liepājas kara ostas darb-
nīcu un VEF aviācijas nodaļās (*KOD-1, KOD-2, VEF I-12*).

Vairāk nekā 30 šo lidmašīnu tika nodotas Aizsargu aviācijai kā latviešu
tautas dāvana.

Jāatceras, ka šīs abas aviācijas organizācijas bija brīvprātīgas sabiedriskas
organizācijas ar minimālu valsts budžeta finansējumu. Aeroklubā bija ap 25
tūkstošiem biedru, Aizsargu aviācijā vairāk nekā 300.

Nekad vairs aviācijas attīstība Latvijā nerasniedza šādu līmeni.

Turklāt attiecīgi jānovērtē nozīme, kāda Latvijas nacionālās aviācijas nodi-
bināšanā un izveidošanā bija latviešu lidotāju visvecākajai, pirmajai, paaudzei —
aviācijas pionieriem Latvijā jau pirms Pirmā pasaules kara un lidotājiem Pirmā
pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara laikā: Skaubitim, Rozentālam, Cīrulim,
Ābramam, Celmam, Pulpem, Teterim, Tomsonam, Valeikam, Baško, Priedītim,
Jakubovam, Zariņam, Bitem, Lindbergam, Jevlampjevam, Mardokam, Korobov-
skim un citiem. Viņi bija tie (Priedītis, Jakubovs, Zariņš, Lindbergs, Korobovskis,
Mardoks), kas sāka lidot ar pirmajām latviešu nacionālās aviācijas iegūtajām
boļševiku un vācu trofejlidmašīnām, piedalījās Latvijas atbrīvošanas karā cīņās
par Latvijas neatkarību kā lidotāji un apmācīja lidot nākamo starpkaru lidotāju
paaudzi — vēlāk izvirzīdamies par vadošajiem Latvijas aviācijas komandieriem:
Baško, Valeika, Jakubovs, Zariņš, Lindbergs.

Grāmata veltīta tieši šai, jau aizgājušajai starpkaru perioda latviešu lidotāju
otrajai paaudzei, kas veidoja slavenāko Latvijas aviācijas vēstures posmu.

Grāmata sarakstīta, izmantojot Latvijas Valsts vēstures arhīva un Latvijas
Valsts arhīva fondus, starpkaru perioda aviācijas literatūru un periodiku, manu
personisko aviācijas arhīvu un laikabiedru stāstījumus.

Tā aptver šādas nodaļas:

Kara aviācija.

Jūras aviācija.

Aizsargu aviācija.

Spilve un satiksmes aviācija.

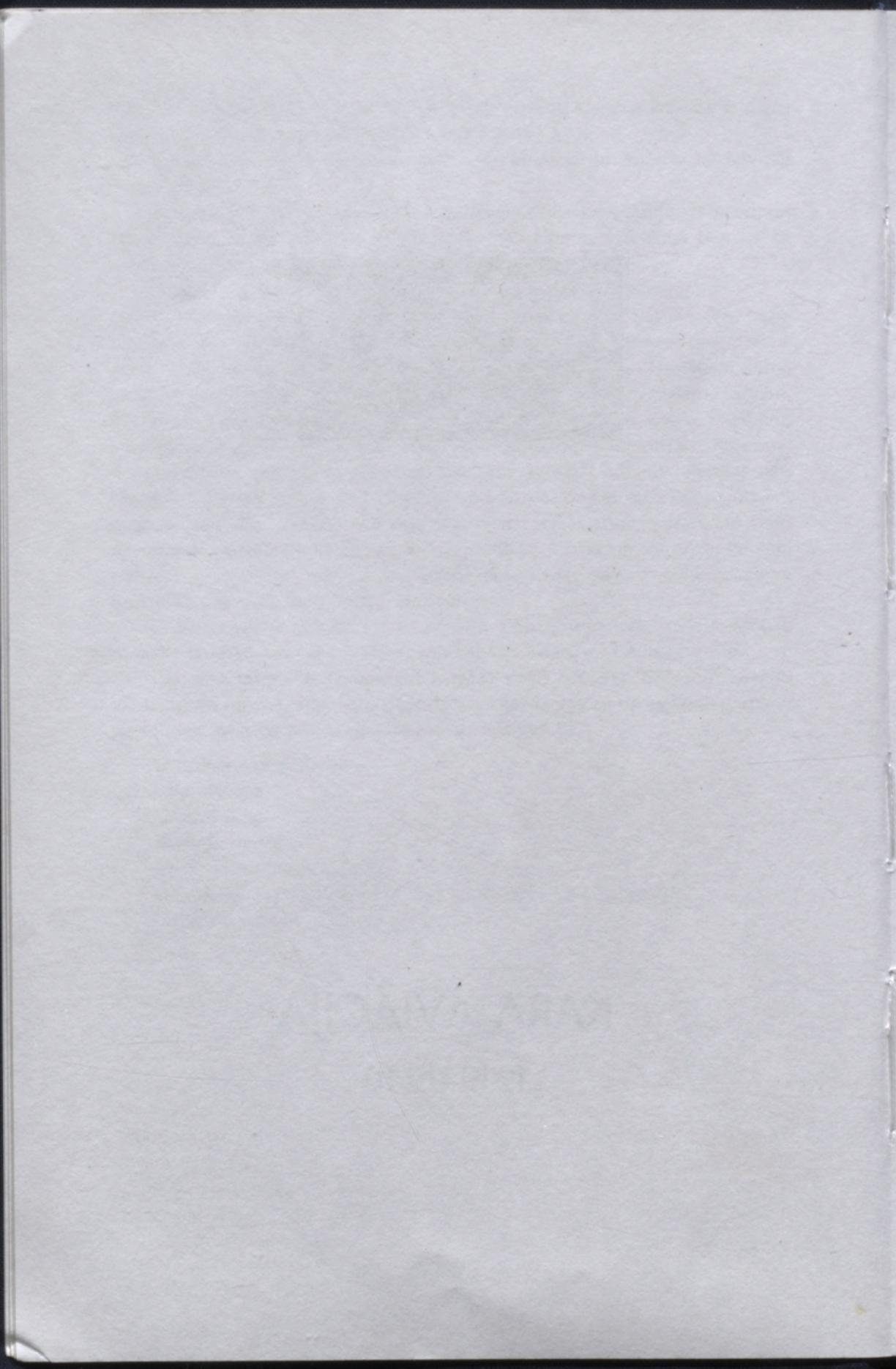
Individuālie lidmašīnu būvētāji sporta aviācijā un to sasniegumi.

Latvijas aeroklubs.



KARA AVIĀCIJA

1919–1940



I. Latvijas kara aviācijas nodibināšanas priekšvēsture

Latvijas Kara aviācijas pulku, sākumā kā Kara aviācijas grupu, parku un divizionu, 1919. gada 7. jūnijā izveidoja bijušie latviešu kara lidotāji Krievijas armijā, kas pēc Pirmā pasaules kara beigām un Latvijas neatkarības proklamēšanas bija atgriezušies Latvijā, bet 1918. gadā vēl nespēja organizēt savu nacionālo kara aviācijas vienību sakarā ar sarežģīto militāri politisko stāvokli Latvijā — vācu okupācijas karaspēka atkāpšanos uz Vāciju un padomju karaspēka iebrukumu Latvijā.

Mēģinājumi organizēt latviešu nacionālo kara aviāciju bija vairākkārt jau pirms tam.

1. Mēģinājums organizēt nacionālo latviešu aviācijas daļu pie latviešu strēlnieku bataljoniem 1916./1917. gadā

Neveiksmīgi beidzās pirmais mēģinājums organizēt nacionālu latviešu aviācijas daļu pie strēlnieku bataljoniem 1916. gada vasarā — Krievijas armijas sastāvā. Toreiz Krievijas 5. armijā Daugavpils frontē reizē ar daudzajiem latviešiem krievu kājnieku vienībās — arī 5. aviācijas divizionā — dienēja vairāki latviešu lidotāji un motoristi: lidotājs novērotājs ltn. Alfrēds Valeika, apakšvirsnieki lidotāji Oļģerts Teteris un Narciss Pušķelis (vēlāk par kaujas nopelniem paaugstināti par virsniekiem) u. c. Reizē ar vispārējo latviešu karavīru cenšanos tikt pārceltiem no krievu karaspēka daļām uz latviešu strēlnieku bataljoniem un brigādēm radās arī ideja tur organizēt pašiem savu aviācijas daļu, vēršoties ar latviešu strēlnieku brigāžu komandieru starpniecību pie Strēlnieku bataljonu organizāciju komitejas par šādas nodaļas dibināšanu. Tāpēc tika vāktas ziņas par latviešu lidotājiem un tehnisko personālu arī citos aviācijas divizionos, kas bija izkaisīti gar visu Austrumu fronti. Toreiz, Pirmā pasaules kara laikā, Krievijas cara armijas aviācijas divizionos dienēja vairāk nekā simt latviešu tautības lidotāju un "gaisa kuģotāju" — aerostatu novērotāju. Daudzi no viņiem aviācijā bija nonākuši pirms kara sākuma: J. Baško, K. Prūsis, E. Jaunītis, J. Zemītāns, E. Vītols, E. Tomsons, M. Gospovskis, E. Meibaums. Daži no viņiem —

E. Tomsons, G. Strūbe, E. Pulpe, J. Priedītis, A. Jevlampjevs — mācījušies lidot ārzemēs — Francijā un Vācijā. Lidotājs Oto Balodis (dz. 1989. gadā Rīgā) bija viens no pirmajiem licencētajiem latviešu lidotājiem vispār (nr. 408, 20. V 1913.). Beidzis Aviācijas skolu Vācijā 1913. gadā, darbojies par lidapmācītāju Berlīnē un *Fokker* lidmašīnu izmēģinātāju. Gājis bojā 1924. gadā Argentīnā planiera katastrofā. Un kur nu vēl mūsu aviācijas pionieri, kas uz aviāciju bija aizgājuši kara laikā brīvprātīgi — K. Skaubītis, P. Ābrams, A. Rozentāls, R. Celms, J. Šūmanis, R. Celmiņš u. c. Savāktās ziņas par šiem lidotājiem un tehnisko personālu deva pamatu domāt, ka personāla ziņā, vismaz pirmajā laikā, latviešu aviācijas vienība būs nodrošināta.

Bet tad 1916. gada beigās un 1917. gada sākumā sākās lielās Ziemassvētku kaujas, un strēlnieku vadība bija tā aizņemta ar šo kauju sagatavošanu un nodrošināšanu, ka lūdza iniciatīvas grupu pagaidām aviācijas vienības organizēšanu atlikt.

Vēl īsi pirms Februāra revolūcijas sākuma 1917. gadā aviācijas nodaļas organizēšanas darbu turpināja lidotājs novērotājs Mārcis Teteris, ltn. Oļģerta Tetera brālēns, vēlākais Latviešu strēlnieku padomju divīzijas aviācijas grupas komandiera vietas izpildītājs un Latvijas aviācijas divīziona 2. nodaļas komandieris (gan tikai īslaicīgi).

Tad nāca 1917. gada Krievijas Februāra revolūcija un tās armijas sabrukums. Šie notikumi pārvilka svītru nodomiem organizēt latviešu aviācijas daļu pie strēlnieku bataljoniem, jo izjuka arī tie.*

Daudzi latviešu lidotāji pēc komunistiskā apvērsuma 1917. gada oktobrī turpināja dienestu aviācijā sarkano pusē: lidotāji K. Skaubītis, F. Sproģis, V. Jakubovs, J. Priedītis, N. Pušķelis, P. Ābrams, V. Skrastiņš, J. Baško, M. Teteris, J. Šūmanis, E. Tomsons, J. Zemitāns, P. Mardoks, R. Celmiņš, A. Bergholcs, R. Stukalis, J. Zvirgzdiņš un vēl citi. Daļa pārlidoja (E. Bite, A. Zariņš) vai palika balto pusē (J. Lindbergs, E. Jaunītis, R. Celms, Mellups un citi). Daudzi krita bezjēdzīgajā Krievijas Pilsoņu karā vai pazuda revolūcijas mutujos. Sevišķi virsnieki lidotāji.

2. 1918. gada vasarā Maskavā organizētā Latvijas aviācijas grupa pie Latviešu padomju strēlnieku divīzijas

Pirmā latviešu kara aviācijas vienība, ko izdevās nodibināt vēl pirms neatkarīgās Latvijas aviācijas grupas, bija 1918. gada jūnijā un jūlijā Maskavā organizētā Latvijas aviācijas grupa pie Latviešu padomju strēlnieku divīzijas

* Alfrēda Valeikas raksts žurnālā "Spānotā Latvija" — "Pirms divdesmit gadiem — mūsu kara aviācijas nodibināšanas pirmsvēsture".

komandiera Rūdolfā Stukaļa vadībā, tā sastāvēja no trim nodaļām ar apmēram 20 lidmašīnām, 28 instruktoriem lidotājiem un 289 kareivjiem. Grupu 1919. gada 1. martā sakarā ar Padomju Latvijas armijas nodibināšanu pārdēvēja par aviācijas divizionu, un tas pēc iebrukuma Latvijā izvietojās Rīgā, Jelgavā un Daugavpilī ar nolaišanās laukumiem tiešo kauju vietu tuvumā cīņās pret Baltijas landesvēru un igauņu nacionālajām armijas daļām. Nodaļu lidotāji vairākumā bija iepriekš pieminētie latviešu lidotāji, kas bija palikuši sarkano pusē.

Daudzi latviešu lidotāji turpināja lidot arī citos boļševiku aviācijas divizionos visā plašajā Krievijas teritorijā pret dažādiem pretiniekiem Krievijas Pilsoņu kara frontēs: lidotāji K. Skaubītis, R. Celmiņš, Z. Landavs, M. Dauge, V. Bērziņš, K. Kraulis, K. Rudzītis, F. Ingaunis, J. Zemitāns, J. Kreķis, P. Mežraups, A. Labrencis, F. Sproģis, J. Buobs.

Latviešu sarkanie lidotāji Latvijā un Igaunijā karoja jau tad, kad Latvijas nacionālās armijas aviācijas grupa vēl nebija noorganizēta.

Tā viņiem satikties neiznāca. Divizona darbību Latvijā un Igaunijā par īpaši veiksmīgu nevarētu nosaukt (kaut arī lidmašīnu kopējais skaits divizionam bija krietni lielāks nekā vēlāk nacionāļiem). Tam par iemeslu bija biežas avārijas (novecojis materiālā daļa vēl no Pirmā pasaules kara laikiem), pastāvīgs degvielas trūkums, kā arī padomju varai ne visai uzticamie latviešu lidotāji. Pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas (to viņi padomju propagandas dēļ uzzināja visai vēlu) daudzi no viņiem, padomju armijai un arī divizionam atkāpjoties uz Krieviju (vispirms uz Baltkrieviju), pārlidoja nacionālās Latvijas pusē: lidotāji V. Jakubovs, J. Priedītis, N. Pušķelis, P. Ābrams, P. Mardoks, V. Korobovskis, K. Vīziņš (kopā ar P. Ābramu un mehāniķi E. Oši), mehāniķis A. Joniškāns (kopā ar Korobovski). Daudzi bijušie lidotāji un motoristi dezertēja no nodaļām un palika Latvijā "sauszemes ceļā": lidotāji E. Tomsons, V. Skrastiņš, A. Spāriņš u. c. Citi pēc Krievijas Pilsoņu kara beigām atgriezās Latvijā legāli: K. Skaubītis, J. Baško, J. Šūmanis, R. Stukalis u. c. Vai arī caur Tālajiem Austrumiem Imantas un Troickas pulka sastāvā: R. Celms, J. Lindbergs, E. Jaunītis, E. Bite, A. Zariņš u. c. Visi viņi vēlāk iesaistījās jaunorganizētajā Latvijas nacionālās armijas aviācijas grupā.*

3. Mēģinājums organizēt Latvijas Gaisa kara flotes grupu 1918. gada 23. decembrī pie Latvijas Virsnieku rezerves rotas

27. decembrī Virsnieku rezerves telpās Rīgā, Annas ielā 2, notika pirmā Gaisa kara flotes organizēšanas sapulce, kurā tika nolemts vispirms apzināt Rīgā esošos aviācijas speciālistus "bez nacionālas atšķirības", izveidot Latvijā aviācijas

* Andersons "Latvijas bruņotie spēki un to priekšvēsture" un Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāli (fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 180–462).

parku (uz Liepāju atkāpās arī Latvijas Pagaidu valdība) un tur organizēt pirmās aviācijas kaujas vienības nosūtīšanai uz fronti pret uzbrūkošo boļševiku armiju. Tika arī spriests par nepieciešamajiem štatiem parka darbības nodrošināšanai, kā arī lidmašīnu un inventāra sagādi. Bija paredzēts saformēt trīs nodaļas, katrā pa piecām lidmašīnām (divi iznīcinātāji un trīs izlūklidmašīnas) un lidmašīnas atpirt no atkāpjošās vācu aviācijas bāzes Lielaucē. Šī darbības programma tika iesniegta izskatīšanai aizsardzības ministram J. Zālītim. Vienlaikus bija paredzēts stāties sakaros ar angļiem, lai noskaidrotu materiālās daļas nodrošināšanas iespējas Anglijā. Cik šī plānotā aviācijas daļa bija nepieciešama Latvijas Pagaidu valdībai, pierāda tas, ka Latvijas aizsardzības ministrs J. Zālītis piedāvāja Krievijas Ziemeļu armijas aviācijas nodaļas lidotājiem kopā ar šīs nodaļas komandieri rotmistru Galkinu un viņa vietnieku Popovu iesaistīties topošajā Latvijas aviācijas vienībā pēc Judeniča armijas sakāves Petrogradas apkārtnē, kur bija lidojusi šī vienība un tās dalībnieki atkāpušies uz Latviju (arī latviešu lidotāji apakšvirsnieks Narciss Pušķelis un Teodors Vasiljevs — turpmākie lidotāji Latvijas armijas aviācijas grupā). Kā redzams, sadarbība ar šīm Latvijas neatkarībai ne visai lojālajām aprindām bija plānota visai cieša, jo to prasīja kopējais ienaidnieks — boļševisms. Šajā laikā Rīgā atradās virkne latviešu lidotāju, no kuriem daļa dienēja dažādās Pagaidu valdības karaspēka vienībās: kara lidotāji A. Bļodnieks, Skuja, A. Valeika, T. Vasiljevs (pēc tautības krievs), A. Blaubergs, Vicups, V. Eliass, gaisa kuģotāji Zviedris, Brumels, bijušais Francijas armijas lidotājs latvietis Strūbe u. c.

28. decembrī notika otrā un pēdējā Gaisa kara flotes organizācijas sapulce, kurā klātesošie izveidoja aviokolēģiju pie Aizsardzības ministrijas, kuras uzdevums bija turpmākā darba vadīšana parka organizēšanā. Tās sastāvā bija rotmistrs Skuja, praporščiks T. Vasiljevs, podporučiks, bijušais Krievijas un Gruzijas armijas lidotājs A. Blaubergs, kas bija paredzēts pirmās aviācijas vienības (vienas no trim plānotajām) komandiera amatam. Arī pats podporučiks A. Lasis nākamajai.

Tomēr vispārējā pesimisma un sabrukuma apstākļos, strauji tuvojoties Sarkanajai armijai, visas šīs ieceres sabruka, kad 1919. gada 2. un 3. janvārī no Rīgas atkāpās beidzamais vācu okupācijas karaspēks un arī ievērojami sarukusi karaspēka daļa pulkvežleitnanta O. Kalpaka vadībā kopā ar lidotājiem A. Blaugbergu un T. Vasiljevu, kas vēlāk tomēr iesaistījās Latvijas armijas aviācijas grupā.

Tā beidzās Latvijas kara aviācijas pirmais organizēšanās mēģinājums Latvijā 1918. gada nogalē (*Dr. hist.* Erika Jēkabsona raksts žurnālā "Latviešu strēlnieks" (nr. 10 (65), 1995. gada oktobrī) un Latvijas armijas Gaisa kara flotes pirmās organizēšanas sapulces 27. decembra protokols).

Tāda īsumā bija Latvijas kara aviācijas dibināšanas priekšvēsture.

Kāds militāri politiskais stāvoklis bija tad, kad 1919. gada 7. jūnijā tika nodibināta Armijas aviācijas grupa — pirmā nacionālā militārās aviācijas vienība neatkarīgajā Latvijā?

Kopā ar sabiedrotajiem vietējo Baltijas landesvēru (kurā bija ieskaitīti arī latviešu karotāji) un vācu Dzelzs divīziju turpinājās Latvijas atbrīvošanas karš

pret aizejošo Sarkanarmiju. Boļševiku spēki bija spiesti atstāt Kurzemi un Rīgu (1919. gada 22. maijā) un turpināja atkāpties uz Vidzemi un Latgali. Bija nodibināta Ziemeļlatvijas brigāde pulkveža Jorģa Zemitāna vadībā Igaunijas bruņoto spēku sastāvā, kas savukārt kopā ar igauņiem atbrīvoja no boļševikiem Dienvidigauniju un Ziemeļvidzemi. Bija sācies konflikts starp bijušajiem sabiedrotajiem — vāciešiem un igauņiem, latviešiem (galvenokārt Ziemeļlatvijas brigādi) pie Cēsīm. Pirmie iedīgļi tam bija jau sen. Piemēram, nežēlīga izrēķināšanās, vāciešiem ieņemot Rīgu, ar latviešu tautības iedzīvotājiem, noturot tos par komunistu piekritējiem un atbalstītājiem, kā arī Latvijas Pagaidu valdības gāšanas mēģinājums Liepājā 1919. gada 16. aprīlī.

Viens no iemesliem vācu militāristu pučam Liepājā (kad Latvijas Pagaidu valdība ar Ministru prezidentu K. Ulmani bija spiesta atstāt Liepāju un meklēt patvērumu uz kuģa *Saratov* angļu flotes aizsardzībā) bija 1918. gada 29. decembrī neveiksmīgi noslēgtais līgums starp Latvijas Pagaidu valdības pārstāvjiem K. Ulmani, J. Zālīti un R. Paegli un Vācijas valsts pārstāvi — pilnvaroto A. Vinningu (īsi pirms valdības atkāpšanās no Rīgas, kad tai tuvojās boļševiku armija) par "visu brīvprātīgo ārzemju karotāju tiesībām iegūt Latvijas pavalstniecību un zemes iepirkšanas tiesības Latvijā, kuri vismaz četras nedēļas būs karojuši pret iebrūkošajiem boļševikiem". Ir skaidrs, ka šī līguma noslēgšana bija Latvijas Pagaidu valdības izmisuma pilns piespiedu pasākums, lai kaut kā apturētu boļševiku straujo virzīšanos Latvijā.

Vēlāk, pamatojoties uz Versaļas miera līguma nosacījumiem, ka "visas saistības ar vāciešiem un Vāciju pēc miera līguma noslēgšanas vairs nav spēkā", Latvijas puse līguma saistības nepildīja, un tas izraisīja vācu brīvprātīgo karotāju atmaksas reakciju un Liepājas puča organizēšanu, vairs neatzīstot Latvijas Pagaidu valdību, tās vietā izveidojot provācisko A. Niedras valdību un inkriminējot Pagaidu valdībai sadarbību ar komunistiem sakarā ar daudzu latviešu naidīgo izturēšanos pret vācu sabiedrotajiem un daļas bijušo "sarkano latviešu strēlnieku pāriešanu nacionālo spēku pusē".

Pirmās nopietnās "domstarpības" starp vācu karaspēku, vācu VI rezerves korpusa Dzelzs divīziju (kom. majors Bišops) un Baltijas landesvēru (kom. majors Flečers), no vienas puses, un apvienotajiem igauņu un latviešu spēkiem (arī Zemitāna Ziemeļlatvijas brigādi), no otras puses, atklāti izraisījās 1918. gada jūnija sākumā pie Cēsīm, kad vācu galvenie spēki, vajādami daļu atkāpjošos boļševiku, sasniedza Cēsis (Cēsis ieradās vairāk nekā 200 vācu karavīru) un tur sastapās ar igauņu un latviešu vienībām, kas bija te ieradušās pēc plašu Igaunijas un Ziemeļlatvijas apgabalu atbrīvošanas no boļševikiem. Vācu galvenie bruņotie spēki pēc Kurzemes atbrīvošanas un Rīgas ieņemšanas 22. maijā nebija sekojuši boļševiku galvenajiem spēkiem uz austrumiem un Latgali, bet bija izvēlējušies jaunu uzbrukuma virzienu — Ziemeļvidzemi un Igauniju, kaut arī šīs teritorijas bija jau atbrīvojuši igauņu nacionālā armija un somu brīvprātīgie (kaujās no Melnupes Ziemeļvidzemē jau no 28. marta piedalījās Tērbatā saformētais Valmieras kājnieku pulks). Izraisījās konfliktsituācija starp abām pusēm, kura kulmināciju sasniedza Cēsu kauju laikā no 6. jūnija līdz 3. jūlijam, kad

Rietumu sabiedroto spiediena dēļ Strazdumuižā Rīgā (pie Juglas ezera) abas puses bija spiestas noslēgt pamieru — jau otro.

Cēsu kauju laikā arī nodibinājās latviešu nacionālā kara aviācijas vienība — aviācijas grupa. Tās rīcībā vēl nebija lidmašīnu, tāpēc kara operācijās tā nevarēja piedalīties.

Pirmās sadursmes starp vācu un apvienotajām igauņu un latviešu karaspēka vienībām sākās 6. jūnijā, kad vācu artilērija, nereaģējot uz igauņu virspavēlniecības ultimātu vācu karaspēkam atiet uz "neitrālo līniju" — robežu Gaujas upē no grīvas līdz Siguldai, no Siguldas uz Nītauri un tālāk uz Vecpiebalgu un Jaungulbeni, sāka apšaudīt igauņu un latviešu pozīcijas pie Cēsīm, un tie bija spiesti atiet uz Raunu. (Līdz Strazdumuižas pamiera noslēgšanai Zemitāna Ziemeļlatvijas brigāde visu laiku bija igauņu virspavēlniecības pakļautībā un igauņi veidoja apvienotā karaspēka galveno daļu.) Lai novērstu konflikta attīstību, Cēsis steidzīgi ieradās Rietumu sabiedroto militārā komisija, kas panāca pirmā pamiera noslēgšanu starp konfliktējošajām pusēm no 10. līdz 19. jūnijam. Tomēr 19. jūnijā vācieši karadarbību sāka no jauna visā Vidzemes frontē — Cēsu–Raunas, Straupes un Limbažu rajonā. Uzbrukuma operācijās (un arī vēlāk, pēc 22. jūnija, kad sākās igauņu un latviešu pretuzbrukums) vācu pusē kaujās piedalījās arī aviācija, vācu 427. un 433. kara aviācijas nodaļa (*Fliegerabteilung* — FA), kā arī Zaksenberga aviācijas pulka 413. izlūku aviācijas nodaļa. Vācu aviācijas galvenais uzdevums bija izlūkdarbības un sakaru nodrošināšana, kā arī uzbrukumi zemes mērķiem ar bumbām un aviācijas ieročiem. Tā 21. jūnijā vācu aviācijas 433. nodaļa Trikātas–Egles rajonā darbojās pret Cēsu pulku Tomejas–Lodes rajonā, kā arī Limbažu–Straupes virzienā pret igauņu spēkiem (igauņu 6. pulks pie Auciema nogāza ar zemes ieročiem vienu vācu DFW-CV lidmašīnu). Pret igauņiem 19. jūnijā (pirmajā uzbrukuma dienā) bija darbojušies arī vācu FA 427 un FA 433.

FA 433 uzbrukumus igauņu karaspēkam turpināja vēl 29., 30. jūnijā un 1., 2. jūlijā. Arī pie Rīgas — Bolderājas apkaimē un Daugavas grīvā — reidā pret igauņu flotes vienībām, kas centās izsēdināt Bolderājā jūras desantu.

Šīs vācu aviācijas vienības bija piedalītas atsevišķiem vācu karaspēka grupējumiem: FA 433 — Baltijas landesvēram, FA 427 — Dzelzs divīzijai un FA 413, Zaksenberga aviācijas pulka izlūkeskadrija — tieši VI rezerves korpusa vadībai šo vienību darbības atbalstīšanai no gaisa ar bāzēm un aerodromiem Spilvē, Tukumā, Vecaucē, Vaiņodē un Pētersfeldā (Dobeles apkārtnē) un īslaicīgu "kaujas aerodromu" Cēsīs, pārvietojoties atkarībā no karadarbības vietām, laika un lidmašīnu sniedzamības iespējām. Nacionālie Igaunijas un Latvijas bruņotie spēki Cēsu kauju laikā aviāciju vēl neizmantoja (igauņiem no 1918. gada sākuma līdz 1919. gada beigām gan bija divas lidmašīnas, kas kopā izpildīja 24 kaujas lidojumus, bet latviešiem sava nacionālā militārā aviācija vēl nebija organizēta). Latviešu sarkanās aviācijas vienības bija atkāpušās uz Latgali un Krievijas pierobežu. Pēc Strazdumuižas pamiera noslēgšanas vācu armija bija atvilkta uz saviem iepriekšējiem lidlaukiem Kurzemē. Spilvi tā atstāja jau

2. jūlijā, jau pirms pamiera noslēgšanas, Igaunijas flotes sekmīgas Spilves artillerijas apšaudes dēļ (karakuģis "Lembita").

Cēsu kauju laikā vācu bruņotie spēki virspavēlnieka ģenerālmajora grāfa Ridigera fon der Golca vadībā parādīja savu īsto seju (viņš vācu valdības uzdevumā 1919. gada 1. februārī bija ieradies Liepājā un uzņēmies komandēt vācu 6. rezerves korpusu ar tanī ietilpstošo Baltijas landesvēru, kurā savukārt ietilpa pulkveža J. Baloža latviešu Dienvidu brigāde, lai kopīgi cīnītos pret Latvijā iebrūkošo Sarkanarmiju). Tā bija kopīga cīņa ar Baltijas jaunnodibinātajām valstīm pret Krievijas komunismu, palīdzot tām atbrīvoties no sarkano okupācijas, reizē pasargājot no tā arī Eiropu un Vāciju. Ja vien tam visam nespīdētu cauri senlolotais slepenais plāns atkārtoti pakļaut Baltiju sev un Vācijā atjaunot monarhiju. Tāpat kā to cerēja Krievijas baltie, cīnoties pret boļševismu Krievijā, arī Baltijas landesvēra sastāvā grāfa Livena karaspēka vienībā, kas vēlāk bija pakļauta Judeničam, cīnoties ar to kopā 1919. gada oktobra uzbrukuma operācijās Petrogradai (tad lidoja arī vēlākie Latvijas nacionālās aviācijas lidotāji Narciss Pušķelis un Teodors Vasiljevs). Neviens no šo Baltijas valstu pretboļševisma cīņas sabiedrotajām nebija ieinteresēta Baltijas valstu neatkarībā un to turpmākajā attīstībā.

Tas sāka apdraudēt Anglijas un pārējo Rietumvalstu intereses Baltijā, kuras nebūt nebija bez savstarpējām domstarpībām. Nespēdamas vairs samierināt bijušos sabiedrotos — Igauniju un Latviju — ar vācu bruņotajiem spēkiem tās, sevišķi Anglija, sāka pastiprināti atbalstīt jaunnodibinātās Baltijas valstis pret to teritoriju tīkotājiem: Vāciju un Krievijas abu veidu cīnītājiem — sarkanajiem un baltajiem. Vispirms Rietumu sabiedroto spiediena dēļ pēc 21. septembra Vācija no Baltijas atsauc ģenerālmajoru fon der Golcu, kas bija atklājis Vācijas pātiesos mērķus. Tam sekoja arī citi Baltijas valstis atbalstoši pasākumi, sevišķi karaspēku apgādes jomā.

4. Latvijas armijas aviācijas grupas nodibināšana 1919. gada 7. jūnijā un tās komandieris Alfrēds Valeika

Tāds bija militāri politiskais stāvoklis, kad tika nodibināta Latvijas armijas aviācijas grupa, kaut formāli apvienotā Latvijas armija, kurā ietilpa pulkveža J. Baloža Dienvidu brigāde un pulkveža J. Zemitāna Ziemeļlatvijas brigāde, vēl nepastāvēja. Latvijas armiju nodibināja tikai 1919. gada 10. jūlijā pēc tam, kad J. Zemitāna karaspēks 6. jūlijā, tautas jūsmīgi sagaidīts, bija ienācis vācu karaspēka atstātajā Rīgā (atbilstoši Strazdumuižas pamiera noteikumiem Rīga vācu karaspēkam bija jāatstāj līdz 5. jūlijam). Drīz pēc tam, 8. jūlijā, Rīgā no Liepājas ar kuģi *Saratov* atgriezās Latvijas Pagaidu valdība K. Ulmaņa vadībā. 10. jūlijā pēc armijas Dienvidu un Ziemeļu brigāžu apvienošanās un Latvijas armijas nodibināšanas par pirmo armijas virspavēlnieku tika iecelts ģenerālis

Simonsons. Viņa virspavēlnieka štābs tika nodibināts 15. jūlijā. Šiem galvenajiem notikumiem sekoja plaši Latvijas armijas dažādo struktūru organizēšanas darbi. Arī armijas Tehniskās pārvaldes dibināšana ar tās apakšnodaļām: apgādes pārvaldi, bruņošanās pārvaldi un inženieru karaspēka daļu ar aviācijas nodaļu.

Vēsturiskā pavēle par Armijas aviācijas grupas organizēšanas sākumu tika formulēta aviācijas grupas 1919. gada 19. jūnija pavēlē nr. 1.

1. apakšpunkts:

"No šā gada 7. jūnija esmu sācis formēt Armijas aviācijas grupu, pamatojoties uz jaunformējamo spēku (acīmredzot Armijas tehniskās pārvaldes — *aut.*) priekšnieka dienas pavēles nr. 20 3. apakšnodaļu."

3. apakšpunkts:

"Par Armijas aviācijas grupas komandiera palīgu ieceļu kara lidotāju vltņ. Pēteri Eduardu Tomsonu."

4. apakšpunkts:

"Kapt. Mucenieku un ltn. Šmitu Rihardu ieceļu par grupas adjutantiem.

Armijas aviācijas grupas komandieris
vltņ. Alfrēds Valeika

Pirmā aviācijas grupas komandiera Alfrēda Valeikas biogrāfija

Dzimis 1889. gada 20. janvārī Rīgā, beidzis Rīgas pilsētas reālskolu un Darmštates Tehnisko augstskolu Vācijā, 1913. gadā iesaukts krievu armijā kā bezdrāts (radio) telegrāfijas speciālists Viļņā. 1914./1915. gadā piedalās karadarbībā Lietuvā dažādās karaspēka daļās iepriekšminētajā specialitātē. Sākot ar 1915. gada decembri aizkomandēts uz 11. armijas aviācijas nodaļu. 1916. gadā komandēts uz Kijevas lidotāju novērotāju skolu un pēc tās beigšanas un paaugstināšanas par virsnieku nosūtīts uz 5. aviācijas divizionu kā lidotājs novērotājs. 1916. gada beigās un 1917. gada sākumā piedalījies kaujas lidojumos Daugavpils frontē. Izpildījis gaisa novērošanas, bumbu mešanas un artilērijas koriģētāja uzdevumus. Gaisa kaujās ar vācu lidmašīnām nogāzis divas pretinieku lidmašīnas.

1917. gada maijā pēc Februāra revolūcijas Krievijā nosūtīts uz Sevastopoles pilotu skolu un paaugstināts par poručiku. 9. decembrī beidzis lidotāju skolu un, nevēlēdamies dienēt pie lieliniekiem, dezertē no skolas un nelegāli uzturas Petrogradā un Maskavā.

1918. gada 7. jūnijā atgriežas Rīgā un saistās ar nacionālā karaspēka vienībām. 1919. gadā piedalās kaujās 1. neatkarības rotas sastāvā Slokas un Rīgas ieņemšanā 22. maijā. Krievijas armijā apbalvots ar dažādiem kauju ordeniem: IV pakāpes Jura krustu, III šķiras Sv. Staņislava ordeni (kā lidotājs novērotājs), III šķiras Sv. Annas ordeni, Sv. Jura ordeni par 1917. gada 26. februāra gaisa

kaujās notriektām lidmašīnām. Lāčplēša Kara ordeņa III šķiras kavalieris (nr. 343). 7. jūnijā sācis formēt Latvijas aviācijas grupu.

5. Latvijas armijas aviācijas grupas formēšana un tās darbības sākums

Pēc Armijas aviācijas grupas nodibināšanas galvenais tās uzdevums bija pēc iespējas ātrāk sagatavoties kaujas uzdevumu pildīšanai kā aviācijas vienībai Latgales frontē, jo stāvoklis šeit bija stabilizējies un boļševiki vairs neatkāpās. Bija izveidojusies samērā stabila frontes līnija paralēli Daugavpils–Ostrovas–Pleskavas dzelzceļa līnijai Latvijas un Igaunijas teritorijas pusē, austrumos no Aiviekstes un Pededzes, gar Lubāna ezeru, Varakļāniem, Viļaku uz Pleskavu, dienvidos līdz Līvāniem, kur frontes līnija pagriezās uz austrumiem virzienā gar Daugavas krastiem līdz Ilūkstei un Daugavpilij, apņemot to no rietumiem.

Valmieras kājnieku pulks Krustpili bija ieņēmis jau 5. jūnijā, un pēc pilsētas ieņemšanas Krustpils aerodroms pie Veselu muižas bija izveidojies par galveno mūsu nacionālās aviācijas kaujas bāzi Latgalē. (Aerodroms pastāvēja no cara laikiem Pirmajā pasaules karā.) Grūtāk gāja ar Līvānu ieņemšanu. Bruņotie spēki to mēģināja vairākkārt — jau sākot ar 26. augustu. Bet Līvānus ieņemt izdevās tikai 3. oktobrī. Šajā frontes sektorā augusta otrajā pusē arī sākās mūsu nacionālās aviācijas kaujas darbība reizē ar pirmajiem mēģinājumiem ieņemt Līvānus. Bet līdz šo kauju sākumam pagāja vēl labs laika sprīdis, kamēr aviācijas grupa bija nokomplektēta, apbruņota, kaujasspējīga un varēja piedalīties šajā operācijā.

Pagaidām aviācijas grupai nebija ne kadru, ne materiālās daļas — lidmašīnu šo uzdevumu pildīšanai. To sagādāt arī bija pirmais aviācijas grupas uzdevums.

Ar lidotāju novērotāju un tehniskā personāla komplektēšanu gāja vieglāk. Bija uz Latviju pārlidojušie latviešu lidotāji (kaut sākumā tie vēl lidoja Līvānu aviācijas vienībā, uz kuriem bija pārbēguši 9. maijā), un kas uz grupu pārnāca bez lidmašīnām tikai jūnija beigās — 29. jūnijā: Voldemārs Jakubovs, Jānis Priedītis un Narciss Pušķelis). Tiem pievienojās vēl lidotāji vln. Eduards Tomsons, ltn. V. Skrastiņš, vln. Spāriņš un citi. Arī tehniskā personāla pietika, jo daudzi aviācijas tehniskie speciālisti bija atgriezušies Latvijā "puslīdz legāli". Visgrūtākais stāvoklis bija ar lidmašīnām. Tās iegūt legālā ceļā pagaidām neizdevās, kaut uz Vāciju sarunām par to iegādi vai piešķiršanu bija komandēti lidotāji ltn. Rihards Šmits, grupas adjutants (11. jūlija pavēle nr. 21, 16. p.), un vln. Eduards Tomsons.

Par kadru komplektēšanu grupā tika izdota pavēle nr. 2, pēc kuras aviācijas grupā jau pirms 20. jūnija bija pieteicies 61 brīvprātīgais un vēl papildus 20. jūnijā — 29 cilvēki, 21. jūnijā — 26, 26. jūnijā — 9, 4. jūlijā — 57, 7. jūlijā — 39, 9. jūlijā — 38, 12. jūlijā — 10, kopā iespaidīgs skaits — 269 brīvprātīgie, kaut gan grupai vēl nebija sagādāta neviena lidmašīna!

No Vecauces komandantūras uz grupu pāriet jūras lidotājs ltn. Sergejs Meijers, pēc tautības krievs, vēlākais aktīvais jūras lidotājs mūsu jūras aviācijā Liepājā, dienējis tur no 1924. līdz 1934. gadam.

Raksturīgs gadījums grupas vēsturē notiek naktī no 26. uz 27. jūniju, tas raksturo latviešu karavīru savstarpējās attiecības ar vācu militāristiem jau pirms Strazdumuižas pamiera noslēgšanas Rīgā (Armijas aviācijas grupas adjutanta kapt. Mucenieka ziņojums).

Trīsdesmit cilvēku grupai ceļā uz citadeles cietumu, lai tur pastiprinātu vln. Krauja apsardzes grupu, uzbrūk vācu kareivji. Notiek ielas "kauja", kurā nošauti trīs vācieši un vairāki ievainoti. Notikušo apstiprina ltn. Ozols, ltn. Zeltiņš un ltn. V. Skrastiņš. Latviešu karavīru grupa tiek atbruņota, un tiem tiek atņemta 31 šautene, tās aviācijas grupai atpakaļ netiek atdotas un jāsvītro no grupas inventāra. 27. jūnijā kapt. Muceniekam par šo sadursmi ar vācu karavīru nodaļu un konflikta izbeigšanu bez pašu zaudējumiem tiek izteikta pateicība. Tas notika Cēsu kauju laikā, kad Rīgā vēl saimniekoja vācieši.

Aviācijas grupas štābs grupas formēšanas sākumā 1919. gada jūnijā atradās Rīgā, Tērbatas ielā 41/43.

Grupas pavēle nr. 32, kas izdota 1919. gada 22. jūlijā, skan šādi.

"Iesākt formēt 1. nodaļu, par tās komandieri ieceļot J. Priedīti, un uz nodaļu pārvest 68 kareivjus."

Lidotājs vecākas apakšvirsnieks Jānis Priedītis grupā ieradās 28. jūnijā no Līvena aviācijas nodaļas. Pirms tam viņš dienēja kā lidotājs cara armijā, piedalījies Pirmajā pasaules karā un Krievijas Pilsoņu karā.

Pirmajai nodaļai tika iedalītas arī pirmās divas no Līvena karaspēka pārņemtās lidmašīnas *Sopwith Strutter* nr. 2341 un *Nieuport 24bis* nr. 4300.

1919. gada 5. augustā Spilvē notiek pirmais lidojums Latvijas nacionālajā aviācijā, kad vec. apakšvirsnieks J. Priedītis izmēģina saremontēto pirmo grupas lidmašīnu *Nieuport 24bis* nr. 4300. Lidojuma ilgums — 30 minūtes.

Otrais lidojums notiek 7. augustā, kad tiek izmēģināta otrā grupas lidmašīna *Sopwith Strutter* nr. 2341. Lidmašīnu izmēģina lidotājs J. Priedītis kopā ar komandieri A. Valeiku (grupas pavēle nr. 54, 13. augusts).

Nākamais lidojums ar *Nieuport 24bis* notiek 17. augustā, kad treniņa lidojumu veic lidotājs jaun. apakšvirsnieks Voldemārs Jakubovs (pārnācis uz grupu reizē ar J. Priedīti 28. jūnijā). Lidojuma ilgums — 25 minūtes (grupas pavēle nr. 60, 19. augusts).

Visi lidojumi notiek Spilves aerodromā.

II. Latvijas kara aviācija atbrīvošanas karā

1. Pirmo lidmašīnu iegūšana un to turpmākie papildinājumi

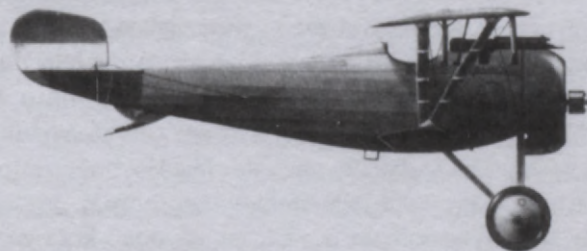
Aviācijas grupa abas iepriekš minētās lidmašīnas ieguva šādi. Zinātāji bija noskaidrojuši, ka Spilves aerodromā (tad to sauca par cementfabrikas aerodromu, jo tuvumā bija cementfabrika) atrodas divas lielnieku atstātas lidmašīnas — vienvietīgais *Nieuport* un divvietīgais *Sopwith*, kuras bija pievākuši vācieši. Turklāt bija vēl divi vienvietīgi *Nieuport*, ar kuriem mūsu lidotāji V. Jakubovs un J. Priedītis bija pārlidojuši no boļševikiem uz Pētersfeldi (trešo, N. Puškeļa *Nieuport* lidmašīnu bija sadauzījis vācu lidotājs Hakbušs motora stāšanās dēļ un pats katastrofā gājis bojā Pētersfeldes aerodromā). Visas četras lidmašīnas bija nodotas kņaza Līvena krievu aviācijas vienībai, kura gatavojās doties uz Narvas fronti ģenerāļa Judeniča rīcībā (šeit pēc īslaicīgas uzturēšanās grupā — pavēle nr. 10 un nr. 12 — atradās arī mūsu lidotājs Narciss Pušķelis). Lidmašīnas bija novietotas liellaivā Andrejostā Daugavas labajā krastā. Grupas komandieris vltņ. A. Valeika bija nolēmis tās "uz savu roku" iegūt grupai. 20. jūlijā bija norīkota apbruņota brīvprātīgo grupa 40 kareivju sastāvā šo lidmašīnu iegūšanai. Liellaivas apsardzes pretošanās tika pārvarēta un liellaiva ieņemta. Ar velkoni to aizvilka uz Daugavas pretējo krastu — cementfabrikas kuģīšu piestātņi, no kurienes otrā rītā lidmašīnas tika pārvietotas uz Spilves angāriem. Līvena karaspēka vadība, protams, tūlīt vērsās pie angļu militārā pārstāvja Rīgā ar protestu pret šādu rīcību un pieprasīja lidmašīnas atdot. Angļu pārstāvis šo konfliktu "lokalizēja", pieņemot lēmumu lidmašīnas sadalīt "kristīgi" vienādā skaitā abām konfliktējošām pusēm. Divus *Nieuport* atstāja Līvenam, bet pārējās divas lidmašīnas — *Nieuport 24bis* nr. 4300 (ar kuru lid. J. Priedītis 1919. gada 9. maijā pārlidoja no boļševikiem uz Pētersfeldes lidlauku, kur atradās Zaksenberga aviācijas pulka vienība, un turpināja ar to karot līdz 28. jūnijam Līvena karaspēka pusē) un *Sopwith Strutter 1½* nr. 2341 — atstāja grupas rīcībā.

Tā tika iegūtas pirmās divas lidmašīnas mūsu nacionālajā kara aviācijā. *Nieuport* nr. 4300 jau sen bija saistīts ar latviešu lidotājiem. Jau 1918. gada vasarā to saņēma lidotājs V. Jakubovs — karodams Latvijā sarkano pusē. Pēc

tam ar to daudz lidoja lidotājs A. Veinbergs — turpat. Latvijas debesis *Nieuport* nr. 4300 bija rībinājis pietiekami. Ne velti to turpmāk apzīmēja — numur viens mūsu nacionālajā kara aviācijā.

Lidmašīnas *Nieuport 24bis* apraksts un tehniskie dati

Vienvietīgs iznīcinātājs, plaši lietots Pirmā pasaules kara Rietumu un Austrumu frontē, arī Krievijas Pilsoņu un Latvijas atbrīvošanas karā. Konstruēts Francijā 1916. gada sākumā (konstruktors Gustavs Delage, brāļu Nuporu (*Nieuport*) darba turpinātājs). Aviācijas daļās Francijā, Krievijā un Itālijā no 1917. gada. No 1917. līdz 1920. gadam būvēts arī Maskavā lidmašīnu rūpnīcā "Duks". Viens no populārākajiem (53%) iznīcinātājiem Krievijas Pilsoņu karā, no kurienes arī nonāca Latvijas aviācijas grupā. *Nieuport 23* nr. 4271 ieguva kā kara trofeju 1919. gada 8. septembrī Latgales frontē.



Nieuport 24bis bija jauktas konstrukcijas nostiegrots divplāksnis (pusotrpļāksnis!) ar 9 cilindru *Rhone* rotatīvo 120 ZS motoru, bruņots ar vienu sinhronizētu Vikersa ložmetēju, nostiprinātu lidmašīnas virspusē pirms pilota kabīnes.

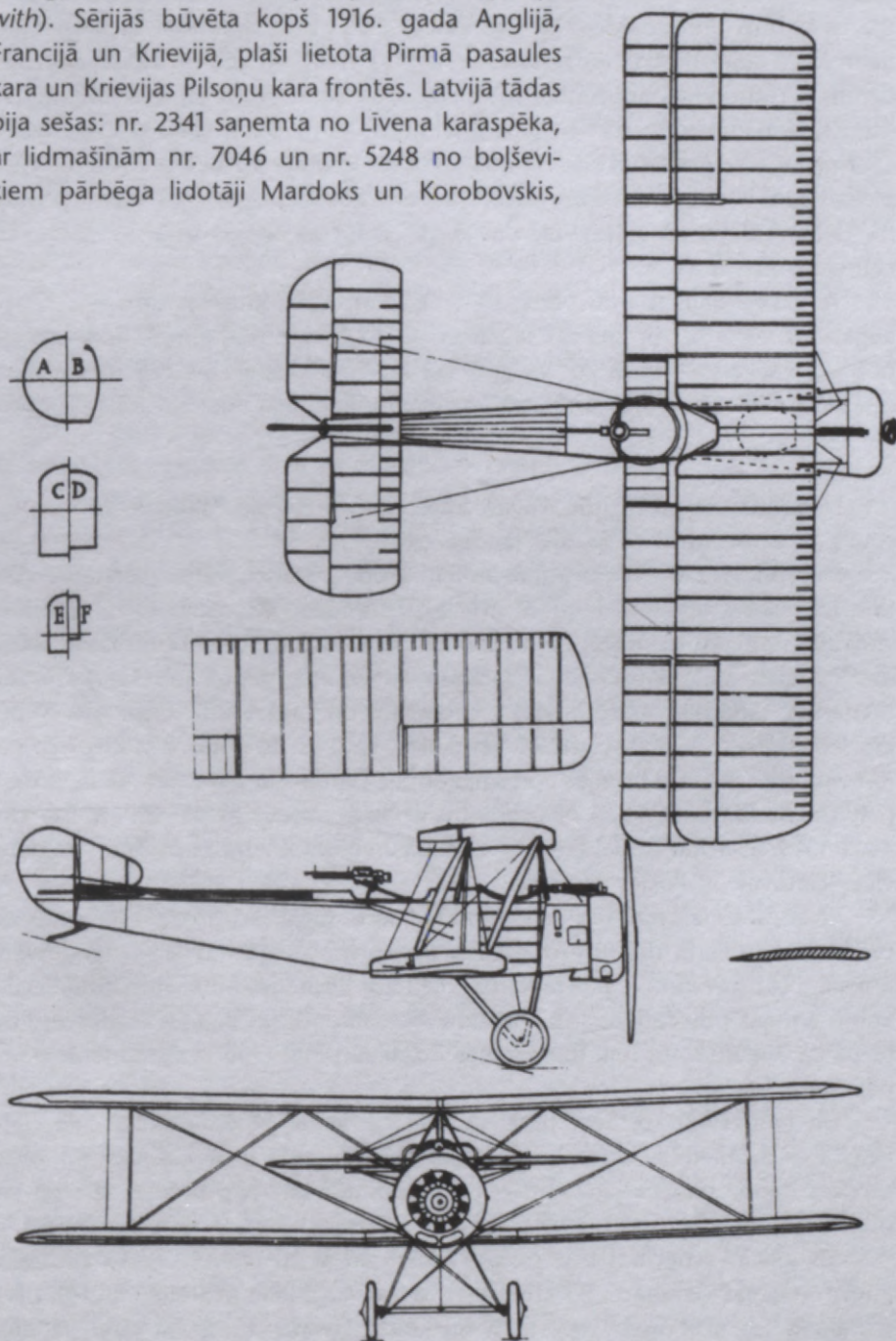
Spārni un stūres no koka, pārvilkti ar audeklu. Apakšējais spārns ievērojami īsāks un šaurāks par augšējo. Eleroni tikai augšējā spārnā. Spārni ar nelielu bultas formu. Augšējais spārns bez V formas. Starp spārnieniem pa vienam V veida balstam.

Lidmašīnas ķermeņa koka karkass ar iekšēju stiegrojumu un noapaļotu sānu virsmu; priekšējā daļā pāriet metāla konstrukcijā motora nostiprināšanai. Šasijas ar caurejošu riteņa asi un gumijas virvju amortizāciju. Piesis — atsperes tipa.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 8,16 m (7,76 m); lidmašīnas garums — 6,4 m; augstums — 2,42 m; spārnu laukums — 15 m²; lidmašīnas tukšsvars — 375 kg; lidsvars — 567 kg; $V_{(max)} = 171$ km/h; kāptspēja — 1000 m/4,4 min; 3000 m/9,4 min; griesti — 6800 m; lidojuma ilgums — 1,7 stundas.

Lidmašīnas *Sopwith 1½ Strutter* apraksts un tehniskie dati

Lidmašīna konstruēta 1915. gada decembrī Anglijā kā divvietīga (pilots un novērotājs) daudzvēžu kara lidmašīna un vieglais bumbvedējs (bumbas 60 kg). Konstruktors Tomijs Sopvits (*Tommy Sopwith*). Sērijās būvēta kopš 1916. gada Anglijā, Francijā un Krievijā, plaši lietota Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara frontēs. Latvijā tādas bija sešas: nr. 2341 saņemta no Līvena karaspēka, ar lidmašīnām nr. 7046 un nr. 5248 no bojševiekiem pārbēga lidotāji Mardoks un Korobovskis,



nr. 6985, 7590 un 5254 saņemtas no angļiem kā militārā palīdzība. Latvijas atbrīvošanas karā piedalījās lidmašīnas nr. 2341, 7046 un 5248. Pēdējā *Sopwith* lidmašīna lidoja Aizsargu aviācijā vēl 1933.–1935. gadā.

Sopwith lidmašīna bija koka konstrukcijas divplāksnis ar 9 cilindru *Clerget* rotatīvo 130 ZS vai *Rhone* 110 ZS motoru. Apzīmējums 1½ nozīmē, ka augšējais spārns balstīts pret apakšējo un ķermeni ar 1½ balstu: vienu balstu starp spārnēm katrā spārnu pusē un pusbalstu starp ķermeni un spārnu vidusdaļu (baldahīnu). Lidmašīnas apbruņojums: viens Vikersa un viena Luisa sistēmas ložmetējs, viens nostiprināts ķermeņa priekšpusē — virspusē, šaujošs sinhronizēti caur propellera griešanās plakni, otrs — uz novērotāja ložmetēja riņķa. Bumbu piekari zem ķermeņa un spārnēm. Spārni — koka konstrukcijas, tāpat ķermenis (fermveidīgs) un stūres. Eleroni augšējos un apakšējos spārnos, šasijas ar caurejošu riteņu asi.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 10,21 m; lidmašīnas garums — 7,7 m; augstums — 3,12 m; spārnu laukums — 32,8 m²; lidmašīnas tukšsvars — 608 kg; lidsvars — 1062 kg; $V_{(max)} = 162$ km/h; kāptspēja — 100 m/4,4 min; griesti — 4730 m; lidojuma tālums — 565 km; lidojuma ilgums — 3,5 stundas.

Nedaudz vēl par turpmākajām attiecībām ar bijušo “sabiedroto” kopējā cīņā pret boļševismu — Baltijas landesvēru.

Par spīti dažādiem starpgadījumiem iepriekš (landesvēra izvērsta terors pret latviešiem, ieņemot Rīgu 22. maijā, acimredzot atceroties 1905. gada revolūcijas notikumus, nostāja pret Zemitāna karotājiem Cēsu kauju laikā, dažādas “sīkākās sadursmes” Rīgā, latviešu karavīriem pildot pilsētā garnizona dienestu), sadarbība starp latviešu karotājiem un landesvēru turpinājās. Kopējais ienaidnieks — boļševisms — vēl palika, kaut arī to spēki bija atspiesti pie Krievijas robežām un Latvijas padomju armija pārdēvēta par Krievijas 15. armiju (Latvijas padomju aviācijas divizona trīs nodaļas nosauktas par 15. armijas 44., 45. un 46. aviācijas nodaļu, un to darbības reģioni krietni paplašināti Baltkrievijas, Lietuvas un Polijas virzienā).

Tikai šai sadarbībai bija citas formas. Jau 6. jūlijā (acimredzot Rietumu sabiedroto spiediena dēļ Strazdumuižas pamiera noslēgšanas laikā) landesvēru ieskaitīja Latvijas armijā, par tā komandieri 25. jūlijā Rietumu sabiedrotie iecēla angļu armijas pulkvežleitnantu Haraldu Aleksanderu, un Baltijas landesvēru no tā bāzes Tukumā nosūtīja uz Latgales fronti turpināt cīņu pret iepriekšējo kopējo ienaidnieku.

Un landesvērs tur sevi parādīja tikai no labās puses, cīnoties pie cieta rieksta — Līvāniem — un ieņemot Rēzekni. 1920. gada 1. janvārī plkv. ltn. Aleksanders daudz panāca lojālu attiecību nodibināšanai starp Latvijas armijas vadību un landesvēru, un tas arī bija viens no galvenajiem viņa uzdevumiem.

Šīs lojālās attiecības bija nodibinājušās arī starp latviešu, vācu un balto krievu aviācijas vienībām, ko atbalstīja Latvijas augstākie militārie vadītāji: plkv. J. Balodis un attiecīgie landesvēra un kņaza Līvena karaspēka daļu vadītāji.

Pilnīgi oficiāli notika atsevišķu lidotāju un tehniskā personāla pāriešana no Latvijas aviācijas grupas uz kņaza Livena aviācijas daļu (N. Pušķelis, B. Šmits, T. Vasiljevs) un otrādi — atpakaļ uz grupu (V. Jakubovs, J. Priedītis, N. Pušķelis, T. Vasiljevs). Arī no landesvēra aviācijas vienībām uz grupu pārgāja lidotāji novērotāji Hanss Inselbergs, A. Martens, H. Deprejs, Rolfs Zīverts u. c.

Parasti viņi bija dažādu tautību bijušie Rīgas un Latvijas iedzīvotāji — vācieši, krievi, poļi, lietuvieši, kas dzimuši, līdz iesaukšanai Krievijas armijā dzīvojuši un izglītību ieguvuši Latvijā. Pēc pasaules kara atgriezušies savās dzimtajās vietās, kara laikā izmētāti pa plašo Krieviju, pat daļēji aizmirsuši latviešu valodu, piemēram, pulkvedis E. Jaunītis — beidzis Sevastopoles Aviācijas skolu jau 1913. gadā, pasaules karā Krievijā komandējis aviācijas divizionu, bet pēc-kara periodā (aviācijas parka 1921. gada 2. II pavēle nr. 33) atcelts no parka tehniskās nozares vadītāja amata latviešu valodas neprašanas dēļ.

Paradoksāla situācija izveidojās vācietim lidotājam novērotājam Rolfam Zīvertam, kas tika mobilizēts cara armijā. Lidojis krievu pusē, pēc tam kritis vācu gūstā, atbrīvots no gūsta un lidojis landesvēra aviācijā Latvijas aviācijas parkā (gājis bojā aviokatastrofā 1920. gada jūlijā, lidojot kopā ar lidotāju Blaubergu — Pirmā pasaules kara jūras lidotāju krievu pusē — un novērotāju, 2. nodaļas komandieri Rulli uz Rēzekni — pretboļševisma fronti).

Tūlīt pēc pirmo divu aviācijas grupas lidmašīnu *Sopwith Strutter* nr. 2341 un *Nieuport 24bis* nr. 4300 saņemšanas no Livena karaspēka daļas (oficiāli tās pārņēma 7. augustā) tām pievienojās divas nākamās trofejlidmašīnas, iegūtas Latgales frontē cīņā pret boļševikiem. 1919. gada 17. jūlijā (tātad jau pirms liellaivu afēras 20. jūlijā) ar lidmašīnu *Sopwith Strutter* nr. 7046 pie Pļaviņām Stukmaņos bija spiests nolaisties vai arī to veica labprātīgi, lai nonāktu nacionālu pusē, lidotājs Pēteris Mardoks un novērotājs Krišus Kārklīšs no latviešu sarkano lidotāju 15. armijas 45. aviācijas nodaļas, kuri bija devušies lidojumā no Rēzeknes aerodroma, lai sabombardētu Aiviekstes tiltu pie Pļaviņām. Valmieras kājnieku pulka karavīri, norikoti apsargāt tiltu, ar šauteņu uguni lidmašīnu bija piespieduši nolaisties (?!), un tā nolaidās Purniņu māju tuvumā, kur vietējie iedzīvotāji ar pulka jātnieku palīdzību abus lidotājus sagūstīja. Lidotājs novērotājs Krišus Kārklīšs pēc nopratināšanas Jēkabpilī tika nošauts (kā komunisti ar stāžu), bet pilots Pēteris Mardoks 6. augustā kā brīvprātīgs pārlidotājs ieskaitīts Armijas aviācijas grupā, kur turpināja lidot ar savu lidmašīnu "jauno saimnieku" uzdevumā. Gandrīz nebojāta, lidmašīna 7. augustā nonāca aviācijas grupas rīcībā, un to pēc neliela remonta izmēģināja lidotājs Mardoks pats.

Trešo lidmašīnu *Nieuport 23* nr. 4271 aviācijas grupa ieguva pēc šādiem notikumiem. 15. Padomju Krievijas Ziemeļu armijas sastāvā reizē ar latviešu 44., 45. un 46. aviācijas nodaļu Latgales frontē vēl atradās arī 19. aviācijas nodaļa ar krievu lidotājiem. 1919. gada 8. septembrī divas šīs nodaļas lidmašīnas — *Sopwith 1½ Strutter* nr. 2411 ar lidotāju Vasiljevu un novērotāju Juškovu kopā ar pavadošo iznīcinātāju *Nieuport 23* nr. 4271, ko vadīja lidotājs Kucko, izlidoja no aerodroma "Stacija "Ponderi"" ar uzdevumu kaisīt proklamācijas Lubāna ezera

apkaimē, kur atradās Igaunijas un Latvijas karaspēka daļu aizsardzības fronte. Abas lidmašīnas ezera tuvumā sastapās ar spēcīgu ložmetēju uguni. Atpakļejā lidotājs Kucko ar savu *Nieuport* nošķīrās no pavadāmās lidmašīnas un, samazinot lidojuma augstumu, sāka apšaudīt pretinieka ugunspunktus. Viņa lidmašīna tika sašauta, un viņš bija spiests nolaisties Lubāna ezera apkārtnē pie Gotlību skolas. Piespiedu kārtā nolaižoties, lidmašīna tika stipri bojāta: salauzts propelleris, norauta šasija, bojāts lidmašīnas korpuss un augšējais spārns, jo lidmašīna bija metusi kūleni un apmetusies otrādi. 17. septembrī to pārveda uz Spilvi kapitālajam remontam. Lidotāja Kucko turpmākais liktenis nav zināms.

Lidmašīnas remonts nopietno bojājumu dēļ stipri ieilga, un tā bija saremontēta un gatava izmēģināšanai tikai 1921. gada 7. janvārī (to pēc remonta ielidoja V. Jakobovs). Līdz šim laikam grupā no angļiem jau bija pienākušas četras *Sopwith Camel* iznīcinātāju lidmašīnas nr. 8136, 8137, 8185 un 8187 ar 150 ZS *Vickers* motoru, saņemtas 1920. gada 9. janvārī kā Rietumu sabiedroto militāra palīdzība Latvijas atbrīvošanas karā. Līdz ar angļu iznīcinātāju *Sopwith Camel* nosūtīšanu grupai Latvijā ieradās arī divi angļu lidotāji — lidapmācītāji kapt. Arnoldss un Vincents latviešu lidotāju sagatavošanai lidošanai ar šīm diezgan kaprīzajām lidmašīnām, arī to montāžai un ielidošanai. Tās bija jau lietotas, nevis jaunas, tāpēc turpmāk Latvijas lidotājiem sagādāja ne mazums "pārsteigumu". Pirmā katastrofa Latvijas nacionālajā aviācijā notika tieši ar šāda tipa lidmašīnu: 1920. gada 2. maijā ar *Sopwith Camel* nr. 8137, nr. 6 gāja bojā lidotājs ltn. Voldemārs Skrastiņš — motora defekta dēļ startā mazā augstumā tika zaudēts ātrums, un lidmašīna atsitās pret zemi.

Līdz ar trofejlidmašīnu saņemšanu, kuras bieži vien bija stipri nolietotas un nožēlojamā tehniskā stāvoklī, radās problēmas ar to remontu un savešanu lidošanas kārtībā. Bija jāorganizē remonta bāze lidmašīnu atjaunošanai. Pirmo remontdarbnieku organizēja turpat cementfabrikas telpās (pavēle nr. 88 1919. gada 15. septembrī), un šo uzdevumu uzdeva veikt kareivjiem tehniķiem Plūmiņam un Švankam (pēdējais sevi dēvēja par inženieri). Darbnieku sāka organizēt jau 1. augustā. Vēlāk darbnieku organizēšanas darbus no viņiem pārņēma inženieris Preclavs un Ringenbergs. Pēdējo kā karaspēka tehniķi iecēla par darbnieku vadītāju. Turpmāk, un tas bija raksturīgi pat aviācijas divizona un pulka laikos, notiek nemitīga remontdarbnieku vadītāju maiņa. Jau 1920. gada 1. oktobrī darbnieku vadību tās līdzšinējais vadītājs Ringenbergs nodod karaspēka tehniķim Jēginam, kas šajā amatā arī nepaliek ilgi — jau 13. decembrī darbnieku vadību nodod inženierim Jaģaram. Darbnieku uzdevumi nebija viegli un kļuva arvien sarežģītāki. No bijušajām vāciešu atstātajām aviācijas bāzēm un aerodromiem — Ozolniekiem pie Jelgavas, Pētersfeldes pie Dobeles, Vecauces pie Lekas muižas, kur agrāk vāciešiem atradās novērotāju skola, un no Vaiņodes — uz darbnieku tika vāktas visdažādākās aviācijas mantas un inventārs, dažādi remontmateriāli, bojātas un pusiznīcinātas lidmašīnas, to daļas un motori, viss, kas bija derīgs lidmašīnu remontam un atjaunošanai, to uzturēšanai lidošanas kārtībā bieži avāriju dēļ. Vieglāk bija tikt galā ar no landesvēra saņemtajām lidmašīnām, kuras pēc landesvēra iekļaušanas Latvijas armijā

(Latgales frontes laikā) tika pārņemtas puslīdz oficiāli bez tām postošajām izricībām, kuras ar pamestajām lidmašīnām veica vācieši, atkāpjoties no Kurzemes (arī boļševiki, atkāpjoties uz Latgali, Rēzekni un Krieviju) — lidmašīnas vai to atliekas dedzināja, spridzināja un visādi centās padarīt nelietojamā. Lidmašīnu remontēšana un dažādu to daļu uzglabāšana Spilvē — cementfabrikas darbnīcā — sarežģījās tiktāl, ka lidmašīnu atjaunošanas darbs tika pārcelts uz armijas galvenās mehāniskās darbnīcas aviācijas nodaļu, kas kā trofejlidmašīnu noliktava pastāvēja jau no 1920. gada maija. Šī aviācijas remontdarbnīca, arī aviācijas noliktavas, atradās bijušajās Baltijas vagonu rūpnīcas telpās Rīgā, Aleksandra ielā aiz Gaisa tilta (tagadējā Brīvības ielā, vēlākajās "Vairoga" telpās), kur agrāk pirms kara atradās Baltijas vagonu rūpnīcas lidmašīnu būves nodaļa. Šeit rekonstruēja un atjaunoja vācu trofejlidmašīnas *Rumpler*, *Albatros* un *LVG*, kuras izremontētas nodeva aviācijas grupai, parkam vai divizionam. Par mehāniskās darbnīcas konstruktoru šeit strādāja bijušais cara laika jūras aviācijas lidotājs Jānis Lindbergs, kas vēlāk, 1921. gada 1. februārī, kļuva par darbnīcu aviācijas nodaļas priekšnieka vietas izpildītāju — viņš bija viens no vēlākajiem mūsu jūras aviācijas organizētājiem.

Turpmākie materiālās daļas, lidmašīnu papildinājumi aviācijas parkā notika šādos apstākļos.

Vispirms sakarā ar landesvēra karaspēka daļu pievienošanu Latvijas armijai (pēc Strazdumuižas pamiera noslēgšanas) tika likvidēta viņu aviācijas nodaļa (fonds 3405, 1. apr., arhīva nr. 48) — tā sauktā "Flieka" (*Fliegerkraftfahrerteilung* — autoaviācijas nodaļa). Laika posmā no 1920. gada 1. līdz 29. martam aviācijas parkam oficiāli tika nodotas arī šīs aviācijas nodaļas divas lidmašīnas, kuras parkam nodeva autoaviācijas nodaļas komandieris kornets Sebneks un Mihrams. Tika pārņemtas lidmašīnas:

1) *Hanoverian CLA III* nr. 7015/18 ar *Argus 160 ZS* motoru nr. 3109;

2) *DFW (Deutsche Flugzeug Werke) CV* nr. 7022/17 ar *Benz 228 ZS* motoru nr. 22771.

Lidmašīnas pieņēma (remonta stāvoklī) vln. Sņikeris, vln. Indāns un vln. Staprāns, kā arī pieņemšanas komisijas loceklis vācu lidotājs Štucers. Līdz ar lidmašīnām uz aviācijas parku pārnāca arī lidotājs novērotājs Hanss Inselbergs — Baltijas vācietis.

Nākamais lidmašīnu sūtījums bija saistīts ar Anglijas piegādēm Latvijai 1920. gada 26. martā (vienlaikus ar "Flieka" nodotām lidmašīnām).

Komisija, kurā bija Ādolfs Miņuks — turpmākais tehniskais darbinieks, vln. J. Priedītis un V. Jakubovs, kā arī tikko no boļševikiem pārlidojušais vln. Korobovskis (pārlidoja 21. II), pieņēma no angļiem šādas lidmašīnas, kopā sešas:

1) divvietīgās *Sopwith 1½ Strutter* lidmašīnas ar *Clerget* (franču) 130 ZS motoru, kopā trīs lidmašīnas — nr. 5254, 6985 un 7590 ar motoru nr. 13490, 2539, 29694;

2) vienvietīgās *Sopwith Camel* lidmašīnas ar *Vickers 150 ZS* motoru, arī trīs lidmašīnas — nr. 6750, 7143 un 8189 ar motoru nr. 253, 37258, 62496.

Šajā laikā, 1920. gada pirmajā pusē, papildus iepriekšējam no boļševikiem

pārlidojušām lidmašīnām aviācijas parkā nāca vēl klāt lidotāja Korobovska *Sopwith* nr. 5248, vēlākā nr. 11, un lidotāja Ābrama *LVG*, kas izsmeljošāk aprakstīta turpmāk.

Vēl viena *LVG C VI* lidmašīna nr. 9014 ar *Benz 227 ZS* motoru nr. 22996 (vēlākā lidmašīna nr. 24) nāca klāt no Daugavpils 1920. gada 20. aprīlī, to pieņēma lidotājs. Ābrams un tehniskās daļas darbinieks inženieris Prenclavs.

1919. gada 13. novembrī tika pieņemta franču konstrukcijas lidmašīna *Salmon 2A2* nr. 4503 ar 260 *ZS* zvaigžņu motoru, ar kuru poļu lidotājs aviācijas adjutants Dhenins ar pasažieri kapt. Muzkovski lidojumā no Viļņas uz Cēsīm 15. oktobrī bija piespiesti nolaidies Nītaures apkārtnē (582. poļu eskadrija). Lidmašīna tika stipri bojāta, un to nekad Latvijas aviācijā neatjaunoja. (Pieņemšanas komisijā bija ltn. Deprejs un vltņ. Sniķeris.) Tā nebija vienīgā poļu lidmašīna, kas avarēja Latvijā. Otra avārija, arī piespiesti nolaižoties, notika lidojumā uz Rīgu 1919. gada 21. augustā, lidotājs — apakšvirsnieks Tourovskis ar kapt. (jau iepriekš pieminēto) Muzkovski (582. eskadrija).

Poļu lidmašīnas vispār daudz lidoja virs Latvijas Daugavpils operācijas laikā 1920. gada sākumā kopējā cīņā pret boļševismu Latgalē.

2. Lidotājs virsleitnants Eduards Pēteris Tomsons — Latvijas armijas Tehniskās pārvaldes aviācijas nodaļas priekšnieks

Reizē ar Armijas aviācijas grupas nodibināšanu un vltņ. A. Valeikas iecelšanu par grupas komandieri (armijas Dienvidu brigādes plkv. J. Baloža rīkojums) vēl jāatzīmē otra ievērojama Latvijas aviācijas darbinieka vltņ. Eduarda Pētera Tomsona darbība grupas organizēšanas sākumā, ko daudzi nezin kāpēc piemirst pieminēt, lai gan viņš ir leģendāra personība Latvijas aviācijas vēsturē Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara laikā. Ievērojams ar saviem daudzajiem lidojumiem dažādās frontēs (arī Francijas aviācijā) un amatiem Pilsoņu kara laikā.

Vltņ. Eduarda Tomsona biogrāfija

Vltņ. Tomsons 1919. gada 19. jūnijā ar aviācijas grupas pavēli nr. 1 tiek iecelts par grupas komandiera A. Valeikas vietnieku un grupas tehniskās un saimnieciskās darbības priekšnieku (pavēle nr. 13, 3. VII; pavēle nr. 23, 13. VII). Drīz pēc tam viņu pārceļ uz armijas Tehnisko pārvaldi kā aviācijas nodaļas vadītāju, kam pakļauta grupas saimnieciskā un tehniskā darbība. Arī grupas personāla komplektēšanas jautājumi — bijušo latviešu lidotāju un tehniskā personāla nosūtīšana uz grupu (ar viņa rezolūciju uz grupu 26. VII tika komandēts arī vēlākais aviācijas parka komandieris, toreiz vēl ltn. R. Drillis un vēl citi ievē-

rojami latviešu aviatori). 1919. gada 16. septembrī, acimredzot lai risinātu grupā dažādas "samilzušas problēmas", viņš tiek atkomandēts atpakaļ uz grupu jau kā grupas komandieris (fonds 5601, arh. nr. 6560 — vlt. Tomsona dienesta saraksts), A. Valeikam paliekot iepriekšējā postenī (?!). Valeika no aviācijas grupas komandiera amata tiek atcelts tikai 13. oktobrī. Tomsons reizē paliek Tehniskajā pārvaldē aviācijas nodaļas vadītāja postenī. Tālāk seko komandējums uz Vāciju no 13. septembra līdz 14. novembrim aviācijas tehnikas sagādes jautājumā "uz vecās pazišanās rēķina", jo Tomsons, pēc Centrālā Sarkanarmijas arhīva ziņām, pirms sava dienesta Francijā 1912. gada 16. jūlijā beidzis Aviācijas skolu Vācijā.

Diemžēl tālāk seko kārtējais kritiens Tomsona militārajā karjerā, ne jau pirmais — pakāpeniska pazemināšana amatā. Vispirms pārskaitīšana uz aviācijas grupu par tehniskās nozares vadītāju 8. novembrī (?). Viņu pēc tam noņemina plkv. ltn. E. Jaunitis. 28. decembrī Tomsonu noriko par Latvijas pārstāvi pie Lietuvas militārā atašeja — diplomātiskajā dienestā. (Tajā laikā ļoti aktīvi savā atbrīvošanas karā bija darbojušies Lietuvas nacionālā aviācija. Daudz plašāk nekā latviešu.) Visbeidzot Tomsonu 1920. gada 7. janvārī ieskaita aviācijas parka virsstatā aizvien tālāk no aktīvās aviācijas un 1920. gada aprīlī (pavēle 11. aprīlī) atvaļina no armijas vispār. Kādam vai kādai vadības grupai viņš bija kļuvis neērts, varbūt bija vainīga arī viņa "komunistiski anarhistiskā un afēristiskā pagātne", par ko nedaudz vēlāk. Vēl pēdējie lidojumi parkā 20. jūlijā ar *Sopwith 1½ Strutter* nr. 11, un Tomsons pazūd no "aviācijas skatuves" — neraugoties uz viņa milzīgo aviācijas kaujas un organizatorisko pieredzi. Tā armijā mēdz būt.

Ziņas par viņa turpmākām gaitām ir visai nepilnīgas. Viņa dienesta sarakstā (fonds 5601, arh. nr. 6560) ir ziņa, ka viņš kopā ar savu dzīvesbiedri Izabellu Romualdovnu grāfienu Šarmonu-Benuā izceļojis uz Amerikas Savienotajām Valstīm.

Tā kā Tomsons bija viens no ievērojamākajiem latviešu lidotājiem vispār, nedaudz par viņa aviācijas gaitām pirms jau aprakstītā perioda Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara laikā. (Materiāli ņemti no Centrālā Sarkanarmijas arhīva Maskavā un Latvijas Valsts vēstures arhīva Rīgā: 5601, arh. nr. 6560 par vlt. Eduarda Tomsona dienesta gaitām.)

Dzimis 1891. gada 5. septembrī (22. augustā) Ādažu pagastā Rīgas apriņķī, toreiz Krievijas Vidzemes guberņā. Beidzis II šķiras jūras tālbraucēju kapteiņu skolu Latvijā. Mācījies lidot un ieguvis pilota tiesības vispirms 1912. gada 16. jūlijā Vācijā (tajā laikā Vācijā mācījušies lidot arī latviešu lidotāji Balodis un Jevlampjevs), pēc tam 1913. gada 11. novembrī Maskavā un 1914. gada augustā Francijā beidzis aviācijas skolu. 1914. gada 21. augustā kā brīvprātīgais iestājies Francijas kara aviācijā, lidojis Belforas un Amjēnas frontē izlūkošanas un artilērijas koriģēšanas aviācijas daļā. Apguvis vācu un franču lidmašīnas *Nieuport*, *Etrich Taube* u. c. 1914. gada 10. septembrī izlūklidojuma laikā ievainots ar zenīrtartilērijas šāviņiem. Ar stipri bojātu lidmašīnu atgriezies savā aerodromā. 1915. gada 20. martā līdzīgi latviešu lidotājam Pulpem atgriežas Krievijā,

24. martā brīvprātīgi kā vienkāršs ierindnieks iestājas Krievijas aviācijā. Diemžēl atkal tiek norikots I aviācijas korpusā izlūkaviācijā kā kareivis lidotājs. Lido Varšavas, Baltkrievijas (pie Minskas) un arī Baltijas ziemeļrietumu frontē. Lidojumos neaizmirst, kā toreiz izlūkaviācijā bija pieņemts, paņemt līdzi arī pa bumbai. Par kauju nopelniem un drošsirdību tiek nemitīgi paaugstināts arvien augstākā dienesta pakāpē, līdz 1915. gada 24. oktobrī iegūst praporščika dienesta pakāpi un 1916. gadā tiek apstiprināts par kara lidotāju. Francijā šis tituls viņam tika piešķirts jau 1915. gada 23. martā. Reizē ar dienesta paaugstinājumiem nemitīgi tiek apbalvots ar dažādiem cariskās Krievijas kauju ordeniem, Jura krustu (jeb, kā to Krievijā sauca — Georgija ordeni), III un IV šķiras Sv. Annas ordeni, II šķiras Sv. Staņislava ordeni.

No 1915. gada maija līdz 1917. gada janvārim viņš veicis 115 kaujas lidojumus ar kopējo lidojuma laiku 187 stundas un 17 minūtes. Gaisa kaujās, lidojot ar *Nieuport Bebe*, *Morane Parasol*, *Nieuport X* un *Rumpler* lidmašīnām, līdz 1917. gada 31. martam izcīnījis trīs gaisa uzvaras — 1916. gada 15. jūlijā, 1917. gada 25. februārī un 1917. gada 3. martā. 1917. gada 31. martā pārskaitīts (beidzot!) no izlūkaviācijas uz iznīcinātāju nodaļu, 1917. gada 26. aprīlī, jau pēc Februāra revolūcijas, cietis lidmašīnas avārijā, pēc kuras spiests ārstēties slimnīcā līdz 28. jūlijam, kad, atgriezies 1. iznīcinātāju nodaļā, tiek iecelts par tās komandieri. 1917. gada 1. septembrī nogāž kārtējo pretinieka lidmašīnu. 28. septembrī paaugstināts nākamajā virsnieka dienesta pakāpē par poručiku (virslieņantu).

Pēc boļševiku apvērsuma 1917. gada oktobrī, pakļaujoties sava sena paņņas cara armijā, vēlāk Krievijas Pilsoņu kara varoņa komisāra Jāņa Fabriciusa iespaidam, paliek dienēt Sarkanarmijā, iesaistoties pirmo Sarkanarmijas aviācijas nodaļu formēšanā Petrogradā. Īslaicīgi tiek iecelts par 1. sociālistiskās izlūkošanas nodaļas komandieri. 1917. gada 11. decembrī pārvests uz ģenerālstābu (tā teikts Tomsona dienesta aprakstā) pasta gaisa satiksmes organizēšanai starp Petrogradu un Maskavu. Tomēr viņa iepriekšējā cara armijas aviācijas virsnieka biogrāfija, daudzi cara armijas apbalvojumi (kā iznīcinātāju lidotājam tie vēl nāca klāt), kā arī dižciltīgā sieva neļāva viņam izvērsties un bez traucējumiem darboties Sarkanarmijas augstākajos aviācijas amatos. Un viņš 1918. gada 19. jūlijā kā vienkāršs ierindas lidotājs pievienojās Latviešu strēlnieku padomju divīzijas aviācijas grupas 2. nodaļai. 1918. gada 15. oktobrī kopā ar dažiem 2. nodaļas lidotājiem un tehnisko personālu (kopā 19 latvieši no 21 cilvēka grupas) dodas uz Dienvidu fronti cīnīties pret baltajiem (tur, starp citu, balto pusē lidoja latviešu lidotāji Edvīns Bite un Aleksandrs Zariņš). Pēc atgriešanās no frontes Tomsons 1919. gada 9. februārī tiek iecelts par otrās nodaļas komandieri un kopā ar nodaļu (aviācijas divizionu) lido Baltijā, Kurzemē un Latgales frontē. Sabrūkot šai aviācijas daļai (atkāpjoties uz Latgali un Krieviju), Tomsons atzīst par lietderīgāku vairāk tuvoties Rīgai. 1918. gada 3. martā nelegāli uzturoties Rīgā, viņu apcietina vācieši, pēc tam Tomsons atgriežas atkal Krievijā — boļševikos, līdz beidzot, Sarkanarmijai atkāpjoties no Rīgas 1919. gada 22. maijā, viņš dezertē no Sarkanarmijas un 1919. gada 13. jūnijā pievienojas jaunorganizētajai Latvijas armijas aviācijas grupai.

3. Pirmais pretboļševisma cīņas posms Latgales frontē no 1919. gada 19. augusta līdz 1. septembrim

Pēc pirmo divu armijas grupas lidmašīnu *Sopwith Strutter* nr. 2341 un *Nieuport 24bis* nr. 4300 pēcremonta izmēģinājuma lidojumiem Spilvē 5., 7. un 17. augustā tās bija sagatavotas kaujas lidojumiem un ieskaitītas 1. nodaļā, kura 1919. gada 19. augustā pārvietojās uz Krustpili Kurzemes divīzijas rīcībā Latgales frontē pret boļševikiem. Tajā laikā (augusta beigās) — bez Kurzemes divīzijas Latgales frontē vēl atradās Vidzemes divīzijas Valmieras pulks, Latgales partizānu pulks un Latvijas armijā iekļautais pārveidotais landesvērs. Pārējās Latvijas armijas divīzijas — Vidzemes, Zemgales un Latgales — vēl bija atpūtā vai formēšanas stacijā citur Latvijā, piemēram, Latgales divīzija kontrolēja, kā atkāpjošās vācu daļas pilda Strazdumuižas pamiera noteikumus Kurzemē, Vidzemes divīzija pildīja garnizona pienākumus Rīgā. Turklāt Latgales frontē Daugavpils rajonā vēl atradās poļu un Lietuvas armijas daļas (arī ar savu aviāciju — daudz kuplākā skaitā nekā latviešu), kas bija daļēji beigušas komunistu vajāšanu savā teritorijā un tagad nāca palīgā Latvijas bruņotajiem spēkiem. Augusta beigās Latgales frontē tika gatavots pirmais plašākais uzbrukums boļševiku nocietinājumiem (Livānu rajonā), un šeit bija nepieciešama savas aviācijas izlūkdarbība, reizē traucējot boļševiku nocietinājumiem, aizmugures piegādes. Nodaļa uz Krustpili pārvietojās pa dzelzceļu (lidmašīnas un to tehniskā apkalpe, lidotāji un novērotāji), jo bija jātaupa degviela kaujas lidojumiem, nodaļās tā bija tikai 75 kg (salasīta un rekvizēta aptiekās).

Pēc ierašanās Krustpilī visa materiālā daļa pa zemes ceļiem bija jānogādā uz divus kilometrus attālo aerodromu, lidmašīnas atkal jāsamontē un jāielido.

Mēģinājuma lidojums tika veikts 25. augustā (grupas 27. augusta pavēle nr. 68), un to ar *Sopwith* izpildīja kara lidotājs jaunākais apakšvirsnieks Voldeņars Jakubovs ar lidotāju novērotāju vln. Fridrihu Zuti. Lidojums ilga 30 minūtes. Tā reizē bija arī iepazīšanās ar aerodroma apkārtni un pieejām pie tā. Otru lidojumu ar *Nieuport 24bis* veica apakšvirsnieks Jānis Priedītis — arī 25. augustā. Lidojuma ilgums tāpat 30 minūtes.

26. augustā sākās pirmie kaujas lidojumi Latvijas nacionālajā kara aviācijā.

Pirmo lidojumu veica jaunākais apakšvirsnieks V. Jakubovs un lidotājs novērotājs vln. Zute ar lidmašīnu *Sopwith* maršrutā: Krustpils–Livāni–Cargrade–Krustpils (grupas pavēle nr. 73, augusts). Ienaidnieka frontes līnijas aizmugurē nomestas 12 bumbas (160 mārciņas). Lidojuma augstums — 650 m, ilgums — 1 st. 10 min. Lidmašīna sašauta piecās vietās.

Otro kaujas lidojumu 27. augustā ar *Nieuport 24bis* izpildīja seržants J. Priedītis (grupas pavēle nr. 72, augusts) tajā pašā maršrutā Krustpils–Livāni–Cargrade–Krustpils. Nosviestas septiņas bumbas (60 mārciņas). Lidmašīna sašauta trijās vietās. Lidojuma augstums — 900 m, ilgums — viena stunda. Pietrūkst degvielas, lidmašīna aerodromu sasniedz, planējot ar stāvošu motoru.

Šeit jāpiezīmē, ka Pirmajā pasaules karā un Pilsõņu kara laikā bumbas meta arī no iznīcinātājiem *Nieuport 23*, *24* un *24bis* bez speciālām bumbu nomešanas vai piestiprināšanas iekārtām, "brīvi no rokas". Bumbas svēra ap 8,5 mārciņām katra (bija arī citā svarā).

1. septembrī visu nodaļu, kopā 81 cilvēku, pārsviež pa dzelzceļu atpakaļ uz Šķirotavas staciju pie Rīgas un no turienes uz Mazjumpravmuižas aerodromu (grupas pavēle nr. 80, 7. sept.). Visa degviela — 75 kg — izlietota Līvānu rajonā, neko kardinālu nepanākot, kaut arī tika bombardēti ienaidnieka vilcieni Cargrades stacijā. 1. nodaļa divu lidmašīnu sastāvā atgriezās Mazjumpravmuižas aerodromā un no šī aerodroma veica vairākus izlūklidojumus Kurzemes virzienā. 3. septembrī kara lidotājs V. Jakubovs ar lidotāju novērotāju vln. Zuti startē ar lidmašīnu *Sopwith* nr. 2341 izlūklidojumam Kurzemes virzienā, Rīgas garnizona priekšnieka uzdevumā (grupas pavēle nr. 77, 4. sept.), bet 700 metru augstumā izjūk motora svece un centrālās spēku iespaidā (rotatīvais motors) izsit kapotā caurumu. Lidmašīna spiesta atgriezties, lai salabotu motoru. Lidojums ilga tikai 10 minūtes. Pēc motora savešanas kārtībā tiek startēts atkārtoti. Atkal tas pats defekts motora darbībā, un lidmašīna spiesta nosēsties atkārtoti, tā arī neizpildot uzdevumu. Kopā nolidotas 35 minūtes. 4. septembrī V. Jakubovs kopā ar vecāko mehāniķi motoristu Peiču startē, lai izmēģinātu motoru pēc sveču nomaiņas. Tiek sasniegts lidojuma augstums 600 metri. Motors strādā vidēji, un lidojums ilgst ap 10 minūtēm. Tūlīt pēc tam V. Jakubovs startē jaunā izlūklidojumā kopā ar grupas komandieri lidotāju novērotāju vln. A. Valeiku. Aizlidojuši pāri Daugavai līdz Ķekavai, spiesti griezties atpakaļ, jo atkal divām svecēm notrūkst kontakti. Lidojums ilgst 20 minūtes, un sasniegts 1000 metru augstums. Pēc sveču nomaiņas beidzot tajā pašā dienā, 4. septembrī, izlido izlūkošanas maršrutā: Jumpravmuiža–Ķekava–Baldone–Neigute–Bārbele–Skaistkalne–Brukna–Lieliecava–Olaive–Rīga–Jumpravmuiža. Lidojums ilgst 1 st. 30 min. Materiālās daļas pārbaudes lidojumi no Jumpravmuižas aerodroma turpinās.

7. septembrī lidotājs V. Jakubovs izpildīja kā pasažieri mēģinājuma lidojumu ar *Sopwith* nr. 2341 ar diviem pasažieriem (?) — Avotiņu un Mūrnieku (grupas pavēle nr. 86, 13. sept.). Lidojuma ilgums — 10 min, augstums — 400 m.

Otru lidojumu šajā pašā dienā izpildīja kā pasažieri kapt. Lasmanis un tehniķis Švanks (viens no pirmajiem grupas tehniskajiem vadītājiem, darbnīcas organizētājs cementfabrikā). Lidojuma ilgums — 10 min, augstums — 300 m.

12. septembrī V. Jakubovs lido ar vln. lidotāju novērotāju F. Zuti, atkal ar *Sopwith* nr. 2341. Lidojums ilgst 40 min, augstums — 100–500 m. Atkal sabojājas četras motora sveces. Otrajā lidojumā tajā pašā dienā vēl lidzi kopā ar F. Zuti lido motorists Peičs (*Peitsch*). Lidojuma ilgums — 20 min, augstums — 1000 m. J. Priedītis ar *Nieuport 24bis* — arī 20 min, 1000 m.

Beidzot ir arī saremontēta lidmašīna *Sopwith* nr. 7046, ar kuru lidotājs Mardoks 19. jūlijā pārlidoja no boļševiku latviešu sarkano lidotāju 45. nodaļas un kuru viņš kopā ar 2. nodaļas komandieri lidotāju novērotāju vln. Sniķeri ielido pēc remonta 21. septembrī Spilvē (pavēle nr. 96, 23. sept.). Lidojuma

ilgums — 30 min, augstums — 1200 m. Interesanti atzīmēt, ka arī vln. lidotājs novērotājs Sniķeris ir tās pašas 45. (sākumā 2.) nodaļas dalībnieks. Dezertējis “zemes ceļā” no nodaļas, tai atkāpjoties 31. maijā, kopā ar lidotājiem Spāriņu, H. Zēbergu, lidotāju novērotāju Dūmu. Pamatojoties uz Latvijas virspavēlnieka 23. septembra pavēli (grupas pavēle nr. 100, 27. sept.), viņi tiek ieskaitīti grupā.

1. nodaļas lidotāji seržants (vecākais apakšvirsnieks) Jānis Priedītis un kaprālis (jaunākais apakšvirsnieks) Voldemārs Jakubovs par nopelniem kaujas laukā (kā vienīgie latviešu lidotāji Latgales frontē) 28. septembrī tiek paaugstināti par leitnantiem. Bija sācies abu lidotāju militārās karjeras kāpiens, kas beidzās ar pulkvežleitnanta pakāpes piešķiršanu abiem aviācijas pulka laikā (V. Jakubovs par pulkvežleitnantu paaugstināts 1926. gada 18. novembrī kā jūras aviācijas komandieris).

24. septembrī ltn. V. Jakubovs kopā ar angļu armijas majoru Grīnsleitu ar *Sopwith* nr. 7046 startē lidojumam uz Rēveli. Neilgi pēc starta (pēc 15 minūtēm) motorā salūst kļauņa pirksts (800 metru augstumā), un V. Jakubovs spiests nolaisties aerodromā.

Lidmašīna *Sopwith* nr. 7046 tiek samainīta pret *Sopwith* nr. 2341, un V. Jakubovs kopā ar majoru Grīnsleitu startē lidojumam uz Rēveli otro reizi. Maršruts: Rīga (Spilve)—Ainaži—Pērnavā—Rēvele. Nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ aizlido tikai līdz Volsmai (nosēžas pie dzelzceļa stacijas 70 verstis no Rēveles). Majors Grīnsleits ceļojumu tālāk turpina ar vilcienu.

28. septembrī V. Jakubovs veica pārlidojumu atpakaļ caur Rūjienu, pār Burtnieku ezeru, Cēsīm uz Rīgu. Lidojuma ilgums — 3 st. 15 min, augstums — 1000 m (pavēle nr. 2, 2. okt.).

30. septembrī lidotājs ltn. V. Jakubovs kopā ar vln. lidotāju novērotāju F. Zuti izpilda izlūklidojumu ar *Sopwith* nr. 2341 maršrutā Rīga (Spilve)—Sloka—Tukums—Sāti—*Neu Dsirren*—*Alt Dsirren*—Aizupe—Kandava—Cēre—Tukums (ar nolaišanos Tukumā). Lidojuma ilgums — 1 st. 30 min, augstums — 800 m. Atpakaļ lidojums no Tukuma maršrutā Tukums—Sloka—Rīga (Spilve). Lidojuma ilgums — 35 min, augstums — 1200 m (pavēle nr. 3. 3. okt.).

Kāpēc jau 1. septembrī bija notikusi pēkšņā atgriešanās no Latgales frontes uz Jumpravmuižas un Spilves aerodromu, un kāpēc šie izlūklidojumi virs Kurzemes (vēl bez bumbām)? Tas bija saistīts ar Latvijas neatkarībai nelabvēlīga militāri politiskā stāvokļa izveidošanos Kurzēmē pēc vācu valsts karaspēka atiešanas no Rīgas (vietējais vācu landesvērs bija neitralizēts ar novirzīšanu uz Tukumu un pēc tam Latgales fronti — to pakļaujot Latvijas armijai) un Kurzēmē jau 12. jūnijā izveidoto Krievu brīvprātīgo rietumu armiju Bermonta vadībā.

Parakstot Strazdumuižas pamieru, vācu VI rezerves korpuss ģenerāļa fon der Golca vadībā sabiedroto spiediena dēļ bija spiests atstāt Latviju, jo rietumvalstīm tas Baltijā vairs nebija izdevīgs, izvēršdams cīņu nevis pret kopējo ienaidnieku — boļševismu, bet gan pret jaunnodibinātajām Baltijas valstīm (Cēsu un Raunas kaujas), kas neatbilda Rietumvalstu interesēm Baltijā. Vācu

karaspēks tomēr pretēji Strazdumuižas nolīgumiem vilcinājās atstāt Latviju. Bija pagājuši jau seši mēneši, bet tas vēl arvien atradās Kurzemē. Sadarbībā ar Bermontu meklēja iegānu palikt Latvijā — 21. septembrī sarunās starp Bermontu un fon der Golcu tika noslēgts slepens līgums par vācu karaspēka "brīvprātīgo" iekļaušanu Krievu brīvprātīgo rietumu karaspēkā. Veselas karaspēka daļas, kā Dzelzs divīzija, Vācu leģions, majora Peives grupa u. c., starp citu, arī daļa no vācu Zaksenberga aviācijas pulka, tika iekļautas Krievu brīvprātīgo rietumu armijā — formālā Bermonta vadībā, kur bez vācu karotājiem bija sapulcināti Krievijas emigranti un krievu gūstekņi Vācijā, kopā ap 51 000 vīru (no tiem 40 000 vāciešu). Visai drīz Bermonts vairs nepakļāvās krievu balto virsvadībai ģenerālim Judeničam — Ziemeļrietumu karaspēka vadītājam Baltijā kopējā uzbrukuma organizēšanai Narvas frontē pret Petrogradu (uz kuriem bija devusies landesvēra krievu karaspēka Līvena nodaļa kopā ar dažiem Latvijas aviācijas grupas pārkomandētiem lidotājiem), un atsacījās doties uz Narvu, attaisnojoties ar to, ka cīnīties pret boļševismu Krievijā dosies caur Daugavpili (bija pat sāktas sarunas ar poļu karaspēku pie Daugavpils), iepriekš "nodrošinot savu aizmuguri ar Rīgas ieņemšanu, tur gāžot Ulmaņa Pagaidu valdību un tās vietā nodibinot Baltijas provinces (!) krievu valdību".*

Un tie jau bija atklāti draudi Latvijai!

1. oktobrī Bermonts organizēja savu domubiedru sanākumi Jelgavā, kuri pieņēma lēmumu ieņemt Rīgu.

6. oktobrī Bermonts izdeva pavēli par uzbrukuma sākšanu. Tādēļ arī jau pirms tam, kad brieda šie Latvijai svarīgie notikumi, septembrī notika grupas izlūklidojumi virs Kurzemes, palīdzot vispārējai izlūkošanai sekot militāri politiskā stāvokļa izmaiņām Kurzemē.

Vēl īsi pēc tam, laika posmā no 6. līdz 10. oktobrim, Latvijas aviācijas grupa, kas 1. oktobrī pārdēvēta par aviācijas parku, īslaicīgi atkal tiek pārsviesta uz Latgales fronti nākamā vispārējā uzbrukuma atbalstīšanai, kurš tomēr nenotiek Bermonta uzbrukuma dēļ Rīgai. 6. oktobrī uz Krustpili no Spilves aizlido 1. nodaļas komandieris lidotājs ltn. J. Priedītis ar *Nieuport* nr. 4300 un lidotājs ltn. V. Jakubovs ar *Sopwith* nr. 2341 (abas 1. nodaļas lidmašīnas) (aviācijas parka pavēle nr. 6, 6. okt.). Krustpilī ierodas arī parka komandieris vln. A. Valeika un motoristi Pauls Frišbeins un Jānis Peičs, kareivis Skuja un vēl citi. Latgales frontē kaujas lidojumi tomēr netiek veikti radikālas vispārējā militārā stāvokļa pasliktināšanās dēļ pie Rīgas. Lidmašīnas tiek steidzīgi atsauktas uz Rīgu, atpakaļceļā tās veic ļoti svarīgus izlūklidojumus Kurzemes pusē. 8. oktobrī ltn. V. Jakubovs kopā ar vecāko motoristu Peiču veic izlūklidojumu maršrutā Krustpils–Barbeka–Valle–Skaistkalne–Birži–Misas upe–Skruna–Spilve, savācot svarīgas ziņas par vācu–krievu karaspēka kustību virzienā uz Rīgu. Sakarā ar Rīgas frontē radušos kritisko stāvokli — bermontiešu iebrukumu Pārdaugavas

* P. Bērziņa brošūra "Latvijas brīvības cīņas 1918.–1920. gadā". — Rīga: A. Gulbis, 1928.

rajonā — aviācijas parks saņem pavēli steidzīgi pārvietoties no Spilves atpakaļ uz Mazjumpravmuižas aerodromu. Lidmašīnas pa gaisu, pārējie liellaivās pa Daugavu. 8. oktobrī ltn. V. Jakubovs ar novērotāju vltņ. Zuti ar *Sopwith* arī nekavējoties pārlido uz Mazjumpravmuižu. Otrā rītā, 9. oktobrī, atkāpjoties no Rīgas, viņš pārlido tālāk uz Siguldas aerodromu. J. Priedītis ar otru lidmašīnu *Nieuport* izlido no Krustpils 9. oktobrī maršrutā Krustpils–Jumpravmuiža–Jugla (acīmredzot domāts Krustabaznīcas aerodroms Juglā). Lidojuma ilgums — 1 st. 40 min. 10. oktobrī no Krustabaznīcas aerodroma Juglā izlido mazā izlūklidojumā uz Ķekavu un pēc tam nepareizu ziņu saņemšanas dēļ no parka vadības nosēžas Spilvē (lidojums — 30 min). Šeit J. Priedītis viens pārnākšņo un 10 minūtes pirms krievu–vācu spēku ienākšanas Spilvē arī pārlido uz Siguldu (lidojums — 20 min).

Tikmēr aviācijas parka 2. nodaļa vltņ. Sņiķera vadībā (arī daļa no 1. nodaļas personāla) ar 2. nodaļas lidmašīnām, Mardoka *Sopwith* nr. 7046 un vēl nesaremontēto Kucko trofeju *Nieuport* 23 nr. 4271 (saņemtu parkā 22. septembrī — pavēle nr. 92) 150 karavīru sastāvā kopā ar abu nodaļu inventāru 8. oktobrī tiek uzlādēta Rīgas ostā uz kuģa *Saratov* un nosūtīta pa jūras ceļu uz Ainažiem (kuģis *Saratov* bija tas pats, ar kuru Latvijas valdība paglābās no vācu pučistiem Liepājā un triumfāli atgriezās Rīgā). Pēc tam abas nodaļas tika nogādātas uz Siguldas aerodromu, kur jau atradās 1. nodaļas lidmašīnas un daļa personāla, kam izdevās nonākt Siguldā tieši no Rīgas.

Līdz šim oficiālajos aprakstos par aviācijas pulka vēsturi (autors pulkvežleitnants Dzenītis) par šo epizodi nekad nekas nav rakstīts, un materiāli par šo gadījumu atrodami vienīgi Latvijas Valsts vēstures arhīva dokumentos (fonds 1477. 1. apr., arh. nr. 463) un aviācijas parka vēlākā komandiera ltn. Driļļa slepenajā ziņojumā armijas vadībai 1919. gada 9. decembrī. Šajā ziņojumā ltn. Drillis vispār izsakās visai kritiski par iepriekšējā grupas un parka komandiera vltņ. A. Valeikas rīcību: "Pilnīga nenoteiktība tehniskajā nozarē, sairums ierindā, nesaskaņas starp parka komandieri un lidotājiem, neuzmanīga aerodroma izvēle Bermonta uzbrukuma laikā, 150 kaujasspējīgu kareivju evakuācija ar *Saratov* un mazas rezerves nosūtīšana, tikai 40 cilvēku Pārdaugavas un Rīgas aizstāvēšanai, paniska bēgšana uz Ainažiem, materiālās daļas un ierīču zudums." Un tā tālāk.

Vispār parka vadības nomaina notika šādos apstākļos. Pēc atgriešanās no Krustpils 8. oktobrī (pavēle nr. 10, 10. okt.) tiek izdota pavēle ar šādu tekstu: "Ar šo dienu esmu saslimis un savus dienesta uzdevumus izpildīt nevaru. Par savas vietas izpildītāju ieceļu vltņ. Bamberu. Vltņ. A. Valeika."

Pavēle nr. 13 (13. oktobrī) skan šādi: "Armijas aviācijas parka komandēšanu ar 13. oktobri nododu ltn. Drillim." Pavēli parakstījis A. Valeika. Pavēle nr. 14 (14. oktobrī), ko parakstījis ltn. Drillis, skan šādi: "Ar armijas virspavēlnieka pavēles nr. 60 3. punktu esmu iecelts par aviācijas parka p. v. i. un ar šo dienu stājos pie savu pienākumu izpildes, par parka adjutantu ieceļot ltn. Zeltiņu." Tālāk seko pavēle nr. 15 (15. oktobrī): "Pārvesto no inženieru rotas kara lidotāju vltņ. Valeiku izslēgt no aviācijas parka sarakstiem."

Savādi ir tas, ka, neraugoties uz izveseļošanas 13. oktobrī, vln. A. Valeika vairs kara aviācijā nekad neatgriezās. Arī atbrīvošanas kara laikā, kad turpināja dienēt kājnieku vienībās.

9. Rēzeknes kājnieku pulkā cīnās pret Bermontu un vēlāk kā vada komandieris 1. partizānu pulkā par kauju pie Švarcmuižas apbalvots ar Lāčplēša Kara ordeņa III šķiru (nr. 343). Latgales frontē cīnījies Daugavpils kājnieku pulka rindās. Vēlāk pēc atbrīvošanas kara beigām miera apstākļos sekmīgi darbojies Latvijas civilajā aviācijā, Latvijas aerokluba (abu) valdē un Aizsargu aviācijā kā eskadrijas komandieris.

4. Aviācijas parks cīnās pret Bermonta karaspēku

Bermonta-Avalova vācu-krievu karaspēka (Krievu brīvprātīgo rietumu armijas) uzbrukums Rīgai sākās 8. oktobrī visā 32 kilometrus platajā frontē no Rīgas liča piekrastes pie Slokas līdz Ķekavai Daugavas krastā. Šis pēkšņais uzbrukums Rīgai bija pārsteigums Latvijas valdībai un Rietumu sabiedrotajiem. Uzbrukums sākās ar vairākkārtīgu skaitlisko un tehnisko pārspēku attiecībā pret Rīgas aizstāvjiem (50 000–51 000 uzbrucēju pret 1200 aizstāvjiem). Vēl nopiedošāks bija pārspēks artilērijas un aviācijas ziņā. Trim latviešu aviācijas parka lidmašīnām — *Nieuport 24bis* nr. 4300 un divām *Sopwith 1½ Strutter* lidmašīnām nr. 2341 un nr. 7046 — stāvēja preti 60–100 Bermonta 11 aviācijas nodaļu lidmašīnām. Galvenokārt lidmašīnas ar vācu lidotājiem. Pēc Latvijas armijas operatīvās daļas ziņām, Zaksenberga aviācijas pulkā bija 40–80 lidmašīnas un apvienotajā 101. artilērijas koriģētāju nodaļā vēl ap 16 lidmašīnām. Turklāt Dzelzs divīzijas rīcībā no Vācijas tika pārcelta vēl 429. aviācijas nodaļa, un Ozolmuižas aerodromā Jelgavas apkārtnē atradās arī 427. aviācijas nodaļa.

Kamēr Latvijas aviācijas parka lidmašīnas Bermonta armijas uzbrukuma sākumā 8. un 10. oktobrī steidzīgi pārlidoja no Spilves uz Jaunjumpravmuižas aerodromu un tālāk uz Siguldu, Bermonta aviācijas 427. nodaļa kopā ar 101. nodaļu jau pirmajā uzbrukuma dienā, 8. oktobrī, sešu lidmašīnu sastāvā uzbruka Rīgas un Cēsu kājnieku pulka pozīcijām pie Stūrišu mājām pie Jelgavas šosejas, Baložu stacijas apkārtnē, kā arī Rīgas aizstāvju pozīcijām starp Stūrišiem un Pļavniekiem Daugavas kreisajā krastā. Veica izlūklidojumus Ķekavas, Rīgas (Torņakalna), kā arī Slokas un Kalnciema apkārtnē. Visur, kur pirmajā uzbrukuma dienā virzījās Bermonta karaspēks, to atbalstīja jau pieminētās aviācijas daļas. Bermonta aviācijas vadītāji, pakāpeniski nomainīti, bija krievi — plkv. ltn. Andrejs Livotovs, Boriss Firsovs un vācietis Vilhelms Maršals fon Biberšteins. Bermonta spēki Rīgai uzbruka vienlaikus visā frontē, kaut arī galvenie spēki bija koncentrēti vairāk frontes flangos. Kreisajā, gar Rīgas liča piekrasti, uzbruka krievu vienības, kas jau pašā uzbrukuma sākumā bija ieņēmušas Tukumu un Rīgas jūrmalu. Labajā flangā no lecas, Baldones un Mencendorfas virzienā uz Ķekavu virzījās Vācu leģions. Centrā gar Jelgavas šoseju no Jelgavas uz Olaini un Torņakalnu virzījās Dzelzs divīzijas daļas. Grāfa Kellera korpussā bija iedalītas

divas aviācijas nodaļas, otrajam Rietumu armijas korpusam — viena, Dzelzs divīzijai — viena un Vācu leģionam — viena aviācijas grupa.* Aviācijas nodaļā jau no Pirmā pasaules kara sākuma parasti skaitījās sešas lidmašīnas, grupā — trīs nodaļas. Latvijas aviācijas parks visas bermontiādes laikā diemžēl varēja izveidot knapi vienu pilnu aviācijas nodaļu, kaut formāli tās skaitījās divas — pirmā un otrā aviācijas nodaļa.

Neraugoties uz milzīgo pārspēku, Rīgas aizstāvji sīkstī pretojās uzbrucējiem. Nekur Bermonta karaspēkam neizdevās pārcelties pāri Daugavai, lai apļenkto Rīgu: no Rīgas līča piekrastes līdz pat Jaunjelgavai. Novembra sākumā Bermonts sāka savas karaspēka daļas koncentrēt arī Ilūkstes rajonā un Lietuvā — Obeļu rajonā, lai no turienes virzītos uz Ilūksti un padzītu no turienes Lietuvas karaspēku, kas tīkoja pēc Daugavpils (poļi aizsteidzās priekšā!). Latvijas armija, cīnīdamās vienlaikus divās frontēs — Latgalē un pie Rīgas, bija ļoti grūtā situācijā, jo tā vēl nebija pilnībā komplektēta. Un tomēr, lai pabalstītu Rīgas fronti, dažas karaspēka daļas vajadzēja atvilkt no Latgales. Maksimāli bija jācenšas palielināt karaspēka skaitlisko sastāvu pie Rīgas uz brīvprātīgo un mobilizācijas rēķina. Un daudzi saprata stāvokļa nopietnību un to, ka šoreiz uz spēles jāliek viss. Jācīnās pret gadsimtiem seniem mūsu zemes tīkotājiem — vāciešiem un krieviem, jo neviens no viņiem nesimpatizēja Latvijas un Baltijas valstu neatkarībai. Līdz šim kopējai karadarbībai kopā ar viņiem pret boļševikiem bija daļēji pilsoņu kara iezīmes un bieži latvieši bija spiesti cīnīties pret boļševistiskās propagandas apmātiem latviešiem, bet tagad karš pret vāciešiem un krieviem izvērsās par īstu atbrīvošanas karu pret svešzemju iekarotājiem. Tāpēc arī Latvijas armijas skaitliskais sastāvs spēji auga. Diemžēl pārspēka priekšā līdz 9. oktobra vakaram nācās atkāpties visos frontes sektoros. Vajadzēja atstāt Ķekavu, Daugavgrīvu, un Bermonta karaspēks aizvien ciešāk apņēma Torņakalnu. Dzelzs divīzijas daļas bija pienākušas pie Torņakalna centrālās daļas, un flangu karaspēks iespiedies no sāniem. Bermonta artilērija sāka apšaudīt Rīgas tiltus, traucējot Torņakalna aizstāvju piegādes. Vācu aviācija lidoja virs Torņakalna un Rīgas. Torņakalnā sākās ielu cīņas. Rīgas aizstāvji dažādos frontes sektoros mēģināja aizkavēt uzbrucējus ar pretuzbrukumiem, bet tie nedeļa panākumus. Torņakalna aizstāvjiem draudēja ielenkums. Lai to novērstu, toreizējais Latvijas armijas virspavēlnieks ģenerālis Simonsons deva pavēli atstāt Torņakalnu un pa Rīgas tiltiem atkāpties uz Daugavas labo krastu. Latvijas Pagaidu valdība jau bija izbraukusi uz Cēsīm. Daļa Rīgas iedzīvotāju pa Vidzemes šoseju tai sekoja. Kaut arī Rīgas frontes pavēlnieks plkv. Zemitāns it kā bija devis pavēli arī karaspēkam atiet uz Juglas līniju, Rīgas aizstāvji nolēma palikt pie Daugavas, Latvijas likteņupes, un cīnīties līdz galam. Arī Kārlis Ulmanis palika pie Rīgas aizstāvjiem.

* P. Bērziņš. "Latvijas brīvības cīņas. 1918.–1920. gadā"; P. Radziņa. "Latvijas atbrīvošanas karš".

Rīgas aizstāvju fronte nostiprinājās gar Daugavas labo krastu no jūras līča līdz pat Jaunjelgavai. Divas trešdaļas karaspēka palika Rīgas tiešai aizstāvēšanai no Vecmīlgrāvja līdz Stopiņiem un Ikšķīlei.

Daugavā bija iebrukušas sabiedroto flotes vienības.

Šur tur tika izvēsti arī pretuzbrukumi. Bermonta karaspēka uzbrukums Rīgai bija apstājies pie Daugavas līnijas. Veiksmīgi tika atkarota Doles sala. 13. un 14. oktobra naktī bija mēģināts uzbrukums Torņakalnam pa Rīgas tiltiem. Diemžēl neveiksmīgi. Tūlīt pēc frontes nostabilizēšanās abas karojošās puses sāka gatavoties uzbrukumam — Daugavas forsēšanai. Katra puse savā virzienā. Šajā nelielajā atelpas periodā karadarbībā beidzot iesaistījās arī mūsu aviācijas parka lidmašīnas — veicot izlūklidojumus pretinieka pusē. 11. oktobrī lidotājs J. Priedītis, startēdams ar *Nieuport 24bis*, veica izlūklidojumu maršrutā Sigulda–Jaunjelgava–Taurkalne–Sigulda, kopējais lidojuma laiks — 1 st. 40. min. Arī lidotājs ltn. V. Jakubovs ar lidotāju novērotāju vlt. Zuti ar *Sopwith* nr. 2341 veica līdzīgu maršrutu: Sigulda–Jaunjelgava–Taurkalne un vēl tālāk gar Daugavas kreiso krastu līdz Ķekavai–Rolbuša–Zasulauks–Torņakalns–Sigulda, kopējais lidojuma laiks — 1 st. 40. min, vidējais lidojuma augstums — 800 m.

Nedaudz par Siguldas aerodromu — aviācijas parka pirmo frontes aerodromu. Tas atradās labajā pusē no Vidzemes šosejas un tika plaši izmantots jau Pirmā pasaules kara laikā. No šejienes uz Kurzemi un Lietuvu startēja cara armijas smagie bumbvedēji "Ilja Muromietis", ar kuriem lidoja latviešu lidotājs Jāzeps Baško, startējot Siguldas apkārtnē. Izlūklidojumi no Siguldas turpinājās arī 12. oktobrī, kad lidotājs ltn. J. Priedītis ar savu *Nieuport 24* sāka izlūkot Daugavgrīvas apkārtni, kur bija nostiprinājušās Bermonta krievu karaspēka daļas, paplašinot izlūkojamus rajonus arī dziļāk Bermonta karaspēka aizmugurē līdz Bilderingiem (Bulduriem), Piņķiem un Švarcmuižai. Lidojums ilga vienu stundu ar nosēšanos jau jaunajā parka bāzēšanās vietā tuvāk fronteī — Krustabaznīcas aerodromā pie Rīgas. Šis aerodroms, pēc Kārļa Irbiša bērnības aprakstiem, tika izmantots jau Pirmā pasaules kara laikā krievu aviācijas lidojumiem uz Kurzemi un Rīgas aizstāvēšanai: "Tas atradās Juglas Šmerļa apkārtnē pie Biķernieku meža Vidzemes šosejas labajā pusē Krustabaznīcas apkārtnē." (Arī vlt. Zutes aprakstā "Mūsu aviācijas gaitas Bermonta uzbrukuma laikā" aviācijas svētku programmā 1935. gada 8. septembrī).

Kārlis Irbitis šī aerodroma atrašanās vietu vēl precīzē savā vēstulē 1995. gada 11. decembrī: "Lidlauks atradās lielā norā Biķernieku meža malā. Izbraucot no Rīgas un aizbraucot garām VEF pa Vidzemes šoseju (Brīvības ielu), tās labajā pusē."

Arī otra parka lidmašīna *Sopwith* nr. 2341 ar lidotāju V. Jakubovu un novērotāju vlt. Zuti pēc izlūklidojuma maršrutā Sigulda–Jaunjelgava–Taurkalne–Valle–Bīrzgale–Neigute (Vecumnieki)–Baldone–Dole–Ķekava nosēdās Krustabaznīcas aerodromā pēc 1 st. 30 minūšu lidojuma 1000 metru augstumā. Siguldā vēl pagaidām palika 2. aviācijas nodaļa ar savu materiālo daļu, pārvestu caur Ainažiem ar kuģi *Saratov*. Lidmašīnu *Sopwith* nr. 7046 un vēl neizremontēto *Nieuport 23* nr. 4271 (vispārēja lidmašīnu numerācija tad vēl avi-

ācijas parkā nebija ieviesta). 10. oktobrī šo *Sopwith* Siguldā ielidoja lidotājs Mardoks, šis lidmašīnas "atgādātājs" no boļševikiem, noliododams 20 minūtes 500 metru augstumā. Aviācijas parka izlūklidojumi turpinājās tālāk, sevišķu vēribu veltot izlūklidojumiem Bermonta frontes kreisajā flangā, kur tika gatavots Latvijas armijas uzbrukums Daugavgrīvai un Bolderājai ar Daugavas forsēšanu. Uzbrukuma sākums bija noteikts 15. oktobrī. Šajā laikā bija notikusi ievērojama Rietumu sabiedroto nostājas maiņa Bermonta uzbrukuma dēļ Latvijas nacionālajai armijai. Attiecības ar Bermontu un fon der Golcu — Baltijas vācu spēku virspavēlnieku — pasliktinājās viņu abu savdabīgās nostājas dēļ kopējā cīņā pret boļševismu (vispirms ieņemt Rīgu, gāzt Latvijas Pagaidu valdību un tikai pēc tam virzīties pret boļševikiem austrumos, reizē nepakļaujoties Judeniča Ziemeļrietumu armijai pie Narvas un tās uzbrukumā Petrogradai).

Rietumu sabiedroto pusē bija sākusies pretdarbība šai nostājai. Vispirms tika panākts, lai Vācijas valdība atsauc no Baltijas fon der Golcu. Tas notika oktobra sākumā, sākoties Bermonta uzbrukumam — Golca vietā iecēla ģenerāli Eberhardu. Pēc tam uz Baltiju nosūtīja starptautisko militārās kontroles komisiju notikumu attīstības vērošanai Baltijā un Latvijā. Un visbeidzot uz Baltiju — Rīgu, Rēveli un Liepāju — "katram gadījumam" nosūtīja sabiedroto kara flotes vienības: četrus angļu kuģus — *Dragon*, *Abdiel*, *Windsor* un *Vangriesher* un četrus franču — *Lastin*, *Garnier*, *Marne* un *Aisne*. Tie bija karakuģi ar spēcīgu artilēriju, kuras tik ļoti trūka Latvijas bruņotajiem spēkiem.

Sākoties Rēzeknes kājnieku pulka uzbrukumam 15. oktobrī Daugavgrīvai un forsējot Daugavu ar kuģīšiem, šī sabiedroto flotes vienība jau 14. oktobrī bija izbraukusi no Daugavas un noenkurojusies Rīgas līcī preti Daugavgrīvai. Angļu ģenerālis Berts, Anglijas militārās misijas vadītājs Baltijā, bija saņēmis atļauju ar kuģu artilēriju atbalstīt latviešu uzbrukumu Daugavgrīvai un Bolderājai, kur bija nostiprinājušās Bermonta krievu karaspēka daļas, atnākušas no Jūrmalas. Šis kuģu artilērijas uzbrukums arī izšķīra visa šī pasākuma izdošanos (uzbrukumu Daugavgrīvai un Bolderājai vadīja pulkvedis Bolšteins). Kuģa artilērija apstrādāja ne tikai Daugavgrīvu un Bolderāju, bet arī dziļāko Bermonta frontes aizmuguri, kas vēlāk tik ļoti palīdzēja izvērst mūsu karaspēka operācijas Torņakalna virzienā.

Sabiedroto kuģu artilērijas uguni koriģēja mūsu aviācijas parka lidmašīnas, galvenokārt 15. oktobrī lid. J. Priedītis, ar savu *Nieuport 24bis* izlidodams no Krustabaznīcas aerodroma speciāli šim uzdevumam un lidodams virs Daugavgrīvas rajona 1 st. 30 min. Pēc pārcelšanās pāri Daugavai Rēzeknes kājnieku pulks sadalījās divās uzbrūkošās un pretinieku vajājošās kolonnās divos virzienos. Vispirms uz Torņakalnu gar Daugavas kreiso krastu, ieņemot Bolderāju un cementfabriku (Daugavgrīva bija kritusi jau iepriekš), un gar Bullupi virzienā uz Jūrmalu, attīrot uzbrukuma placdarmu tālākam uzbrukumam Torņakalnam no ziemeļrietumu puses. Šajā virzienā tika sasniegts Vārnukrogs pie Lielupes grīvas. Sabiedroto flotes artilērijas apšaude turpinājās arī turpmākajās uzbrukuma dienās, kuru atkal palīdzēja koriģēt 17. oktobrī lidotājs Priedītis ar savu *Nieuport*, reizē veicot arī izlūklidojumus turpmāko uzbrukuma cīņu rajonos:

Buljos—Tīriņmuižā—Olainē—Ķekavā. Viņam pievienojās arī otra 1. nodaļas lidmašīna *Sopwith* nr. 2341 ar lidotāju V. Jakobovu un novērotāju ltn. Spāriņu (ltn. Spāriņš pēc dezertēšanas no latviešu sarkano lidotāju vienības, tai atkāpjoties no Rīgas, vēl nebija atjaunojis savas pilota iemaņas un sākumā parkā lidoja tikai kā novērotājs). Viņi 17. oktobrī veica izlūklidojumu maršrutā Krustabaznīcas aerodroms—Torņakalns—Ķekava—Baldone—Neigutes muiža (Vecumnieki)—Bergova—Birzgale—Jaunjumpramuiža un pa Daugavas kreiso krastu līdz pat Rīgai un atpakaļ uz Krustabaznīcas aerodromu.

21. oktobrī ar *Nieuport* izlūklidojumā dodas V. Jakubovs maršrutā Krustabaznīcas aerodroms—Ķekava—Baldone—Tomsdorfa—Dole—Torņakalns un atpakaļ uz Krustabaznīcas aerodromu. Lidojuma ilgums — 50 min, augstums — 800 m. Baldonē pie viena tika izkaisītas proklamācijas vācu kareivjiem — vispār šie izlūklidojumi vairāk bija koncentrēti pretinieku spēku izlūkošanai viņu labajā frontes flangā, lai netraucēti varētu attīstīties uzbrukums no Daugavgrīvas un Jūrmalas Babītes ezera virzienā. Visbeidzot īsu izlūklidojumu Rīgas tuvākajā apkārtnē Pārdaugavas pusē arī 21. oktobrī veica lidotājs Jakubovs ar bijušo lidotāju novērotāju sarkano latviešu lidotāju pusē Dūmu, kas, arī pārgājis nacionālo spēku pusē, bija lidotājs novērotājs, maršrutā Krustabaznīca—Torņakalns un atpakaļ uz Krustabaznīcas aerodromu. Lidojuma ilgums — 45 min, augstums — 800 m. 22. oktobrī seko viens no traģiskākajiem notikumiem aviācijas parka kauju vēsturē — smaga lidmašīnas *Sopwith* nr. 2341 avārija, faktiski bojāeja, tik svarīgajā cīņu periodā pret Bermontu. Lidotājam V. Jakubovam startējot kaujas lidojumam kopā ar lidotāju novērotāju ltn. Spāriņu, ieskrējiena laikā Krustabaznīcas aerodromā pļavas nelidzenumā propelleris skar zemi, un no tā atšķeļas neliela lāpsta mala. Motors bija sācis vibrēt un 30 metru augstumā apstājās pilnībā. Lidmašīna, pārejot planējumā, zaudēja ātrumu un, nogāzdamās pār spārnu, atsitās pret zemi. Tricienā salūza propelleris, tika norauta šasija, sadragāta lidmašīnas korpasa priekšējā daļa, pilnībā salauzts apakšējais spārns un stipri bojāts augšējais spārns (lauzti lonžeroni). Veselas palikušas vienīgi stūres un lidmašīnas ķermeņa pakalējā daļa. Abi lidotāji avārijā necieta!

Aviācijas parka komandieris ltn. Drillis lūdza atļauju armijas Tehniskajai pārvaldei lidmašīnu kā nederīgu turpmākai ekspluatācijai norakstīt un svītrot no parka inventāra sarakstiem. Atļauja tika dota, un tā viena no divām pirmajām Latvijas nacionālās aviācijas lidmašīnām *Sopwith* nr. 2341 beidza savus lidojumus. Otrās nodaļas *Sopwith* nr. 7046 bija jāstājas tās vietā. 2. novembrī notika pirmais neveiksmīgais mēģinājums ar šo lidmašīnu pārlidot no Siguldas un Krustabaznīcas aerodromu. Lidotājam Mardokam kopā ar motoristu Milleru motora defekta dēļ nācās pēc 15 minūtēm lidojumu pārtraukt un nosēsties atpakaļ Siguldā. Nākamais lidojums tajā pašā dienā bija veiksmīgs, un lid. Mardoks kopā ar motoristu Milleru, lidojot maršrutā Sigulda—Inčukalns—Stoķi—Ropaži—Jugla, pēc 50 minūtēm sasniedza Krustabaznīcas aerodromu, lidojot 600 metru augstumā. Lidmašīna bija steidzīgi nepieciešama turpmākiem

kaujas lidojumiem Rīgas–Bermonta frontē, un ar to turpmāk lidoja gan pirmās, gan arī otrās nodaļas lidotāji un novērotāji Jakubovs, Mardoks, Spāriņš, Zute.*

Faktiski Daugavas forsēšana 15. oktobrī, kreisā krasta priekštilta pozīciju izveidošana Daugavgrīvā un Bolderājas ieņemšana, tālākā virzīšanās gar Daugavas un Bullupes krastiem pretinieka ieņemtajā teritorijā un pārējo divu Latgales divīziju — Daugavpils un Siguldas pulka — kopā ar Rīgas 6. pulku un partizānu pulka pārceļšana pāri Daugavai 16. oktobrī bija tikai gatavošanās paredzētajam ģenerālzbrukumam 3. novembrī — Torņakalna ieņemšanai un Rīgas atbrīvošanai.

Šajā uzbrukuma sagatavošanas periodā, cik nu tas bija iespējams, ar divām aviācijas parka lidmašīnām uzbrukuma sagatavošanā aktīvi piedalījās arī mūsu aviācija (sākumā ar lidmašīnām *Sopwith* nr. 2341 un *Nieuport 24bis* nr. 4300, vēlāk pēc *Sopwith* nr. 2341 bojāejas to nomainīja *Sopwith* nr. 7046), galvenokārt veicot izlūklidojumus pretinieka aizmugurē, nosakot tur esošo pretinieku spēku izvietojumu, kā arī iespējamus to papildinājumus no Jelgavas (viņu galvenās atbalsta bāzes) puses. Līdzīgā nolūkā izlūklidojumi tika veikti arī austrumu virzienā augšup gar Daugavu no Rīgas līdz pat Jaunjelgavai — pastāvīgi uzraugot tur esošo pretinieku vienību pārvietošanos Torņakalna virzienā kā iespējamo pastiprinājumu Bermonta spēkiem pie Rīgas. Kaut arī šī iespēja bija mazāk ticama, jo vācu spēkiem bija jāaizsargā no Lietuvas puses arī sava aizmugure, jo arī Lietuvā bija sākusies karadarbība pret Bermontu.

Vispārējo uzbrukumu 3. novembrī no Daugavas kreisajā krastā ieņemtajām priekštilta pozīcijām atkal ievadīja spēcīga sabiedroto flotes artilērijas uguns, apšaudot ienaidnieka pozīcijas uzbrukuma virzienā, kā arī pretinieka spēkus aizmugurē. Lai atvieglotu Latgales divīzijas, Rīgas 6. kājnieku pulka un partizānu pulka uzbrukuma operācijas (šo uzbrukumu vadīja ģenerālis K. Berķis), Latvijas armijas vienības Daugavas labajā krastā (Vidzemes un Kurzemes divīzijas daļas) no Rīgas līdz pat Jaunjelgavai imitēja māņu uzbrukuma gatavošanu un uzsākšanu, intensīvi apšaudot Bermonta spēkus visā frontes garumā (Cēsu un Valmieras pulka vienības pie Jaunjelgavas pat pārcēlās pāri Daugavai), tā atraujot pēc iespējas vairāk Bermonta spēku no uzbrūkošajām Latvijas armijas daļām pie Rīgas. Tīkmēr Latgales divīzijas Rēzeknes pulks virzījās arvien tālāk Jūrmalas virzienā, atspiežot Bermonta krievu karaspēka daļas Slokas virzienā un ieņemot Rīgas Jūrmalu līdz Dubultiem, tā nodrošinot vispārējā uzbrukuma labo flangu, lai pēc tam kopā ar Rīgas 6. pulku un partizānu pulku virzītos Jelgavas šosejas virzienā, apdraudot pretinieka spēkus Torņakalnā no dienvidrietumu puses. Savukārt Siguldas pulks virzījās tālāk uz dienvidaustrumiem gar Daugavu, ieņemot cementfabrikas nocietinājumus un tuvojoties Torņakalnam no ziemeļu puses, tā pamazām ielencot arī Torņakalnu. Visā uzbrukuma laikā Torņakalnam Latvijas armijas daļām bija jāpārvar nemitīgs pretinieka tehnikas pārākums dažādu ieroču šķiru, galvenokārt artilērijas,

* Valsts vēstures arhīva materiāli: fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 463, 418, 180.

mīnmetēju, ložmetēju un aviācijas, veidā, kā tik Joti pietrūka Latvijas armijai. Arī sabiedroto flotes artilērija vairs nespēja tik efektīvi atbalstīt uzbrucējus kā uzbrukuma sākumā. Sabiedroto palīdzība ar ieročiem, arī lidmašīnām, pienāca par vēlu, tikai 1920. gada janvārī un martā (par to turpmāk).

Neparasti sīvas kaujas, ieņemot Torņakalnu, risinājās 9. un 10. novembrī, kad latviešu vienības pienāca klāt Torņakalnam un pilsētā izraisījās ielu cīņas. Torņakalnu līdz pat atkāpšanās brīdim aizstāvēja labi organizētās Dzelzs divīzijas daļas ar aviācijas atbalstu.

Mūsu uzbrukuma laikā Rīgas frontē Bermonta spēki vienlaikus iesāka savu uzbrukumu Liepājai un atsevišķām Kurzemes pilsētām, ieņemot Kuldīgu un Aizputi. (Šajā rajonā cīņās pret Bermontu Augškurzemē Latvijas aviācija nepiedalījās.) Aizstāvot Liepāju un tās apkārtni, plkv. Dankeram lielu atbalstu sniedza arī sabiedroto flote Liepājā ar savu kuģu artilēriju, līdzīgi kā pie Rīgas. Arī šī afēra Bermontam beidzās bez panākumiem un tikai parādīja Bermonta spēku īsto nolūku — pakļaut Latviju, īstenojot senās imperiālistiskās Krievijas un Vācijas tieksmes. Komunistiskajai Krievijai nolūki bija tie paši.

Latvijas armijas spēku vispārējā uzbrukuma sākumā diemžēl piedalījās tikai viena aviācijas parka lidmašīna — *Sopwith* nr. 7046, savstarpēji mainoties lidmašīnas apkalpei: lidotājiem V. Jakubovam ar Mardoku un novērotājiem Zutem ar Spāriņu. Tā darbojās abos galvenajos uzbrukuma virzienos — gar Jūrmalu un Jelgavas šosejas virzienā, izlūklidojumos ņemot līdzī arī bumbas, cik nu *Sopwith* bija spējīgs nest — kopā ap 60 kg (!). Pēc intensīvajiem lidojumiem 3. un 4. novembrī, kad lidmašīnu apkalpes izpildīja līdz četriem kaujas lidojumiem dienā, lidotājam Mardokam kopā ar novērotāju Zuti pēc veiksmīgā kaujas lidojuma 4. novembrī sēžoties Krustabaznīcas aerodromā, motora defekta dēļ (nevarēja to apstādināt bojātas aizdedzes sistēmas dēļ) lidmašīna ieripoja bedrē un tika bojāta. To remontēja līdz 10. novembrim, kad notika visintensīvākās kaujas Torņakalna pievārtē. Remonta laikā lidmašīnu *Sopwith* aizvietoja *Nieuport 24bis* nr. 4300, lidotājiem V. Jakubovam un J. Priedītim lidojumos mainoties savā starpā un kopā no 4. līdz 10. novembrim veicot sešus kaujas lidojumus. Protams, šajos lidojumos varēja paņemt līdzī mazāk bumbu nekā ar iznīcinātāju.

Kad 10. novembrī *Sopwith* nr. 7046 bija atkal saremontēts — kaujas lidojumi ar to turpinājās. Bet jau pirmajā lidojuma dienā 10. novembrī, īsi pirms Torņakalna ieņemšanas lidotājam V. Jakubovam un novērotājam Spāriņam atbalstot kaujas Torņakalna pievārtē Šampētera rajonā, apstājās lidmašīnas motors, un tā bija spiesta nolaisties kādā plavā Timmu māju tuvumā starp mūsu un vācu pozīcijām. Lidmašīna bija jāpamet. Tomēr vēlāk, pēc Torņakalna ieņemšanas, Rīgas atbrīvošanas un vācu spēku atkāpšanās no Rīgas, lidmašīnu izdevās glābt. 12. novembrī to no Šampētera uz Krustabaznīcas aerodromu pārlidoja lidotājs Mardoks kopā ar motoristu Frišbeinu, nedaudz bojājot propelleri, paceļoties no visai ierobežota laukuma. Lidmašīnu remontēja līdz 16. novembrim. Tikmēr lidotāji J. Priedītis un V. Jakubovs atkal pārmaiņus, ne

vairs pirmo reizi, lidoja ar *Nieuport 24bis* nr. 4300, tagad jau vajājot no Torņakalna uz Olaini un Jelgavu aizejošās Bermonta karaspēka daļas.

Tā ziemzēl aviācijas parks ar lidmašīnām to mazā skaita un pastāvīgo remontu dēļ lidoja visai epizodiski, brīžam ar divām, brīžam tikai ar vienu lidmašīnu, visumā maz palīdzot savam karaspēkam. Un tomēr jāšaubās, vai kādas lidmašīnas tika izmantotas tik intensīvi kā mūsējās.

Daudz lielākā skaitā un efektīvāk tika lietotas pretinieku vācu lidmašīnas, stipri traucējot mūsu karaspēka vienību darbību. To vienmēr bija nesalīdzināmi vairāk, koncentrētas aviācijas nodaļas *Fliegerabteilungen (FA)* FA 101, FA 426, FA 424, FA 429, kā arī Zaksenberga aviācijas pulkā. Un, visbeidzot, Rosbaha uz Latviju tikko kā pārvietotajā karaspēka vienībā ar savu triecienu aviācijas nodaļu.

Ir fiksēti vairāki gadījumi, kad vācu triecienu lidmašīnas zemlidojumos pret mūsu vienībām bija darbojušās visai efektīvi. Arī pēc Bermonta spēku atkāpšanās uz Olaini un Jelgavu. Tā 16. novembrī vairākas vācu lidmašīnas uzbrūk latviešu vienībām Jelgavas šosejas rajonā, 18. novembrī Rīgas pulkam pie Cenas, 20. novembrī Dzelzs divīzijai piedalītās lidmašīnas — pie Svētes un vēl citur, nesastopot nekur latviešu uzbrūkošo vienību daudz maz nopietnu pret darbību. Zenītlieģabalu vai zenītlōžmetēju Latvijas armijā vēl nebija. Nonāca pat tiktāl, ka vācu lidmašīnas sāka apšaudīt ar bruņuvilcienu tālšāvēju lielgabaliem. Un tomēr, neraugoties uz šo nepilnīgo latviešu vienību speciālo bruņojumu, lidmašīnas vairākkārt tika nogāztas ar šauteņu uguni, jo parasti vācu lidmašīnas, nebaidāmās no daudz maz nopietnas pretdarbības no zemes (no gaisa tās vispār nebija), uzbrūkot zemes mērķiem pļaujošā lidojumā, lidoja ļoti zemu. Bieži tās bija arī bruņotas (aizsargātas pret šauteņu uguns iedarbību). 28. oktobrī vācu lidmašīna apšaudes dēļ no zemes bija spiesta nolaisties Baldones rajonā pie Čaukstēļu mājām, 18. novembrī Rīgas pulka novietojumā pie Diču mājām un Mežotnē, arī uzbrukuma gaitā (mūsējo) pie Torņakalna 4. un 5. novembrī un vēl daudz kur citur. Bieži tās piespiesti nolaidās tehnisku iemeslu dēļ un palika Latvijas bruņoto spēku rīcībā. Žēl tikai, ka kauju gaitā neviena no tām netika laikus saremontēta un lietota mūsu pusē. Kā, piemēram, plaši izmantotā trofeja *Sopwith* nr. 7046, ar kuru no boļševikiem pārlidoja Mardoks. Ar vācu lidmašīnām, kaut arī tās bija milzīgā skaitliskā un kvalitatīvā pārsvarā, latviešu lidotāji gaisā parasti nesastapās. Ir fiksēti tikai divi gadījumi, kad tas notika. Pirmais 1919. gada 13. novembrī, kad lidotājs Jakubovs ar novērotāju Zuti devās izlūklidojumā maršrutā Krustabaznīcas aerodroms–Torņakalns–Ķekava–Baldone–Jaunjelgava–Taurkalne–Valle–Birzgale un atpakaļ uz Krustabaznīcas aerodromu un kad ap Valli mūsu lidmašīnu sāka vajāt divas vācu lidmašīnas, tāpēc tālāko izlūkošanu nācās pārtraukt un steigšus doties mājup. Kopējais lidojuma ilgums bija 1 st. 40 min, augstums — 800 m.

Otrs un vienīgais gadījums visā mūsu kara aviācijas vēsturē, kad notika gaisa kauja starp mūsu un vācu lidmašīnu, bija 19. novembrī, kad lidotājs Mardoks kopā ar novērotāju Spāriņu virs Torņakalna gaisā satika vācu izlūklidmašīnu un uzbruka tai.

Vācu izlūklidmašīna atšaudījās, un gaisa kaujas laikā mūsu *Sopwith* nr. 7046

izšāva visu savu ložmetēju municiju bez redzamiem rezultātiem. Vācu lidmašīna metās bēgt un aizlidoja Jelgavas virzienā (!?). Mūsējā pēc 35 minūšu lidojuma atgriezās Krustabaznīcas aerodromā (aviācijas parka pavēle nr. 54, 23. nov.).

Pēc Bermonta vācu Dzelzs divīzijas sagraušanas Torņakalnā un tās atlieku atkāpšanās uz Jelgavu Vācu leģiona un Rosbaha karaspēka daļu apsardzībā (visas "valstsvācu" vienības) sākās nākamais kara posms pret Bermontu — tā aizejošo daļu vajāšana un Jelgavas — Bermonta galvenās karabāzes — atbrīvošana.

Par godu uzvarai pār Bermontu 11. novembrī Rīgā tika nodibināts Lāčplēša Kara ordenis, kas tiek piešķirts par kauju nopelniem Latvijas atbrīvošanas karā.

Pirms 12. novembrī sākās vispārējs uzbrukums Jelgavas frontē, vispirms bija nepieciešams pārgrupēt Latvijas karaspēku (piemēram, Vidzemes divīziju pārcelt Daugavas kreisajā krastā) un sakārtot atbilstoši jaunajam uzdevumam. Uzbrukums Jelgavas frontē sākās vienlaikus visā frontes platumā no Rīgas un Jūrmalas līdz pat Jaunjelgavai, galvenokārt frontes flangos. Labajā — turpinot uzbrukumu gar jūras piekrasti un Babītes ezera ziemeļu krasta virzienā uz Sloku, Ķemeriem un Tukumu un gar Lielupi augšup uz Kalnciemu un Jelgavu. Sloka un Kalnciems tika atbrīvoti 14. novembrī, Ķemeru — 16. novembrī. Kreisajā frontes flangā plašā joslā tika forsēta Daugava pie Jaunjelgavas, Ikšķiles, Ķekavas — izvērsot uzbrukumu virzienā uz Baldoni, Iecavu un Bausku (vēlāk arī Mežotni). Bausku atbrīvoja 17. novembrī. Bermonta daļas atkāpjoties visur sīvi pretojās mūsu karaspēkam, bieži pat pārejot uzbrukumos, nostiprinoties pārmaiņus forsējamo upju — Iecavas, Mūsas un Lielupes — krastos. Jelgavu bija plānots ieņemt ne frontāli, bet gan ielencot no rietumu un austrumu puses gar Lielupi, arī no dienvidu puses. Vidzemes divīzija virzījās gar Jelgavas šoseju caur Olaini uzbrukuma centrā.

Vienlaikus vēl turpinājās kaujas ar Bermonta spēkiem pie Liepājas. Tie beidzot no Liepājas tika padzīti galīgi un atkāpās Tukuma virzienā. Tālāk Bermonts centās Tukumu paturēt savās rokās maksimāli ilgi. Latvijas karaspēks to ieņēma tikai 22. novembrī reizē ar Jelgavu, kad abas šīs karaspēka daļas apvienojās. Talsus, Sabili, Dobeli reizē ar Pētersfeldes aerodromu atbrīvoja pēc tam, 24. novembrī.

Abas aviācijas parka lidmašīnas Jelgavas operācijas laikā, kā jau minēts iepriekš, piedalījās visai ierobežoti, jo lidoja tikai pārmaiņus pa vienai, galvenokārt veicot tikai izlūklidojumus abos frontes flangos. Labajā — izlūkojot Slokas, Kalnciema rajonu, kreisajā — Ķekavu, Baldoni, Vecumniekus, Misas upes krastus, Garozu un Jelgavu, pie viena izlūkojot arī Olaini.

Kaujas lidojumi tika izbeigti 19. novembrī, jau pirms Jelgavas ieņemšanas, kad lidotājs V. Jakubovs kopā ar novērotāju Spāriņu veica beidzamo kaujas lidojumu bermontiādes laikā, lidojot maršrutā Krustabaznīca–Garozā–Jelgava–Kalnciems–Olaine un atpakaļ uz Krustabaznīcas aerodromu, noņemot virs Jelgavas stacijas četras bumbas piecu pudu kopsvarā un ar ložmetējiem apšaudot divus kuģišus pie Jelgavas. Lidojuma ilgums — 1 st. 20 min, augstums — 1400 m (!).

Tā kā Bermonta spēki bija no Rīgas atkāpušies pietiekamā attālumā, abas lidmašīnas 29. novembrī, tātad jau pēc tam kad vācieši Latvijas teritoriju bija atstājuši, no Krustabaznīcas aerodroma sava kaujas aerodroma, pārlidoja uz pamatbāzi — Spilves aerodromu. Un atkal avārija ar *Sopwith* nr. 7046. Pēc nolaišanās, rullējot uz angāru (tādi toreiz Spilvē bija trīs), lidmašīna ieskrēja aizsnigušajā grāvī lidotāja Mardoka un motorista Millera "izpildījumā". Avārijā tika salauzts propelleris, bojāts motors, saliekta šasija un laužts ķermeņa lonžerons (2. nodaļas komandiera ziņojums Aviācijas parka komandierim ltn. Drillim 8. decembrī).

Bermonta karaspēka tālākā atkāpšanās pēc Jelgavas atstāšanas jau notika visai raiti. Vecauce tika atstāta 27. novembrī, Auce un Žagare — 28. novembrī. Un tad jau arī bija klāt Lietuvas robeža.

Pirms tam Latvijas armijas pavēlniecība 19. un 20. novembrī, tātad jau pirms Jelgavas atbrīvošanas, atsacījās no vācu spēku virspavēlnieka ģenerāļa Eberharda pamiera piedāvājumiem, kā arī Rietumu sabiedroto komisijas priekšsēdētāja ģenerāļa Nisela priekšlikuma 22. novembrī izbeigt kaujas un dot bermontiešiem iespēju mierīgi evakuēties no Kurzemes, vēl cerot viņus novirzīt cīņā pret boļševikiem austrumos. Bet viņiem jau nācās cīnīties tepat Lietuvā. Latvijas armijas pavēlniecībai karaspēks bija steidzīgi jāpārmet uz austrumiem — Latgali — tālākajā atbrīvošanas cīņā pret seniem "paziņām" — boļševikiem.

5. Kopsavilkums par lidojumiem Bermonta frontē un lidojumu saraksts

Līdz ar abu aviācijas parka lidmašīnu — *Sopwith* nr. 7046 un *Nieuport 24bis* nr. 4300 — atgriešanos mūsu kara aviācijas pamatbāzē Spilvē arī beidzās kaujas lidojumi Bermonta frontē, kaut Bermonta karaspēka vajāšana Kurzēmē vēl turpinājās līdz 28. novembrim. (Lietuva no Bermonta spēkiem atbrīvojās decembrī.) Sākās jauns posms aviācijas parka vēsturē: parka darbības nostiprināšana un paplašināšana — gatavošanās jauniem kaujas uzdevumiem Latgalē, jo atbrīvošanas karš vēl nebija beidzies.

No 1919. gada 8. oktobra līdz 20. novembrim kopā bija veikti 42 kaujas lidojumi (to ilgums — 56 stundas). Galvenokārt izlūklidojumi šādos frontes rajonos: Jaunjelgavas rajonā — 4 lidojumi, Rīgas rajonā — 31 lidojums, Jelgavas rajonā — 5 lidojumi un Tukuma rajonā — 2 lidojumi.

Šie lidojumi veikti ar lidmašīnām *Sopwith* nr. 2341 — 7 lidojumi (līdz tās bojāejai), ar *Sopwith* nr. 7046 — 12 lidojumi (boļševiku trofejlidmašīna) un *Nieuport 24bis* nr. 4300 — 23 lidojumi. Parka pilots V. Jakubovs veicis 18 kaujas lidojumus (septiņus ar *Sopwith* nr. 2341, piecus ar *Sopwith* nr. 7046 un sešus ar *Nieuport 24bis* nr. 4300), J. Priedītis — 17 kaujas lidojumus tikai ar *Nieuport 24bis*, Mardoks ar *Sopwith* nr. 7046 — 7 lidojumus. Novērotājs Zute bija veicis

septiņus lidojumus, Spāriņš — deviņus. Izlūklidojumu laikā uz ienaidnieka vilcieniem, vezumniekiem, kājnieku kolonnām, dzelzceļa stacijām kopā nomestas 145 bumbas, kopsvarā 25 pudi 29 mārciņas. Ienaidnieka vilcieni, vezumnieki un kājnieki apšaudīti ar ložmetējiem Vecumniekos, Jelgavā. No lidmašīnām koriģēta angļu kuģu artilērijas apšaude Daugavgrīvā. Pretinieka ieņemtajā teritorijā — Torņakalnā, Olainē, Baldonē, Vecmuižā — nosviesti aģitācijas materiāli — proklamācijas un laikraksti. Visi šie pasākumi veikti tikai ar trim lidmašīnām (Bermonta pusē bija ap 120 lidmašīnu), un tas liecina par visai veiksmīgu šīs ļoti ierobežotās materiālās daļas izmantošanu.

Un pats galvenais: visi lidojumi tika veikti bez dzīvā spēka — lidotāju vai novērotāju — zaudējumiem. Mūsējie bija iemanījušies vienmēr kaujas lidojumos iziet sveikā, lidojot drošā augstumā (1000–1300 m), izvairoties sastapties gaisā ar tehniski daudz pārākām vācu *Junkers*, *Rumpler*, *Halberstadt* un citu tipu lidmašīnām. Kopā nolidotajās aptuveni 60 lidstundās tika izlietots 110 pudu benzīna un 28 pudi rīcinelljas. Tas viss tika veikts ar jau iepriekš stipri nolietotajām lidmašīnām, kas agrāk bija lidojušas latviešu sarkanajā aviācijā. Tehniskajam personālam, motoristiem, lidmašīnu remontētājiem bija ko rauties, lai tās uzturētu pastāvīgā lidošanas gatavībā. (Armijas aviācijas parka komandiera p. v. i. ltn. R. Driļļa slepens ziņojums nr. 020 1919. gada 9. decembrī Rīgā.)

Aviācijas parka kaujas darbības laikā pret Bermontu izkristalizējās un nostabilizējās parka personālais sastāvs. Liekie, apmēram 40% no sastāva (aviācijas parka darbības sākumā no aviācijas grupas tika pārņemti 352 cilvēki), tika aizkomandēti uz kājnieku vienībām — Rīgas aizstāvjiem, atstājot parkā tikai pašus spējīgākos un tiešai parka darbībai nepieciešamos. Daļa dezertēja, negribēdami cīnīties kājniekos. Parkā palika divi kapteiņi, 13 virsleitnanti, 10 leitnanti, 12 kara ierēdņi, 9 virsseržanti, 46 seržanti un 46 kaprāji — kopā 138 cilvēki. Personāls: virsleitnanti Rūdolfis Drillis, Kārlis Bambergs, Aleksandrs Blaubergs, Frīdrihs Zute, Jānis Priedītis, Voldemārs Jakubovs, Augusts Spāriņš, Rolfs Zīverts, Žanis Rulle, Teodors Vasiljevs, Jānis Zaļais, Artūrs Vitoliņš, Eduards Tomsons, Sņikeris. Leitnanti: Pēteris Zeltiņš, Pēteris Mardoks, Herberts Deprejs, Ādolfs Drulle, Sergejs Staprāns, Arnolds Jansons, Voldemārs Skrastiņš, Pāvils Stūrāns, Jānis Ozols, Rihards Šmits. Vēl 1919. gadā bez jau minētajiem aviācijas virsniekiem aviācijas grupā un parkā apgrozījās (ieradās, aizgāja, atgriezās) šādi lidotāji, novērotāji un tehniskā personāla locekļi: Jirgensons, Andersons, Eduards Vācietis, kapt. Mucenieks, inž. Zariņš, Miņuks, Lasmanis, Hugo Zēbergs, Meijers, Eke, Pušķelis, Alfrēds Valeika, Jēkabs Māliņš, Jānis Putniņš u. c. Tie visi bija mūsu kara aviācijas dibinātāji un izveidotāji (sk. tabulu "Aviācijas parka lidojumu saraksts Bermonta karaspēka uzbrukumu laikā").

Aviācijas parka lidojumu saraksts Bermonta karaspēka uzbrukumu laikā

Nr. p. k.	Datums	Lidotājs/ novērotājs	Lidmašīna	Starta vieta	Lidojuma maršruts	Nolaišanās vieta	Lidojuma ilgums	Lidojuma augstums	Lidojuma raksturs
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	08.10.1919.	Jakubovs/Peičs	Sopwith nr. 2341	Krustpils	Taurkalne-Valle-Bārbele-Šēnberga-(Skaistkalne)-Birzes-Šēnberga-Neigute-Iecava-Olaine	Spilve	2 st. 15 min	1000 m	Pārlidojums un izlūk-lidojums
2.	08.10.1919.	Jakubovs/Zute	Sopwith nr. 2341	Jaunjumpravmuiža	Jaunjumpravmuiža	Jaunjumpravmuiža	15 min	400 m	Atkāpšanās — pārlidojums
3.	09.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustpils	Jaunjumpravmuiža-Krustabaznīcas aerodroms	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 40 min		Pārlidojums
4.	09.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Ķekava	Spilve	30 min		Pārlidojums — izlūkošana
5.	09.10.1919.	Jakubovs/Zute	Sopwith nr. 2341	Jaunjumpravmuiža	Sigulda	Sigulda	40 min		Atkāpšanās — pārlidojums
6.	10.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Spilve	Sigulda	Sigulda	30 min		Atkāpšanās — pārlidojums

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7.	11.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Sigulda	Jaunjelgava-Taurkalne- Mercendorfa-Ķekava- Baloži-Zasulauks- Torņakalns	Sigulda	1 st. 40 min		Kaujas lidojums, izlūkošana
8.	11.10.1919.	Jakubovs/Zute	Sopwith nr. 2341	Sigulda	Jaunjelgava-Taurkalne- kreisais Daugavas krasts- Ķekava-Baloži-Zasulauks- Torņakalns	Sigulda	1 st. 10 min	800 m	Kaujas lidojums, izlūkošana
9.	12.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Sigulda	Daugavgrīva-Bulduri- Piņķu muiža-Švarvalde- Grannova	Krustabaznīcas aerodroms	1 st.	800 m	Kaujas lidojums, izlūkošana, pārlidojums
10.	12.10.1919.	Jakubovs/Zute	Sopwith nr. 2341	Sigulda	Jaunjelgava-Taurkalne- Valle-Birzgale-Neigute- Baldone-Dole-Ķekava	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 30 min	1000 m	Kaujas lidojums, izlūkošana, pārlidojums
11.	13.10.1919.	Jakubovs/Zute	Sopwith nr. 2341	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Torņakalns-Ķekava- Baldone-Jaunjelgava- Taurkalne-Valle-Birzgale- Torņakalns	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 40 min	800 m	Kaujas lidojums, izlūkošana
12.	14.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Dole-Ķekava-Narkeviča- Olaine-Grannova-Piņķu muiža-Šekmane-Bulduri- Daugavgrīva-Torņakalns	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 30 min		Kaujas lidojums, izlūkošana

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13.	14.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Dole-Ķekava-Pulkarne- Olaive-Jelgavas šoseja- Torņakalns-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 10 min		Kaujās lidojums, izlūkošana
14.	15.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Daugavgrīva	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 30 min		Kaujās lido- jums, sabied- roto flotes artilērijas koriģēšana
15.	17.10.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Ķekava-Olaive-Bujļi- Daugavgrīva-Tīriņmuiža- "Bouve"-Torņakalns	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 15 min		Kaujās lidojums, izlūkošana, proklamāciju kaisīšana
16.	17.10.1919.	Jakubovs/ Spāriņš	Sopwith nr. 2341	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Torņakalns-Ķekava- Baldone-Neigute- Bergova-Birzgale- Jaunjumpravmuiža- kreisais Daugavas krasts	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 30 min	1000 m	Kaujās lidojums, izlūkošana
17.	21.10.1919.	Jakubovs	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Ķekava-Baldone- Tomsdorfa-Dole- Torņakalns-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	50 min	800 m	Kaujās lidojums, izlūkošana
18.	22.10.1919.	Jakubovs/Dūms	Sopwith nr. 2341	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Baltā muiža (Spive)-Nordeķi- Torņakalns	Krustabaznīcas aerodroms	45 min	800 m	Kaujās lidojums, izlūkošana

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19.	22.10.1919.	Jakubovs/Spāriņš	Sopwith nr. 2341	Krustabaznīcas aerodroms	Avārija, paceļoties no aerodroma (lidmašīna nav atjaunojama)	Krustabaznīcas aerodroms	5 min	1000 m	Avārija
20.	23.10.1919.	Jakubovs	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Baltā muiža (Spilve)-Olaine-Torņakalns-Ķekava-Baldone-Ogre-Dole-Torņakalns-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 30 min	400 m	Kaujas lidojums, izlūkošana, skrejlapu nomešana
21.	24.10.1919.	Jakubovs	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Baltā muiža (Spilve)-Olaine-Torņakalns-Ķekava-Baldone-Neigute-Berghofa-Birzgale-Rembate-Mercendorfa-Dole-Torņakalns	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 40 min	400 m	Kaujas lidojums, izlūkošana, skrejlapas
22.	01.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Aerodroms	Krustabaznīcas aerodroms	10 min		Motora bojājums, no-sešanās atpakaļ aerodromā
23.	02.11.1919.	Mardoks/ Millers (m)	Sopwith nr. 7046	Sigulda	Aerodroms	Sigulda	15 min		Motora bojājums, lidmašīnas izmēģināšana

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
24.	02.11.1919.	Mardoks/ Millers (m)	Sopwith nr. 7046	Sigulda	Inčukalns-Stoķi-Ropaži- Jugla	Krustabaznīcas aerodroms	50 min		Pārlidojums uz kaujas aerodromu
25.	03.11.1919.	Jakubovs/Zute	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Ķekava-Baldone-Mercen- dorfa-Olaine-Dzilnas- Bujļi-Iļģuciems-Torņ- kalns-Handsler-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 20 min		Kaujas lidojums, izlūkošana
26.	03.11.1919.	Mardoks/ Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Aerodroms	Krustabaznīcas aerodroms	15 min	800 m	Lidojums pārtraukts meteorolo- ģisko ap- stākļu dēļ
27.	03.11.1919.	Mardoks/ Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Ķekava-Torņakalns- Pūpe-Edinburga-Bujļi- Baltā muiža (Spilve)- Āgenskalns-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	45 min	1200 m	Kaujas lidojums, izlūkošana, nomestas 2 bumbas
28.	03.11.1919.	Mardoks/Zute	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Ķekava-Torņakalns- Dzilnas-Dubulti-Vārn- krogs-Bolderāja-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	45 min	1500 m	Kaujas lidojums, izlūkošana, nomestas 3 bumbas

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	04.11.1919.	Jakubovs/Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Olaine-Dzilnas-Iļģuciemš-Torņakalns-Vintrape-Kampe-Ebeļmuiža-Ķekava-Baldone-Mercendorfa-Ķekava-Haisler-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 20 min	1200 m	Kaujās lidojums, nomestas 17 bumbas
30.	04.11.1919.	Mardoks/Zute	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Torņakalns-Vintrape-Dzilnas-Karlsbāde-Babītes ezers-Bulduri-Iļģuciemš-Vilde-Ķekava-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 05 min	1400 m	Kaujās lidojums, nomestas 4 bumbas
31.	04.11.1919.	Jakubovs/Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Vintrape-Torņakalns-Spilve-Dzilnas-Āgenskalns-Vintrape-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	50 min	900 m	Kaujās lidojums, nomestas 20 bumbas
32.	04.11.1919.	Mardoks/Zute	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Torņakalns-Babītes ezers-Dubulti-Iļģuciemš-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	35 min	1400 m	Kaujās lidojums, nomestas 20 bumbas, avārija nolaižoties
33.	04.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Torņakalns-Traiņu muiža-Bītes-Dzilnas-Olaine-Ķekava-Torņa kalns-Zolitūde-Pērkone-Dzilnas-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 15 min	1000 m	Kaujās lidojums, nomestas 5 bumbas

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
34.	08.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Ķekava-Mercendorfa- Baldone-Bonde-Dzilnas- Bilderiņi-Šampēteris-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 25 min	1200 m	Izlūklidojums
35.	09.11.1919.	Jakubovs	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Dzilnas-Pūpe-Beberbeķi- Ķekava-Mercendorfa- Torņakalns-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 20 min	800 m	Izlūklidojums ar bumbu mešanu (6 gab.) uz vilcieniem un vezumiem
36.	10.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Katrīnmuīža-Dzil- nas-Majori-Piņķu muīža- Āgenskalns-Tīriņmuīža- Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 20 min	1200 m	Izlūklidojums
37.	10.11.1919.	Jakubovs/ Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Handsler- Šampēteris	Šampēteris, Tīrmu mājas	45 min	800 m	Piespiesta nosēšanās motora dēj neitrālajā joslā
38.	11.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Āgenskalns-Torņ- kalns-Tīriņmuīža-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	40 min	700 m	Izlūklidojums
39.	12.11.1919.	Mardoks/Frišbirs (motorists)	Sopwith nr. 7046	Šampēteris, piespiedu nolaišanās vieta	Šampēteris- Krustabaznīcas aerodroms	Krustabaznīcas aerodroms	35 min	400 m	Startā bojāts propelleris

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
40.	12.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Babīte-Sloka- Mustava-Olaine-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 10 min	900 m	Izlūklidojums
41.	12.11.1919.	Jakubovs	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Ķekava-Baldone- Olaine (paralēli Misas upei)-Olaine-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st.	1200 m	Izlūklidojums
42.	15.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Kalnciems-Jelgava- Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 15 min	1000 m	Izlūklidojums
43.	16.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Neigute-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	20 min	1000 m	Izlūklidojums
44.	16.11.1919.	Mardoks/ Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Jelgava-Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 10 min	1100 m	Izlūklidojums ar bumbu mešanu (5 gab.) uz vilcieniem un vezurmiem
45.	19.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Smārde-Tukums- Rīga	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 10 min	1200 m	Izlūklidojums
46.	19.11.1919.	Mardoks/ Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga-Tornakalns	Krustabaznīcas aerodroms	35 min	1100 m	Izlūklidojums un gaisa kauja ar vācu lidmašīnu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
47.	19.11.1919.	Jakubovs/ Spāriņš	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Rīga–Garoza–Jelgava– Kalnciems–Olaive	Krustabaznīcas aerodroms	1 st. 20 min	1400 m	Izlūklidojums ar bombardēšanu Jelgavā (4 bumbas), apšaudīti 32 kuģi Lielupē
48.	29.11.1919.	Priedītis	Nieuport 24bis nr. 4300	Krustabaznīcas aerodroms	Krustabaznīcas aerodroms–Spilve	Spilve	10 min	300 m	Pārlidojums mājup
49.	29.11.1919.	Mardoks/ Millers (m)	Sopwith nr. 7046	Krustabaznīcas aerodroms	Krustabaznīcas aerodroms–Spilve	Spilve	20 min	300 m	Avārija sēžoties, ieskrien aizsnigušā grāvī.

Lidojumu saraksts veidots pēc 1. nodaļas lidojumu žurnāla (Latvijas Vēstures arhīva fonds 1477, 1. apraksts, arh. nr. 911).

6. Materiālās daļas papildinājumi aviācijas parkā

Kā jau minēts iepriekš, laika posmā no Bermonta armijas padzišanas līdz lidojumiem Latgales frontē un arī turpmāk notika plaša parka materiālās daļas (lidmašīnu, motoru, rezerves daļu un remonta materiālu) papildināšana uz iegūto vācu kara trofeju un angļu lidmašīnu piegādes rēķina. Bermonta vācu karaspēks, atkāpdamies no Kurzemes (un arī Rīgas), bija pametis savos lidlaukos un karabāzēs dažādu aviācijas inventāru, ko nebija paspējis iznīcināt. Daļu izlaupīja vietējie iedzīvotāji.

Armijas komandieris pulkvedis J. Balodis bija piešķīris plašas pilnvaras parka komandierim virsleitnantam Drillim šīs kara trofejas sameklēt, savākt un atsavināt laupītājiem izlietošanai aviācijas parkā. Tāpēc tika organizētas aviatoru meklētāju komandas no lidotājiem un tehniskā personāla vācu bijušo lidlauku un karabāzu apmeklēšanai un derīgā inventāra savākšanai; inventāru nogādāja uz Spilves remontdarbīcu vai nodeva armijas galveno mehānisko darbīcu aviācijas nodaļā.

Meklētāju komandā bija parka komandieris vln. R. Drillis, lidotāji Priedītis, Mardoks, Blauberģs, virsnieks Māliņš, Zute, ķīmiķis Ūdris un bijušais lancesvēra lidotājs novērotājs Hanss Inselberģs. Vispirms meklētāju komanda devās uz bijušo vācu aviācijas štābu Jelgavā grāfa Medema pilī, lai mēģinātu kaut ko uzzināt centralizēti. Šeit Joti noderēja vācieša Hansa Inselberģa muižnieciski vāciskā izturēšanās. Tika meklētas ne tikai lidmašīnas, bet arī benzīns un galvenais deficīts — remonta materiāls emalīts lidmašīnu audekla apvalka impregnēšanai un uzstiepšanai. Pēc tam komanda apmeklēja Ozolmuižas lidlauku Jelgavas apkārtnē, kur tika atrastas divas divvietīgas lidmašīnas. Pēc tam — Pētersfeldes lidlauku Dobeles apkārtnē, kur atradās vācu Aviācijas skola. Vairākums lidmašīnu (lidot nespējīgās) šeit atkāpjoties bija saspridzinātas. Vecaucē atradās lielas vācu aviācijas remontdarbīcas. Vaiņodē — divi lieli cepelīnu angāri jau no Pirmā pasaules kara.

Šeit bija atradusies arī Zaksenberģa aviācijas pulka galvenā dislokācijas bāze.

Visur tika meklēts un vākts derīgais turpmākai paplašinātai aviācijas parka darbībai. (Aviācijas parka bijušā komandiera R. Drilļa magnetofonā ierakstītā intervija Ņujorkā 1976.–1979. gadā, iegūta ar Latvijas aviācijas vēsturnieka Zviedrijā Pauļa Brankes starpniecību.)

Protams, vispirms tika savākts un inventarizēts viss, kas bija palicis Spilvē, vāciešiem atkāpjoties. Un tas nebija maz!

1919. gada 13. decembrī komisija, kurā bija vln. Bamberģs, ltn. Stūrāns, inž. Jagars, kara lid. J. Priedītis un mehāniķis Miņuks, apskatīja un pārņēma Spilvē vāciešu atstātās lidmašīnas un to daļas (Vēstures arhīva fonds 1477, 1. apr., arh. 464).

1. Lidmašīna *Aviatic Av CV* nr. 8205 šādā stāvoklī: kārtībā lidm. ķermenis, spārni, stūres, motors bez magneto, šasijas riteņi bez riepām — iespējams sa-remontēt.

2. Lidmašīna *Halberstadt CV (DFW)* nr. 4237 — ķermenis bez plākšņiem un stūrēm, šasiju riteņi bez riepām. Lidotāju kabīņu iekārtojums izpostīts — nepieciešams "stingrs remonts".

3. Lidmašīna *Albatros B II* nr. 616/617 — labā stāvoklī, ar spārniem, stūrēm, motoru un propelleri. Riteņi bez riepām (tās vienmēr nomontētas un bēgot paķertas līdzī). Motors pārkarsēts. Lidmašīnai nepieciešams neliels remonts. (Vēlākā Aviācijas skolas pirmā lidmašīna 1920. gada 20. janvārī.)

4. Lidmašīna *Junkers CL-1* nr. 12921, — bez motora, citādi ir visas lidmašīnas daļas. Riteņi bez riepām. Ķermenim un spārniem nepieciešams remonts.

5. Lidmašīna *Fokker D VII* nr. 8595 — lidošanas kārtībā.

6. Lidmašīna *Fokker D VII* — apdedzis ķermenis ar motoru, nav remontējama (tomēr vēlāk kā nr. 16 saremontējama).

7. Lidmašīna *Albatros C XV* nr. 7818 — ķermenis nav saremontējams.

8. Lidmašīna *Albatros C VI* — nav remontējama.

Pieņemšanas komisija vēl konstatēja veselu virkni dažādu derīgu lidmašīnu daļu: *Fokker D VII* daļas (kas vēlāk Joti noderēja abu atjaunoto lidmašīnu *Fokker D VII* nr. 4 un nr. 16 atjaunošanai un remontam), lidmašīnas *Rumpler* nr. 6839 daļas, dažādus *Benz* un *Salmson* lidmašīnu motorus un to daļas, motoru radiatorus un citas Spilvē atstātās daļas Bermonta atkāpšanas laikā. Praktiski tas bija pirmais lielāka daudzuma aviācijas parka materiālās daļas papildinājums — pirms angļu *Sopwith Camel* pirmās partijas lidmašīnu saņemšanas 1919. gada decembra beigās. Vienīgo lidošanas kārtībā atstāto *Fokker D VII* iznīcinātāju tūdaļ jau 24. decembrī izmēģina lidotājs V. Jakubovs, nolidodams ar to pirmajā lidojumā 50 minūtes (1. nodaļas komandiera raports 31. decembrī parka komandierim). Lidojumi ar jauno *Fokker* vēl turpinās 1920. gada 2., 5. un 10. janvārī (jauna propellera izmēģinājumi). 5. janvārī ar to lidoja arī J. Priedītis. Līdz 17. janvārim lidošanas kārtībā savests arī *Albatros B II* nr. 616/617, pirmā Aviācijas skolas mācību lidmašīna, un to 17. janvārī ielido J. Priedītis (20 minūšu lidojums) un Jakubovs (30 min). Vācu lidmašīnas mūsu abiem galvenajiem pilotiem acīmredzot iepatikās. (Fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 181.)

1919. gada decembra otrajā pusē Spilvē no Liepājas pienāca pirmais angļu iznīcinātāju *Sopwith Camel* sūtījums (pārsūtīts no pretboļševisma ziemeļu frontes — Arhangeļskas). Vienu no tām, nr. 8137, 17. decembrī — jau pirms oficiālās lidmašīnas pieņemšanas 1920. gada 11. janvārī (pieņemšanas komisijas priekšsēdētājs Miņuks, locekļi — lid. Priedītis, ltn. Stūrāns un armijas Tehniskās pārvaldes pārstāvis vln. Bahmans) — lidojumā izmēģināja abi parka labākie lidotāji V. Jakubovs un J. Priedītis. Pirmais 10 minūšu lidojumu veica veiksmīgi, bet J. Priedītis cieta avārijā (J. Priedīša raports 17. decembrī nr. 516). "Pie pacelšanās lidaparāts sagriezās uz labo pusi. Gribēdams sagāzumu likvidēt, pilots "piedeva gāzi", un lidaparāts, neklausīdams stūrēm, sagriezās vēl vairāk. Redzēdams, ka lidaparāts var uzdrāzties virsū teltij pie angāriem, "gāze tika norauta" un lidmašīnas labais spārns ķēra telti. Lidmašīna un tās motors stipri bojāti un prasa nopietnu remontu." Parādījās *Camel* raksturīgās īpašības startā lielā propellera un spēcīgā, smagā rotatīvā motora dēļ.

1920. gada 11. janvārī aviācijas parkā tika oficiāli pieņemtas šādas lietotas angļu iznīcinātāju lidmašīnas:

1. Lidmašīna *Sopwith Camel* nr. 8136 ar *Vickers 150 ZS* motoru nr. 2969.
2. Lidmašīna *Sopwith Camel* nr. 8137 ar *Vickers 150 ZS* motoru nr. 2835 (bojāta avārijā 17. decembrī).
3. Lidmašīna *Sopwith Camel* nr. 8185 ar *Vickers 150 ZS* motoru nr. 37184.
4. Lidmašīna *Sopwith Camel* nr. 8187 ar *Vickers 150 ZS* motoru nr. 255.

Lidmašīnas *Sopwith Camel 2F1* apraksts un tehniskie dati

Konstruēta 1916. gadā, 1917. gadā ražota sērijā un ar to apgādātas visas jūras iznīcinātāju eskadrijas Anglijā un Rietumu frontē. Koka konstrukcijas divplāksnis ar 9 cilindru 160 ZS *Vickers* rotatīvo motoru. Lidsvars tikai 700 kg, ļoti kustīgs un īpatnēji vadāms lidojumā. Ar šo iznīcinātāju lidoja vairāki pazīstami gaisa asi Pirmajā pasaules karā Rietumu frontē. Viens no populārākajiem iznīcinātājiem Pirmajā pasaules karā. Pavisam izgatavotas 5490 lidmašīnas. Apbruņojums — divi *Vickers* sistēmas ložmetēji virs ķermeņa.

Lidmašīnas tehniskie dati: spārna vēziens — 8,54 m; lidmašīnas garums — 5,64 m; augstums — 2,6 m; spārnu laukums — 21,5 m²; tukšsvars — 442 kg; lidsvars — 713 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 180 km/h 3000 m augstumā; kāptspēja — 2000 m/5 min, griesti — 6000 m; maksimālais lidojuma ilgums — 2,5 h.

7. Aviācijas parka kaujas lidojumi Latgales frontē 1920. gadā

Laikā, kad aviācijas parks 1920. gada sākumā nostiprinājās materiāli ar jauniegūtajām vācu trofejlidmašīnām un angļu lidmašīnu sūtījumiem un papildināja savas rindas ar jaunajiem lidotājiem un Aviācijas skolā sagatavoto tehnisko personālu, sākās beidzamais aviācijas parka kauju posms trešajā pretboļševisma kampaņā Latgales frontē. Oficiāli tas sākās 18. aprīlī, kad ar armijas virspavēlniecības operatīvās daļas pavēli uz Rēzekni tika pārvietota parka 2. nodaļa kopā ar daļu no 1. nodaļas vln. Rulles vadībā.

Rēzekni Latvijas karaspēks (landesvēra daļas) atbrīvoja jau 21. janvārī vispārējā uzbrukuma laikā Latgales frontē. Rēzeknes aerodromā īslaicīgi līdz 14. janvārim (agrāk pirms tam ilgstoši) bija bāzējusies 15. boļševiku armijas 45. aviācijas nodaļa ar latviešu sarkanajiem lidotājiem, kuri pēc tam bija atkāpušies uz Krieviju, kā arī devušies uz Baltkrievijas, Lietuvas un Polijas fronti. Vispirms 14. janvārī viņi bija atkāpušies uz Pustošku pie Toropecu dzelzceļa stacijas, 8. februārī — uz Maevo, 17. februārī — uz Rosoniem un 18. februārī — uz Niški dienvidaustrumos no Sebežas, apmēram 100 km attālumā no Rēzeknes. No

šejiens 45. aviācijas nodaļa tika iesaistīta cīņās pret poļu karaspēku Osvejas rajonā.

Nodaļā kopā ar latviešu lidotājiem dienēja arī krievu lidotājs Vladimirs Korobovskis, dzimis Ostravā Pleskavas apgabalā, no 1926. gada plkv. ltn. aviācijas pulkā. 1916. gada 12. maijā beidzis Gatčinas Aviācijas skolu, līdz Februāra revolūcijai Krievijā dienējis dažādās cara armijas aviācijas daļās, pēc tam Sarkanarmijā un 1919. gada 26. decembrī pārvietots uz 45. aviācijas nodaļu. Piedalījies Latvijas atbrīvošanas karā sarkano pusē Kurzemes frontē.

1920. gada 21. februārī kopā ar savu pastāvīgo motoristu un novērotāju lietuvieti Antonu Joniškānu startē kaujas lidojumā no Nišķes aerodroma ar lidmašīnu *Sopwith 1½ Strutter* nr. 5248 ar 120 ZS Rhone motoru Osvejas rajonā maršrutā Juhnoviči–Lisno–Osveja–Balinova–Kohanoviči–Juhnoviči, ņemot līdzi fotoaparāturu un bumbas. Lidmašīna "uztankota" ar 10 pudiem benzīna, diviem pudiem eļļas, vienu pudu ētera (?) un pieciem pudiem spirta (?).

Noteiktā maršruta vietā abi izvēlas citu un nolaižas savā bijušajā aerodromā Rēzeknē, nododot lidmašīnu Latvijas bruņoto spēku rīcībā. Ar šo lidmašīnu lidotājs V. Jakubovs kopā ar motoristu A. Lagzdiņu 24. februārī pārlido uz Spilvi. Abus pārbēdzējus 28. februārī ieskaita 2. aviācijas nodaļā. Korobovski — kā lidotāju, Joniškānu — no 1. marta kā motoristu.

Tā aviācijas parks tika pie savas trešās *Sopwith 1½ Strutter* lidmašīnas jau pirms angļu 26. marta piegādēm. Šī lidmašīna kopā ar Korobovski aktīvi piedalījās Latgales frontē pret saviem bijušajiem saimniekiem.

Galvenās cīņas Latgales frontē aprīļa sākumā, kad šeit ieradās parka aviācijas nodaļas, faktiski jau bija beigušās, un 1. februārī starp Padomju Krieviju un Latviju bija noslēgts slepens pamiera līgums "par karadarbības pārtraukšanu un Krievijas karaspēka atvilkšanu uz demarkācijas līniju".

Cīņu laikā pret Bermontu Latgales frontē bija atstātas tikai minimālas Latvijas karaspēka daļas frontes noturēšanai. Bet arī padomju puse šajā laikā nespēja neko nopietnu iesākt, jo tās galvenie spēki bija iesaistīti citās Pilsu kara frontēs — pret ģenerāli Kolčaku un Deņikinu Krievijā, Judeniču Igaunijas Narvas frontē un pret poļiem Baltkrievijā, 16. padomju armija Latgalē (komandieris un štāba priekšnieks bija igauņi Korks un Kuks, komisārs — latvietis Ozols) gaidīja cīņu iznākumu šajās frontēs, nevēlēdamies atkāpties uz Krieviju, jo vēl cerēja izrēķināties ar jaunnodibinātajām Baltijas valstīm, palikt pie Baltijas jūras.

Pēc bermontiādes beigām visi Latvijas bruņotie spēki tika koncentrēti Latgales frontē un kopā ar poļu sabiedrotajiem 3. janvārī sāka kopējo uzbrukumu boļševikiem, forsējot Daugavu no Līvāniem līdz Drisai un turpinot uzbrukumu Daugavas labajā krastā virzienā uz Daugavpils–Pitalovas (Latvijas laikā Abrene) dzelzceļu, sasniedzot Latvijas etnogrāfisko robežu. Šī kopējā uzbrukuma panākumi spieda 15. boļševiku armiju noslēgt pamieru. Pēc pamiera noslēgšanas Krievijas puse tomēr kavējās ar atiešanu uz līgumā minēto demarkācijas līniju, un Latgalē vēl turpinājās lokāla rakstura kaujas ar savstarpējiem uzbrukumiem un pretuzbrukumiem, pastiprinātu izlūkdarbību. No mūsu

karaspēka visu laiku tika prasīta nepārtraukta modrība un kaujas gatavība, tāpēc bija nepieciešama pretinieku spēku izlūkošana arī to tālākajā aizmugurē, un karaspēka aviācijas atbalstam uz Latgales fronti tika nosūtīta daļa aviācijas parka lidmašīnu: *Sopwith 1½ Strutter* nr. 5248 un nr. 5254, *Sopwith Camel* nr. 8187 un nr. 8189, *Aviatic* nr. 8285, *Hannoveraner* nr. 1626 (izgatavota "Arsenālā") un *Fokker D VII* nr. 8595 piedzīvojušo kara lidotāju V. Jakubova, J. Priediša, A. Zariņa, A. Blauberga, V. Skrastiņa, T. Vasiljeva, kā arī nesen no boļševikiem pārbēgušā lidotāja V. Korobovska vadībā ar novērotājiem Rulli, Zivertu un Joniškānu — reizē motoristu. Pretinieka spēku izlūkošana no gaisa bija jāveic pastāvīgi un nepārtraukti, tāpēc lidotāji un lidmašīnas uz Latgali tika nosūtītas vairākās maiņās — aprīli, maijā, jūnijā un jūlijā, pilotiem un lidmašīnām savstarpēji mainoties. Pirmā parka lidmašīna *Sopwith 1½ Strutter* nr. 5254 ar lidotāju Skrastiņu devās uz Rēzekni jau 12. aprīlī, bet diemžēl to nerasniedza, jo avarēja Koknesē. Vln. Korobovska lidmašīna *Sopwith 1½ Strutter* nr. 5248 ar novērotāju 2. nodaļas komandieri vln. Rulli Rēzekni sasniedza 15. aprīlī un tūdaļ iesaistījās izlūkošanas lidojumos Sebežas un Osvejas frontē. 16. aprīlī viņiem pievienojās vēl lidotājs V. Jakubovs ar savu angļu *Sopwith Camel* nr. 8187. Rēzekni tā pat nerasniedza avārijas dēļ — Krustpilī lidotājs J. Priedītis ar lidmašīnu *Hannoveraner* nr. 1626 un lidotājs T. Vasiljevs ar lidmašīnu *Fokker D VII* nr. 8595 avarēja 10 km no Rēzeknes. Kā redzams, kampaņa Latgalē sākās ne visai veiksmīgi, un turpmāk lidojumos piedalījās tikai četras lidmašīnas. Neveiksmes bija arī turpmāk.

Bez izlūklidojumiem lidotājs Korobovskis ar savu *Sopwith 1½ Strutter*, ar ko pārlidoja no boļševikiem, izpildīja arī speciālus uzdevumus: pārvadāja poļu sakaru virsniekus no karadarbības zonas uz poļu 1. armijas štābu Polijā un atpakaļ, lidoja virs poļu ieņemtajiem rajoniem, kurus, būdams vēl "sarkanais", nesen izlūkoja un bombardēja, arī virs boļševiku ieņemtās teritorijas. Var tikai iedomāties, kā jutās lidotājs Korobovskis ar savu motoristu Joniškānu, lidojot virs 15. boļševiku armijas dislokācijas vietām, saviem bijušajiem cīņubiedriem boļševiku pusē; ar ko viņiem bija jārēķinās piespiestas nosēšanās vai nogāšanās gadījumā, krītot gūstā "savējo" rokās. Un tomēr lidotājs Korobovskis Latgales frontē lidoja visaktīvāk — ar savu veco boļševiku *Sopwith* nr. 5248, vēlāk apzīmētu ar nr. 11.

Rakstot par lidojumiem Latgalē 1920. gada sākumā, vēl jāpiemin beidzamo latviešu sarkano lidotāju Pētera Ābrama, Kārļa Viziņa un lidotāja novērotāja Oša pārbēgšana no boļševikiem 22. martā (tātad jau pirms parka lidmašīnu ierašanās Rēzeknē). Pēc īslaicīgas 45. aviācijas nodaļas bāzēšanās Nišķē (no kurienes uz Rēzekni 1. februārī pārbēga lidotājs Korobovskis ar Joniškānu) nodaļa atkāpās vēl tālāk Krievijā uz Veļikije Luku rajonu, kur dienēja iepriekš minētie pārbēdzēji. Lidotājs Viziņš te ieņēma samērā augstu dienesta posteni 15. armijas aviācijas pārvaldes saimnieciskajā daļā (priekšnieka vietnieks), viņa kompetencē bija lidmašīnu remonts. Februāra beigās un marta sākumā Veļikije Luku rajonā, piespiesti nolaižoties, avarēja vācu lidmašīna *LVG P-1*, trīsvietīgs pasažieru pārvadāšanas variants, ar vācu lidotāju Paulu Langi,

Lidojumu saraksts Latgales frontē no 1920. gada 13. aprīļa līdz 21. augustam

1. maiņa

Nr. p. k.	Datums	Lidotājs/ novērotājs	Lidmašīna	Lidojuma ilgums	Lidojuma augstums	Uzdevums	Piezīmes
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	13. IV	Skrastiņš/Kārklīņš (m)	Sopwith 5254 nr. 15	55 min	700 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	Piespiedu sešanās Koknesē, lidmašīna bojāta
2.	15. IV	Korobovskis/ Joniškāns (m)	Sopwith 5248 nr. 11	2 st. 55 min	1300 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	Piespiedu sešanās Koknesē, lidmašīna bojāta
3.	15. IV	Korobovskis/Rulle	Sopwith 5248 nr. 11	1st. 15 min	500 m	Izlūklidojums	Sebeža
4.	15. IV	Korobovskis/Rulle	Sopwith 5248 nr. 11	1st. 30 min	1400 m	Izlūklidojums	Sebeža, Osveja
5.	15. IV	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	1 st. 25 min	600 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	
6.	16. IV	Priedītis	Hannoveraner 1626 nr. 21	1 st. 25 min	600 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	Piespiedu sešanās Krustpili, lidmašīna bojāta
7.	16. IV	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	20 min	300 m	Lidmašīnas izmēģinājumi	Vīrs Rēzeknes aerodroma
8.	18. IV	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	1 st. 50 min	700 m	Izlūklidojums	Osveja
9.	18. IV	Korobovskis/Rulle	Sopwith 5248 nr. 11	2 st. 10 min	1400 m	Izlūklidojums	Osveja
10.	18. IV	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	2 st.	1000 m	Izlūklidojums	

1	2	3	4	5	6	7	8
11.	25. IV	Korobovskis/Rulle	Sopwith 5248 nr. 11	20 min	500 m	Lidmašīnas izmēģinājumi	
12.	25. IV	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	2 st.	800 m	Izlūkidojums	Osveja
13.	27. IV	Korobovskis/Rulle	Sopwith 5248 nr. 11	2 st. 40 min	1600 m	Izlūkidojums	Osveja, Pitalova, Ansāni, piespiedu sēšanās
14.	27. IV	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	1 st. 40 min	600 m	Izlūkidojums	Vilciena un jātnieku kolonu apšaude
15.	28. IV	Korobovskis/ Joniškāns (m)	Sopwith 5248 nr. 11	40 min	400 m	Pārlidojums no piespiedu nosēšanās vietas uz Rēzekni	Atgriešanās no Dagūšoniem
16.	30. IV	Korobovskis/Rulle	Sopwith 5248 nr. 11	2 st. 05 min	700 m	Izlūkidojums	Bumbu nometšana uz bruņuvilcieni
17.	02. V	Korobovskis	Sopwith 5248 nr. 11	20 min	700 m	Izlūkidojums	Virš Rēzeknes aerodroma
18.	02. V	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	2 st. 10 min	700 m	Izlūkidojums	Sebeža
19.	08. V	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	20 min	600 m	Lidmašīnas izmēģinājumi	Virš Rēzeknes aerodroma
20.	10. V	Korobovskis ar polu virsnieku	Sopwith 5248 nr. 11	2 st. 25 min	700 m	Sakaru lidojums uz Poliju, Glubokoji	ar polu rotmistru Niepohoilicki
21.	12. V	Korobovskis ar polu virsnieku	Sopwith 5248 nr. 11	2 st. 10 min	1000 m	Sakaru lidojums uz Poliju, Glubokoji	ar polu rotmistru Niepohoilicki

1	2	3	4	5	6	7	8
22.	12. V	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	1 st. 20 min	600 m	Izlūklidojums	Piespiedu nosēšanās Pitalovā, atgriešanās Rēzeknē
23.	13. V	Jakubovs	Camel 8187 nr. 9	1 st. 20 min	600 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	Atgriešanās uz fronti
24.	13. V	Korobovskis/ Joniškāns (m)	Sopwith 5248 nr. 11			Pārlidojums Rēzekne-Spilve	Atgriešanās no frontes

2. maiņa

Nr. p. k.	Datums	Lidotājs/ novērotājs	Lidmašīna	Lidojuma ilgums	Lidojuma augstums	Uzdevums	Piezīmes
1	2	3	4	5	6	7	8
25.	13. V	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	2 st.	1000 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	
26.	19. V	Blauberģis/Ziverts	Aviatic 8205 nr. 12	3 st.	1100 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	
27.	20. V	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	3 st. 10 min	1200 m	Izlūklidojums	Osveja, Veļļkoje
28.	20. V	Zariņš	2 st. 5 min	3 st. 10 min	800 m	Izlūklidojums	Osveja

1	2	3	4	5	6	7	8
29.	24. V	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	3 st. 40 min	1400 m	Izlūkidojums	Osveja, Kahanoviči, Driša
30.	26. V	Blauberģs/Ziverts	Aviatic 8205 nr. 12	3 st.	1100 m	Izlūkidojums	Sebeža, Drisa, Opočka
31.	31. V	Blauberģs/Ziverts	Aviatic 8205 nr. 12	20 min	500 m	Lidmašinas izmēģinājuma lidojums	Vīrs Rēzeknes aerodroma
32.	14. VI	Blauberģs/Ziverts	Aviatic 8205 nr. 12	25 min	200 m	Lidmašinas izmēģinājuma lidojums	Vīrs Rēzeknes aerodroma
33.	14. VI	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	25 min	700 m	Lidmašinas izmēģinājuma lidojums	Vīrs Rēzeknes aerodroma
34.	17. VI	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	3 st. 50 min	1400 m	Izlūkidojums	Ostrova, Opočka, Sebeža, bumbu mešana
35.	22. VI	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	3 st. 40 min	1300 m	Izlūkidojums	Sebeža, Indrica, Opočka, Rozanova
36.	5. VII	Blauberģs/Ziverts	Aviatic 8205 nr. 12	20 min	250 m	Lidmašinas izmēģinājuma lidojums	Vīrs Rēzeknes aerodroma
37.	7. VII	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	30 min	1300 m	Lidmašinas izmēģinājuma lidojums	Vīrs Rēzeknes aerodroma
38.	8. VI	Vasiljevs	Fokker D VII 8595 nr. 4			Pārīdojums Spilve-Rēzekne	Avārija 10 km no Rēzeknes, lidmašina bojāta
39.	13. VII	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	30 min	400 m	Lidmašinas izmēģinājuma lidojums	Vīrs Rēzeknes aerodroma

1	2	3	4	5	6	7	8
40.	13. VII	Korobovskis/ Joniškāns	Sopwith 5248 nr. 11	1 st. 10 min	1600 m	Pārlidojums Spilve-Rēzekne	Piespiedu sēšanās Aizkalnē
41.	15. VII	Korobovskis/ Joniškāns	Sopwith 5248 nr. 11	15 min	200 m	Pārlidojums Aizkalne-Rēzekne	Tālakais pārlidojums uz Rēzekni
42.	14. VII	Zariņš	Camel 8189 nr. 17	3 st.	1300 m	Izlūklidojums	Rušoni, Sebeža, Indriča
43.	14. VII	Zariņš	Camel 8189 nr. 17			Pārlidojums Rēzekne-Spilve	
44.	17. VII	Blaubergs/Ziverts	Aviatic 8205 nr. 12	30 min	900 m	Lidmašīnas izmēģinājuma lidojums	Virs Rēzeknes aerodroma
45.	?	Blaubergs/Ziverts	Aviatic 8205 nr. 12			pārlidojums Rēzekne-Spilve	Šis lidojums nav minēts sarakstos
46.	28. VII	Blaubergs/Ziverts/ Rulle	Aviatic 8205 nr. 12			Pārlidojums Spilve-Rēzekne	Katastrofa pie Plaviņām, viss sadedzis
47.	4. VIII	Korobovskis/ Joniškāns	Sopwith 5248 nr. 11	35 min	800m	Lidmašīnas izmēģinājuma lidojums	Virs Rēzeknes aerodroma
48.	5. VIII	Korobovskis/ Joniškāns	Sopwith 5248 nr. 11	1 st. 35 min	1300 m	Izlūklidojums	Sebeža, beidzamais lidojums Latgales frontē
49.	21. VIII	Korobovskis/ Joniškāns	Sopwith 5248 nr. 11		700 m	Pārlidojums Rēzekne-Spilve	Ar starposēšanas Zilānos (piespiedu)

kas veda uz Maskavu Ņeņinam vēstuli un medikamentus no Vācijas komunistiem. Viziņš pierunāja vācu lidotāju lidmašīnu atstāt remontā un pašam doties uz Maskavu pa zemes ceļu, solidams lidmašīnu saremontēt, kamēr viņš atgriezies no Maskavas, lai lidotu mājup. Lidmašīna tika saremontēta, un 2. nodaļas komandieris igaunis Somme uzdeva lidotājam Ābramam sameklēt laukumu lidmašīnas startam. Laukumu meklējot, lidojumā piedalījās arī Viziņš un Oše. Piemērotu laukumu viņi atrada Rīgas apkārtnē, veicot tajos laikos ievērojamu attālumu — 380 km — bez nolaišanās un tumsā avarēdami Ķekavas purva malā Katlakalnā. Lidmašīnai "kapotējot", tika salauzta šasija, spāri un propelleris. Tomēr to parkā saremontēja, un tā kļuva par kārtējo vācu trofejlidmašīnu parka rīcībā. (Pārbēgšanas materiāli ņemti no Centrālā Sarkanarmijas arhīva Maskavā.)

8. Secinājumi par pēdējo (trešo) aviācijas parka Latgales kampaņu

Ciņā pret boļševikiem no 1920. gada 13. aprīļa līdz 21. augustam kaujas lidojumos piedalījās tikai četras parka lidmašīnas: *Sopwith Strutter* 5248 nr. 11, *Sopwith Camel* 8187 nr. 9, *Sopwith Camel* 8189 nr. 17 un *Aviatic* 8205 nr. 12. Pārējās trīs — *Sopwith 1½ Strutter* 5254 nr. 15, *Fokker D VII* 8595 nr. 4 un *Hannoveraner* 1626 nr. 21, kas paredzētas šai kampaņai, līdz Rēzeknei nenonāca, pa ceļam avarēja un kampaņā nepiedalījās. Pārējās parka lidmašīnas, to lielākā daļa, trešās Latgales kampaņas laikā (kopā parkā 1920. gada 12. aprīli bija reģistrētas 24 lidmašīnas) palika Spilvē un pildīja citus uzdevumus.

Parka lidmašīnu reģistrs 1920. gada 12. aprīli (pirms trešās kampaņas)

Nr. 1 <i>Nieuport 24bis</i> 4300	Nr. 13 <i>Sopwith Strutter</i> 6985
Nr. 2 <i>Sopwith 1½ Strutter</i> 7046	Nr. 14 <i>Sopwith Strutter</i> 7590
Nr. 3 <i>Nieuport</i> 23 4271	Nr. 15 <i>Sopwith Strutter</i> 5254*
Nr. 4 <i>Fokker DVII</i> 8595*	Nr. 16 <i>Sopwith Camel</i> 7143
Nr. 5 mācību <i>Albatros BII</i> 616/617	Nr. 17 <i>Sopwith Camel</i> 8189
Nr. 6 <i>Sopwith Camel</i> 8137	Nr. 18 <i>Sopwith Camel</i> 6750
Nr. 7 <i>Sopwith Camel</i> 8136	Nr. 19 <i>Halberstadt</i> 4237
Nr. 8 <i>Sopwith Camel</i> 8185	Nr. 20 <i>Albatros</i> 2545
<u>Nr. 9 <i>Sopwith Camel</i> 8187</u>	Nr. 21 <i>Hannoveraner</i> 1626*
Nr. 10 <i>Junkers CL-1</i> 1320	Nr. 22 <i>Aviatik</i> 7022
<u>Nr. 11 <i>Sopwith Strutter</i> 5248</u>	Nr. 23 <i>LVG.</i> 17573
<u>Nr. 12 <i>Aviatik</i> 8205</u>	Nr. 24 <i>LVG.</i> 9014

Piezīme. Pasvitrotās lidmašīnas piedalījās trešajā Latgales kampaņā. Ar zvaigznīti (*) apzīmētās līdz Rēzeknei nenonāca.

Aviācijas parka lidojumi Latgales frontē (kopsavilkums)

Kopējais lidojumu skaits	49		
Kaujas lidojumi (ieskaitot sakaru lidojumus)	21 (mazāk nekā 43%)		
Pārlidojumi uz Rēzekni un Spilvi	15 (lidmašīnu un pilotu nomaiņa, nopietnākie remontu)		
Materiālās daļas izmēģinājumi Rēzeknes aerodromā	12		
Piespiedu nosēšanās, avārijas, katastrofas ceļā uz Rēzekni un Spilvi	8		
Piespiedu nosēšanās (Korobovskis)	2		
Avārijas (Skrastiņš, Priedītis, Vasiljevs)	3		
Katastrofas (Blaubergs, Rulle, Zīverts)	1 (lidotāji gājuši bojā)		
Piespiedu nosēšanās pretinieka teritorijā	2 (Korobovskis, Jakubovs)		
Individuālie kaujas lidojumi			
Piloti		Novērotāji	
Korobovskis	8	Rulle	5
Jakubovs	6	Zīverts	1
Zariņš	6	Joniškāns	1
Blaubergs	1		

Kopējais kaujas lidojumu skaits, tāpat kā individuālais, ir visai pieticīgs salīdzinājumā ar Bermonta laika frontes lidojumiem (46 lidojumi, 56 stundas). Galvenais iemesls ir vecā, nolietotā materiālā daļa un pastāvīgie motora defekti. Sevišķi acīs krit lidotāja Blauberģa mocības ar vācu trofejlidmašīnu *Aviatic* nr. 12, kas pēc remonta Spilvē beidzās ar traģisku katastrofu 28. jūlijā, kaut arī īstais iemesls šai katastrofai palika "visai nezināms" (katastrofas akts 1920. gada 29. jūlijā). Katastrofa aprakstīta šādi: "Lidmašīna, jūras lidotāja vlt. Blauberģa vadīta, izpildīja divus riņķus virs Pļaviņām un mēģināja tur nosēties neizpētītu iemeslu dēļ. Pie sēšanās 1,5 verstis no Pļaviņu stacijas uz maza laukuma lidmašīna lielā ātruma dēļ bija spiesta pacelties un taisīt riņķi otrreizējās sēšanās dēļ tajā pašā vietā. Pie strauja grieziena virs meža 3 līdz 5 metri virs koku galotnēm pazaudēja ātrumu un iekrita kokos. Pēc atsišanās pret zemi eksplodēja benzīna bāka, lidmašīna un visi iekšā sēdētāji — vlt. Blauberģs, Rulle un Zīverts — sadega."

Ir arī otrs variants (vlt. Drilja), ka viņi vienkārši gribēja Pļaviņās papildināties ar tur slaveno dzērienu "Pomeranci".

Analizējot kopējo lidojumu skaitu kampaņas laikā, jāuzsver ļoti lielais "lidmašīnu materiālās daļas izmēģinājumu lidojumu" skaits Rēzeknē salīdzinājumā ar kaujas lidojumiem (attiecīgi 12 un 21 lidojums), kas tikai apstiprina jau

iepriekš minēto, ka intensīvu kaujas lidojumu izpildi ļoti traucēja vecā, nolietotā materiālā daļa. Līdzī atlidojušajiem motoristiem Rēzeknē bija ko rauties, lai uzturētu lidmašīnas pastāvīgā lidošanas kārtībā.

Lidojumu rajoni Krievijā 15. boļševiku armijas dislokācijas vietās bija vieni un tie paši: Sebeža, Osveja, Pitalova, Drisa, Opočka, Indrica, Kahanoviči, Rozanova, Veļikaja. Galvenais bija izlūkošana un konstatēšana, vai krievi pilda pamiera noteikumus. Kur tie rikojās neatbilstoši norunai, tur tika arī nomests pa bumbai un apšaudīti zemes mērķi. Nekāda padomju aviācijas pretdarbība netika manīta, jo tā bija vēl grūtākā stāvoklī nekā mūsējā un galvenokārt bija nodarbināta virs Lietuvas un Polijas teritorijas, uz kuriem bija pārsviesta latviešu sarkano lidotāju 3. nodaļa (toreiz 46.) lidotāja Reinholda Celmiņa vadībā. No zemes lidmašīnas tikpat kā netika apšaudītas. Vismaz nav fiksētas nekādas lidotāju un novērotāju sūdzības. Savādi arī bija gadījumi, kad mūsu lidmašīnas nosēdās piespiesti pretinieku teritorijā un no turienes netraucēti pēc defektu likvidēšanas atkal varēja pacelties un atlidot mājās. Nebija avāriju Rēzeknē un piespiedu nolaišanās vietās pretinieka teritorijā.

9. Aviācijas parka darbība Spilvē Latgales kampaņas laikā

Kamēr Latgales frontē daži pieredzējušie aviācijas parka lidotāji karoja ar boļševikiem, Spilvē turpinājās parka nostiprināšanās. Arvien no jauna tika saņemtas izremontētās trofejlidmašīnas, un tās no jauna ielidoja. Aviācijas skolā turpinājās aviācijas speciālistu — motoristu un lidotāju — sagatavošana. Lidspēju atguvušie vecie lidotāji ar saņemtajām trofejlidmašīnām pildīja speciālos parka uzdevumus, izlūklidojumus Rīgas un Jelgavas apkārtnē (pirms došanās uz Latgales fronti).

5. martā virs Daugavgrīvas cietokšņa un apkārtnes ceļiem un upēm izlūklidojumus veica ltn. Skrastiņš no 2. nodaļas, arī lidotājs Mardoks ar novērotāju vltm. Rulli un lidotājs Vasiljevs ar novērotāju Zivertu.

8. martā ar angļu kapteiņiem Arnoldsu un Vincentu lido vltm. V. Jakubovs, izpildot uguns signalizācijas vingrinājumus (artilērijas koriģēšana), pilnīgojot šo signalizēšanas prasmi, kas tik ļoti noderēja bermontiādes laikā, koriģējot angļu karakuģu atbalsta uguni.

10. martā Jelgavas šosejas un Torņakalna rajonā lido ltn. Skrastiņš ar vltm. Rulli. Gaisa novērošanas laikā tiek zīmētas kartes.

10. Avārijas un katastrofas aviācijas parkā

Diemžēl lidošanas darbs parkā — Spilvē — vēl arvien bija saistīts ar avārijām un pat katastrofu — 1920. gada 29. jūnijā ar lidmašīnu *Aviatic 7022*

nr. 22 gāja bojā jaunais lidotājs vln. Spāriņš ar savu motoristu kapr. Sabuli. Lidmašīnu tikko kā 17. jūnijā bija ielidojis vln. V. Jakubovs ar vln. Bambergu. Izmeklēšanas komisija, kurā bija parka labākie lidotāji vln. J. Priedītis, V. Jakubovs un tehniskais darbinieks Miņuks, 30. jūnijā konstatēja šādus katastrofas apstākļus:

“Pēc motora izmēģināšanas uz zemes pirms lidojuma lidotājs vln. Spāriņš uzaicināja savu motoristu kapr. Sabuli piedalīties lidojumā. Pirmā pacelšanās neizdevās, jo lidmašīna sagriezās pa kreisi. Otrajā startā, pacēlušies pret vēju, atkal sagriezušies pa kreisi. 150 metru augstumā lidmašīna izpildīja pusriņķi un pagriezās uz aerodroma pusi. Virs Ilģuciema izpildot griezienu, lidmašīna zaudēja ātrumu un nokrita Ilģuciemā pie tekstilfabrikas. Lidmašīna pilnīgi salauzta. Abi lidotāji miruši.”

Jāpiebilst, ka lidotājs vln. Spāriņš tikai 27. martā patstāvīgi izlidoja ar *Albatros BII* nr. 5. Pēc tam vēl ar to patstāvīgi trenējās 17. un 18. jūnijā. Lidojums ar *Aviatic* viņam bija pirmais un pēdējais.

25. aprīlī ar lidmašīnu *Sopwith Camel* 8136 nr. 7 avarēja lidotājs P. Ābrams, tikai vēl 22. martā kopā ar Viziņu un Oši pārlidojis no boļševikiem. Avārijas aktā 25. aprīlī, ko sastādījis vln. Blauberģs, ltn. Mardoks un lidotājs novērotājs Inselberģs, par avāriju teikts:

“Startā 100 m augstumā lidojumā pa vējam apstājās lidmašīnas motors. Meklēdams vietu, kur nosēties, lidotājs Ābrams nav varējis vairš sagriezties pret vēju un mēģinājis sēties pa vējam. Lidmašīna izskrējienā apmetusies otrādi, un tās atjaunošanai nepieciešams kapitālais remonts.”

11. Kopsavilkums par Latvijas kara aviācijas darbību atbrīvošanas kara laikā (1919–1920)

Ar miera līguma noslēgšanu starp Latviju un Padomju Krieviju 1920. gada 11. augustā beidzās Latvijas atbrīvošanas karš pret vācu un krievu iebrucējiem. Miera līgumā ar Krieviju bija arī tāds teksts: “Padomju Krievija bez ierunām atzīst Latvijas valsts neatkarību, patstāvību un suverenitāti un uz mūžīgiem laikiem atsakās no visām tiesībām, kuras piederēja Krievijai uz Latvijas tautu un zemi.”

Latvijas atbrīvošanas karš sākās līdz ar Pagaidu valdības Aizsardzības ministrijas nodibināšanu 1918. gada 6. decembrī un pirmo triju latviešu karaspēka rotu — Neatkarības, Studentu un Cēsu rotas — organizēšanu pulkveža Kalpaka vadībā. 1919. gada 1. janvārī tās iesaistīja kopējā landesvēra karaspēkā cīņā pret iebrūkošajiem boļševiku spēkiem. Atbrīvošanas karš ilga 628 dienas, un tajā savu dzīvību par Latviju zaudēja 3046 (3430) latviešu karavīri (to skaitā 154 virsnieki), karā ievainoto skaits bija 4085 (3844) cilvēki.

Latvijas kara aviācija (aviācijas grupa un parks) atbrīvošanas karā iesaistījās 1919. gada 26. augustā, kad tā Latgales frontē pret boļševikiem veica

pirmo kaujas lidojumu. Beidzamo turpat 1920. gada 5. augustā. Kopā visa atbrīvošanas kara laikā tā veica 70 kaujas lidojumus ar koplaiķu vairāk par 100 stundām. Tālāk šie lidojumi minēti atsevišķos karošanas posmos un frontēs.

1. Pretboļševisma cīņas posms no 1919. gada 19. augusta līdz 1. septembrim. Latgalē no Krustpils aerodroma veikti divi kaujas lidojumi, no Mazjumpravas aerodroma Rīgā — vēl divi lidojumi.

2. Pretboļševisma cīņas posms no 1919. gada 6. līdz 8. oktobrim. Latgalē divi kaujas lidojumi no Krustpils aerodroma.

3. Cīņas posms pret Bermonta karaspēku — 42 kaujas lidojumi no 1919. gada 8. oktobra līdz 29. novembrim no Siguldas un Krustabaznīcas aerodroma Rīgā.

4. Pretboļševisma cīņas posms — 21 kaujas lidojums no 1920. gada 13. aprīļa līdz 21. augustam Latgalē no Rēzeknes aerodroma.

Kopā atbrīvošanas karā piedalījās šādi lidotāji un novērotāji:

1. posmā V. Jakubovs un J. Priedītis, novērotājs Zute.

2. posmā V. Jakubovs un J. Priedītis, novērotājs Zute.

3. posmā V. Jakubovs un J. Priedītis, Mardoks, novērotājs Zute, Spāriņš.

4. posmā V. Jakubovs, V. Korobovskis, A. Zariņš, Blauberģs, novērotāji Rulle, Zīverts, motorists A. Joniškāns.

Kopā 6 lidotāji un 5 novērotāji.

Lidmašīnas (kopā septiņas):

Sopwith Strutter nr. 2341, 7046, 5248;

Nieuport 24bis nr. 4300; *Sopwith Camel* nr. 8187, 8189;

Aviatic Av CV nr. 8205.

Lidmašīnas galvenokārt izmantoja izlūklidojumos lielā augstumā, lai pasargātos no kājnieku ieročiem un nodrošinātu iespēju motora stāšanās gadījumā sasniegt savu teritoriju.

Šad tad neatkarīgi no lidmašīnas tipa — iznīcinātājs vai izlūklidmašīna — tika mestas arī bumbas, bet samērā maz, jo tas neietilpa mūsu kara aviācijas galvenajos uzdevumos. Galvenais, kā tas bija Pirmā pasaules kara sākumā, bija izlūkošana. Atšķirīgus uzdevumus atbrīvošanas kara laikā pildīja skaitliski un tehniski daudz pārākā vācu aviācija, kas parasti lidoja mazākā augstumā un apkaroja mērķus uz zemes ar lidmašīnu uguns ieročiem. Tie jau bija pirm-sākumi vēlākajai triecienaviācijai (*Schlachtfliegerei*). Tāpēc arī vācu lidmašīnas vairāk cieta pretdarbības dēļ saviem uzlidojumiem no zemes. Turpretī latvieši atbrīvošanas kara laikā kaujas lidojumos nezaudēja nevienu lidmašīnu un lidotāju, un nebija arī neviena ievainota lidotāja vai novērotāja (izņemot avārijās pašu aerodromos). Neraugoties uz milzīgo skaitlisko un kvalitatīvo pārākumu pretinieka pusē, laimīgā kārtā satikšanos gaisā ar pretinieka lidmašīnām tikpat kā nebija. Kā jau minēts, bermontiādes laikā fiksēti tikai divi šādi neievērojami gadījumi — bez rezultātiem abās pusēs. Katra puse darīja savu darbu un pretinieka pusei to darīt netraucēja. Tas pats vēl vairāk bija attiecināms arī uz otru pretinieku — padomju aviāciju. Arī tā salīdzinājumā ar vācu aviāciju bija ļoti vāja — nepilnīgi apgādāta un pastāvīgi cieta no degvielas trūkuma un pārli-

dotājiem, tomēr tā skaitliski bija pārāka par mūsu aviāciju. Atbrīvošanas kara laikā tā lidoja Kurzemē, Vidzemē un Dienvidigaunijā ar trim nodaļām (Latviešu padomju aviācijas divīzions), katrā pa 5–6 lidmašīnām. Tātad normālā sastāvā atbilstoši tālaika nodaļu normatīviem. Diemžēl to nevarēja attiecināt uz mūsu aviācijas nodaļām, kas darbojās nepilnā sastāvā pa divām trim lidmašīnām katrā. Praktiski tikai divas nodaļas.

Visumā vērtējot objektīvi mūsu kara aviācijas darbību atbrīvošanas kara laikā, to vajadzētu uzskatīt par nepilnīgu un nepietiekamu tiem uzdevumiem, kas tai bija jāveic. Galvenokārt lidmašīnu trūkuma un to zemās kvalitātes dēļ. Arī organizatoriski tā vēl bija pārāk jauna, bez saskaņotas taktiskas sadarbības ar zemes karaspēku. Vēl nenostiprinājusies, ar mazu pieredzi kaujas darbībā.

Par kauju nopelniem 1920. gada 8. novembrī (protokols nr. 11) III šķiras Lāčplēša Kara ordenis tika piešķirts lidotājiem Jānim Priedītim (Nr. 284) un Vol-demāram Jakubovam (Nr. 285), kā arī lidotājam novērotājam vltm. Augustam Spāriņam.

Līdz ar karadarbības beigšanos Latgales frontē un karadarbībā iesaistīto lidmašīnu atgriešanos Spilvē aviācijas parks pārorientējās uz jaunu uzdevumu pildīšanu atbilstoši miera laika apstākļiem. Šeit jāpiebilst, ka karadarbībā iesaistītās lidmašīnas un lidojošais sastāvs skaitliski nebūt neveidoja aviācijas parka galveno daļu, parka galvenie spēki visu triju pretboļševisma kampaņu laikā palika Spilvē un turpināja jauniegūto izremontēto lidmašīnu apgūšanu, lidotāju treniņus un lidojošā un tehniskā personāla apmācību Aviācijas skolā.

Mēnesi pirms pirmajiem Aviācijas svētkiem Spilvē (1920. gada 25. augustā) aviācijas parks no 18. jūlija sāka apgūt vāciešu atstāto Pētersfeldes aerodromu septiņus kilometrus no Dobeles–Kalnmuīžas ceļa, kur bija paredzēts novietot trešo aviācijas nodaļu. Pirmā pasaules kara laikā, kā arī vēlāk, Latvijas atbrīvošanas kara laikā, šeit atradās viena no galvenajām vācu aviācijas bāzēm Latvijā, kur bija novietotas kņaza Anatola Livena (krievu brīvprātīgo baltgvardu karaspēka vadītāja) un Zaksenberga aviācijas pulka aviācijas nodaļas. Tieši uz šo aerodromu 1919. gada 9. maijā no boļševikiem pārlidoja pirmie trīs mūsu lidotāji — V. Jakubovs, J. Priedītis un N. Pušķelis ar savām *Nieuport* lidmašīnām.

Un nu 1920. gada 18. jūlijā tieši šie lidotāji — V. Jakubovs un J. Priedītis (tagad jau Latvijas armijas virsleitnanti) — atlidoja uz Pētersfeldi ar vācu trofejlidmašīnu *Hannoveraner* nr. 21 — 1626, lai apgūtu un noteiktu šī aerodroma derīgumu trešajai nodaļai. Pirms tam šeit no 3. līdz 5. martam ieradīs kapt. J. Indāns, lai vāktu parkam derīgo inventāru. Pirmā mantu vākšana jau notika 1919. gada 24. novembrī, tūlīt pēc Pētersfeldes ieņemšanas, ko novembrī bija pametuši vācieši. Tieši kņaza Anatola Livena aviācijas nodaļā pēc pārlidošanas uz šejieni līdz 28. jūnijam bija turpinājuši lidot mūsu pārbēdzēji, kuri vēlāk kopā ar vācu aviācijas daļām pēc Rīgas ieņemšanas 22. maijā nosēdās Spilvē, aerodromā, no kura bija pārbēguši. Kņazs Anatols Līvens pēc kara kā mūsu sabiedrotais cīņā pret boļševikiem 1937. gada aprīlī ar militāru godu tika

apglabāts Mežotnes dzimtas kapos mūsu augstāko militāro vadītāju ģen. Ba-loža, Berķa, Hartmaņa un plkv. Rozenšteina klātbūtnē.*

Pētersfeldes aerodroma apgūšana un izmantošana turpinājās arī vēlāk. 3. novembrī uz šejieni pārlido trīs *Sopwith Camel* iznīcinātāji nr. 7, 17 un 28 lidotāju J. Priediša, A. Zariņa un J. Rimšas vadībā, kas Spilvē atgriezās 6. no-vembrī. 18. novembrī par godu Latvijas valsts proklamēšanas divu gadu svēt-kiem virs Dobeles ar iepriekš minētajām *Camel* lido mūsu lidotāji.

Lidojumi uz Pētersfeldi turpinās visu decembri, arī 1921. gada janvārī, feb-ruārī un martā ar tām pašām pirmās nodaļas *Camel* lidmašīnām.

Interesantus un zīmīgus lidojumus no Spilves vēl pretboļševisma kara laikā veic ievērojamais parka lidotājs vlt. V. Jakubovs. Viņš 1920. gada 11. aprīlī ar lidmašīnu *Aviatic Av CV* nr. 8205 uz Liepāju maršrutā Spilve–Jelgava–Auce–Liepāja pārved landesvēra komandieri angļu pulkvedi Aleksanderu (vēlāko Otrā pasaules kara sabiedroto desantoperācijas vadītāju Āfrikā) un 1920. gada 2. jūnijā ar lidmašīnu *Albatros CIII* nr. 29/2345 — uz Kauņu un atpakaļ angļu brigādes ģenerāli, angļu militārās misijas vadītāju Baltijā Torneru. 21. jūnijā ar lidmašīnu *Hannoveraner* 1626 nr. 21 viņu atkal nogādā no Spilves caur Pērnavu uz Rēveli un atpakaļ.

Daudzo aviācijas katastrofu dēļ aviācijas parkā 1920. gadā gāja bojā seši parka lidotāji: 2. maijā ltn. Voldemārs Skrastiņš, 29. jūnijā vlt. Augusts Spā-riņš un motorists Sabulis, 28. jūlijā ltn. Narciss Pušķelis un 29. jūlijā vlt. Alek-sandrs Blauberģs, vlt. Rūdolfs Ziverts un vlt. Žanis Rulle. 1920. gadā parkā tiek ieviesta tradīcija pavadīt bojāgājušos kolēģus, lidojot virs viņu bērū gājiena ar parka lidmašīnām. Tā 2. jūlijā vlt. Spāriņa bērū procesiju lidojumā pavadīja lid. P. Ābrams un motorists A. Joniškāns ar lidmašīnu *LVG* nr. 25; lid. vlt. J. Priedītis un lidotājs A. Lazdiņš ar lidmašīnu *Hannoveraner* nr. 21 un lidotājs vlt. V. Jakubovs ar lidmašīnu *Sopwith Camel* 8187 nr. 9. Šī tradīcija pastāvēja līdz pat Kara aviācijas pulka izformēšanai 1940. gadā.

Kā jau minēts, kamēr atsevišķas parka lidmašīnas cīnijās Latgales frontē, intensīvais lidošanas darbs Spilvē turpinājās un pat pieņēma aizvien plašākus apmērus. Arvien vairāk nāca klāt saremontētās *Albatros* un *LVG* lidmašīnas, sa-vāktas dažādās Latvijas malās. Diemžēl turpinājās nepārtrauktās avārijas. Īpat-nēju avāriju ar lidmašīnu *Albatros Hanza* nr. 1145 piedzīvoja tikko ierindā no-nākušais 3. nodaļas lidotājs K. Viziņš (tad vēl kareivis, jo parkā vecās dienesta pakāpes tika atjaunotas ne tik viegli). Viņš bija lidojis kā pilots jau cara laikos Krievijā un pārlidojis no boļševikiem kopā ar lidotāju Ābramu un novērotāju Oši no Majevas lidlauka Veļikije Luku rajonā. 1920. gada 17. jūlijā parkam bija nodots izremontētais *Albatros* nr. 1145 (to 17. jūlijā ielidoja vlt. Jakubovs). Ar *Albatros* 21. jūlijā lidojumā Jakubova vadībā tika iepazīstināts arī Viziņš, un šī lidmašīna tika gatavota pirmajiem Aviācijas svētkiem 1920. gada 25. jūlijā. 22. jūlija treniņa lidojumā Viziņš ar to izlidoja patstāvīgi. Un tūdaļ piedzīvoja jocīgu

* Laikraksts "Jaunākās Ziņas", nr. 74, 75, 1937. gada 5. un 8. aprīlī.

avāriju. Lidojumā virs Daugavas 150 metru augstumā apstājās motors, un lido-tājs vairs nespēja sasniegt aerodromu. Lai "skāde" būtu mazāka, viņš nolēma nosēsties Daugavā un nolaidās Eksporta ostas rajonā. Lidmašīna nogrima, bet pilots ar ievainojumu galvā izpeldēja krastā. 31. jūlijā lidmašīna no Daugavas tika izvilкта un sastādīts akts par tās norakstīšanu. Par avārijas iemeslu tika minēts: "Nebija pietiekama spiediena benzīna bākā (?). Motors pēc remonta derīgs."

III. Kara aviācijas darbība pēckara laikā

1. Kara aviācijas skola (tās pirmsākumi)

Sakarā ar Aviācijas parka lidmašīnu skaita palielināšanos 1919. gada beigās un parka darbības paplašināšanos jau 1920. gada sākumā bija nepieciešams steidzīgi palielināt parka lidojošo sastāvu (pilotus, lidotājus novērotājus), kā arī tehnisko personālu, motoristus un aviotehniķus, kas apkalpotu lidmašīnas un uzturētu tās lidošanas kārtībā. Šajā nolūkā 1920. gada 20. janvārī pie aviācijas parka tiek nodibināta Aviācijas skola ar trim mācību nodaļām, kurās sagatavoja pilotus, lidotājus novērotājus un motoristus. Par skolas priekšnieku tiek iecelts vltņ. Pāvils Stūrāns, par lidapmācītājiem — vltņ. V. Jakubovs un J. Priedītis (viņi vispār uzskatāmi par pirmajiem lidapmācītājiem Latvijā). Aviācijas skolā kā teorētisko un praktisko disciplīnu pasniedzēji darbojās: radiotelegrāfijā — kapt. Asaris; materiālu mācībā — Priednieks; zīmēšanā, automācībā, reglamentos un ierindas mācībā — vltņ. I. Indāns; aviācijas teorijā, navigācijā un meteoroloģijā — vltņ. I. Lindbergs; topogrāfijā, taktikā un aviācijas dienestā — plkv. J. Baško; motoros, lidmašīnu konstrukcijā, aviācijas vēsturē — vltņ. Stūrāns; materiālu mācībā — vltņ. Antens; praktiskajā radiotelegrāfijā — kapt. Mucenies; prakse ar motoriem — Miņuks.

Pirmā skolas mācību lidmašīna bija vācu trofejlidmašīna *Albatros B II* nr. 616/617, vēlāk pēc 1920. gada 12. aprīlī ieviestās vispārējās parka lidmašīnu numerācijas apzīmēta ar nr. 5, un no oktobra vidus arī otra lidmašīna *Sopwith 1½ Strutter 7046* — nr. 2. Ar *Sopwith* mācīja lidot pēc mācību nobeiguma ar *Albatros* nr. 5, kuru pēc atjaunošanas remonta 1920. gada 17. janvārī ar 30 minūšu lidojumu ielidoja lidotājs V. Jakubovs un J. Priedītis pēc 20 minūtēm. Aviācijas skolā šī lidmašīna sāka lidot 19. februārī, bet *Sopwith* nr. 2 pēc avārijas Spilvē 29. novembrī (bermontiādes beigās) tika saremontēta un ielidota 7. janvārī 20 minūšu lidojumā, ko veica lidotājs P. Mardoks.

Līdz skolas nodibināšanai aviācijas grupā un parkā bija lidojuši vienīgi bijušie cara un Sarkanarmijas lidotāji vltņ. V. Jakubovs, I. Priedītis, ltn. P. Mardoks un lidotāji novērotāji vltņ. Valeika, vltņ. Spāriņš, Zute un Dūms, kā arī motoristi Peičs, Millers, Frišbirs, Joniškāns "mājas kārtībā" sagatavoti par novērotājiem. Bija steidzīgi jāgatavo jauni kadri.

Vispirms skolā kā visnepieciešamākie tika sagatavoti motoristi. Jau 26. aprīlī skolu beidza divpadsmit jauni motoristi (mācības iesāka septiņpadsmit). Tūlīt pēc tam 20. jūlijā sākās nākamais motoristu kurss, ko 21. decembrī beidza

26 motoristi no trīsdesmit mācības iesākušajiem. Līdztekus motoristiem gata-voja arī pilotus. Vispirms lidošanas iemaņas atjaunoja jau agrāk lidojušie lido-tāji: vln. Blauberģs, vln. Spāriņš (līdz šim lidojis grupā un parkā kā novēro-tājs), kareivis Viziņš, arī vln. Ozols.

No jauna pirmie skolas lidotāju kursa dalībnieki bija motorists Frišbirs, vln. Zute, vln. Rulle, vln. J. Indāns, ltn. Kraulis, vln. Staprāns, vln. Meisters, mo-torists serž. A. Lazdiņš, serž. J. Putniņš un Druškova, kareivis Jakobsons (agrāk dienējis cara aviācijā), arī pats Aviācijas skolas priekšnieks vln. Stūrāns, serž. Balodis un kareivji Drusts un Upmalis (planierisma pionieris Latvijā).

Savus pirmos patstāvīgos lidojumus pēc lidojumiem kopā ar lidapmācī-tājiem veica šādi bijušie lidotāji un jaunie kursanti: lidotājs Blauberģs — 13. martā, lidotājs Spāriņš — 27. martā, lidotājs Viziņš — 6. maijā.

No jauna Aviācijas skolā apmācīti šādi kursanti:

1) serž. Augusts Lazdiņš neoficiāli 18. jūlijā, oficiāli 16. augustā ar nolido-jumu tikai 2 st. 21 min (!), lidapmācītājs V. Jakubovs.

Piezīme. Serž. motorists Augusts Lazdiņš (vēlāk leģendārais lidotājs pārgal-vis) savu pirmo patstāvīgo lidojumu veica nelegāli, bez lidapmācītāju klātbūt-nes, viens pats slepeni. Viņš bija daudz lidojis līdz lid. V. Jakubovam un vēl citiem un iemācījies lidot "pa kluso". Par savu pirmo nelegālo patstāvīgo lidojumu viņš tika sodīts ar "sešu stundu nostāvēšanu zem flintes" un uzņemšanu oficiāli Avi-ācijas skolā 14. augustā. Jau 16. augustā viņš pirmais no jaunajiem izlido patstāvīgi.

Pārējie jaunie patstāvīgi izlidoja šādā secībā:

- 2) ltn. Kraulis 19. augustā ar nolidojumu 9 st. 23 min — instruktors V. Jakubovs;
- 3) vln. I. Indāns 21. augustā ar nolidojumu 8 st. 43 min — instruktors J. Priedītis;
- 4) kar. Jakobsons 21. augustā ar nolidojumu 7 st. 37 min — instruktors J. Priedītis;
- 5) vln. Staprāns 21. augustā ar nolidojumu 9 st. 3 min — instruktors J. Priedītis;
- 6) vln. Meisters 21. augustā ar nolidojumu 12 st. 11 min — instruktors J. Priedītis;
- 7) vln. Zute 21. augustā ar nolidojumu 13 st. 46 min — instruktors V. Jakubovs.

Papildus ar *Sopwith* 1920. gada oktobrī patstāvīgi sāka lidot Lazdiņš, Kraulis, Jakobsons, Spāriņš. Vln. Spāriņš un Kraulis, kā arī serž. Lazdiņš tika ieskaitīti kā lidotāji parka nodaļās.

Kopā 1920. gadā Aviācijas skolā ar *Albatros* bez avārijām tika veikti 1083 lidojumi 167 stundās un ar *Sopwith* — 58 lidojumi 28 st. 11 min. Pietiekami liels skaits lidojumu salīdzinājumā ar 1919. gadu.

Tāds bija Aviācijas skolas devums 1920. gadā — pirmajā darbības gadā.

Aviācijas skola darbojās līdz pat 1940. gadam (ieskaitot) kā galvenā lat-viešu lidotāju sagatavošanas bāze Latvijā (Latvijas Vēstures arhīva materiāli, fonds 1477, 1. apr., arhīvs nr. 861).

2. Latvijas kara aviācijas lidmašīnu pazišanās zīmes un krāsojums. Aviācijas grupas, parka, divizona un pulka formas tērpi, emblēmas un nozīmes

Pamatojoties uz armijas virspavēlniecības 1919. gada 27. decembra pavēli nr. 97 (10. paragrāfs), aviācijas parka laikā kara lidmašīnu apzīmējumi un krāsojums bija šāds. Galvenā pazišanās zīme bija tumši sarkans, Latvijas karoga krāsas, ugunskrusts, saukts arī par pārkonkrustu, starptautiski — svastika, baltā aplī ar kāšu staru griešanās virzienu uz labo pusi un pašu ugunskrustu aplī uz viena no kāša kātiem. Šo zīmi novietoja lidmašīnas ķermeņa abās pusēs aiz lidotāju vietām, kā arī uz lidmašīnas spārnu galiem to virspusē un apakšpusē. Lidmašīnu krāsojums bija šāds. Spārnu, astes virsmu un ķermeņa augšējā daļa — tumši zaļā haki krāsā. Lidmašīnas apakšpuse — sudraba vai gaiši zilā krāsā (fonds 3601, 1. apr., arheoloģisk. nr. 4). Ugunskrusta novietojums spārnu virspusē dažos gadījumos atšķīrās no standarta novietojuma.

Šīs pazišanās zīmes un lidmašīnu krāsojums tika lietots visu kara aviācijas pastāvēšanas laiku līdz pat aviācijas pulka izformēšanai 1940. gada oktobrī.

Kara aviācijas pazišanās zīmes vēsturiski izveidojās šādi (aviācijas parka bijušā komandiera vlt. Drīļa stāstījums aviācijas vēsturniekam P. Brankem Zviedrijā, ierakstīts magnetofona lentē 1975.–1979. gadā Ņujorkā): “Sākumā mūsu nedaudzās kara aviācijas lidmašīnas aviācijas grupas laikā nesa šādus apzīmējumus: platas Latvijas karoga krāsas abos spārnu galos to virspusē un apakšpusē un Latvijas karoga krāsās izkrāsota virzienstūre abās tās pusēs.”

Turpmākā laika gaitā tika mēģināts lietot jaunu apzīmējumu — tumši sarkanu aplī ar baltu svitru, līdzīgu nozīmei, kādu sākumā lietoja poļi pirms savas tradicionālās šahveida zīmes, bet radās domstarpības ar igauņu bruņuvilcienu apkalpēm, kas bija atsūtītas Rīgas apsardzībai bermontiādes laikā un kas apšaudīja lidmašīnas ar šādām Latvijas pazišanās zīmēm. Tad pēc Drīļa priekšlikuma nolēma ieviest kaut ko pavisam atšķirīgu — ugunskrusta nozīmi, ko sīkumos izstrādāja mākslinieks Vilis Krūmiņš (reizē ar aviācijas pulka krūšu nozīmi — ērgli ar ugunskrustu). Šīs nozīmes ideja tika ņemta no latviešu tautisko rakstu elementiem, Lielvārdes jostas un tautiskiem cimdiem. Sākumā šīs nozīmes ieviešanai pretojās armijas operatīvā daļa (plkv. Veiss), tomēr beidzot izdevās to pieņemt. Starp citu, šo nozīmi lieto daudzas tautas dažādai simbolikai visos pasaules kontinentos, un tā pastāv jau 5000 gadu (Gustava Šķiltera raksts par ugunskrustu Latvijas ilustrētā žurnālā “Leta” 1924. gadā). Ar šo nozīmi daži ebreju lidotāji apzīmēja savas lidmašīnas vācu aviācijā Pirmā pasaules kara laikā. Līdz aviācijas divizona nodibināšanai 1921. gada martā pastāvēja zināma nenoteiktība jaunās kara aviācijas pazišanās zīmes attēlošanā uz lidmašīnām. Bija atšķirības ugunskrusta staru griešanās virzienā — pa labi, pulksteņa rādītāja kustības virzienā, vai pa kreisi — pretēji tam; tika lietoti abi ugunskrusta attēlošanas veidi. Turpmāk līdz pat kara aviācijas pulka likvidācijai 1940. gada beigās tika pieņemts viens ugunskrusta attēlošanas veids — ar

staru griešanās virzienu tikai pa labi. Ugunskrusts starptautiski mulķīgā situācijā nonāca, kad to sāka lietot Hitlera režīms, jo ugunskrustu hitleriskā Vācija pieņēma par savas rases zīmi. Pēc Otrā pasaules kara šo iemeslu dēļ ugunskrusts kā kara aviācijas nozīme tika atcelts ne tikai Latvijā, bet arī Somijā.

Sākumā, atbrīvošanas kara laikā, formas tērpi un cepures, kā arī aviācijas nozīmes bija visai dažādas. Kādas nu kuram tās bija saglabājušās no Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara laikiem, no dienesta latviešu nacionālajos strēlniekos cara armijā un Sarkanajā armijā. Netrūka Krievijas armijas virsnieku "papahu" un sarkanarmiešu cepuru "ar pulķīti". Bija arī Anglijas un ASV dāvināti un iepirkti tērpi — frenči ar vaļēju apkakli, ar četrām kabatām un dienesta pakāpju atzīmēm uz apkaklītes un piedurknēm, valkājami ar formas kreklu un kaklasaiti, pusmīksto cepuri ar nagu un obligāto vidusjostu.

Tomēr vienmēr pie visādu veidu cepurēm tika piesprausta latviešu strēlnieku saulīte un pie apkakles — Latvijas armijas dienesta pakāpju nozīmes: četrstūrīši ar baltu svītru pa diagonāli un svītriņām vai zvaigznītēm uz tiem — atbilstoši dienesta pakāpei. Šie dienesta pakāpju apzīmējumi visai Latvijas armijai, izņemot floti, bija kopīgi līdz pat Latvijas armijas likvidācijai 1940. gadā.

Pēc atbrīvošanas kara beigām, Latvijas armijai nostabilizējoties un nodibinot intendantūras dienestu, formas tērpus visai Latvijas armijai sāka izgatavot pēc viena standarta kopā ar uzkabēm. Arī aviācijai — aviācijas divizionam. No šī laika aviācijas formas no citu ieroču šķirņu formām atšķirās pēc krāsas — tā bija melna, līdzīgi kā auto tanku karaspēkam un flotei. Frenči bija ar cieši aizpogātu apkakli un dienesta pakāpes apzīmējumu uz tās, dekoratīvām pogām, ar četrām kabatām, vidusjostu un pleca siksnu labajā plecā uzkabes nostiprināšanai kreisajā pusē. Virsnieku sastāvs īpašos gadījumos nēsāja virsniecības simbolu — zobenu, ko bija atļauts nēsāt arī dažiem vadošajiem instruktoriem.

Formas bikses — galifē kopā ar ādas stulmzābakiem vai garās bikses ar kurpēm.

Tērpa uzplečus rotāja aviācijai raksturīgais sudraba krāsas spārniņš ar sarkanu ugunskrustu vidū — tikai lidojošajam sastāvam. Jaunajiem lidotājiem Kara aviācijas skolā lidapmācītājs uzpleču spārniņus svinīgi pasniedza pēc pirmā patstāvīgā lidojuma. Tehniskā personāla un pārējo nelidotāju uzplečos uz spārniņa ugunskrusta vietā bija propelleris.

Formas tērpa mētelis bija melns ar dienesta pakāpju apzīmējumiem — valkājams tāpat ar vidusjostu. Formas tērpa cepures sākumā bija pēc t.s. franču cepuru parauga — ar cietu apmali, plakanu apaļu virsu un mazu cepures nagu; pēc 1930. gada — īpatnēji latviskās pusmīkstās cepures ar atpakaļ atgāztu augšējo daļu.

Līdz 1930. gadam arī uz tērpa piedurknēm bija speciālas dienesta pakāpes uzšuves.

Kādu laiku aviācijā valkāja arī haki krāsas formas tērpus, tos līdz melnā tērpa saņemšanai nēsāja galvenokārt tie, kas tika pārcelti no citām ieroču šķirām.

Bez šiem pamattērpiem aviatoriem bija speciāli darba tērpi. Lidojuma laikā

lidotāji valkāja ādas pusemēti ar sānu kabatām vai ādas mēti ar lielu kabatu uz krūtīm kreisajā pusē un slīpām sānu kabatām. Uz tērpiem bija dienesta pakāpju apzīmējumi, tērpus valkāja ar vidusjostu. Tehniskajam personālam bija dažādu veidu darba kombinezoni, tāpat ar vidusjostu. Visiem bija darba cepurītes — laiviņas ar saulīti priekšā un spārniņu ar ugunskrustu nozīmītes priekšējā daļā cepurītes kreisajā pusē.

Militāru uzdevumu veikšanai uz zemes — sardzes dienestā, šaušanas vingrinājumos, kājnieku mācībās — nēsāja sapieru tipa vieglās bruņucepures.

Lidmašīnās ar vaļējām pilotu un novērotāju vietām lidojošais personāls lietoja speciālas zem zoda aizpogājamas korķa ķiveres un aizsargbrilles, lai aizsargātos pret galvas traumām. Vēlāk segtajās pilotu kabīnēs, piemēram, *Gloster Gladiator* vai VEF treniņu lidmašīnās *I-12*, *I-15* — vieglas ādas cepures ar brillēm, t. s. "šļemus".

Visi aviācijas divizona vai pulka piederīgie pēc zināmu prasību izpildes un noteiktā laika nodienēšanas formas frenča kreisajā pusē nēsāja aviācijas divizona vai pulka nozīmi (tās atšķīrās pēc krāsas) — ugunskrustu ar ķēditē iekārtu ērgli izplestiem spārniem. Nozīmes bija numurētas un tika izsniegtas kopā ar apliecību par tiesībām tās nēsāt. Viena no vērtīgākajām nozīmēm, ko nēsāja tikai Kara aviācijas skolas pilnu kursu beigušie lidotāji, bija Kara aviācijas skolas krūšu nozīme, apstiprināta jau 1921. gadā. To parasti nēsāja zem pulka nozīmes. Lidotāji novērotāji pēc divu gadu mācību kursa, parasti tikai virsnieki, Kara aviācijas skolas krūšu nozīmi drīkstēja nēsāt arī krūšu labajā pusē. Skolas nozīmes, tāpat kā pulka nozīmes, bija stingrā uzskaitē — numurētas un izsniedzamas tikai kopā ar apliecību.

Jūras aviācijā pastāvēja sava lidotāju nozīme, papildināta ar jūrniecības atribūtiķu.

Dažādu veidu goda zīmes un medaļas, arī atbrīvošanas karā gūtos apbalvojumus kā vienus no vērtīgākajiem nēsāja frenča kreisajā pusē virs kabatas vai starp kabatu un frenča aizdari. Ārzemēs piešķirtās goda zīmes un emblēmas drīkstēja nēsāt tikai ar vienības komandiera atļauju. Tās parasti tika saņemtas sakarā ar ārzemju vizītēm, mācību komandējumiem vai grupu pārlidojumiem.

3. Pirmie aviācijas svētki Latvijā 1920. gada 25. jūlijā

Tie bija pirmie aviācijas svētki Latvijā vispār, ja nemin dažus publiskus lidojumu demonstrējumus Imantas hipodromā 1911. gadā pirms Pirmā pasaules kara, kas vairāk līdzinājās cirka izrādēm. Kaut atbrīvošanas karš Latgalē vēl nebija beidzies, galvenā aviācijas parka darbība norisinājās Spilvē, kur atradās lidmašīnu lielākā daļa. Aviācijas parka darbībai paplašinoties, sāka trūkt līdzekļu tā tālākai darbībai, jo līdz šim parks bija balstījies vienīgi uz atbrīvošanas karā iegūtajām trofeju un angļu piegādātajām lidmašīnām. Lai Latvijas kara aviācija varētu attīstīties arī kvalitatīvi, bija nepieciešamas jaunas lidmašīnas. Līdz šim

vēl neviena tāda nebija iegādāta. Uz valsts pabalstiem tās pirmajos pastāvēšanas gados vēl nebija ko cerēt. Bija nepieciešama visas tautas līdzdalība kara aviācijas attīstībā, tautas iepazīstināšana ar kara aviāciju un tās sasniegumiem. Tāpēc jau atbrīvošanas kara laikā tika organizēti pirmie aviācijas svētki Spilvē. Līdzekļi bija nepieciešami arī Cietušo lidotāju fonda dibināšanai, jo, pildot aviācijas dienestu, avārijās cieta un katastrofās gāja bojā pirmie parka lidotāji (ltn. Skrastiņš un vlt. Spāriņš ar motoristu Sabuli).

Pirms pirmo aviācijas svētku sarīkošanas bija veikts plašs svētku propagandēšanas darbs, ievietoti raksti par aviāciju vietējā presē, arī laikrakstā "Jaunākās Ziņas" 1920. gada 23. un 24. jūlijā, J. Poriesa raksts "Pie mūsu lidotājiem", kā arī S. Staprāna raksts "Latvijas aviācija" (S. Staprāns bija bijušais armijas izlūkdienesta virsnieks, viens no pirmajiem Latvijā apmācītajiem lidotājiem). Šajos rakstos bija īsumā izstāstīta mūsu kara aviācijas vēsture un minēti pirmie lidotāji, aprakstīti viņu lidojumi Bermonta un pretboļševisma frontē (Arī Judeniča un Deņikina armijā). Bija izlaistas speciālas aviācijai veltītas pastmarku sērijas. Organizēta kuģišu satiksme pa Daugavu, lai nokļūtu no Ilģuciema Spilvē uz agrāko cementfabrikas aerodromu. Ieejas biļetes svētkos bija divējādas: stāvvietas — par sešiem rubļiem, sēdvietas — par desmit. Tika solīta arī bufete un orķestra mūzika.

25. jūlijā laiks sākumā bija vējains un lietains.* Ap pusdienas laiku noskaidrojās un virs pilsētas parādījās lidmašīna kā svētku vēstnesis. Tā jau bija lidojusi arī 18. jūlijā lidotāja V. Jakubova un Stūrāna vadībā un kaisījusi virs pilsētas skrejlapas par svētkiem (vācu trofejlidmašīna *Hannoveraner CLA III* nr. 7015/18 — nr. 21). Publika lielā skaitā pulcējās pie Ilģuciema kuģišu piestātnes, lai nokļūtu Spilvē. Nepietika sākumā paredzēto kuģišu. To skaitu vajadzēja palielināt. Daudzi pat nedabūja aizbraukt. Pulksten 15.00 aerodromā jau pulcējās vairāki tūkstoši skatītāju. Bija ieradies arī armijas virspavēlnieks, tad vēl pulkvedis Jānis Balodis ar sava štāba augstākajiem virsniekiem. Lidmašīnas bija nostādītas svētku parādei publikas apskatei. Svētku parādi pieņēma plkv. J. Balodis ar svītu, un svētki tika atklāti ar divu zenītlieģalbu trim zalvē. Gaisā pacēlās četras lidmašīnas — trīs *Sopwith Camel* un viens *Nieuport 24bis* lidotāju vlt. J. Priediša, V. Jakubova, A. Zariņa un ltn. N. Pušķeļa vadībā grupu lidojumu demonstrējumiem. Pēc tam lidotājs J. Priedītis demonstrēja grīsti no 400 līdz 20 metriem (!). Lidotājs V. Jakubovs grīsti atkātoja no 3000 metriem (!). Tad gaisā pacēlās ltn. N. Pušķelis ar pirmo Latvijas kara aviācijas lidmašīnu — sudrabaino *Nieuport 24bis* nr. 4300. Šis demonstrējums izvērtās sevišķi efektīgs, jo Pušķelis ar saviem figūrlidojumiem jau sen bija pazīstams. Piemēram, 1918. gada 22. augustā (30. augusta pavēle nr. 86) latviešu sarkano lidotāju divizionā viņam tika izteikta atzinība par augstākās pilotāžas demonstrējumu divizionā personālam Maskavā, Podosinsku aerodromā.** Pēc demonstrējumiem

* Svētku apraksts "Jaunākajās Ziņās" 26. jūlijā.

** Latvijas Valsts arhīva fonds 4-1-21.

Latvijas aviācijas pirmajos svētkos it kā bijis ieteikts viņu vienu pie šāda veida demonstrējumiem vairs nepieļaut, jo viņš it kā lidojis narkotiku iespaidā (Drillis). Diemžēl viņam šis lidojums bija arī pēdējais, jo viņš gāja bojā "jautrā garastāvoklī", noslikstot Daugavā, braukdams ar kuģīti pēc aviācijas svētkiem uz Rīgu.

Vēl aviācijas svētkos bija gaisa kaujas demonstrējums starp Pušķeli un Zariņu. Pirmais nolaidās Pušķelis, pēc tam Zariņš. Abiem jau iepriekš bija prakse gaisa kaujās Pirmā pasaules kara laikā, nogāžot vairākas vācu lidmašīnas.

Pēc lidojuma demonstrējumiem ģenerālim Balodim tika pasniegts lidmašīnas modelis, un notika biješu pārdošana vairāksolīšanā pasažieru lidojumiem ar divvietīgiem *Hannoveraner* un *LVG* — vācu trofejlidmašīnām lidotāju V. Jakubova un P. Ābrama vadībā. Tomēr pasažieru vizināšanu pulksten 20 nācās pārtraukt stiprā vēja dēļ, un tiem, kas nepaspēja izlidot, vajadzēja atnākt vēlāk, 29. jūlijā, kad speciāli tika organizēti lidojumi pasažieriem. Pirmā civilpersona, kas tika vizināta ar mūsu kara lidmašīnu, bija kāda Bērziņa jaunkundze, kas ar lidotāju Jakubovu lidmašīnā *Hannoveraner* nr. 21 lidoja pat divas reizes.*

Kopā pirmajos aviācijas svētkos lidotājs Priedītis izpildīja divus demonstrējuma lidojumus (ar *Camel* 8136 nr. 6), V. Jakubovs — četrus lidojumus (ar *Camel* 6750 nr. 18) un Pušķelis — trīs lidojumus (ar *Nieuport 24bis*), Ābrams — vienu lidojumu (ar *LVG* nr. 24), pasažieru vizināšanas lidojumus neskaitot.

Interesanti atzīmēt, ka visi viņi bija pārbēdzēji (ar lidmašīnām) no latviešu sarkano lidotāju divizona. Zariņš bija balto lidotājs.

Latvijas armijas aviācijas parka cietušo lidotāju fondu nodibināja 1920. gada 26. augustā (mēnesi pēc pirmajiem aviācijas svētkiem) un par tā priekšsēdētāju ievēlēja pulkvežleitnantu Jaunīti, 1920. gada 22. jūlijā pārskaitītu no armijas Tehniskās pārvaldes uz parka virsnieku sastāvu, vēlāk viņu nomainīja vln. Ozols.

Šis fonds darbojās līdz pat aviācijas pulka izformēšanai 1940. gada oktobrī un visu savu darbības laiku sniedza palīdzību daudziem cietušiem lidotājiem un viņu piederīgajiem. Starp citu, arī uzstādīja bojāgājušajiem lidotājiem standarta pieminekļus Meža kapos un citos Rīgas un valsts kapos. Turpmākie aviācijas svētki tika organizēti ar vēl plašāku publikas vizināšanu. Tika organizēti arī citādi pasākumi, piemēram, ziedojumu vākšana latviešu aviatoriem. 1921. gada aviācijas svētkos jau tika izvizināti 30 pasažieri, pārdotas apmēram 2000–3000 ieejas biļetes un ieņemti 100 000 rubļu. Bet arī bojāgājušo lidotāju skaits bija palielinājies ar vēl četriem lidotājiem — vln. Rulli, Blaubergu un Zivertu, kas gāja bojā pie Pļaviņām, un N. Pušķeli.

Turpmākie aviācijas svētki Latvijā tika organizēti gandrīz ik gadu. Sākumā tos organizēja tikai kara aviācija, bet vēlāk, sākot ar trīsdesmitajiem gadiem, arī

* Aviācijas svētku apraksta atreferējums no 1920. gada 26. jūlija "Jaunākajām Ziņām" ar papildinājumiem par Pušķeli.

dažādas civilās aviācijas organizācijas. Līdz visbeidzot no 1935. gada tie pārtapa par vienotiem aviācijas svētkiem, kuros bez kara aviācijas piedalījās arī Aizsargu aviācija un Latvijas aeroklubs (pēc K. Ulmaņa nākšanas pie varas). Ne tikai Rīgā — Spilvē, bet arī pārējās pilsētās un ciemos.

Pēdējie aviācijas svētki pirms Otrā pasaules kara notika Spilvē 1940. gada 17. augustā kopā ar Padomju Savienības okupācijas spēku aviāciju, kuros ar trim *Gloster Gladiator* lidmašīnām piedalījās arī latviešu kara lidotāji no tad vēl nelikvidētā Latvijas kara aviācijas pulka — Bangers, Dulle un Rudzītis.

4. Aviācijas divizons 1921. gadā. Aviācijas parka komandieris Rūdolfs Drillis

Viens no galvenajiem notikumiem mūsu kara aviācijas vēsturē 1921. gada sākumā bija aviācijas parka reorganizācija un pārveidošana par aviācijas divizionu 21. martā (divizona pavēle nr. 1). Atbrīvošanas karš bija beidzies, aviācijas parks pietiekami nostiprinājies. Bija jāveido jauna kara aviācijas vadības forma, kas atbilstu miera laika apstākļiem.

1921. gada 12. februārī ar pavēli nr. 43 no parka komandiera amata "pēc paša vēlēšanās kā augstskolas students" tiek atvaļināts līdzšinējais ilggadīgais parka komandiera pagaidu vietas izpildītājs (p.v.i.) vltņ. Rūdolfs Drillis (tikai 24. janvārī iecelts par parka komandieri). Viņa vietā par parka komandiera p.v.i. tiek iecelts tagad jau par kapteini paaugstinātais Frīdrihs Zute — aktīvs atbrīvošanas kara dalībnieks, lidotājs novērotājs bermontiādes laikā. Vltņ. R. Drillis aviācijas parka darbību faktiski bija vadījis jau no 1919. gada 14. oktobra (gandrīz visu atbrīvošanas kara laiku), kad ar armijas virspavēlnieka pavēli nr. 60 bija apstiprināts par parka komandiera p.v.i. Alfrēda Valeikas — aviācijas grupas un parka pirmā komandiera — vietā.

Par faktisko vltņ. R. Drillja atbrīvošanas iemeslu no parka komandiera amata neoficiāli tiek minētas viņa domstarpības ar augstāko armijas vadību par tālāko parka darbības attīstību un pārveidošanu.

Aviācijas parka komandiera vltņ. Rūdolfa Drillja biogrāfija

Rūdolfs Drillis dzimis 1893. gada 10. maijā Grostonā Latvijā, 1914. gadā iestājies Rīgas Politehniskajā institūtā, 1915. gadā evakuējies no Latvijas uz Pēterpili. 1916. gada maijā brīvprātīgi iestājies Pēterpils 1. aviācijas rotā un ieskaitīts Pētera I Politehniskā institūta aviācijasursos. Pēc kursu beigšanas paaugstināts par jaunāko apakšvirsnieku un pārvests uz gaisa kuģniecības rezerves bataljonu, no kurienes komandēts uz Sevastopoles Aviācijas skolu apmācībai par pilotu. 1917. gada 19. martā (tūlīt pēc Februāra revolūcijas) Krievijā izpildījis pirmo patstāvīgo lidojumu ar *Farman* IV tipa lidmašīnu un pēc skolas

beigšanas komandēts atpakaļ uz savas daļas 2. rotu. Paaugstināts par praporščiku. Pēc komunistiskā apvērsuma Pēterpili komandēts uz Gaisa flotes pārvaldi. 1918. gada 1. janvārī no pārvaldes atvaļināts kā karadienestam nederīgs (?!). Gadu uzturas Pēterpilī. 1919. gada 7. janvārī atgriežas Latvijā. Komunistu okupācijas laikā Latvijā strādā par pilsētas pamatskolas skolotāju Rīgā un Madonas apriņķī, kur atkārtoti tiek atzīts par karadienestam nederīgu. Latvijas neatkarības laikā 1919. gada 27. jūlijā iesaukts Latvijas armijas aviācijas grupā, no kurienes 11. augustā pārvests uz armijas tehniskās pārvaldes aviācijas nodaļu. 1919. gada 13. septembrī atsaukts uz aviācijas parku. No 14. oktobra aviācijas parka komandiera vietas izpildītājs. 1919. gada 21. decembrī paaugstināts par virsleitnantu. Visā atbrīvošanas kara laikā vienīgais aviācijas parka komandieris (viņa nopelni diemžēl palika neatzīti). Kopš Sevastopoles Aviācijas skolas laikiem kā pilots nav lidojis. Pēc atvaļināšanas no armijas bijis Rīgas Domes loceklis. Otrā pasaules kara laikā emigrējis uz ASV, kur miris 1983. gada 17. oktobrī.

Aviācijas divīzions dibināts 1921. gada 21. martā (divīziona pavēle nr. 1), kad tiek apstiprināti jauni divīziona štati šādā sastāvā.

Divīziona komandieris — kapt. Frīdrihs Zute (par kapteini paaugstināts 1920. gada 22. maijā).

Komandiera vietnieks un tehniskās daļas vadītājs — vlt. Jānis Ozols, kara un jūras lidotājs.

Aviācijas skolas priekšnieks — vlt. Pāvils Stūrāns.

Lidmašīnu un tehnikas pārzinis — lidotājs Ādolfs Miņuks.

Divīziona komandiera adjutants — ltn. Pēteris Zeltiņš.

Darbnīcu priekšnieks — Alfrēds Jēgins.

1. nodaļas komandieris — kara lidotājs vlt. Jānis Priedītis.

2. nodaļas komandieris — kara lidotājs vlt. Voldemārs Jakubovs.

3. nodaļas komandieris — kara lidotājs ltn. Aleksandrs Zariņš.

Laikposmā no 1921. gada 8. februāra līdz 3. martam vlt. Drillis (bijušais parka komandieris) nodod aviācijas divīziona komandierim kapt. Zutem šādu materiālo daļu.

Lidmašīnas

1. aviācijas nodaļa

1. *Sopwith Camel* nr. 7 — 8136, *Vickers* 150 ZS motors.

2. *Sopwith Camel* nr. 9 — 8187, *Vickers* 150 ZS motors.

3. *Sopwith Camel* nr. 17 — 8189, *Vickers* 150 ZS motors.

4. *Sopwith Camel* nr. 18 — 6750, *Vickers* 150 ZS motors.

5. *Hannoveraner CL IIIA* nr. 21 — 1626, *Argus* 180 ZS motors.

2. aviācijas nodaļa

1. *Nieuport 23bis* nr. 3 — 4271, *Rhone* 120 ZS motors.

2. *Sopwith 1½ Strutter* nr. 11 — 5248, *Rhone* 120 ZS motors.

3. *LVG* nr. 24 — 9014, *Benz* 220 ZS motors.



Aviācijas grupas lidmašīnas *Nieuport 24 bis* un *Sopwith Strutter* Bīķernieku Krustabaznīcas aerodromā (1919)

Lidotājs Jānis Priedītis pie lidmašīnas *Nieuport 24 bis* (1919)





Virslieņnants Alfrēds Valeika, Latvijas aviācijas grupas komandieris



Jānis Indāns, Latvijas armijas otrais aviācijas ģenerālis, armijas aviācijas komandieris, aviācijas pulka komandieris, civilās aviācijas inspektors



Virslieņnants Eduards Tomsons, Latvijas armijas Tehniskās pārvaldes aviācijas nodaļas priekšnieks, bijušais cara un Sarkanās armijas lidotājs iznīcinātājs, viens no ievērojamākiem latviešu lidotājiem Pirmajā pasaules karā



Aviācijas pulka pēdējais komandieris
pulkvedis Rūdolfs Kandis



Oļģerts Teteris, Krievijas cara armijas
lidotājs (1917)



Rūdolfs Celms, Pirmā pasaules kara lidotājs
novērotājs Rīgas frontē



Kārlis Skaubītis, cara armijas un Krievijas Pilsoņu kara lidotājs, Latvijas aviācijas pionieris



Leitnants Narciss Pušķelis, Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara dalībnieks



Jāzeps Baško, Latvijas armijas pirmais aviācijas ģenerālis, aviācijas divizona un pulka komandieris



Lāčplēša Kara ordeņa kavalieris pulkvežleitnants Jānis Priedītis, viens no pirmajiem kara lidotājiem Latvijā, Latvijas atbrīvošanas kara dalībnieks



Lidmašīnu *Vuazens* apkalpe pirms kaujas lidojuma Daugavpils frontē.
Lidmašīnā pirmais no kreisās: pilots Oļģerts Teteris (1916)

Pirmā pasaules kara un Krievijas
Pilsoņu kara dalībnieks lidotājs
Reinholds Celmiņš pie
iznīcinātāja *Spad VII*



Kapteinis Edvīns Bite, Pirmā pasaules
kara un Krievijas Pilsoņu kara
dalībnieks, Kara aviācijas skolas
lidošanas nodaļas vadītājs, pie
iznīcinātāja *Fokker DVII*



Iznīcinātāji *Sopwith Camel*, angļu dāvana Latvijas aviācijai (1920)



Aviācijas parka lidotāji gatavojas lidojumam Bermonta frontē. Priekšplānā pirmais no kreisās: leitnants Voldemārs Jakubovs

1919. gada 19. jūlijā sagūstītā Sarkanās armijas lidmašīna *Sopwith Strutter*





Leitnants Voldemārs Skrastiņš, pirmais
bojāgājušais Latvijas nacionālās aviācijas lidotājs



Cara armijas un Krievijas-Pilsoņu kara
lidotājs Pēteris Ābrams

Aviācijas parka virsnieki un lidotāji pie *Sopwith 1 1/2 Strutter* (1919/1920)





Junkers CL-1 un Sopwith Camel



Latviešu lidotāju grupa pie iznīcinātāja Fokker DVII



*Lidmašīna Hannoveraner,
kas izgatavota "Arsenālā"*



Otrie aviācijas svētki Spilvē 1921. gada 7. augustā. Parādi pieņem Latvijas Valsts prezidents Jānis Čakste



Aviācijas divizona trofeju lidmašīnu ierinda

Lidmašīna Avro 548N ar Renault V veida rindu motoru (1925)





Reinholds Celmiņš pie *Farman 30*

Vācu trofejlidmašīna *Rumpler C1*



Sopwith Camel 2 F1





Albatros 3III



Aviācijas divizona lidotāji

Mācību lidmašīna Udet Flamingo U-12b



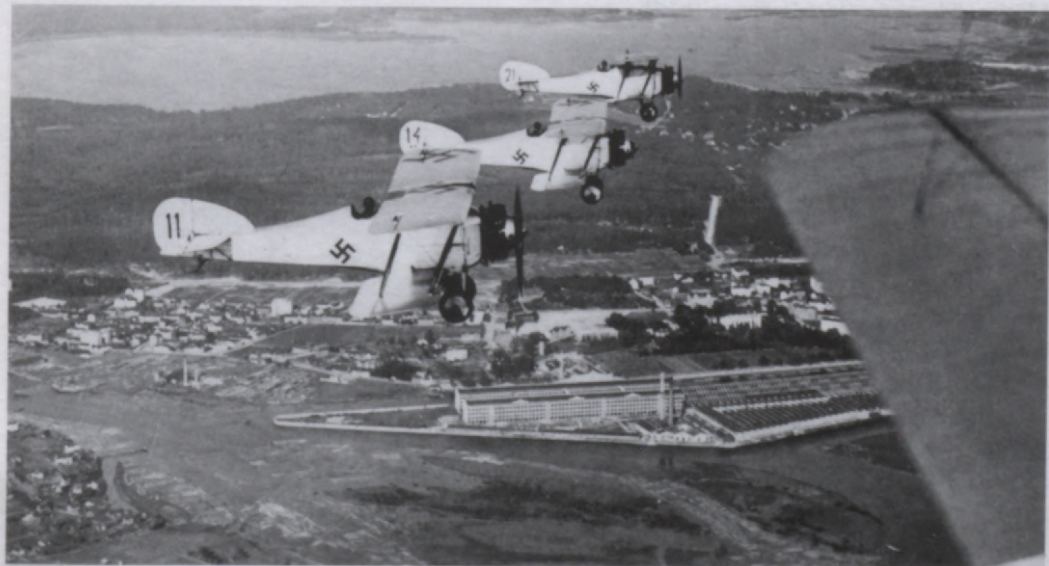


Aviācijas pulka karogs, pasniegts pulka 5. gada svētkos



Seržants Ernests Rudzītis pie Ansaldo A-1 Balilla (1929)

Kara aviācijas pulka iznīcinātāju lidmašīnas ADC-1 Martinsyde (1926/1927)





Starptautiskās lidotāju balvas laureāti:
virsniekvietnieks Launics un
virisleitnants Blaus (1931)



Izlūku vieglais bumbvedējs *De Havilland 9A*

Itāļu lidmašīna *Ansaldo SVA-10* (1923)





Izlūku viegie bumbvedēji *Letov Šmolik Š-16*



Iznīcinātājs *Bristol MKII Bulldog*

Tālās izlūkošanas 7. eskadrija pie *Letov Šmolik Š-16* Krustpili





Paula Reinharda un
Rūdolfa Zārđiņa
konstrukcijas
izlūklidmašīna AVDI II
(1929)

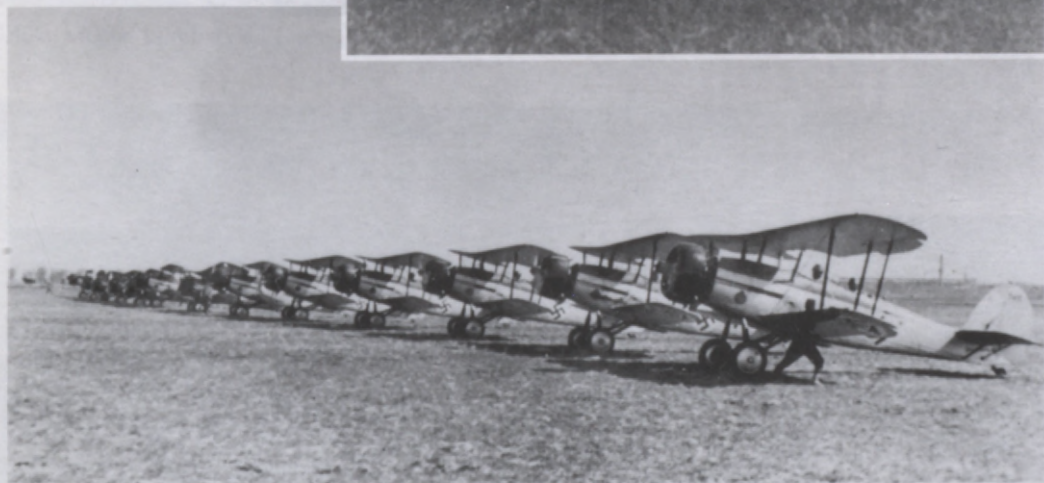


Kārļa Irbīša konstrukcijas militārā treniņlidmašīna VEF I-15A (1939)

Kara aviācijas pulka ievērojamākie virsnieki kara aviācijas 20. gadskārtā
1939. gada 7. jūnijā Brāļu kapos



Militārā treniņlidmašīna SV-5
(1936)



Lidmašīnas SV-5 (1936)

Aviācijas pulka ievērojamākie virsnieki, lidojuma apkārt Eiropai dalībnieki



3. aviācijas nodaļa

1. *Sopwith 1½ Strutter* nr. 13 — 6985, *Clerget 130 ZS* motors.
2. *Sopwith 1½ Strutter* nr. 14 — 7590, *Clerget 130 ZS* motors.
3. *Halberstadt CV* nr. 19 — 4237, *Benz 220 ZS* motors.
4. *Albatros (Hanza)* nr. 26, *Mercedes 160 ZS* motors.

Aviācijas skola

1. *Albatros BII* nr. 5 — 616/617, *Mercedes 120 ZS* motors.
2. *Sopwith 1½ Strutter* nr. 2 — 7046, *Rhone 120 ZS* motors.
3. *Nieuport 24bis* nr. 1 — 4300, *Rhone 120 ZS* motors.
4. *Albatros CIII* nr. 25 — 616/617, *Mercedes 160 ZS* motors.
5. *Fokker DVII* nr. 4 — 8595, *Mercedes 160 ZS* motors.
6. *Sopwith Camel* nr. 15 — 8185, *Vickers 150 ZS* motors.
7. *Sopwith 1½ Strutter* nr. 15 — 5254, bez motora.

Darbnīcās (remontā)

Junkers CL-1 Nr 10 — 1320, *Mercedes 160 ZS* motors.

Divizona lidotāju sastāvs: ltn. Jūlijs Rimša, vln. Vladimirs Korobovskis, ltn. Arturs Kraulis, serž. Augusts Lazdiņš, kara lid. Pēteris Mardoks, kapr. Aleksandrs Jakobsons, vln. Nikolajs Jevlampjevs (lidotāji Kraulis, Lazdiņš un Jakobsons — pirmie divizona Aviācijas skolas absolventi).

Novērotāji: ltn. Hanss Inselbergs, vln. Nikolajs Geiselis (vēlākais AA eskadrijas komandieris), Herberts Deprejs, ltn. Jānis Biders.

Aviācijas divizona apakšvienības, tāpat kā aviācijas grupā un parkā, bija atbrīvošanas kara laikā nodibinātās aviācijas nodaļas. Pirmā un otrā nodaļa nodibināta 1919. gada 22. jūlijā un 20. augustā, pirmie komandieri — vln. Jānis Priedītis un vln. Sņiķeris (lidotājs novērotājs). Trešo nodaļu nodibināja 1920. gada 27. augustā, jau pēc atbrīvošanas kara; tās pirmais komandieris bija vln. Zute. Tālākā laika gaitā nodaļas komandieris (izņemot 1. nodaļu, kuras komandieris visu nodaļas pastāvēšanas laiku bija J. Priedītis) nemitīgi mainījās. Tā 2. nodaļas komandieris vēl bija ltn. Skrastiņš, vln. Rulle (trešā pretboļševisma cīņas posma laikā), vln. Korobovskis, Kraulis un V. Jakubovs. 3. nodaļu vēl komandēja ltn. Zariņš, vln. Meisters, kapt. J. Indāns.

Aviācijas divizona nodaļas pastāvēja līdz 1923. gada oktobrim (aviācijas divizona pavēle nr. 8 1923. gada 4. okt.), kad tās pārveidoja par eskadrijām (iznīcinātāju, izlūku, artilērijas koriģētāju un rezerves eskadriju). Tas bija noticis sakarā ar nodaļu lidmašīnu un lidotāju skaita palielināšanos, pirmo jauno ārzemju lidmašīnu itāļu *Ballila* iznīcinātāju un pārejas lidmašīnu, izlūku *SVA-10* iepirkšanu.

1. nodaļā parasti tika iedalīti vispieredzējušākie lidotāji un labākās lidmašīnas. Pārējās nodaļās — atlikušās, kaut arī lielu iespaidu uz nodaļu sastāvu atstāja nemitīgās lidmašīnu avārijas un materiālās daļas maiņas. Arvien jaunas lidmašīnas nāca klāt, un daudzas tika sadauzītas, tāpat kā viens otrs lidotājs aizgājis nebūtībā.

1921. gadā palielinājās arī aviācijas divizona personālais sastāvs ar Aviācijas

skolā sagatavotiem jauniem lidotājiem, dažiem bijušajiem lidotājiem un no citām karaspēka daļām atkomandētiem virsniekiem un instruktoriem, potenciāliem Aviācijas skolas kursantiem, nākamajiem lidotājiem.

Jaunajiem Aviācijas skolā sagatavotiem lidotājiem, kuru pirmie patstāvīgie lidojumi jau pieminēti, bija vēl jāveic noteikts skaits treniņlidojumu ar skolas citu tipu lidmašīnām (parasti pēc *Albatros BII* vēl ar *Sopwith 1½ Strutter*) un pēc tam jāizpilda dažādi pārbaudes (eksaminācijas) lidojumi: augstlidojums ar barogrāfa kontroli, pārlidojumi noteiktā maršrutā, precīza nosēšanās u.c. Jāiztur arī dažādas teorētisko zināšanu pārbaudes. Un tikai pēc tam viņiem tika piešķirts lidotāja nosaukums un tiesības. Tie bija ltn. Arturs Kraulis, kapr. Aleksandrs Jakobsons un serž. Augusts Lazdiņš (jau 1920. gada 9. jūnijā), serž. Jānis Putniņš 14. jūnijā, kapt. Jānis Indāns 2. jūlijā, serž. Eduards Ziemeļis 30. decembrī. Vēlāk no pirmā kursa lidotāja tiesības ieguva arī vln. Sergejs Staprāns un vln. Pāvils Stūrāns (Aviācijas skolas priekšnieks).

No bijušajiem cara laika lidotājiem divizionā 21. februārī ieradās Nikolajs Jevlampjevs, 14. aprīlī — Nikolajs Jeske, 13. augustā — Rūdolfs Celms, 16. septembrī — Jānis Lindbergs, decembrī — Kārlis Skaubitis. Viņu bijušās dienesta pakāpes nenosauca tāpēc, ka ne visas tika atzītas Latvijas armijā.

No dažādām Latvijas armijas karaspēka daļām uz aviācijas divizionu tika atkomandēti šādi Latvijas armijas virsnieki, kuri aviācijā pirms tam nebija dienējuši, pagaidām ieskaitīti Aviācijas skolas pārmaiņas sastāvā: ltn. Eduards Metums — 13. janvārī; ltn. Kārlis Lepels — 18. aprīlī pārnācis no auto tanku divizionā; Kārlis Skribo — 6.–9. maijā no Zemgales divīzijas štāba; Rūdolfs Kandis — 20. maijā no 6. Rīgas kājnieku pulka; Andrejs Veldums — 2. jūlijā no 5. Cēsu kājnieku pulka; Augusts Dzenītis — 16. augustā no 9. Rēzeknes kājnieku pulka; Herberts Cukurs — 7. septembrī no 2. Ventpils kājnieku pulka; ltn. Biders — 1920. gada 7. jūlijā no kara skolas; plkv. Jāzeps Baško divizionā ieskaitīts 1921. gada 22. jūlijā kā brīva līguma pilsonis un skolas teorētiskais instruktors (16. septembra pavēle nr. 192).

Uz mūsu kara aviācijas vēsturisko novietni — "pulka sētu" Pārdaugavā Ilģuciemā (Spilves tuvumā) starp Slokas un Daugavgrīvas ielu (bijušajām cara laika 116. Malojaroslavļas pulka kazarmām) — aviācijas divizons no citadeles un aviācijas darbnīcām Aleksandra (Brīvības) ielā 97 pārgāja 1921. gada 30. septembrī, aizņemot "pulka sētas" austrumu daļu, sākot no Daugavgrīvas un Bulļu ielas krustojuma Dzegužkalna pakājē. "Sētas" rietumu daļā pie Slokas ielas izvietojās auto tanku divizons.

Aviācijas pulks ar štābu, karavīru kazarmām, Kara aviācijas skolu, virsnieku un instruktoru klubiem un kara aviācijas darbnīcām (Slokas ielā 52) šeit atradās līdz padomju okupācijai.

Bijušajiem cara armijas un Krievijas Pilsoņu kara lidotājiem (sarkanajiem un baltajiem), tagad dienējošiem divizionā, tika piešķirts Latvijas kara lidotāja nosaukums (aizsardzības ministra pavēle nr. 192, 1921. gada 16. sept.). Tie bija kapt. Jānis Lindbergs — bijušais jūras lidotājs no 1915. gada; kapt. Nikolajs Jeske — lidotājs no 1915. gada, lidapmācītājs Sevastopoles Aviācijas skolā un

lidotājs Ukrainas (Petļuras) nacionālajā armijā; vln. Jānis Ozols — jūras lidotājs cara armijā; vln. Jānis Priedītis — lidotājs cara un Sarkanarmijas latviešu aviācijas divizionā (beidzis Farmana Aviācijas skolu Francijā); vln. V. Jakubovs — lidotājs Sarkanarmijā no 1917. gada; ltn. Jūlijs Rimša — lidotājs cara un balto Dienvidu armijā; vln. Nikolajs Jevlampjevs — jūras lidotājs no 1915. gada; vln. Vladimirs Korobovskis — lidotājs cara armijā no 1916. gada un Latvijas Sarkanarmijas aviācijas divizionā. Tie visi bija mūsu kara aviācijas pamats un arī pieredzējušākie lidotāji.

Turpmāk Latvijas kara aviācijas kara lidotāja nosaukumu piešķīra tikai pēc speciāliem miera laika nosacījumiem. Iepriekš pieminētie lidotāji bija kara lidotāji vistiešākā nozīmē — lidojuši Pirmajā pasaules karā, Pilsoņu karā Krievijā un atbrīvošanas karā Latvijā.

Paralēli ikdienas militāriem treniņlidojumiem aviācijas divizons tika iesaistīts arī raksturīgajos miera laika lidojumos — gaisa pasta pārvadājumiem uz attālākām Latvijas daļām (satiksmes aviācija šādu uzdevumu pildīšanai vēl nebija līdz tam izaugusi). Pasta sūtījumi tika nogādāti uz Valku ar starposēšanos Cēsīs un Valmierā. Daļu sūtījumu nosvieda pa ceļam dažādās vietās nenolaižoties ("Jaunākās Ziņas" nr. 45, 1921. gada 25. febr.). Šī prakse tika piekopta arī trīsdesmitajos gados.

1921. gada 7. augustā notika otrie kara aviācijas svētki Spilvē, šoreiz jau aviācijas divizona sastāvā daudz plašāk nekā iepriekš — 1920. gada jūlijā. Zināmā mērā tie bija pirmā Latvijā veiktā lidojuma atceres svētki, kuru 1919. gada 5. augustā veica lidotājs vln. J. Priedītis ar lidmašīnu *Nieuport 24bis* nr. 4300. Šī lidmašīna pēc neskaitāmām avārijām par godu svētkiem tika atjaunota un demonstrēta skatītājiem.

Galvenais svētku uzdevums vēl arvien bija līdzekļu iegūšana topošai, aizvien plašāk veidojamai nacionālajai aviācijai, jo valsts atbalsts tai tad vēl bija visai ierobežots. Tāpēc arī viens no galvenajiem svētku numuriem bija publikas vizināšana ar loterijā iegūtām tiesībām. Protams, loterijas biļetes tika pārdotas par pietiekami solidu samaksu. Līdzekļu iegūšana bija nepieciešama, kā jau minēts iepriekš, arī Cietušo lidotāju fonda ieņēmumu palielināšanai, jo valsts šim nolūkam līdzekļus nepiešķīra un bija jāiztiek ar "pašdarbībā" iegūtajiem līdzekļiem un ziedojumiem. Pirms aviācijas svētkiem tika veikts plašs svētku propagandēšanas darbs, kurā ietilpa rakstu publicēšana presē (raksti "Jaunākajās Ziņas" nr. 163, 173, 176, 1921. gada 23. jūlijā, 4. augustā un 8. augustā — plašs svētku norises apraksts), kā arī skrejlapīņu kaisīšana no lidmašīnām virs pilsētas un vēl citi pasākumi. Visu šo propagandas darbu vadīja divizona adjutants ltn. Zeltiņš (turpinājās speciālu pastmarku izdošana). Otrā svētku parādī pieņēma Valsts prezidents Čakste (!) prominentu valsts personu pavadībā; Kviesis, ģen. Balodis, Salnājs. Svētkus komandēja vln. Zute un Ozols. Uz svētkiem ar satiksmes lidmašīnu *Junkers F13* no Rīgas jūrmalas (!) atlidoja ārlietu ministrs Meierovics.

Svētku demonstrējuma lidojumus izpildīja labākie divizona lidotāji:

vln. J. Priedītis un V. Jakubovs, J. Rimša, A. Zariņš, P. Mardoks, Celms, lidapmācītājs N. Jeske un jaunie lidotāji F. Zute, A. Kraulis, A. Lazdiņš, Jēkabsons.

Svētku gatavošanas laikā neiztika bez kārtējām avārijām. 7. augustā avārija divas divizionā lidmašīnas *Camel* nr. 18 un nr. 9 lidotāju V. Jakubova un J. Rimšas vadībā. Jakubovam paceļoties 10 metru augstumā, sāka niķoties motors, līdz tas pilnīgi apstājās, un viņš bija spiests nolaisties ārpus aerodroma. Sekoja raksturīgais *Camel* kūlenis. Līdzīgi izgāja arī lidotājam ltn. J. Rimšam. Startā nomaucās viens no šasiju riteņiem, un nolaižoties — neizbēgamais kūlenis.

Svētkos tika izvizināti ap 30 lidotgribētāju un pārdotas 2000–3000 ieejas biļetes ar 100 000 rubļu ienākumiem (ieskaitot ieņēmumus par publikas vizināšanu).

Līdzīgi svētki ar nosaukumu Aviācijas dienas tika papildus sarīkoti 11. septembrī, kuros publiku vizināja jau 10 lidmašīnas (“Jaunākās Ziņas”, nr. 202, 7. sept.). Divizons pelnīja sev naudu ar kara lidmašīnām!

Protams, kā līdz šim aviācijas divizionā pamatuzdevums bija un palika nepārtraukta kaujas gatavības uzturēšana un pilnīgošana, treniņlidojumi un lidotāju kvalifikācijas celšana, jaunu lidotāju sagatavošana, saremontēto trofejlidmašīnu ielidošana un apgūšana (jo vēl arvien neviena jauna lidmašīna divizionam nebija iegādāta).

1921. gadā aviācijas divizionā no jauna vai pēc kārtējo avāriju remontiem tika izmēģinātas un nodotas ekspluatācijā šādas lidmašīnas (tās parasti ielidoja vln. V. Jakubovs, par ko saņēma speciālu premiālo samaksu).

1. 1921. gada 7. janvārī — lidmašīna *Nieuport 23 4271* nr. 3 — boļševiku trofeja.
2. 1921. gada 24. janvārī — lidmašīna *Halberstadt CV 4237* nr. 3 — vācu trofeja.
3. 1921. gada 18. februārī — lidmašīna *Albatros CIII 1158* nr. — vācu trofeja.
4. 1921. gada 9.–11. janvārī — lidmašīna *Albatros 2545* nr. 20 — vācu trofeja.
5. 1921. gada 19. martā — lidmašīna *Sopwith 1½ Strutter 7590* nr. 14 — angļu piegāde.
6. 1921. gada 6. aprīlī — lidmašīna *Albatros CIII Hanza* nr. 26 — vācu trofeja.
7. 1921. gada 17. jūnijā — lidmašīna *Junkers CL-1 1320* nr. 10 — vācu trofeja.
8. 1921. gada 10. oktobrī — lidmašīna *Rumpler C-1* nr. 6 — vācu trofeja.

Ar šīm lidmašīnām un arī ar 1920. gadā ielidotajām un ekspluatētajām, avārijušajām un atkal saremontētajām turpinājās divizionā lidošanas darbs. Un, protams, nemitīgās avārijas. Tikai 1921. gadā bez katastrofām un lidotāju bojāejas. Varbūt tas bija divizionā komandiera F. Zutes nopelns.

Divizionā lidmašīnu avārijas 1921. gadā

Nr. p. k.	Datums	Lidmašīna	Lidotājs	Avārijas iemesls
1	2	4	3	5
1.	13. februārī	<i>Albatros B2</i> 616/617 nr. 5	ltn. Lejiņš	Motora stāšanās vienā no patstāvīgajiem lidojumiem. Nosēšanās bez starpgadījumiem
2.	28. februārī	<i>Albatros</i> nr. 25	kapt. Zute	Motora stāšanās virs Daugavas. Nespēj aizplanēt līdz krastam. Nosēšanās uz ledus
3.	26. maijā	<i>Albatros B2</i> 616/617 nr. 5	kapt. J. Indāns	Neprecīzs nosēšanās aprēķins. Izskrējienā ieripo aerodroma malas nelīdzenumā. "Svecīte"
4.	27. maijā	<i>Albatros B2</i> 616/617 nr. 5	ltn. Lejiņš	Neprecīzs starts. Pacelšanās ar min. ātrumu. Tālāk ātruma zaudēšana straujā griezienā. Nogāšanās
5.	16. jūnijā	<i>Sopwith Camel</i> 8136 nr. 7	vlt. n. J. Priedītis	Pārlidojumā uz Pētersfeldi Bulduros (Rīgas jūrmalā) augstumstūres defekts. Sēžoties jūras krastā, kūlenis
6.	17. jūnijā	<i>Junkers CL-1</i> 12921 nr. 10	vlt. n. Jakubovs	Startā 50 m motora defekts (izšauj sveces). Sēšanās pa vējam. Izskrējienā ieripo grāvī
7.	1. jūlijā	<i>Sopwith 1½</i> <i>Strutter</i> 5248 nr. 11		Sēžoties stiprā vējā, sašveras uz spārna, salauž vienu šasijas riteni, "svecīte"
8.	3. jūlijā	<i>Sopwith 1½</i> <i>Strutter</i> 6985		Sēžoties salauž šasiju
9.	7. jūlijā	<i>Sopwith Camel</i> nr. 9	vlt. n. Jakubovs	Startā 10 metru augstumā motora stāšanās, nosēšanās ārpus aerodroma — kūlenis
10.	7. jūlijā	<i>Sopwith Camel</i> nr. 18	vlt. n. Rimša	Startā nomaucas viens šasijas ritenis. Sēžoties kūlenis
11.	10. jūnijā	<i>Hannoveraner CL3</i> 1626 nr. 21	vlt. n. Priedītis	Pētersfeldē gaisā aizdegās motors. Piespiesta nosēšanās
12.	30. jūnijā	<i>Sopwith 1½</i> <i>Strutter</i> 5248 nr. 11	vlt. n. Kraulis	Sēžoties stiprā vējā, sasveras uz spārna un ar to aizķer zemi

1	2	4	3	5
13.	23.–25. jūlijā	<i>Sopwith 1½ Strutter 7046 nr. 2</i>	vln. Jeske	Motora stāšanās virs pilsētas. Nosēšanās pie Torņakalna stacijas. "Svecīte"
14.	18. augustā	<i>Nieuport 23 4271 nr. 3</i>	serž. Lazdiņš	Motora stāšanās startā 30 metru augstumā. Nosēšanās bez starpgadījumiem
15.	26. augustā	<i>Albatros B2 616/617 nr. 5</i>	serž. Ziemeļis	Nomaldišanās maršruta lidojumā pie Lestenes. Piespiedu nosēšanās ar lidmašīnas bojājumu
16.	11. septembrī	<i>Albatros C3 Hanza nr. 26</i>	kapt. Zute, Beļavskis	Startā 15 metru augstumā motora defekts, griežas atpakaļ, zaudē ātrumu, nogāžas uz spārna
17.	6. (9.) oktobrī	<i>Sopwith 1½ Strutter 7046 nr. 2</i>	vln. Jeske, Deprejs	Pārlidojumā lecava–Spilve piespiedu nosēšanās ar lidmašīnas bojājumu
18.	1. oktobrī	<i>LVS nr. 24</i>	Korobovskis, Geizelis	Stiprs vējš, lietus — griežoties atpakaļ, ar spārnu aizķer vadus, stabu
19.	21. novembrī	<i>Nieuport 23 4271 nr. 3</i>	serž. Lazdiņš	Atgriežoties no Jelgavas uz Rīgu, pēc starta sagriežas par 180 grādiem un aizķer sienu kaudzi, lidotājs smagi cieš un nonāk slimnīcā

Paskaidrojums. Ar jēdzienu "svecīte" apzīmē avārijas veidu, kad lidmašīna pie avārijas paliek vertikālā stāvoklī, atstutējoties uz propellera atliekām un ķermeņa priekšgalu, neapmetoties otrādi ar riteniem uz augšu.

5. Aviācijas divizions 1922./1923. gadā

Vispirms jāatzīmē kardinālas pārmaiņas divizona kadru — lidotāju novērotāju, motoristu u.c. speciālistu — sagatavošanā. Lidotāju grupas skolā tika komplektētas galvenokārt no perspektīvajiem jaunajiem virsniekiem — leitnantiem, lielā skaitā atkomandētiem no dažādām karaspēka daļām uz aviācijas divizionu un ieskaitītiem Aviācijas skolas lidotāju grupās. Aviācijas divizona personālais sastāvs 1922./1923. gadā bija šāds (minēts galvenokārt lidojošais sastāvs).

Kapteiņi: Jānis Indāns un Frīdrihs Zute (divizionā komandieris), Nikolajs Jeske.

Virleitnanti: Voldemārs Jakubovs, Jānis Priedītis, Vladimirs Korobovskis, Nikolajs Jevlampjevs, Jūlijs Metums, Eduarts Balodis, Pāvils Stūrāns.

Leitnanti: Jūlijs Rimša, Kārlis Skaubītis, Pēteris Mardoks, Pēteris Zeltiņš (adjutants), Kārlis Lepels, Jānis Stūrāns, Herberts Cukurs, Kārlis Skribo, Aleksandrs Zariņš, Bernhards Pētersons, Augusts Dzenītis, Rūdolfs Kandis, Arsēnijs Podnieks, Jānis Alksnis, Žanis Jēre, Vilis Munters, Nikolajs Ritenbergs, Eduards Veinbergs, Kārlis Konstants, Kārlis Blaus, Ludvigs Henzelis, Oļģerts Pukše, Alfons Liniņš, Ēvalds Kārklīņš.

Kara ierēdņi: Maliņš, Āboliņš, Jēgins, Juškevics, Kelps, Dekers, Bitenbinders.

Seržanti: Jānis Kārklīņš, Jānis Putniņš, Rūdolfs Celms, Nikolajs Jakubovs.

Kaprālis: Kārlis Bluks.

Virsnieku lidotāju apmācības grupās reizē ar lidotāja nosaukumu piešķīra arī lidotāja novērotāja nosaukumu, jo tos mācīja pēc paplašinātas programmas. Šāda kārtība bija arī turpmākajos gados. Par lidotājiem novērotājiem gatavoja vienīgi virsniekus.

1922. gadā lidotāju novērotāju nodaļu beidza šādi virsnieki: ltn. Rūdolfs Kandis, Nikolajs Ritenbergs, Augusts Dzenītis, Kārlis Lepels, Herberts Cukurs, Vilis Munters, Arsēnijs Podnieks, Jānis Alksnis, Jānis Stūrāns, Eduards Veinbergs, Kārlis Skribo, Bernhards Pētersons un izņēmuma kārtā arī kareivji Kārlis Bluks un Pēteris Apkalns (1922. gada 14. oktobra pavēle nr. 155).

Līdztekus no 1923. gada 28. februāra tika organizēta arī lidotāju instruktoru nodaļa, kurā par lidotājiem mācīja divizionā instruktorus, kas pēc obligātā karadienesta bija palikuši divizionā virsdienestā un ieguvuši kaprāja vai seržanta dienesta pakāpi (parasti beiguši Aviācijas skolas motoristu nodaļu).

1923. gada 17. maijā (1923. gada 17. maija pavēle nr. 111) lidotāju instruktoru nodaļā kā kursantus ieskaitīja šādus instruktorus: serž. Herbertu Ferberu, Rihardu Gulbi, Augustu Pallo, Teodoru Rudzi, Jāni Ozoliņu, Nikolaju Jakubovu (V. Jakubova brāli), Kārli Tomasu, Kārli Kleinu, Alfrēdu Paulovski (vēlāko satiksmes lidotāju un lidotāju izmēģinātāju KOD) un kapr. Jāni Kārklīņu. Kā lidapmācītāji instruktoru nodaļā sāka darboties ltn. Aleksandrs Zariņš un Voldemārs Jakubovs.

1921. gada 16. aprīlī Aviācijas skolā kā instruktors lidapmācītājs darbību sāk arī kapt. Nikolajs Jeske, lidotājs no 1915. gada, lidapmācītājs Sevastopoles Aviācijas solā no 1916. gada oktobra, — nomainot vlt. Jāni Priedīti (V. Jakubovs vēl turpināja lidot kā lidapmācītājs).

1922./1923. gadā notiek izmaiņas divizionā komandējošajā sastāvā. 1922. gada 16. septembrī pēc paša vēlēšanās no divizionā komandiera amata tiek atbrīvots kapt. F. Zute, viņš paliek divizionā par ierindas lidotāju un turpina pildīt dažādus administratīvos amatus (3. nodaļas komandieris, Aviācijas skolas lidotāju novērotāju nodaļas vadītājs, saimniecības priekšnieka v. i. divizionā un vēlāk arī aviācijas pulkā). 1923. gada sākumā (februārī) par aviācijas divizionā

komandieri tiek iecelts plkv. Jāzeps Baško — Pirmā pasaules kara smago bumbvedēju "Ilja Muromietis" eskadras komandieris, pilots, 1921. gada vasarā legāli ar ģimeni atgriezies Latvijā. Divizionā pieņemts 1921. gada 22. jūnijā kā "brīva līguma pilsonis un teorētisko disciplīnu pasniedzējs Aviācijas skolā" (divizionā 1921. gada 16. septembra pavēle nr. 192). Līdz divizionā komandiera posteņa pārņemšanai — dažādu komisiju loceklis lidotāju kvalifikācijas piešķiršanas jau-tājumos (1922. gada 27. janvāra pavēle nr. 308). Turpmāk viena no titulētākajām personībām Latvijas aviācijā. Pirmais aviācijas ģenerālis Latvijas armijā (1940. g.).

Frīdriha Zutes, pirmā Latvijas aviācijas grupas lidotāja novērotāja un aviācijas divizionā komandiera, biogrāfija

(Divizionu komandēja no 1921. gada 10. marta līdz 1922. gada 16. septembrim.)

Dzimis 1886. gada 14. februārī Slokā — Rīgas jūrmalā. 1916. gada 1. oktobrī beidzis Aleksandra kara skolu un paaugstināts par praporščiku, 1917. gada 26. oktobrī — par podporučiku, dienējis kā virsnieks dažādās karaspēka daļās Krievijā. 1918. gada 24. martā demobilizēts un 26. augustā legāli atgriezies Latvijā, turpina pirms kara iesāktās studijas Rīgas Politehniskajā institūtā. 18. decembrī iesaukts Latvijas armijā un ieskaitīts inženieru rezervē Neatkarības (instruktoru) rotā. 1919. gada 16. janvārī, atbrīvošanas kara laikā, ievainots pie Lielaucē, apkāpjoties no Rīgas uz Kurzemi. 1919. gada 16. jūlijā pārvests uz Armijas aviācijas grupu un kā lidotājs novērotājs piedalās atbrīvošanas karā pret Bermonta un boļševiku armiju.

Aktīvs izlūklidojumu dalībnieks. 1920. gada 22. maijā par kauju nopelniem paaugstināts par kapteini. Pēc Aviācijas skolas lidotāju grupas teorētiskās nodaļas absolvēšanas un praktiskām lidapmācībām 1920. gada 10. septembrī izpilda savu pirmo patstāvīgo lidojumu, un 1921. gada 16. martā viņam piešķir lidotāja nosaukumu. No 1920. gada 20. augusta — 3. aviācijas nodaļas komandieris. Kā pilotam viņa aviācijas gaitas bija ne visai veiksmīgas. Jau kā novērotājs kopā ar pilotu Mardoku viņš 1919. gada 4. novembrī piedzīvo pirmo avāriju un ievainots galvā. Nākamo avāriju piedzīvo 1921. gada 28. februārī jau kā pilots ar *Albatros* nr. 25, kad virs Daugavas apstājās motors un lidmašīna nespēja sasniegt krastu — tā nosēdās uz Daugavas ledus un ielūza tajā netālu no krasta.

1921. gada 11. septembrī notiek avārija ar lidmašīnu *Albatros CIII Hanza* nr. 26 kopā ar motoristu Beļavski. 15 metru augstumā, paceļoties virzienā uz angāriem, sāk streikot motors. Lai neuzgāztos uz angāriem, tiek izpildīts straujš grieziens atpakaļ uz aerodromu, zūd ātrums, un lidmašīna nogāžas uz spārna.

Turpmāk kapt. Zute divizionā un aviācijas pulkā iesaistās vairāk administratīvā darbā. No 1924. gada 20. oktobra līdz 1925. gada 7. novembrim

beidzis augstākos virsnieku kursus ar I šķiras diplomu un 13. novembrī paugustināts par pulkvežleitnantu. 1936. gada 3. martā vecuma dēļ (50 gadi) demobilizēts.

Mācību lidmašīnas jauno lidotāju apmācībai un pirmajiem patstāvīgajiem lidojumiem, kā arī turpmākajiem treniņlidojumiem līdz iekļaušanai ierindā vēl arvien bija vācu trofejlidmašīnas *Albatros BII* un pārveidotie *Albatros CIII*.

1922. gadā patstāvīgi izlido: ltn. A. Dzenītis — 22. augustā, ltn. Podnieks, Skribo un Deprejs — 31. augustā, ltn. B. Pētersons — 29. septembrī, V. Munters — 10. oktobrī, serž. Bluks — 12. oktobrī, ltn. Lepels un H. Cukurs — 26. septembrī.

1923. gadā patstāvīgi izlido: ltn. J. Stūrāns — 7. martā, O. Pukše — 19. aprīlī, K. Blaus un Ē. Kārklīšs — 3. maijā, Dekers — 9. maijā. Šie lidotāji arī bija nākamais pilotu papildinājums.

Kardināls pagrieziena aviācijas divizionā darbībā 1923. gadā notika arī attiecībā uz divizionā apgādi ar lidmašīnām. Līdz šim divizionam bija jāapmierinās vienīgi ar vācu un krievu trofeju un angļu jau lietoto lidmašīnu piegādēm, bet 1923. gada 6. augustā, pirmo reizi Latvijas nacionālās aviācijas vēsturē, divizionā ar Bruņošanās pārvaldes starpniecību saņēma astoņas jaunas lidmašīnas, iepirktas Itālijā. Jau 1923. gada 12. un 13. aprīlī (1923. gada 28. aprīļa pavēle nr. 97) uz Itāliju, lidmašīnu būves firmu *Ansaldo*, bija devies komandējumā Aviācijas divizionā komandieris plkv. J. Baško (uz firmas rēķina), lai iepazītos ar tur ražotajām *Ansaldo Al Balilla* un *SVA-10* tipa lidmašīnām, kas arī vēlāk tika iepirktas.

Tās bija pirmās četras iznīcinātāju tipa lidmašīnas *Balilla A1*: nr. 318 divizionā ieskaitīta ar apzīmējumu 1K, nr. 319 — 2K, nr. 320 — 3K un nr. 321 — ar apzīmējumu nr. 28 (divizionā pirmajai nodaļai) un *SVA-10* izlūklidmašīnas nr. 776 — 4K, nr. 777 — 5K, nr. 778 — 6K un nr. 779 — Nr. 29 (divizionā trešajai nodaļai).

Saņemot šīs jaunās lidmašīnas, tika dots norādījums vispirms treniņa lidojumos lidot vienīgi ar Nr. 28 un nr. 29, pārējās turot kaujas gatavībā, turklāt bija norādīts, kam ar tām atļauts lidot, protams, tikai attiecīgo nodaļu labākajiem un pieredzējušākajiem lidotājiem. Ar iznīcinātājiem *Balilla* — lidotājiem vltm. V. Jakubovam, J. Priedītim, ltn. A. Zariņam, J. Rimšam (visi Pirmā pasaules kara kara armijas un Krievijas Pilsoņu kara sarkanie un baltie lidotāji); ar *SVA-10* tipa izlūklidmašīnām — 3. nodaļas lidotājiem ltn. P. Mardokam, K. Skaubitim un jaunajiem lidotājiem A. Dzenītim, J. Putniņam, virsseržantam A. Jakobsonam. Šos ierobežojumus tomēr no 7. septembra (1923. gada 29. augusta pavēle nr. 5) atcēla un atļāva lidot ar visām atsūtītajām lidmašīnām, "lai izmēģinātu to izturību gaisā", kā teikts pavēlē. Tas viss notika pirms divizionā aviācijas nodaļu izformēšanas un jaunas organizatoriskās formas eskadriļu ieviešanas divizionā — nodaļu vietā (1923. gada 4. oktobra pavēle nr. 8).

Tomēr galvenā materiālā daļa divizionā 1922./1923. gadā bija daudzas trofeju un angļu lidmašīnas. Lidmašīnu sastāvs 1922. gadā maz atšķīrās no

1923. gadā ekspluatētajām. Pazuda vienīgi avārijās totāli sadauzītās un vairs neatjaunojamās lidmašīnas: *Albatros Hanza* nr. 22 — sadauzīta 1923. gada 28. aprīlī (lidotājs un pasažieris slimnīcā), norakstīta 1923. gada 17. maijā ar pavēli nr. 111; *Sopwith Strutter* 5248 nr. 11 — sadauzīta katastrofā 1922. gada 1. septembrī Jelgavā, kad lidojumā apstājās lidmašīnas motors un, lidmašīnai nokrītot uz šosejas, gāja bojā vln. Kraulis, abi pasažieri vln. Bramsons un kapt. Kalniņš viegli ievainoti, jo paspēja no neliela augstuma izlēkt bez izpletņiem*; *Junkers Ju CL-1* nr. 10, kas avarēja 1922. gada 22. martā, ledus epopejas laikā sēžoties uz Rīgas liča ledus — vācu iesalušo kuģu glābšanas operācijā (lidotājs vln. Kraulis, novērotājs ltn. Deprejs). Arī citās avārijās cietušās lidmašīnas, kopā ap trīspadsmit, 1922. gadā tika norakstītas.

Aviācijas divizionā ekspluatētās lidmašīnas 1922./1923. gadā

Vācu un krievu trofejlidmašīnas un angļu atsūtītās lietotās lidmašīnas tika nemitīgi bojātas lidojumu laikā daudzajās avārijās un atkārtoti no jauna remontētas un savestas lidošanas kārtībā divizona darbnīcās un armijas galveno mehānisko darbnīcu aviācijas nodaļā, kur bija savāktas dažādas vācu trofejlidmašīnu daļas, motori un remonta materiāli — atvesti no vācu atstātajiem aerodromiem. Remontētājiem (uz turieni strādāt tika nosūtīti arī aerodromu motoristi) bija ko rauties, lai lidmašīnas uzturētu lidošanas kārtībā.

N.p.k.	Lidmašīnas tipa nosaukums	Divizona lidmašīnas reģistrācijas numurs	
		1922. gadā ekspluatētās lidmašīnas	1923. gadā ekspluatētās lidmašīnas
1	2	3	4
1.	<i>Albatros BII, CIII</i>	3; 5; 26; 25	3; 5; 20; 22; 25
2.	<i>LVG CV</i>	23; 24; 27	23; 24; 27
3.	<i>Sopwith 1½ Strutter</i>	2; 11; 13; 14; 15	2; 13; 14; 15
4.	<i>Hannoveraner CL III</i>	21	22; 7
5.	<i>Halberstadt CV</i>	19	19
6.	<i>SVA-10</i>	—	4K; 5K; 6K; 29
7.	<i>Nieuport 24bis</i>	1	1
8.	<i>Sopwith Camel 2F1</i>	17; 18	8; 9; 12; 17
9.	<i>Fokker DVIII</i>	4; 16	4; 16

* "Jaunākās Ziņas", nr. 196, 1922. g. 2. sept.

1	2	3	4
10.	<i>Ansaldo Balilla A-1</i>	—	1K; 2K; 3K; 28
11.	<i>Rumpler C1</i>	6	6
12.	<i>Junker CL-1</i>	10	10
		Kopā 21 lidmašīna, apmēram 12 lidmašīnu tipi	Kopā 32 lidmašīnas, apmēram 14 lidmašīnu tipi

Piezīme. Lidmašīna *Hannoveraner* nr. 7 tika izgatavota no jauna "Arse-nālā" pēc trofejas parauga.

Turpmāk sajukumu divizona lidmašīnu numerācijā radija tas apstākļi, ka daudzas lidmašīnas atkārtoti tika pārnumurētas. Respektīvi — bojāgājušo, nolietoto un norakstīto lidmašīnu numuri tika piešķirti jaunpienākušajām saremontētajām lidmašīnām. Piemēram, ar nr. 6 sākumā tika apzīmēta lidmašīna *Sopwith Camel* 8137, kura gāja bojā ar lidotāju ltn. Skrastiņu 1919. gada 2. maijā, vēlāk nr. 6 piešķīra saremontētajai *Rumpler C1* 1920. gada 11. jūnijā, kas lidoja līdz 1922. gada 29. janvārim, kad to norakstīja B. Pētersona avārijas dēļ Krustpilī. Lidmašīnu tipu nosaukumus tabulā nosaka galvenokārt izgatavotājrūpnīcas nosaukumi, un katram tipam jābūt vēl klāt modifikācijas vai konstrukcijas varianta apzīmējumam, piemēram, bija lidmašīnas *Albatros BII, CIII, Albatros Hanza* utt., *Rumpler C1, CIV, CV, CVII* utt. Vācu aviācijā ar alfabēta burtiem pie tipa apzīmēja lidmašīnas izmantojuma veidu: B — mācību divvietnis, C — bruņots divvietnis, D — vienvietīgs iznīcinātājs, CL — apbruņota divvietīga viegla tipa (L — *leicht*) lidmašīna.

Itālijā iegādāto lidmašīnu apraksts un tehniskie dati

Vienvietīgais iznīcinātājs *Ansaldo A-1 Balilla*

Pirmo reizi Latvijā to 1923. gada 7. jūnijā divizona aviācijas svētkos lidojumā demonstrēja itāliešu lidotājs Lovandīno. 30. septembrī ar *Balilla* jau lidoja mūsu lidotāji. Lidmašīna konstruēta Pirmā pasaules kara beigu posmā — 1917. gada vasarā, kad tika ielidots tās prototips. Lidmašīnu konstruējis itāliešu avio-konstruktors Džuzepe Breči (*Giuseppe Brezzi*) pēc viegla vienvietīgās izlūklidmašīnas *SVA-5* parauga. 1918. gada jūlijā, augustā izlaista pirmā šīs lidmašīnas sērija — 100 lidmašīnu. Iznīcinātājs *Ansaldo A-1 Balilla* Pirmajā pasaules karā itāliešu–austriešu frontē tā arī netika lietots nedrošā motora *SPA-6A* dēļ (sešu cilindru ūdensdzēsinais motors ar stāvošajiem cilindriem un 220 ZS jaudu). Motors lidojumos bieži stājās un izraisīja daudzas avārijas un katastrofas. Bija grūtības arī ar lidmašīnas izvadīšanu no grīstes. Vienvietīgais iznīcinātājs bija

koka konstrukcijas divplāksnis ar raksturīgu ķermeņa formu un taisnstūra plākšņiem bez iznesuma, ar savstarpēji nostiprinātiem metāla cauruļu balstiem un stiegotām profilētām trosēm, ar viendabīgu augšējo plāksni ar eleroniem un spārnu izgriezumu virs pilota kabīnes redzamības uzlabošanai, un apakšējiem divdaļīgiem plākšņiem, piestiprinātiem pie ķermeņa apakšējās daļas. Ķermenis ar mainīgu šķēsgriezumu, ar augšējo noapaļojumu priekšējā daļā, pārejošu uz trīsstūri astesdaļā redzamības uzlabošanai (kā H. Cukura C-3 lidmašīnai). Motors pilnībā noslēgts ar skārda pārsegu (motors veidoja gandrīz pusi no lidmašīnas tukšsvara) un auto tipa radiatoru ķermeņa priekšā. Spārni — koka konstrukcijas ar diviem lonžeroniem. Lidmašīnas šasija izveidota no tērauda caurulēm ar caurejošu riteņu asi un gumijas virves amortizāciju. Spārni un stūres apvilktas ar audeklu, ķermenis — ar 2 mm finieri. Ķermeņa piesis izveidots kā slidpiesis no tērauda atsperu sloksnēm. Lidmašīnas apbruņojums: divi *Vickers* tipa ložmetēji ar 7,9 mm kalibru, šauj sinhronizēti caur propellera griešanās plakni.

Ģeometriskie, svara un lidspējas dati: spārnu vēziens — 7,685 m; lidmašīnas garums — 6,84 m; lidmašīnas augstums — 2,53 m; spārnu laukums — 21,2 m²; tukšsvars — 615 kg; lidsvars — 870 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 220 km/h; sēšanās ātrums — 80 km/h; griesti — 6000–7000 m; kāpšanas ātrums — 2000 m/5 min 20 s; sniedzamība — 550 km.

Lidmašīna tika būvēta Turīnā un Dženovā, pēc licences arī Polijā. Bez Latvijas to ekspluatēja PSRS, Argentīnā, Spānijā, Urugvajā.

Izlūklidmašīna — vieglais bumbvedējs SVA-9 un SVA-10 (Savoija — Verducio — Ansaldo)

Ar pirmajiem diviem burtiem apzīmēti — konstruktoru uzvārdi, ar A — rūpnīcas nosaukums. Lidmašīna konstruēta 1918. gadā kā vienvietīga izlūklidmašīna. SVA-2, 3, 4, 5 — tālākais izveidojums divvietīgā variantā. Kopā uzbūvētas 1248 šādas lidmašīnas. Pēc konstrukcijas — *Balilla* — iznīcinātāja paliecināts variants ar pārveidotu divvietīgu lidotāju kokpitu un īpatnēji izveidotiem spārnu stiegrojumiem, diagonālām metāla caurulēm. Viss pārējais kā *Balilla*. Arī motors SPA-6A. Apbruņojums — divi *Vickers* ložmetēji: viens nekustīgs priekšā, otrs grozāms — novērotāju vietā.

Ģeometriskie, svara un lidspējas dati: spārnu vēziens — 9,1 m; lidmašīnas garums — 8,2 m; lidmašīnas augstums — 3,0 m; spārnu laukums — 26 m²; tukšsvars — 730 kg; lidsvars — 1065 kg; maksimālais lidmašīnas ātrums — 215 km/h; kāpšanas ātrums — 3,5 m/s; sniedzamība — 420 km.

SVA-10 tika izgatavota Polijā pēc licences, tāpat kā *Balilla*.*

Abas lidmašīnas — iznīcinātājs *Balilla* un izlūklidmašīna, vieglais bumbvedējs SVA-10 — bija ērtas ekspluatācijā (vienādi motori) un remontos savas koka konstrukcijas dēļ.

* Žurnāls *Skrzydłata Polska*, 1971, nr. 51.

Vācu trofeijnīcinātājs Fokker D-VII

Tādi mūsu aviācijā bija divi — nr. 4. un nr. 16. Šie iznīcinātāji bija ļoti populāri Pirmā pasaules kara beigu posmā un tika plaši lietoti arī atbrīvošanas karā Latvijā vācu pusē. Tie izcēlās ar savu progresīvo konstrukciju. Pirmā pasaules kara beigās tie bija populārākie un labākie vācu iznīcinātāji, kopā izgatavotas vairāk nekā 3000 lidmašīnas.

Šos iznīcinātājus plaši lietoja daudzās valstīs arī pēc kara. To konstruktīvā atšķirība no pārējiem tālaika labākajiem iznīcinātājiem bija brīvnesošie spārni bez stiegrojuma, izveidoti ar biezu spārna profilu un metinātu tērauda cauruļu ķermeni ar audekla apvalku. Spārni — koka konstrukcijas, ar finiera priekšējo daļu un audekla apvalku, N veida metāla cauruļu balstiem starp spārniem. Stūres izgatavotas no metāla caurulēm, apvilktas ar audeklu. Šasijas klasiskās tālaika formās. Sešcilindru ūdensdzēsinais rindu motors *Mercedes D III* vai *BMW-IIIa* ar 160–185 ZS jaudu (plaši lietoti Pirmajā pasaules karā vācu iznīcinātājos). Apbruņojums — divi *Spandau* ložmetēji ar kalibru 7,62 mm.

Ģeometriskie, svara un lidspējas dati: spārnu vēziens — 8,9 m; lidmašīnas garums — 6,95 m; lidmašīnas augstums — 2,85 m; spārnu laukums — 20,5 m²; tukšsvars — 670 kg; lidsvars — 880 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 200 km/h; griesti — 6400 m; kāptspēja — 2000 m/4 min; lidojuma ilgums — 1,7 stundas.

Vēl par dažiem atzīmējamiem notikumiem aviācijas divizona pastāvēšanas sākumā.

Daugavpils aerodroma apgūšana (Daugavas labajā krastā augšpus Daugavpils). Jau 1921. gada 21. augustā uz turieni tika komandēts vln. Jevlampjevs (pavēle nr. 166) ar uzdevumu noteikt tā eventuālu izmantošanas iespēju nākotnē, jo Pētersfeldes aerodroms Dobeles rajonā pamazām "tika aizmirsts" un to vairs aktīvi neizmantoja. Bija arī vēlams vairāk apgūt Latgali, apvidu tuvāk mūsu austrumu robežai.

Aerodromā vln. Jevlampjevs "atrada" divas lidmašīnas, kuras tika nodotas 1. nodaļas komandiera J. Priediša rīcībā. Turpmāk visu mūsu kara aviācijas pastāvēšanas laiku te regulāri tika rīkotas kara aviācijas vasaras nometnes ar bumbu mešanu poligonā un šaušanu uz gaisa mērķiem. Daugavpili pārmaiņus ieradās un nometnes rīkoja visas Latvijā stacionētās aviācijas daļas no Spilves, Krustpils, Gulbenes u. c.

Nākamais pasākums bija 1922. gada martā organizētā tā sauktā ledus epeja, kad divizona lidmašīnas devās palīgā Rīgas līcī iesalušiem vācu un citiem tirdzniecības kuģiem. Visā šī kampaņa grūto meteoroloģisko apstākļu dēļ (migla un ledus) izvērtās visai sarežģīta.

Vispirms uz Mērsraga apkārtni 22. martā devās *Junkers CL-1* nr. 10 ar lidotāju vln. Krauli un novērotāju ltn. Depreju un pazuda. Vēlāk izrādījās, ka motora bojājumu dēļ tā bija spiesta nolaisties uz ledus, kur avarējot salauza propelleri. Lidmašīnu uzņēma vācu karakuģis *Hanover*, kas arī bija devies uz Rīgas līci palīgā saviem tautiešiem.

Lidmašīna kopā ar mūsu lidotājiem tika pārvesta uz Ventspili, no kurienes to atgādāja uz Spilvi. 24. martā palīgā vācu kuģiem (nometst pārtiku) devās lidmašīna *Rumpler Cl* ar lidotāju Celmu un novērotāju Inselbergu. 27. martā lidotājs kapt. Jeske ar motoristu Launīti dodas meklēt pazudušo *Junkers*, līdz ņemot rezerves propelleri. Jeske aizlido līdz kuģim, bet *Junkers* vairs neatrod un motora bojājumu dēļ pats ir spiests nolaisties uz Engures ezera ledus.

Palīgā vēl dodas lidotāji Zariņš, Rimša un Korobovskis. Ledus epopeja ilgst līdz 4. aprīlim. Kuģi beidzot no ledus gūsta ir atbrīvoti un visas lidmašīnas laimīgi atgriezušās Spilvē. Vienīgi *Junkers CL-1* pēc tam vairs nelido. Par veiksmīgo operāciju Vācijas valdība mūsu lidotājus apbalvo ar binokļiem, kuru maksts iekšpusē sevišķā metāla plāksnē iegravēts Vācijas ģerbonis un pateicības un atzinības vārdi.*

Līdzīgas glābšanas un izlūkošanas operācijas tiek veiktas arī sākumā Daugavpils apkārtnē, uz kuriem aizlido lidotājs Putniņš ar novērotāju Depreju un lidotājs Drullis ar Herbertu Cukuru (atkal avārija un piespiedu nosēšanās uz Stropu ezera). Lidotājs kapt. Jeske uz Daugavpili aizlido ar vienvietni un "viegli avarē" Pļaviņās.

1923. gadā sakarā ar plkv. J. Baško "nākšanu pie varas" aktivizējās arī taktiskā lidošana Latgalē. Grupu pārlidojumi ar lidmašīnām *LVG*. nr. 24 (Korobovskis — Baško), *LVG* nr. 27 (Lepels un Kandis), *Albatros* nr. 3 (Indāns un Alksnis), *Halberstadt* nr. 19 (Skaubītis un Ritenbergs), *Hannoveraner* nr. 21. (Putniņš un Veinbergs). Lidojumi notika februārī un martā ar starpnosēšanos dažādās vietās, nakšņošanu un degvielas uzpildīšanu, arī daudziem starpgadījumiem.

6. Aviācijas divizionā ekspluatētās lidmašīnas 1924./1925. gadā

Tā kā 1923.–1925. gadā tika iepirktas jaunas ārzemju lidmašīnas — 12 itāļu iznīcinātāji *Ansaldo A1 Balilla*, četri *SVA-10* izlūklidmašīnas, viens angļu iznīcinātājs *Martinsaid F4*, viens franču treniņiznīcinātājs *Gourdou-Lessaure B3 GL21* un četras angļu apmācības lidmašīnu *Avro*, ievērojami mainījās lidmašīnu struktūra divizionā, kaut arī trofejlidmašīnu tipu īpatsvars aizvien bija lielāks nekā no jauna iegūto lidmašīnu īpatsvars: vācu trofejlidmašīnas — 6 lidmašīnu tipi un 14 lidmašīnas, angļu — 2 lidmašīnu tipi (krievu trofejlidmašīnas un angļu lietotas) pret pieciem jauniem lidmašīnu tiptiem un 22 lidmašīnām. Šajā laikā posmā ievērojami samazinājās lidmašīnu avāriju un katastrofu skaits — acīmredzot lidmašīnu tehniskās kvalitātes un divizona iekšējās disciplīnas un orga-

* Ilustrēts žurnāls "Leta", nr. 1, 1923. g.; "Jaunākās Ziņas", nr. 69, 79, 81, 85, 1922. g. marts.

nizētības palielināšanās dēļ. Lidmašīnu sadalījums pa eskadriļām redzams tabulā. Šis sadalījums nedaudz vēl arvien mainījās taktisku apsvērumu dēļ.

Vēl par lidmašīnu *Martinsaid F4 Bussard* un *Gourdou-Lessaure* iegādi.*

1. Lidmašīna *Gourdou-Lessaure B3 GL21* iegādāta ar Bruņošanās pārvaldes starpniecību. Vienvietīga vienplākšņa lidmašīna ar 165/180 ZS *Hispano Suiza* astoņcilindru V veida motoru, divizionā ieskaitīta ar nr. 30 kā treniņu lidmašīna (1924. gada 16. augusta pieņemšanas komisijas akts nr. 5811; 1924. gada 1. septembra divizona pavēle nr. 14).

2. Lidmašīna *Martinsaid F4* nr. 7753 ar *Hispano Suiza 300 ZS* ūdensdzēsējamo V veida rindu motoru saņemta no Bruņošanās pārvaldes 1924. gada 1. oktobrī un iznīcinātāju eskadriļā ieskaitīta ar nr. 31 (1924. gada 16. augusta divizona pavēle nr. 20).

Aviācijas divizionā ekspluatētās lidmašīnas 1924. gadā un to sadalījums pa eskadriļām

Eskadriļas nosaukums	Ekspluatētās lidmašīnas (lidmašīnu tipi)
Aviācijas skola	<i>Albatros</i> nr. 5, 20, 25; <i>Sopwith Strutter</i> nr. 2, 13; <i>Sopwith Camel</i> nr. 17
Iznīcinātāju eskadriļa	<i>Fokker DVII</i> nr. 16; <i>Balilla</i> nr. 28, 34, 35, 1K, 2K, 3K; <i>Gourdou-Lessaure</i> nr. 30; <i>Sopwith Camel</i> nr. 8, 17, 18; <i>Martinsyde F4</i> nr. 31
Izlūku eskadriļa	<i>Halberstadt</i> nr. 19; <i>Albatros</i> Nr.3; <i>S.V.A.</i> nr. 29, 4K, 6K; <i>Sopwith Camel</i> nr. 9; <i>Hannoveraner</i> nr. 7, 21; <i>Sopwith 1½ Strutter</i> nr. 15
Koriģētāju eskadriļa	<i>Albatros</i> Nr.3; <i>Sopwith Camel</i> Nr.8, 9, 12, 17, 18; <i>LVG</i> nr. 23, 24, 27
Rezerves eskadriļa	<i>Rumpler</i> nr. 6; <i>Hannoveraner</i> Nr.7; <i>Sopwith 1½ Strutter</i> nr. 14

Aviācijas divizionā ekspluatētās lidmašīnas 1925. gadā un to sadalījums pa eskadriļām

Eskadriļas nosaukums	Ekspluatētās lidmašīnas (lidmašīnu tipi)
1	2
Aviācijas skola	<i>Albatros</i> nr. 5, 20; <i>Sopwith 1½ Strutter</i> nr. 2, 13; <i>Avro</i> nr. 32, 33, 36, 37
Iznīcinātāju eskadriļa	<i>Balilla</i> nr. 28, 34, 35, 1K, 2K, 3K, 12K; <i>Gourdou-Lesseure</i> nr. 30

* Slepena divizona pavēle — fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 7.

1	2
Izlūku eskadrija	SVA nr. 29, 4K, 6K, 5K jeb nr. 38; <i>Balilla</i> nr. 2K; <i>Sopwith 1½ Strutter</i> nr. 15
Koriģētāju eskadrija	<i>Albatros</i> Nr.3; <i>Sopwith Camel</i> Nr.8, 9, 12, 17, 18; <i>L.V.G.</i> nr. 23, 27
Rezerves eskadrija	<i>Rumpler</i> Cl nr. 6; <i>Hannoveraner</i> Nr.7; <i>Sopwith 1½ Strutter</i> nr. 14

Vācu trofeijnīcinātāji *Fokker DVII* beidza savu dzīvi šādi. Nr. 4 sadauzīja lidotājs ltn. V. Munters 1923. gada 21. augustā, saduroties uz zemes ar lidmašīnu *Halberstadt* nr. 19 (ir arī cita versija — nr. 4 sadauzījis Žanis Jēre vai Plotnieks); nr. 16 aizgāja bojā aviokatastrofā 1924. gada 25. februārī ar lidotāju kapt. Edvīnu Biti (pilots mira).

Dažādi paskaidrojumi. Lidmašīnu apzīmējumi *Balilla* 1K, 2K 3K, 12K un SVA 4K, 5K, 6K nozīmēja, ka lidmašīnas pēc to pieņemšanas divizionā ieskaitāmas neaizskaramo rezervju krājumos (K — kara rezerve). Tālākā ekspluatācijas gaitā tām tika piedēvēti tekošās numerācijas apzīmējumi, piemēram, SVA 5K — nr. 38, un tās nonāca vispārējā ekspluatācijā.

Mācību lidmašīnas Avro

Tādas divizionā un vēlāk aviācijas pulkā kopā bija četras, iepirktas Anglijā 1924./1925. gadā.

Pirmās divas *Avro 548N* nr. 16874 un nr. 16891 (divizionā apzīmētas ar nr. 32 un 33, ar *Renault 80 ZS* 8 cilindru V tipa rindu motoriem) Rīgā pienāca 1924. gada 16. decembrī (pieņemšanas akts ar Bruņošanās pārvaldi 1447/262 un 1448/265, divizionā ieskaitītas ar 1925. gada 10. oktobra pavēli), un tās šajā pašā datumā ielidoja lidotājs vlt. Jakubovs, bet nākamās divas *Avro 504K* (ar šasijas pretkapotāžas slēpi un rotatīviem 7 cilindru *Gnome* motoriem ar 100 ZS jaudu vai 9 cilindru 130 ZS *Clerget* motoriem) divizionā apzīmētas ar nr. 36 un nr. 37 (pieņemtas 1925. gada 20. oktobrī pēc pasūtījuma nr. 242 un ieskaitītas divizionā ar 1925. gada 14. novembra pavēli nr. 314). Tās 1925. gada 29. oktobrī ielidoja lidotājs ltn. Zariņš.

Šis jaunās mācību lidmašīnas Aviācijas skolā bija jūtams papildinājums līdzšinējām lidmašīnām *Albatros* nr. 5, 20, 25 un *Sopwith 1½ Strutter* nr. 2 un nr. 13.

Avro mācību lidmašīnas bija vienas no populārākajām sākot ar 1913. gadu un tika lietotas līdz par 1932. gadam (pavisam izgatavotas vairāk nekā 10 000 lidmašīnu), galvenokārt Anglijā. Arī Padomju Krievijā pēc Pirmā pasaules kara līdz mācību lidmašīnai *U-2 (PO-2)* ieviešanai ierindā 1926. gadā.

Šīs lidmašīnas tika izlaistas dažādās modifikācijās, galvenokārt atšķirās

motori (līdz pat 130 ZS jaudai), piemēram, *Avro 504B, C, E, G, H, J, K* varianti. Arī lidmašīna *Avro 548N* bija viens no *Avro 504* variantiem.

Pēc konstrukcijas *Avro* bija koka konstrukcijas divplākšņi ar lidapmācītāja un skolēna vietu tandēmā — lidapmācītājs priekšējā, skolēns — aizmugurējā vietā, ar diviem spārnu balstiem katrā plākšņu pusē un spārnu stiegrojumu.

Spārni — divlonžeronu, ar audekla apvalku. Ķermenis — koka konstrukcijas, ar iekšējo stiegrojumu un audekla apvalku. Stūres — līdzīgas konstrukcijas. Eleroni novietoti augšējā un apakšējā spārnā. Spārni ar iznesumu (augšējais spārns izbīdīts uz priekšu). Virzienstūre bez stabilizatora. Šasijas ar caurejošu riteņu asi un pretkapotāžas slēpi.

Lidmašīnas tehniskie dati: spārnu vēziens — 10,97 m; lidmašīnas garums — 8,97 m; augstums — 3,2 m; spārnu laukums — 30,6 m²; tukšsvars — 816–830 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 120–130 km/h (atkarībā no motora jaudas); griesti — 3960 m; lidojuma tālums — 360 km.

Latvijā šīs lidmašīnas tika lietotas līdz pat 1936. gadam (Aizsargu aviācijā).

Lidmašīnā tika iebūvēti dažāda tipa motoru, arī stacionārie zvaigžņveida *Siemens Sh12* ar 108/125 ZS jaudu.

Iznīcinātājs *Martinsaid F4 Bussard*

Uzbūvēts 1918. gadā un ielidots 1918. gada augustā. Bija atzīts par ātrāko angļu iznīcinātāju Pirmā pasaules kara beigu posmā. Kopā tika uzbūvēti 370 (100 no tiem iepirka Padomju Krievija 1922./1923. gadā). Koka konstrukcijas vienvietnis ar 300 ZS *Hispano Suiza V* veida astoņcilindru motoru. Ķermenis — koka konstrukcijas, fermveidīgs, ar iekšējo stiegrojumu, apvilkt ar audeklu. Spārni — koka konstrukcijas, ar diviem lonžeroniem, arī apvilkti ar audeklu. Motors ar auto tipa radiatoru priekšā. Šasijas ar caurejošu riteņu asi un slīdpiesi ķermeņa astes daļā. Eleroni — abos divplākšņa spārnos. Spārni (augšējais un apakšējais) savā starpā nostiprināti ar vienu balstu katrā spārnu pusē un nostiegoti ar profilētiem stiegrojumiem.

Ģeometriskie, svara un lidspējas dati: spārnu vēziens — 10 m; lidmašīnas garums — 7,76 m; augstums — 2,7 m; spārnu virsma — 29,8 m²; tukšsvars — 820 kg; lidsvars — 1090 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 214 km/h (4500 m augstumā); kāptspēja 3000 m/7 min 50 s; griesti — 7350 m.

Treniņiznīcinātājs *Gourdou-Lesseure B3 GL21*

Vienplākšņa (augstplākšņa) vienvietīgs iznīcinātājs, 1918.–1925. gada konstrukcija ar 8 cilindru V veida motoru (*HS-8C*) ar 165–180 ZS jaudu. Plaši lietots somu un igauņu kara aviācijā divdesmito gadu vidū, ar normālas sistēmas

šasiju ar caurejošu riteņu asi un slīdpiesi ķermeņa pakalējā daļā un diviem paralēliem spārnu balstiem ar iekšējo stiegrojumu starp balstiem.

Ģeometriskie, svara un lidspējas dati: spārnu vēziens — 9,1 m; lidmašīnas garums — 6,4 m; augstums — 2,2 m; spārnu laukums — 18,8 m²; tukšsvars — 570 kg; lidsvars — 840 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 245 km/h; sēšanās ātrums — 65 km/h; griesti — 7500 m.

Šā tipa lidmašīna Latvijā (Aizsargu aviācijā) lidoja līdz 1936. gadam. Šādas shēmas lidmašīnas (vienplākšņi ar ķermeņa augšpusē novietotu parasoltipa spārnu, paceltu ar balstiem virs ķermeņa) bija modernas jau Pirmā pasaules kara beigās, piemēram, vācu *Fokker DVIII* iznīcinātājs — jau 1918. gadā (prototips EV, tērauda cauruļu metināts ķermenis, brīvi nesošs spārns). Šī mode tika pieņemta arī ar franču *Morane-Saulnier L-Parasol* lidmašīnām, ar to Daugavpils frontē lidoja vlt. A. Valeika.

Gourdou-Lesseure GL-21 bija tāla atskaņa no bijušās augstplākšņu slavas — mēģinājums atdzimt pēc Pirmā pasaules kara reizē ar citām šāda veida konstrukcijām divdesmito gadu vidū. Vēl 30. gadu beigās (Otrā pasaules kara sākumā) poļu kara aviācijā plaši lietoja augstplākšņu iznīcinātāju *PZL11*. Mūsu kara lidotājiem lidmašīna *Gourdou* nepatika neparastuma dēļ, un tā ilgi nostāvēja angārā neizmantota, līdz to kā nederīgu 1932. gadā atdāvināja Aizsargu aviācijai. Diemžēl arī tur tā daudz nelidoja (neizlabojama motora defekta dēļ).

1924.–1925. gadā vēl intensīvāk nekā iepriekšējos gados turpinājās jauno lidotāju sagatavošana Aviācijas skolas (komandieris plkv. ltn. J. Indāns) lidotāju novērotāju (virsnieki) un lidotāju instruktoru (apakšvirsnieki — motoristi) nodaļā. Arī motoristu gatavošana — skolas 3. nodaļā.

Uzņemšanas noteikumi abās lidotāju sagatavošanas nodaļās bija šādi.

Lidotāju novērotāju nodaļā:

- 1) pilns kara skolas kurss vai virsnieku kursu absolvēšana;
- 2) jāzina viena svešvaloda;
- 3) maksimālais vecums — 25 gadi;
- 4) atbilstošs veselības stāvoklis.

Skolas apmeklēšanas laiks — 2 gadi.

Lidotāju instruktoru nodaļā:

1) uzņem tikai aviācijas motoristus (parasti kaprāļus — virsdienesta instruktorus), kaprāja dienesta pakāpi piešķir, beidzot Aviācijas skolas 3. (motoristu) nodaļu;

- 2) nodienējuši aviācijas divizionā vismaz deviņus mēnešus;
- 3) izglītība — pamatskolas;
- 4) veselības stāvoklis atbilstošs lidotāja darbam.

Mācību laiks — gads.

Maksimāli pieļaujamais nolidojums ar lidapmācītāju — 11 lidstundas (abām lidotāju grupām). Kas šajos maksimālā laika ietvaros nevar iekļauties, tiek atskaitīts no lidotāju skolas un virsnieki aizsūtīti atpakaļ uz savām karaspēka daļām, no kurienes tie atkomandēti uz Aviācijas skolu.

Lidotāja nosaukumu un tiesības 1924. gadā ieguva šādi Aviācijas skolas instruktoru nodaļas absolventi: v. serž. Kārlis Kleins, Teodors Rudze, serž. Richards Gulbis, Nikolajs Jakubovs, Augusts Pallo, Herberts Ferbers, Jānis Kārklīšs, Kārlis Grūbe, Kārlis Veikins, Rūdolfs Birculis, Marģeris Ķeniņš, Oskars Platais, Roberts Bemhens, Jānis Bergmanis, Andrejs Veldums, Eduards Vītoliņš, Alfrēds Goertcs, Fricis Sproģis.

No virsniekiem lidotāju nosaukumu 1924. gadā ieguva šādi virsnieki: vltņ. Alfons Liniņš, ltn. Ludvigs Henzelis, Jūlijs Metums.

Vēl daudz plašāk piloti tika sagatavoti 1925. gadā. Šajā gadā savu pirmo patstāvīgo lidojumu veic šādi Aviācijas skolas kursanti, daži pat ar vairāku tipu lidmašīnām: ltn. Rūdolfs Kandis 6. aprīlī, ltn. Žanis Jēre 8. aprīlī, vltņ. Alksnis 10. aprīlī, ltn. Bilmanis 10. aprīlī, ltn. Kapars 4. maijā, ltn. Eduards Ginters (Ginters II) 13. maijā, Ginters I 13. jūlijā, ltn. Kalacis 30. jūlijā, vltņ. Trejs 12. oktobrī, ltn. Pelude 16. oktobrī, ltn. Strauja 21. oktobrī, vltņ. Ezernieks 28. novembrī, vltņ. Jānis Rucelis 25. jūlijā.

No instruktoru lidotāju grupas 1925. gadā ar LVG nr. 27 patstāvīgi izlidoja Eduards Vītoliņš 16. februārī, Marģers Ķeniņš 10. aprīlī, Jānis Kārklīšs 10. aprīlī, kapr. Cipars 23. maijā, virsn. vietn. Kārlis Alksnis 23. maijā, serž. Jēkabs Kaire 23. maijā, serž. J. Lodziņš 28. maijā, kapr. Priedītis 28. maijā, Emīls Krūmiņš 30. maijā, Pauls Kirpītis 30. maijā, Alberts Batkovskis 15. jūlijā, serž. Aleksandrs Juzefatovs jūlijā (dienējis krievu aviācijā no 1916. gada 15. septembra), v. serž. Alksnis, serž. Dzenis 27. jūlijā, kapr. Šusters 30. jūlijā, kapr. serž. Jānis Vistucis, kapr. Vasiļevskis 30. jūlijā, serž. Duncis 13. oktobrī, serž. Aboms, serž. Fricis Lauņītis, kapr. Grundmanis 15. oktobrī.

Pēc lidotāju nodaļas absolvēšanas kaprājiem motoristiem parasti piešķīra lidotāja motorista seržanta dienesta pakāpi.

Šie Aviācijas skolas sagatavotie jaunie piloti kopā ar jau iepriekš, 1922. un 1923. gadā, sagatavotajiem pilotiem, kā arī lidotājiem novērotājiem veidoja ievērojamu pilotu kopskaitu Aviācijas divizionā. Daļa no viņiem — lidotāji H. Cukurs, R. Kandis, Lepels, Dekers, V. Jakubovs un N. Jakubovs — turpināja lidotāju dienestu jaunnodibinātajā jūras aviācijas nodaļā, vēlāk divizionā.

Kādi ievērojami notikumi vēl bija 1924./1925. gadā Aviācijas divizionā?

1924. gada 7. jūnijā (kara aviācijas piektajā gadadienā) aviācijas divizionam svinīgos apstākļos tika pasniegts Latvijas aerokluba dāvinātais karogs ar uzrakstu "Visu par Latviju". Karogs tika izgatavots mākslas izšūšanas darbnīcā Paegles kundzes vadībā. Tas bija debeszilā krāsā, vienā pusē Latvijas valsts ģerbonis, otrā — stilizēts ērglis un uzraksts. Karoga izgatavošanas un pasniegšanas iniciators bija vltņ. Alfrēds Valeika — pirmais Latvijas aviācijas grupas organizators un komandieris un vēlākais LAK valdes loceklis.

Karogu iesvētīja Mārtiņa baznīcā Pārdaugavā, Slokas ielā, kur notika arī aizlūgums par desmit aviācijas grupā, parkā, divizionā un jūras aviācijā bojāgājušiem lidotājiem: ltn. V. Skrastiņu, vltņ. Spāriņu, kapr. motoristu Sabuli, vltņ. Blaubergu, Rulli un Zivertu, Krauli, E. Biti, serž. Ābramu un motoristu Bakmani. Pēc karoga iesvētīšanas to svinīgajā gājienā aiznesa uz Spilvi, kur to

lidotāju ierindas priekšā pie lidmašīnām pulkvedim J. Baško pasniedza Latvijas Ministru prezidents Zamuels.

1924. gada 15. jūnijā notika kārtējie kara aviācijas svētki Spilves aerodromā. Ierindā bija nostādītas 15 kara lidmašīnas un divas pirmās pašu spēkiem izgatavotās Latvijas sporta lidmašīnas, kuras bija izgatavojuši aviācijas entuziasti Nikolajs Pūliņš un kara lidotājs Herberts Cukurs. Parādi pieņēma Latvijas armijas komandieris ģen. Pēteris Radziņš.

Lidojumu demonstrējumi tika veikti ar lidmašīnām *Sopwith Camel* nr. 17 — lid. Zariņš, nr. 18 — lid. J. Rimša, ar *Albatros* nr. 5, nr. 25, *Sopwith 1½ Strutter* nr. 13 un nr. 14, *LVG* nr. 27, *Halberstadt* nr. 19 un *Rumpler C1* nr. 6.

Svētku beigās ar jauno Pūliņa uzbūvēto lidmašīnu lidoja serž. A. Lazdiņš, par spīti drīzajam negaisam, publikas jūsmīgi cildināts. Lidoja arī jaunā *Junkers F-13* satiksmes lidmašīna.

1924. gada 29. jūnijā franču lidotājs Devillers Rīgas jūrmalā peldviesiem un Benjamiņu ģimenei demonstrēja Francijas kara lidmašīnu iznīcinātāju *Gourdou-Lesseure B2-GL21*, ar kuru viņš bija atlidojis no Čehoslovākijas aviācijas izstādes, kur bija reklamējis šo lidmašīnu. To pašu viņš bija nodomājis turpināt 1. jūlijā Spilvē, demonstrējot lidmašīnu uzaicinātajiem Latvijas armijas un aviācijas pārstāvjiem. Iepazīstoties ar šo franču lidmašīnu bija ieradušies Latvijas kara ministrs Birkenšteins, armijas komandieris ģen. Radziņš, ģen. Gopers un augstākā aviācijas virsniecība ar plkv. J. Baško priekšgalā. Bija ieradies arī franču militārais atašejs Latvijā. Lidotājs Devillers vispirms augstos viesus iepazīstināja ar lidmašīnu uz zemes un pēc tam to veiksmīgi demonstrēja, veicot augstāko pilotāžu nelielā augstumā. Lidmašīna viesiem acīm redzami iepatikās, jo drīz pēc tam vienu šāda tipa lidmašīnu Bruņošanās pārvalde iegādājās aviācijas divizionam izmēģināšanai, jo ar šādām lidmašīnām tolaik bija jau apbruņota Francijas, Somijas un Igaunijas kara aviācija.

No 1924. gada 26. līdz 30. augustam Latvijas kara lidmašīnu grupa lido tāju vltu. V. Jakubova, vltu. Skaubiša un ltn. Mardoka vadībā ar novērotājiem ltn. J. Stūrānu, plkv. ltn. J. Indānu un motoristu Miltu veica pirmo pārlidojumu uz ārzemēm mūsu kara aviācijas vēsturē — Igaunijas galvaspilsētu Tallinu, tā bija atbildes vizīte pēc igauņu lidotāju apmeklējuma Spilvē 29. jūlijā, kad viņi atlidoja uz Spilvi četrās lidmašīnās — pieci aviācijas virsnieki un viens instruktors. Latviešu lidotāji uz Tallinu aizlidoja ar trim jaunajām *SVA-10* lidmašīnām (*SVA 4K, 5K un 6K*).

1924. gada pavasarī aviācijas divizona iekšējām vajadzībām sāk iznākt aviācijas žurnāls "Aviācija", redaktors — bijušais parka un divizona komandiera adjutants ltn. Pēteris Zeltiņš, kas no adjutanta pienākumiem atcelts ar atzinību. P. Zeltiņš bija adjutants no 1919. gada 14. oktobra līdz 1922. gada 1. februārim. Vēlāk viņam bija uzdots rakstīt mūsu kara aviācijas vēsturi, bet tas diemžēl dažādu apstākļu dēļ tā arī netika veikts. Daļēji pie šī uzdevuma vēlāk ķērās kapt. Augusts Dzenītis.*

* Saīsināti aviācijas pulka vēstures apraksti žurnālā "Spārnotā Latvija".

Diemžēl aviācijas divizionā arī 1924./1925. gadā neztika bez avārijām un katastrofām.

Tā 1924. gada 25. februārī ar lidmašīnu *Fokker DVII* iet bojā viens no piedzīvojušākiem kara lidotājiem, Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara dalībnieks kapt. Edvīns Bite, Aviācijas skolas lidotāju nodaļas komandieris no 1923. gada, Latvijas aerokluba revīzijas komisijas loceklis.

Viņš Latvijā atgriezies 1922. gadā un 16. janvārī ieskaitīts Latvijas armijas aviācijas divizionā. Katastrofa notika pēkšņu meteoroloģisko apstākļu izmaiņu dēļ — lidotājs bija spiests nolaisties miglā. Lidmašīna, skarot zemi, tika stipri bojāta (to norakstīja), un lidotājs no iegūtajām traumām un smadzeņu iekaisuma 29. februārī kara slimnīcā mira.

Edvīns Bite dzimis 1897. gada 11. augustā Skultes pagastā. Militāro izglītību gūst Krievijā, beidzot Artilērijas kara skolu. 1916. gadā tiek nosūtīts uz 22. armijas korpusa aviācijas nodaļu par lidotāju novērotāju, artilērijas koriģētāju. 1917. gada 23. februārī komandēts uz Sevastopoles Kara aviācijas skolas pilotu nodaļu, kuru beidz 1917. gada augustā, izlidodams ar tālaika vēsturiskajām lidmašīnām *Farmana 22* un *Morane G*. 1917. gada 20. oktobrī beidz augstākās pilotāžas nodaļu ar iznīcinātāju *Nieuport* un tiek nosūtīts Dienvidu armijas komandiera rīcībā. Pēc komunistiskā apvērsuma Krievijā līdz 1918. gada 27. oktobrim dien kā lidotājs Sarkanarmijā, 27. oktobrī pārlido pie baltajiem un tiek iedalīts 1. Donas aviācijas nodaļā kā lidotājs. 1919. gada sākumā paaugstināts par štāba kapteini (dienesta pakāpe, kas līdzvērtīga majora dienesta pakāpei). Kā lidotājs karojis Austrumu frontē pret Austroungārijas, Vācijas un boļševiku armiju (sākumā arī pret baltajiem). Latvijā atgriezies legāli no Tālajiem Austrumiem.

7. Aviācijas divizona pēdējie darbības gadi un tā pārveidošana par Kara aviācijas pulku 1926./1927. gadā. Aviācijas pulka pirmais komandieris pulkvedis Jāzeps Baško

Svarīgākais notikums Latvijas kara aviācijas vēsturē 1926./1927. gadā bija aviācijas divizona pārveidošana par Kara aviācijas pulku tehniskās divīzijas sastāvā (tehniskā divīzija pastāvēja no 1922. gada 16. janvāra, tajā ietilpa auto tanku brigāde, sapieru pulks un sakaru bataljons, un tā pastāvēja līdz 1940. gada 24. maijam. Tās komandieris visu divīzijas pastāvēšanas laiku bija ģenerālis Jānis Kurelis). Pulku nodibināja 1926. gada 20. septembrī.

Aviācijas divizons laikā no 1921. gada 10. marta līdz 1926. gada 29. septembrim bija izveidojies par tik spēcīgu aviācijas vienību ar daudziem no jauna

sagatavotiem lidotājiem un aviācijas speciālistiem (motoristiem, fotogrāfiem, meteorologiem u. c.) un plašu ārzemēs iepirktu materiālo daļu — 36 lidmašīnām papildus līdz šim ekspluatētajām trofejlidmašīnām, lai to pārveidotu par pulku. Aviācijas divizona laikā no ārzemēm tika iepirkti 12 *Balilla*, 8 *Martinsaid* un 1 *Gourdou* tipa iznīcinātājs, četras *SVA-10* un septiņas *DH-9a* izlūklidmašīnas, vieglā tipa bumbvedēji un četras *Avro* tipa mācību lidmašīnas.

Par Kara aviācijas pulka komandieri 1926. gada 29. septembrī tika iecelts pulkvedis Jāzeps Baško, līdzšinējais aviācijas divizona komandieris, par viņa vietnieku (jau divizona pastāvēšanas laikā) — pulkvedis Arveds Skurbe, kas uz aviācijas divizionu pārvests 1924. gada 24. maijā un pie divizona komandēšanas stājies 1926. gada 4. janvārī (pavēle nr. 3, 1926. gada 4. janv.). Pulkvedis Baško tajā laikā bija pārcelts uz Bruņošanās pārvaldi un pirms iecelšanas par pulka komandieri vadīja ārzemju lidmašīnu iepirkšanas operācijas.

Aviācijas pulka komandiera Jāzepa Baško biogrāfija

Jāzeps Baško dzimis 1889. gada 9. janvārī Daugavpils apriņķī Jasmuižas pagasta Kastirē. Beidzis pagasta skolu Jasmuižā un skolu Preiļos, Belostokas reāl-skolu Krievijā. 1908. gadā iestājās Vladimira kājnieku kara skolā Pēterpilī, kuru beidza 1910. gadā podporučika dienesta pakāpē (leitnants).

Pēc kara skolas absolvēšanas nosūtīts uz savu pirmo dienesta vietu sapieru bataljonā Smolenskā. Kad cara armijā sākas vervēšana gaisa kuģotājos, Baško brīvprātīgi piesakās Krievijas gaisa kuģniecības skolā Pēterburgā. Skolas apmeklēšanas laikā mācību grupa apmeklēja arī Gatčinas Aviācijas skolu Pēterburgas apkaimē, kur veic pirmos obligātos pasažieru lidojumus ar lidmašīnu un lidojumus ar brīva lidojuma baloniem gaisa kuģniecības skolā. Pēc skolas beigšanas tiek nosūtīts uz kādu gaisa kuģniecības rotu. No turienes brīvprātīgi panāk pārcelšanu uz Gatčinas Aviācijas skolu, kur mācās lidot ar lidmašīnām *Farman 4* un *Farman 7*. Skolu beidz tās otrajā pilotu izlaidumā un tiek atstāts skolas bataljona pirmajā rotā. 1914. gadā veic kārtējo brīvo lidojumu balonā. Bija sācies Pirmais pasaules karš, un Baško tiek iedalīts smago četrmotoru bumbvedēju "Ilja Muromietis" vienībā, kur arī nodien visu kara laiku, ieņemdamas pulkveža dienesta pakāpi (28 gadu vecumā). Sairstot vecajai krievu armijai, pēc boļševiku apvērsuma nonāk lielinieku dienestā. Uz savas ādas izbauda komunistiskajam režīmam piemītošo neuzticību (kā augsta ranga bijušajiem virsniekiem!). 1921. gadā legāli atgriežas Latvijā un sāk dienestu aviācijas divizionā (jau pēc atbrīvošanas kara beigām).

1926. un 1927. gadā vēl straujāk turpināja pieaugt Aviācijas skolā sagatavoto aviācijas speciālistu — lidotāju, lidotāju novērotāju, motoristu — skaits, jo nesalīdzināmi bija pieaugusi arī pulkā ekspluatējamā materiālā daļa. No dažādām karaspēku daļām arvien vairāk uz pulku atbilstoši uzņemšanas prasībām tika pārskaitīti instruktori un jaunākie virsnieki. Vecie "cara laiku kadri" —

lidotāji un tehniskais personāls, mūsu bijušie aviācijas pionieri, parasti brīvprātīgi iesaistījušies un karojuši cara un sarkano aviācijā — sāka izsīkt.

Daudzi 1926. un 1927. gadā sagatavotie lidotāji, virsnieki lidotāji novērotāji un lidotāji instruktori kopā ar iepriekšējos gados sagatavotajiem turpmākajos aviācijas pulka pastāvēšanas gados veidoja mūsu kara aviācijas pamatu jeb zelta fondu. Protams, nāca vēl klāt jauni, arī no obligātajā karadienestā iesauktajiem, kas dienesta laikā beiguši motoristu kursus un palikuši virsdienestā — iedalīti eskadriļās štata vietās un vēlāk izsītušies līdz mācībām par lidotājiem.

Tomēr pamatu pamats bija divdesmitajos gados sagatavotie lidotāji, auguši savās dienesta pakāpēs un amatos, izauguši uz veco "ķeizara lidotāju" bāzes.

1926.–1927. gadā lidotāja nosaukumu ieguva šādi lidotāji instruktori un lidotāji novērotāji (virsnieki): lidotāji instruktori (kaprāji, seržanti, virsseržanti, virsniekvietnieki) — Andrejs Šteinerts, Arturs Krēgers, Jānis Grīnbergs, Eduards Ozols, Augusts Lapiņš, Arveds Ansons, Fricis Zaķis, Kārlis Kalniņš, Eduards Lumbergs, Jānis Āboliņš, Kārlis Teikmanis, Kārlis Purmalis, Eduards Pauliņš, Jānis Maisiņš, Arvīds Lasmanis, Mārtiņš Priedītis, Jānis Vistucis, Rūdolfs Dzenis, Pauls Ķirpītis, Ādolfs Vasiljevs, Arturs Grundmanis, Arvīds Ķibers, Rūdolfs Milts, Kārlis Duncis u.c.; lidotāji novērotāji (virsnieki) — vltņ. Eduards Veinbergs, vltņ. Maksimiliāns Grāvers, vltņ. Pauls Rucelis (II), ltn. Augusts Graudiņš, vltņ. Ēriks Mellups, ltn. Emīls Kanna, vltņ. Dimitrijs Gotšalks, vltņ. Kārlis Blaus, vltņ. Voldemārs Dimza, vltņ. Grasbergs, vltņ. Salmiņš, vltņ. Jirgensons, vltņ. Jēkabs Barons, vltņ. Jānis Cīrulis, ltn. Jānis Pagrods, vltņ. Nikolajs Strukovs, vltņ. Valters Riņķis, ltn. Arvīds Bangers, ltn. Janševskis, vltņ. Tenters, vltņ. Danders, vltņ. Pēteris Trejs, vltņ. Sergejs Bloms, vltņ. Gustavs Pelude, vltņ. Eduards Ginters, vltņ. Ezernieks u. c.

1926./1926. gadā patstāvīgi izlidojuši savā pirmajā lidojumā, kā arī paguvuši apgūt nākamās lidmašīnu tipus bija daudz vairāk lidotāju, nekā šeit uzskaitīts, bet lidojumu programmu viņi vēl nebija beiguši.

Lidojošajam personālam bija lidošanas piemaksas pie kārtējās mēnešalgas (tiem, kas bija nolidojuši, noteiktu minimumu lidotstundās): virsniekiem lielāka — Ls 80 mēnesī, instruktoriem — Ls 60, pārējiem, kas bija lidojuši līdzī (motoristiem, novērotājiem), — Ls 25. Piemēram, Ls 80 tika piešķirti 40 lidotājiem — virsniekiem, Ls 60 — 42 lidotājiem instruktoriem, Ls 25 — 14 pārējiem (ne vairāk kā par 82 kopējām nolidotām stundām ik mēnesī). 1926. gadā lidotāju skaits, kas bija lidojuši, ir šāds: maijā — 61 lidotājs, jūnijā — 77, jūlijā — 88, septembrī — 70, oktobrī — 77, novembrī — 74, decembrī — 80. Šis skaits jau bija tuvu tam, kas tika sasniegts turpmāk — aviācijas pulka ziedu laikos.

Ievēribas cieniņš ir fakts, ka 1926. gadā aviācijas pulkā, faktiski vēl divizona beigu posmā, sāka dienēt vēlāk slavenais aviokonstruktors Kārlis Irbītis, kas bija iesaukts obligātajā karadienestā aviācijas divizionā, vēlāk pulkā. Tā 1924. gada 24. aprīlī arhīva dokumentos ir ierakstīts, ka "jaunkareivis Kārlis Irbītis atgriežas no kara slimnīcas un ieskaitīts Aviācijas skolas pārmaiņu sastāva motoristu nodaļā". Tālāk rakstīts, ka 1926. gada 1. novembrī Kārlis Irbītis beidzis motoristu nodaļu ar vidējo atzīmi 11,5 (12 punktu sistēmā), visās tehniskajās

disciplinās ar maksimāli iespējamo novērtējumu, vienīgi reglamentos, ierindas apmācībā un citos "neaviācijas priekšmetos" novērtējums ir zemāks. Pēc Aviācijas skolas motoristu nodaļas absolvēšanas Irbītim piešķirta kaprāja dienesta pakāpe.

1927. gada 24. februārī Kārlis Irbītis ir atgriezies no 6. Rīgas kājnieku pulka virsniekvietnieku kursiem, iegūdams virsniekvietnieka dienesta pakāpi — augstāko apakšvirsnieku pakāpi, tomēr drīz pēc tam, 1927. gada 28. augustā, demobilizējies no aviācijas pulka, jo viņa nākotnes nodomi bija pavisam citādi — ne militārā vai lidotāja karjera.

Pirmo praktisko saskari ar aviāciju Kārlis Irbītis guva, pirms iesaukšanas karadienestā strādādams kā tehnikuma praktikants aviācijas divizona darbnīcās.

Līdz ar vajadzību sagatavot arvien jaunus lidotājus radās arī nepieciešamība pēc jauniem lidapmācītājiem. Sākumā par tādiem kļuva mūsu pirmie lidotāji, tā sauktie cara lidotāji — V. Jakubovs, J. Priedītis, N. Jeske, A. Zariņš, P. Mardoks, tad vēlāk par lidapmācītājiem iesaistīja no jauna sagatavotos divizona lidotājus, kas ne vien izcēlās ar savu lidošanas māku, bet izrādīja arī tik nepieciešamās pedagoģiskās iemaņas lidapmācībā — mieru, iekšējo disciplīnu, skolnieku lidošanas spēju novērtēšanu, pašpalāvību un gatavību riskēt. Par lidapmācītājiem kļuva lidotāji J. Indāns, J. Putniņš, A. Dzenītis, O. Pukše, F. Sproģis, A. Pallo, A. Liniņš, K. Veikins. Nebūt ne visi bija virsnieki, piemēram, F. Sproģis, A. Pallo, J. Putniņš, K. Veikins. Šī prakse — par lidapmācītājiem iesaistīt labākos lidotājus — tika turpināta visu aviācijas pulka pastāvēšanas laiku, jo nekādas speciālas lidapmācītāju skolas nepastāvēja. Ja nu vienīgi dažus lidotājus apmācīja ārzemēs ar ārzemēs iepirktiem lidmašīnu tiptiem, pēc atgriešanās Latvijā viņi ar šīm lidmašīnām, parasti vienvietīgām, apmācīja un ievadīja lidojumos savus kolēģus.

Diemžēl, rakstot par aviācijas divizona beidzamo un aviācijas pulka sākuma darbības posmu, jāpieskaras arī negatīvām parādībām šo vienību dzīvē — avārijām un katastrofām lidošanas darbā. Bez tām aviācijā neiztikt nekad...

Daudz tika lidots, daudz vairāk nekā līdz šim, bet daudz — arī laužts, sevišķi vecās koka konstrukcijas mācību lidmašīnas *Albatros* nr. 5, nr. 20, *Sopwith 1½ Strutter* nr. 2, vecā Mardoka lidmašīna nr. 7046, angļu *Avro* nr. 32, 33, 36, 37 un arī viena otra no jaunajām iepirktajām, biežāk lietojamām nekā pārējās lidmašīnas.

Piemēram, 1926. gadā kopā tika veikti 15 pēcremonta lidmašīnu izmēģinājuma lidojumi (tos parasti veica labākie, piedzivojušākie lidotāji, zināmā mērā izmēģinātāji, jau piešāvušies šādiem lidojumiem) ar *Balilla* nr. 28, 34, lidotājs seržants Bergmanis, ar *Balilla* nr. 35 — virsseržants Kleins, ar *Albatros* nr. 3, *DH-9A* — vlt. Liniņš, ar *SVA* nr. 41 — v. serž. Alksnis, ar *Hannoveraner* nr. 7 — lid. Ferbers, ar *LVG* nr. 27 — serž. Lodziņš, ar *LVG* nr. 23 — v. serž. Jakobsons, ar *Avro* nr. 36 — vlt. Pukše, ar *Martinsyde* nr. 31 — vlt. Zariņš, ar *Sopwith 1½ Strutter* nr. 13 — lid. Mardoks.

1927. gadā aviācijas pulkā tika izmēģināta no jauna pēc trofejlidmašīnas parauga uzbūvētā *Halberstadt* lidmašīna nr. 22, ko ielidoja pieredzējis "ķeizar-

lidotājs" vln. Kārlis Skaubītis. Diemžēl viņš 1929. gadā no jauna uzbūvētas uzlabotas lidmašīnas *Albatros* nr. 64 (iekšējais pulka apzīmējums) izmēģinājumā traģiski gāja bojā kopā ar lidzlidotāju serž. Mazuru.

Dažas smagas avārijas beidzās ar lidmašīnu norakstīšanu, jo "sadauzītos skaliņus vairs nebija iespējams savākt kopā un salīmēt...", ar lidotāju īslaicīgu uzturēšanos slimnīcā, sadauzītiem deguniem, lautzām kājām un rokām. Viena no tādām nopietnām avārijām notika 1926. gada 7. maijā Spilvē, lidotājam serž. Priedītim un vln. Ginteram lidojot ar *LVG* nr. 27: grīste līdz zemei.

Viena no traģiskākajām katastrofām notika ar itāļu lidmašīnas *Balilla* ielidotāju un demonstrētāju itāļu lidotāju Luidži Mainardi 1924. gada 4. septembrī Spilvē. Viņš bija piedzīvojis lidotājs — jau no 1915. gada, bijušais lidapmācītājs Polijā, Ansaldo rūpnīcas Turīnā izmēģinātājs. Demonstrēdams pārgalvīgi augstākās pilotāžas figūras mazā augstumā, viņš rādīja — varbūt tas arī sanāca negribot — grīsti ar apstādinātu motoru. Un ieģrīstēja zemē. Lidmašīna aizdegās, un lidotājs sadega. Viņa izvadišana, pārvedot mirstīgās atliekas uz Itāliju, notika svinīgos apstākļos. Vispirms zārku ar mirstīgajām atliekām 9. septembrī uz lidmašīnveidīga katafalka (tāds pulkā vienmēr tika turēts rezervē) pārveda uz Jēkaba katedrāli, kur notika aizlūgums par viņu. Pēc tam svinīgs sēru gājiens ar goda sardzi no katedrāles pa Smilšu ielu un Aspazijas bulvāri devās uz dzelzceļa staciju, no kurienes zārku pa dzelzceļu pārveda uz lidotāja dzimteni (1924. gada 6. septembra pavēle nr. 252).

1924. gads vispār bija traģisks Latvijas aviācijas vēsturē. Gāja bojā vispie redzējusākie Latvijas lidotāji: Edvīns Bite — 25. februārī Spilvē, Pēteris Ābrams un motorists Bakmanis — 1. jūnijā Liepājā.

No 1924. gada 1. jūnija līdz 1927. gada jūnijam katastrofas ar lidotāju bojāeju nenotika. No jauna un daudz intensīvāk tās atsākās 1927. gadā, kad četrās aviokatastrofās gāja bojā četri lidotāji instruktori, visi ar vienvietīgiem iznīcinātājiem.

Šīs katastrofas izraisīja debates otrā sasaukuma Latvijas Saeimā. Vairākās sēdēs, kad sociāldemokrātu partijas deputāti Lejiņš un Pauls Kalniņš kritizēja mūsu aviācijas vadību un vispār Bruņošanās pārvaldi par mazkvalitatīvu lidmašīnu iepirkšanu ārzemēs. 1927. gadā iecēla speciālu komisiju avāriju un katastrofu iemeslu izmeklēšanai.*

Komisijas slēdziens bija šāds: galvenais iemesls bija valsts finansiālās grūtības, lētāku un samērā novecojušu angļu lidmašīnu tipu iegāde; nepietiekama lidotāju apmācība degvielas trūkuma dēļ, kā arī alkohola lietošana un nepietiekamas lidotāju veselības stāvokļa pārbaudes.

Drīz pēc tam sākās lidotāju vētīšana pulkā, no lidotāju sastāva dažādu iemeslu dēļ tika atskaitīti vairāki lidotāji: vln. Veilands, vln. Kadiķis, vln. Ustups, kapt. Metums. Bīdināts lidotājs vln. Pauls Rucelis (II). Slimības dēļ

* Andersons. "Latvijas bruņotie spēki un to priekšvēsture". Daugavas Vanagu centrālais izdevums 1983. gadā.)

atbrīvots viens no pirmajiem no jauna apmācītajiem pilotiem Ferbers. Atzīti par nederīgiem "medicīnisku iemeslu dēļ" serž. Rūdolfs Birzulis, Pauls Ķirpītis, Rūdolfs Milts, jūras aviācijā sagatavotie jaunie lidotāji Ansis Sleine, Ansis Akmeņkalns.

Kādos apstākļos un kad gāja bojā iepriekš pieminēti jaunie lidotāji — iznīcinātāju lidmašīnu piloti 1927. gadā?

Vispirms 29. jūnijā ar lidmašīnu *Balilla* gāja bojā lidotājs seržants Roberts Bemhens. Katastrofas iemesls — nepareizi izpildīts grieziens, paceļoties 150 metru augstumā, un tam sekojošā grīste līdz zemei (par šīs lidmašīnas grīstes tieksmēm runāja daudz). Katastrofa notika Spilvē.

Nākamā katastrofa notika Daugavpilī aviācijas pulka vasaras nometnes laikā 14. jūlijā ar lidmašīnu *Sopwith Camel* un lidotāju serž. Jēkabu Kairi.

6. augustā Daugavpils vasaras nometnē ar lidmašīnu *Sopwith Camel* nr. 9 gāja bojā lidotājs motorists serž. Eduards Lumbergs. Pēc šaušanas vingrinājumu izpildīšanas virs poligona viņš nogriezās uz Daugavu, tur demonstrēdams uzbrukumu kuģīšiem un citus "trikus", arī lidojumu zem tilta, kas beidzās traģiski. Apbedīts Rīgas Meža kapos (ģen. Kalniņa pavēle nr. 222, 1928. gada 12. sept.). Ne visi, kā redzams, zemtilta lidojumi beidzās laimīgi kā Valērijam Čkalovam un Herbertam Cukuram Liepājā.

Pēc abām katastrofām ar *Camel* 1927. gada vasarā ar tām lidot turpmāk aizliedza un lidmašīnas norakstīja.

1927. gada sākumā no septiņām 1919. un 1920. gadā saņemtajām *Camel* bija atlikušas vairs tikai četras lidmašīnas — nr. 7, 9, 12 un 17; saņemtas jau lietotas, tās savu mūžu bija nokalpojušas un īpatnējās pilotēšanas dēļ mūsu aviācijā bija visai asiņainas.

Ar *Camel* 1920. gada 2. maijā gāja bojā lidotājs ltn. Skrastiņš, viens no piedzīvojušākajiem Latvijas lidotājiem. Pulkvežleitnants J. Priedītis arī avarēja ar divām *Camel* pēc kārtas.

Arī abiem jaunajiem lidotājiem serž. Kairem un Lumbergam ar *Camel* iznāca lidot visai maz. Kaire ar *Camel* pirmo reizi patstāvīgi izlidoja tikai 8. jūlijā (gāja bojā 14. jūlijā), un Lumbergs izlidoja 13. jūnijā (bojā gāja 6. augustā).

Nākamā katastrofa notika 18. augustā Spilvē figūrlidojumu laikā, lidotājam serž. Jānim Vistucim lidojot ar *Martinsyde* nr. 21-508. Tūkstoš metru augstumā lidmašīna pārgāja grīstē (nav zināms, labprātīgi ievadīta vai nejauši iekrītot) vispirms uz vienu pusi un pēc izvadišanas tā pārgāja grīstē uz otru pusi — līdz zemei, iespējams — lidotāja nepietiekamas metodiskās sagatavotības dēļ.

8. Latvijas kara aviācija 1928./1929. gadā

Turpinājās aviācijas pulka paplašināšanās un tā darbības pilnveidošana, organizatorisko struktūru pārveidošanās.

Vislabāk pulka darbību šajos gados raksturo nepārtraukta jauno lidotāju sagatavošana (lidotāju tiesības ieguva ap 40 lidotāju) un lidošanas darba pa-

plašināšanās, iepriekšējos gados iegādāto lidmašīnu apgūšana (reizē ar vēl atlikušajām 7–10 trofejlidmašīnām), tehniskās bāzes pilnveidošana (pulka darbnīcās ne tikai nepārtraukti remontēja avārijā cietušās lidmašīnas, bet arī tās pārbūvēja, pat uzbūvēja jaunas lidmašīnas pēc esošiem paraugiem).

1927.–1928. gadā tika iegādāta līdz šim visplašākā un modernākā lidmašīnu *Letov Š-16 (Šmolik)* sērija no Čehoslovākijas. Pirmās metāla konstrukcijas lidmašīnas (kopskaitā 21) mūsu kara aviācijā lietotas ļoti plaši un ilgi, līdz pat pulka izformēšanai 1940. gadā.

Lidotāju tiesības 1928./1929. gadā ieguva šādi virsnieki un instruktori (apakšvirsnieki, kaprāji, seržanti, virsniekvietnieki): virsnieki — vlt. Oskars Šteinbergs (1928. gada 14. februārī), vlt. Pauls Rucelis (II; 1928. gada 18. jūnijā), vlt. Egons Jirgenšons (1928. gada 8. jūnijā), vlt. Voldemārs Dimza (1928. gada 9. jūnijā), ltn. Augusts Graudiņš (1928. gada 9. jūnijā), vlt. Jānis Renkulbergs (1928. gada 30. jūlijā), plkv. ltn. Arvids Skurbe (1928. gada 16. augustā), vlt. Jānis Rucelis (I; 1929. gada 13. jūnijā), vlt. Nikolajs Kaņeps (1929. gada 28. jūnijā), vlt. Pēteris Ustups (1929. gada 2. jūlijā), vlt. Augusts Verners (1929. gada 4. jūlijā), vlt. Alfrēds Rūtiņš (1929. gada 23. augustā), vlt. Eduards Veinbergs (1929. gada 30. septembrī), vlt. Aleksandrs Tomass (1929. gada 29. martā), vlt. Hugo Freimanis (1928. gada 29. martā), ltn. Augusts Strautnieks (1928. gada 29. martā), vlt. Vilhelms Sterndoks (1928. gada 9. jūlijā); apakšvirsnieki — serž. Jānis Zeile (1928. gada 16. augustā), serž. Kārlis Karpis (1928. gada 16. augustā), serž. Kārlis Iesalnieks (1928. gada 16. augustā), serž. Nikolajs Vulfs (1928. gada 15. augustā), kapr. Voldemārs Ziedainis (1928. gada 29. augustā), serž. Ernests Rudzītis (1928. gada 29. augustā), kapr. Ernests Nolbergs (1928. gada 25. augustā), serž. Jānis Jurkevics (1928. gada 24. augustā), kapr. Nikolajs Reinfelds (1928. gada 23. jūlijā), serž. Indriķis Striķkalējs (1928. gada 21. augustā), serž. Jānis Bergins (1928. gada 21. augustā), Artūrs Taube (1928. gada 23. oktobrī), serž. Arturs Ieva (1928. gada 23. oktobrī), serž. Artūrs Meijerovics (1928. gada 8. oktobrī), serž. Ansis Jēnsens (1928. gada 5. oktobrī), serž. Kristaps Sprinģis (1928. gada 12. oktobrī), serž. Paulis Gūtmanis (1928. gada 1. oktobrī), serž. Jānis Bruņenavs (1928. gada 5. oktobrī), serž. Bonifācijs Mazurs (1928. gada 4. oktobrī), serž. Kārlis Krūmiņš (1928. gada 2. oktobrī), serž. Ēriks Kazeks (1928. gada 5. oktobrī), serž. Pēteris Lodziņš (1928. gada 1. oktobrī).

Aviācijas pulka lidotāju nolidojumi

1928./1929. gadā aviācijas pulka lidotāju, virsnieku un instruktoru skaits, kas piedalījās lidojumos, nepārtraukti auga — tāpat kā pulka kopējais nolidojums, sevišķi vasarā. Piemēram, 1928. gada jūlijā un augustā lidojumos bija piedalījušies 54 un 87 lidotāji, bet 1929. gada augustā — 102, septembrī — 89 lidotāji. Raksturīgs ir lielais virsnieku procentuālais skaits salīdzinājumā ar lidotājiem instruktoriem (ap 50%), tas vispār ir raksturīgi aviācijā.

Individuālie kopējie gada nolidojumi pilotiem bija samērā mazi, acimredzot grūto ekonomisko apstākļu dēļ (degvielas trūkums pat aviācijas svētku laikā), tas arī bija viens no iemesliem biežām avārijām un katastrofām nepietiekamu pilotu treniņu dēļ.

Individuālais nolidojums (gadā) — daži lielākie:

1928. gadā vln. V. Eglītis, lidapmācītājs — 173,22 h;
kapt. N. Bulmanis, lidapmācītājs — 171,04 h;
vln. P. Trejs — 127,08 h;
kapt. R. Kandis — 114,35 h;
serž. F. Launītis, lidapmācītājs (ar Š-16) — 105,37 h.

1929. gadā vln. V. Eglītis, lidapmācītājs — 193,54 h;
vln. P. Rucelis — 190,28 h;
kapt. R. Kandis — 113,22 h;
vln. J. Rucelis — 71,20 h;
plkv. ltn. J. Baško — 69,74 h;
serž. N. Reinfelds — 65,29 h.

Lidotāja nosaukums pēc attiecīgas mācību un treniņu programmas izpildes un izlidošanas ar dažādiem lidmašīnu tipiem tika piešķirts tāpat pēc samērā maza kopējā nolidojuma (acimredzot to pašu iemeslu dēļ).

1929. gadā lidotāja nosaukumu ieguva:

vln. A. Dzenītis — kopējais nolidojums 94,43 h;
kapt. R. Kandis — 58,04 h;
kapt. J. Indāns — 63,15 h;
plkv. ltn. A. Skurbe — 27,29 h;
serž. N. Reinfelds — 16,11 h;
ltn. K. Konstants — 25 h;
serž. E. Rudzītis — 15 h.

No 1928. gada tika ieviests jēdziens "sagatavots kā kaujas lidotājs ar kaujas lidmašīnu" — pēc speciālas programmas un ar konkrētu lidmašīnu tipu, lidskolotājam tika piešķirta speciāla piemaksa par katru sagatavotu lidotāju. Piemēram, 1929. gada pavasarī par kaujas lidotājiem ar lidmašīnām Šmolik Š-16 (izlūklidmašīna, vieglais bumbvedējs) tika sagatavoti: vln. Oskars Šteinbergs (23. oktobrī), vln. Eduards Veinbergs un vln. Grasbergs (28. februārī), serž. Kārlis Karps, Nikolajs Reinfelds, Mārtiņš Sprinģis, Jānis Bergins, Ernests Nolbergs (30. jūlijā) un serž. Jānis Zeile (6. augustā). Serž. Kārlis Iesalnieks, Jurkevics, Ernests Rudzītis savukārt tika sagatavoti par kaujas lidotājiem ar iznīcinātāju *Ansaldo A1 Balilla*. Visus minētos lidotājus sagatavoja lidapmācītājs vln. Viktors Eglītis.

1928.–1929. gadā galvenokārt lidoja ar iepriekšējos gados ārzemēs iepirk-

tajām jaunajām lidmašīnām: ar iznīcinātājiem *Ansaldo A1 Balilla*, itāļu pārejas lidmašīnas izlūkiem *SVA-10*, iznīcinātājiem *Gourdou* un *Martinsyde F4 Bussard*, izlūklidmašīnām *De Hevilland DH-9A*, angļu iznīcinātājiem *Martinsyde ADC-1*, angļu Avro tipa mācību lidmašīnām un čehoslovāku vieglajiem bumbvedējiem *Š-16*. Turpinājās lidojumi arī ar vācu trofejlidmašīnām *LVG* nr. 23, *Albatros* nr. 3 un nr. 26 un pulka darbnīcās un "Arsenālā" atjaunotām, kā arī no jauna 1925. un 1926. gadā pēc esošo oriģināllidmašīnu parauga uzbūvētām *Halberstadt* nr. 22 un *Hannoveraner* nr. 7 kopijām. Arī ar K. Bakmanes firmā vln. lidotāja J. Ozola vadībā 1926. gadā uzbūvētām divām mācību lidmašīnām *Albatros B II* (pasūtītas firmai 1925. gada 2. novembrī un pieņemtas 1926. gada 17. jūlijā).

Piezīme. Lidmašīnu apzīmējumos numerāciju nejaukt ar izgatavotājrūpnīcas doto lidmašīnas tipa numerāciju, piem., *Šmolik Š-16* ar aviācijas vienību iekšējo lidmašīnu numerāciju, piem., *Š-16-48*. Turklāt eksistē vēl rūpnīcas attiecīgo lidmašīnu sērijas izlaides numurs, piem., *Fokker DVII* nr. 4, 8595.

Lidoja arī vecie trofeju un angļu atsūtītie *Sopwith Strutter* — mācību lidmašīnas nr. 14 un nr. 15, pārbūvētas ar jauniem vācu *Siemens Sh 12* (9 cilindru 108/125 ZS stacionāriem zvaigžņveidīgiem motoriem; pārējās (nr. 2 un nr. 13) — ar oriģinālmotoriem. Ar vācu *Siemens Sh 12* motoriem pārbūvēja arī atlikušās angļu mācību lidmašīnas Avro nr. 33 un nr. 37.

Arī pirmais *Martinsyde F4* vecā *Hispano Suiza 300 ZS* motora vietā saņēma jaunu *Jaguar* tipa 385–425 ZS dubultzvaigzni.

Vispār ar šādu "pašdarbību", nomainot vecos oriģinālmotorus ar jauniem cita tipa motoriem, bet noteikti spēcīgākiem, pulka darbnīcas nodarbojās visai droši, diemžēl tas vēlāk izraisīja dažu lidmašīnu "izmontēšanos" figūrlidojumu laikā. Kā piemēru var minēt *Martinsyde F4*, kas pēc minētā motora 1937. gadā bija saņēmis vēl nākamo *Serval V* motoru un figūrlidojumu laikā "pajuka gaisā", un lidotājs virsn. vietn. Grūbe 1937. gada 13. maijā bija spiests glābties ar izpletni. Tās arī bija *F4* beigas. Pulka darbnīcās 1927. gada februārī kapt. Muntera un Ārgaļa vadībā pēc itāļu parauga tika izgatavota jauna *SVA-10* izlūklidmašīna*, ko ielidoja lidotājs vln. K. Skaubītis. To uzbūvēja. Tiešais būves vadītājs bija meistars Cirčenis.

1929. gadā lid. K. Skaubītis uzbūvēja uzlabotu *Albatros* nr. 64 (viņš būves gaitā bija aviācijas pulka remontdarbniecu priekšnieka vietnieks). Skaubītis par šo konstrukciju, uzbūvētu pilnībā no jauna, saņēma 200 latu prēmiju. Lidmašīnai bija eleroni augšējos un apakšējos spārnos, ievērojami platāks ķermenis, domāts *Zeiss* fotokameras iebūvei (ar svaru 102 kg). Lidmašīnas kopējā nesošā virsma bija palielināta par 6 m², kā arī pārveidotas stūres un šasijas lielākiem lidmašīnu izmēriem un lidsvaram ($G_{lid} = 1815$ kg). Lidmašīnu ielidoja pats tās

* Par lidmašīnas *SVA* apzīmējumu. Latvijas Vēstures arhīva aviācijas divizona un pulka materiālos tiek lietots apzīmējums vienkārši *SVA*, K. Irbītis lieto *SVA-10*, citi aviācijas vēsturnieki — *SVA-9a*.

konstrukcijas pārveidotājs 1929. gada 13. jūlijā. Tā bija apgādāta ar *Albatros* lidmašīnām neparasti jaudīgu *Mercedes 260 ZS* motoru. Izmēģinājuma lidojumi turpinājās arī laika posmā no 1. līdz 5. septembrim. Līdz notika nelaime 5. septembrī. Kopā ar vltu. Skaubīti gaisā pacēlās arī lid. serž. Bonifācijs Mazurs. Pēc atrašanās no zemes un pārejas kāpjošā lidojumā apstājās lidmašīnas motors. Skaubītis grieza atpakaļ uz aerodromu, un lidmašīna pārgāja grīstē. Līdz zemei. Abi lidotāji gāja bojā — sadega.

Pulkā pēc katastrofas vēl ilgi nerimās runas, ka it kā pret Skaubīti vēsta diversija kāda ārzemes interesējoša viņa izgudrojuma — artilērijas koriģēšanas sistēmas — dēļ, ko viņš nebija ar mieru pārdot.

Nākamā lidmašīna, ko uzbūvēja pulka darbnīcās, bija tā sauktais "Avdi" II (saīsināti aviācijas divizons). Šo īpatnējās konstrukcijas augstplāksni — mono-plānu — konstruēja aviokonstruktors Rūdolfs Zārdiņš un pulka darbnīcās pabeidza būvēt lidotājs, darbnīcas inženieris Pauls Reinhards, arī aviokonstruktors — praktizējis Francijā aviācijas rūpnīcās *Breguet* un *Farmana*. Lidmašīnas izmēģinājumus veica lidotājs vltu. Viktors Eglītis kopā ar Paulu Reinhardu. Vēlāk ar lidmašīnu lidoja arī kapt. Valters Riņķis, kas 1934. gada 5. septembrī salauza lidmašīnas šasiju, neveiksmīgi nolaižoties, kā citi runāja — piepalīdzot lidmašīnai beigt eksistenci "neveiksmīgas šasijas konstrukcijas" dēļ. Lidmašīnu norakstīja 1934. gada 11. septembrī.

Šī lidmašīna tolaik bija tik neparasta, ka tā nepatika un tās apaļā ķermeņa un īpatnējās shēmas — augstplāksņa — dēļ tika dēvēta par cigāru. Turklāt tai bija uzstādīts defektīvs *Maybach* motors.

Nedaudz vairāk par ārzemēs iepirktajām jaunajām lidmašīnām, to tehnikai datiem un lidspējām, kuras nav aprakstītas iepriekš.

Lidmašīna *Havilland DH-9A*

Septiņas šīs lidmašīnas tika iepirkas 1926. gada augustā līdztekus populārajai angļu *Bristol Fighter F2B* — Pirmā pasaules kara laikā, 1916./1917. gadā, konstruētam divvietīgam iznīcinātājam pavadītājam, kas ierindā Anglijas Karaliskajos gaisa spēkos noturējās līdz pat 1932. gadam. *DH-9A* bija konstruēta nedaudz vēlāk — īsi pirms Pirmā pasaules kara beigām. Tā, tāpat kā *Bristol Fighter*, bija viena no populārākajām lidmašīnām Anglijā, tikai domāta citiem uzdevumiem — kā vieglais dienas bumbvedējs un daudzņēmēju lidmašīna, spējīga nest bumbu kravu līdz 200 kg un apbruņota ar diviem ložmetējiem. Priekšā pilotam — nekustīgi bija nostiprināts ložmetējs *Vickers* ar kalibru 7,62 mm un uz grozāma novērotāja riņķa — *Levis* ar tādu pašu kalibru. Kopā tika uzbūvēts ap 1400 šādu lidmašīnu, un arī tās tāpat kā *Bristol Fighter F2B* noturējās līdz 1931. gadam. Padomju Savienībā lidmašīna tika izmantota kā prototips populārajai Poljarkova konstrukcijai — *R-1* un *R-2* lidmašīnai, ko izmantoja Krievijas Pilsoņu kara laikā (tāpat kā balto un angļu intervences gaisa spēkos — lidmašīna *DH-9A*, pret kuru cinījās latviešu sarkanie lidotāji Skaubītis,

Labrencis, Ingaunis u. c.). Mūsu aviācijā tās apzīmēja pēc pulka numerācijas — nr. 1, 4, 10, 3K, 4K, 5K un 6K (apzīmējums K — kara rezerve).

Šīm lidmašīnām bija uzstādīts amerikāņu 12 cilindru *Liberty* motors ar 400 ZS jaudu — ūdensdzēsinašs V veida motors.

Lidmašīnas izmēri: spārnu vēziens — 14,03 m; garums — 9,15 m; spārnu divplāksņa kopīgais laukums — 43,9 m²; tukšsvars — 1225 kg; lidsvars — 2110 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 180 km/h 3000 m; griesti — 5000 m; maksimālais lidojuma ilgums — 5 h 45 min.

Pēc shēmas lidmašīna bija nostiegotas divplāksnis ar diviem spārnu balstiem katrā spārnu pusē un spārnu iznesumu vienam pret otru. Normālas shēmas divriteņu šasija ar caurejošu asi un slīdpiesi. Koka konstrukcijas divvietnis ar lidotāja un novērotāja (ložmetējnieka) novietojumu tandēmā, ar auto tipa radiatoru ķermeņa priekšgalā un ārējiem bumbu piekariem zem ķermeņa, eļļas radiatoru zem motora.

Iznīcinātājs *Martinsyde ADC-1*

(ADC — *Aircraft Disposal Company*)

Septiņus šādus iznīcinātājus reizē ar *DH-9A* iepirka 1926. gada augustā.

Šie vienvietīgie koka konstrukcijas iznīcinātāji ar dubultzvaigznes *Armstrong Siddeley Jaguar 425 ZS* motoru bija konstruēti kā iznīcinātāja *Martinsyde F4 Bussard* nākamais modelis, kas parādījās Pirmā pasaules kara beigās (oficiālie izmēģinājuma lidojumi bija veikti 1918. gada maijā), bet karot vairs īsti nepaspēja, un tos jau pēc kara beigām izgatavoja vairāk nekā 370 eksemplāros.

1924. gadā uzbūvēja 11 uzlabotos *ADC-1* iznīcinātājus, galvenokārt tikai Latvijai (7), pārējie bija prototipi ar angļu lidmašīnu apzīmējumiem G-EBOI un G-EBOL, G-EBMH, G-EBK1. Pēc konstrukcijas līdzīgi *F4*. Atšķirības bija motoros un nedaudz lidmašīnas izmēros. Apbruņojums — divi *Vickers* ložmetēji ar kalibru 7,62 mm ķermeņa virspusē.

Pēc shēmas — divplāksņa vienvietnis ar vienu balstu katrā spārnu pusē un trošu stiegrojumu starp spārniem. Normālas shēmas divriteņu šasija ar caurejošu riteņu asi, augstspiediena riteņu riepām, slīdpiesi astes daļā. Motors (zvaigzne) — bez apteces (Taunsenda gredzena). Lidmašīna ar liela izmēra propellera rumbas aptecētāju (koku).

Ģeometriskie izmēri: spārnu vēziens — 9,98 m; garums — 7,66 m; augstums — 2,8 m; spārnu laukums — 29,7 m²; tukšsvars — 850 kg; lidsvars — 1200 kg; maksimālais lidošanas ātrums — 261 km/h; sēšanās ātrums — 84 km/h; griesti — 3500 m; kāptspēja — 3000 m/5 min 30 s.

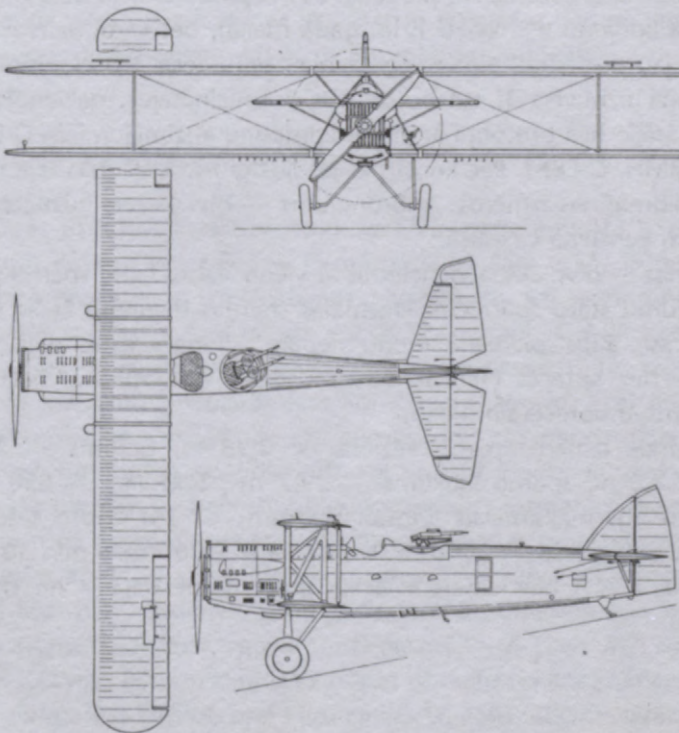
Martinsyde ADC-1 bija iekšējā aviācijas pulka numerācija — nr. 11, 14, 16, 21, 60, 61, 66.

Vieglais bumbvedējs *Letov Š-16 (Šmolik)*

Divdesmit vienu šādu bumbvedēju Latvijas Bruņošanās pārvalde iepirka 1927. gada septembrī un 1928. gada janvārī.

Šī lidmašīna bija pirmā metāla konstrukcijas lidmašīna Čehoslovākijas aviācijas rūpniecībā, kuru konstruēja čehu aviokonstruktors Aloizs Šmoliks un kuru sāka ražot 1924. gadā aviorūpniecībā *Letov*. Divvietīgās bumbvedējlidmašīnas prototips *Š-16-1* bija gatavs ielidošanai 1926. gadā, un to izmēģināja 1926. gada novembrī. Savu derīgumu tas pierādīja 1927. gadā tāllidojumā pa posmiem maršrutā Prāga–Tokija (Japāna) un atpakaļ. Šajā pašā gadā arī sākās pirmo 22 lidmašīnu *Š-16L* sērijas būve Latvijas kara aviācijai. Tā bija tolaik modernākā Latvijas kara aviācijas lidmašīna, iepirkta ārzemēs divdesmito gadu beigās un plaši izreklamēta Parīzes aviācijas izstādē. 1927. gada 13. oktobrī firmas *Letov* šefpilots Aloizs Ježeks ar *Š-16* sasniedza jaunu pasaules ātruma rekordu, ar kravu 1000 kg attīstot ātrumu 230,929 km/h 100 km distancē, pārsniedzot iepriekšējo trismotoru *Rohrbach-Roland* lidmašīnas ātruma rekordu par 15 km/h.

Iepērkot šīs lidmašīnas pirmo sēriju Latvijā, tām deva apzīmējumu *Š-16 L1–L22* (rūpniecības izlaisto lidmašīnu skaita apzīmējums). Lidmašīnas L16 iegādātajā sērijā trūka, taču iemesls Vēstures arhīvā nav minēts (F475 un 476, 1927./1928. g.). Latvijā šīs lidmašīnas tips 1928.–1929. gadā tika visintensīvāk



ekspluatēts: 1928. gadā — lidmašīnas nr. 10, 20, 21, 23, 27, 28, 42, 48, 8K un 8; 1929. gadā 16 lidmašīnas — nr. 8, 15K, 18K, 17K, 27, 28, 42, 48, 51, 52, 47, 54, 23K, 57K, 58K, 59K. Čehoslovākijā šīs lidmašīnas pieņēma plkv. Baško un vltņ. Trejs — divās partijās 1927. gada 10. septembrī 9 lidmašīnas un 1929. gada 15. janvārī 12 lidmašīnas. Pirmie, kas ar Š-16 lidoja Latvijā, bija kapt. Rūdolfs Kandis un serž. Fricis Launītis 1927. gada. 4. novembrī. Serž. Launītis vēlāk specializējās kā lidapmācītājs ar šīm lidmašīnām, sagatavojot ar tām vairākumu Š-16 lidotāju, pirmo — kapt. Vili Munteru 1928. gada 3. janvārī.

Ar Šmolik 1928. gadā patstāvīgi izlidoja šādi aviācijas pulka lidotāji (kopā 21 cilvēks): kapt. Munters (3. janvārī), serž. Arvīds Ķibers (19. janvārī), vltņ. Ginters (7. februārī), serž. Fricis Zaķis (15. februārī), serž. Alberts Batkovskis, vltņ. Trejs, vltņ. Jānis Pagrods (1. augustā), vltņ. Voldemārs Dimza (2. augustā), vltņ. Pauls Rucelis (II; 6. augustā), vltņ. Jānis Stūrāns (8. augustā), serž. Kārlis Kalniņš (13. augustā), vltņ. Hugo Vanags (13. augustā), serž. Pēteris Aboms (13. augustā), ltn. Nikolajs Strukovs (15. augustā), virsn. vietn. Teodors Šusters (15. augustā), serž. Rūdolfs Dzenis (7. augustā), vltņ. Aleksandrs Tomass (22. augustā), vltņ. Oskars Šteinbergs (23. augustā), serž. Kārlis Duncis (10. septembrī), virsn. vietn. Ādolfs Vasiljevskis (18. septembrī), vltņ. Ēriks Mellups (21. septembrī), vltņ. Bernhards Grasbergs (8. oktobrī).

Avārija ar Š-16 (piespiedu nosēšanās Dzērbenes apkārtnē) notika 1928. gada 25. februārī, arī 1. februārī, serž. Arvidam Ķiberam nosēžoties Krustpilī.

Š-16 vieglie bumbvedēji vēl tika eksportēti uz Turciju (16 lidmašīnas), un tos lietoja arī pašas Čehoslovākijas Gaisa spēki.

Pēc konstrukcijas Š-16 bija metāla konstrukcijas divplāksnis (spārni bez savstarpējā iznesuma ar N veida balstiem pa vienam katrā spārnu pusē un stiegrojumu starp spārnēm) ar 450 ZS 12 cilindru ūdensdzēsinaamu V veida *Hispano Suiza* rindu motoru un auto tipa radiatoru ķermeņa priekšgalā. Lidmašīnas šasija bez caurejošas riteņu ass, īpatnēji balstīta starp spārnēm. Spārni atšķirīgi no citām lidmašīnām ar savu lielo slaidumu. Augstuma stūre ar stabilizatora balstiem. Ķermenis, spārni, stūres ar audekla apvalku.

Ģeometriskie izmēri un lidspēja: spārnu vēziens — 15,3 m; lidmašīnas garums — 10,22 m; spārnu virsma — 46,4 m²; tukšsvars — 1230 kg; lidsvars — 2280 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 230 km/h; lidojuma tālums — 900 km; griesti — 7000 m; lidojuma ilgums — 5,5 h.

Strukturāli organizatoriskās izmaiņas aviācijas pulkā 1928.–1929. gadā un arī iepriekš bija šādas. 1926. gada 17. jūlijā līdzšinējā koriģētāju un izlūku eskadrija tiek pārdēvētas attiecīgi par 1. divīzijas un 2. divīzijas izlūku eskadrijām (pavēle nr. 017, 1926. g. 17. jūl.). No jauna tiek organizēta 7. tālās izlūkošanas eskadrija Krustpilī, un par tās komandieri 1928. gada 2. janvārī iecelts kapt. Rūdolfs Kandis (acimredzot saistībā ar jauno lidmašīnu Š-16 saņemšanu, kuras kļūva par šīs eskadrijas pamatbruņojumu). Nākamais tālās izlūkošanas eskadrijas komandieris no 1930. gada 28. janvāra bija kapt. Nikolajs Kaņeps (par kapt. paaugstināts saistībā ar jauno amatu 1930. gada 3. janvārī).

Šīs eskadriļas nodošana viņu padotībā ieilga, jo jau no 1928. gada 3. jūnija kapt. Kandi vairākkārt komandēja citu svarīgāku uzdevumu pildīšanai.

Galvenā pārmaiņa aviācijas pulka dzīvē tomēr ir pulkveža J. Baško labprātīga atsacīšanās ("pēc paša vēlēšanās") no pulka komandiera posteņa, pārējot uz Tehniskās divīzijas pārvaldi par divīzijas štāba priekšnieku un aviācijas inspektoru (pavēle nr. 223, 1929. g. 19. sept.).

Viņa vietā par aviācijas pulka komandieri tiek iecelts plkv. ltn. Arvīds Skurbe, iepriekš paaugstināts par pulkvedi, viņš pulku sāk komandēt 1929. gada 21. septembrī, vēl nebūdamas lidotājs un nekad savā iepriekšējā darbībā nesaskāries ar aviāciju! Melš, ka tas noticis, lai ieviestu labāku kārtību un disciplīnu pulkā. Starp citu, abi pulkveži vienlaikus mācījās un beidza Vladimiras Kara skolu Krievijā, kur sākās abu jauno virsnieku militārā karjera. Baško brīvprātīgi drīz vien aizgāja uz aviāciju, bet Skurbe dienēja kājnieku (ložmetējnieku) vienībās, arī latviešu strēlniekos, kur par kaujas nopelniem tika apbalvots ar III šķiras Lāčplēša Kara ordeni.

9. Aviācijas pulka komandieris pulkvedis Arvīds Skurbe (1888–1972)

Aviācijas pulka komandieris no 1929. gada 19. septembra līdz 1935. gada 9. augustam. Latvijas kara aviācijā bijis ilgāk par jebkuru citu komandieri. (CVVA fonds 1447, lieta nr. 16 un 22.) Dzimis 1888. gada 22. oktobrī Latvijā, Džūkstes — Irlavas pagasta Pētergalē skolotāju ģimenē. Tēvs latvietis, māte — zviedriski vāciskas izcelsmes, latviešu valodu nav pratusi, tāpēc ģimenē runāts galvenokārt vāciski. 1897. gadā ģimene pārceļas uz dzīvi Jelgavā, kur Arvīds Skurbe beidz Jelgavas reālskolu, prot latviešu, krievu, vācu un franču valodu. 1908. gadā iestājas Vladimiras Kara skolā Pēterburgā. Mācās kopā ar plkv. F. Briedi (vēlāko leģendāro latviešu strēlnieku komandieri). Kara skolu beidz 1910. gadā un kā podporučiks (ltn.) tiek iedalīts 10. grenadieru pulkā Carskoje Selo. Sākoties Pirmajam pasaules karam, viņu pārceļ uz 218. Gorbatovas pulku kā ložmetēju nodaļas komandieri. Piedalās kaujās pret vāciešiem pie Varšavas 1914. gada rudenī. Tiek ievainots. Par kauju nopelniem apbalvots ar IV šķiras Sv. Annas, III šķiras Sv. Staņislava un Sv. Vladimira Kara ordeni. Pēc atgriešanās pulkā piedalās cīņās Baltkrievijas rietumos. Saindējies ar kaujas gāzēm, atkārtoti ievainots. Īslaicīgi atrodas atvaļinājumā Vladimīrā, kur apprecas ar muižnieku dzimtas piederīgo Lidiju Petrovu (krievieti). Pāriet pareizticībā. Pēc profesijas viņa ir klasisko valodu (krievu un franču) pasniedzēja.

Ar 1915. gada septembri pāriet uz latviešu strēlnieku pulkiem, 4. Vidzemes strēlnieku bataljonā — rotas komandieris. Piedalās 1916. gada kaujās. Par kauju nopelniem apbalvots ar III šķiras Sv. Annas ordeni un II šķiras Sv. Staņislava ordeni (jau iepriekš iegūto kaujas ordeņu augstāko pakāpi). Dienējis kopā ar rakstnieku Aleksandru Grīnu, slavenās epejas "Dvēseļu putenis" autoru, kas

Skurbi pieminējis savā romānā kā Smārdes kaujas dalībnieku. 1916. gada rudenī Skurbi nosūta uz praporščiku (virsleitnantu) kara skolu kā kadetu rotas komandieri. Pēc komunistu apvērsuma 1917. gada beigās Skurbi kā virsnieku skolas mācību spēku apcietina. Augstdzimusi sieva spiesta strādāt par apkopēju.

1920. gadā Skurbes ģimene no Krievijas legāli pārceļas uz Latviju. No 1921. gada Skurbe atkal ir virsnieks, šoreiz Latvijas armijā.

Sākumā adjutants robežapsardzības divīzijā, vēlāk adjutants, bruņotas rotas komandieris un pulka komandiera vietnieks auto tanku pulkā. 1924. gada 24. maijā, iespējams, ar sava Kara skolas biedra J. Baško starpniecību, pārceļts uz aviācijas divizionu. No 1926. gada janvāra periodiski aizvieto divizona, vēlāk pulka komandieri plkv. Baško, kad viņš Bruņošanās pārvaldes uzdevumā atrodas ārzemēs — Itālijā, Anglijā, Čehoslovākijā, iepērkot lidmašīnas Latvijai. Jau 1926. gada novembrī apgūstot aviācijas zinības J. Indāna vadītajā Aviācijas skolā, plkv. ltn. Skurbe ar kara ministra apstiprinātu pavēli iegūst aviācijas novērotāja nosaukumu. Vēlāk, 1928. gada 16. augustā, arī lidotāja pilota tiesības (1927. gada 27. oktobrī patstāvīgi izlido ar lidmašīnu *Albatros* nr. 20). Galvenais viņa uzdevums pulkā tomēr bija administratīvā vadība, sevišķi pēc iecelšanas pulka komandiera amatā plkv. J. Baško vietā 1929. gada 19. septembrī, disciplīnas uzlabošana un vispārējā militārā zinību līmeņa celšana pulkā. Līdz ar iecelšanu pulka komandiera postenī viņš tika paaugstināts pulkveža dienesta pakāpē.

Reizē ar plkv. J. Baško ārzemju komandējumiem (galvenokārt jauno lidmašīnu iepirkšanas jautājumos) sākās arī citu vadošo aviācijas pulka virsnieku, tehniskā personāla un labāko pilotu — virsnieku — ārzemju komandējumi. 1928. gadā uz Francijas aviācijas izstādi tiek komandēts kapt. Rūdolfs Kandis un vlt. Jānis Rucelis (I), iesaistot viņus arī treniņu mācību lidojumos dažādās Francijas Gaisa spēku vienībās.

Pirms tam 1927. gadā Francijas 35. aviācijas pulkā lidoja arī kapt. Nikolajs Ritenbergs. Vlt. Rucelis 35. Francijas aviācijas pulkā Lionā no 1928. gada jūnija līdz oktobrim nolido 68 st. 40 min, un kapt. Kandis 3. Francijas iznīcinātāju pulkā no 1928. gada 18. jūnija līdz 30. augustam nolido 48 st. 35 min ar lidmašīnu *Codron 59K ET2*, *Bregue 19A2*, *Nieuport 29C1* un *Gourdou 32C1*.

Lidotājs kapt. A. Dzenītis 1929. gada 31. janvārī dodas uz Čehoslovākiju izmēģināt jauno čehu iznīcinātāju *Avio B-H-33* (iespējamai pirkšanai Latvijas kara aviācijai), 23. septembrī — uz Angliju izmēģināt jauniegādātos *Bristol Bulldog* iznīcinātājus.

Uz Poliju gaidāmā pārlidojuma sagatavošanai 1928. gada 10. septembrī bija devušies vlt. Viktors Eglītis (lidapmācītājs) un kapt. Ritenbergs — 1. divīzijas izlūku eskadriļas komandieris.

Pirmais un lielākais aviācijas pulka viesošanās pārlidojums sākās 1929. gada 12. septembrī Krustpilī ar trim jaunajām lidmašīnām *Šmolik Š-16*. Tā dalībnieki bija: ar 59K — Baško un Eglītis, ar 57K — Kandis un Ritenbergs, ar 18K — Trejs un Jēre. Pirmā nolaišanās notika Viļņā, nākamā — Lidā un pēc tam — Varšavā.

Mūsu lidmašīnu grupu pirms Varšavas gaisā sagaidīja poļu iznīcinātāju grupa. Varšavā pēc nolaišanās notika svinīga sagaidīšana. Nākamajā dienā, 14. septembrī, tika organizēta piemiņas vainagu nolikšana pie Nezināmā kareivja kapa. 15. septembrī mūsējie devās tālāk uz Poznaņu apmeklēt starptautisko izstādi, un 16. septembrī sekoja pārlidojums uz Demblinu — Centrālo kara aviācijas skolu, kur notika plaši aviācijas manevri. 18. septembrī — atpakaļlidojums uz Lidu un 19. septembrī — pārlidojums pāri Viļņai un Daugavpilij uz izlidošanas vietu Krustpili. Kopā 11 stundās un 30 minūtēs bija nolidoti 1800 km. Bija apgūti pieci sveši aerodromi bez jebkādiem starpgadījumiem, jo visi seši pārlidojuma dalībnieki bija piloti.

Līdzīgi mazāka apmēra "ciemošanās pārlidojumi" notika diezgan regulāri jau pirms Polijas lidojuma — uz Igauniju, Tallinu.

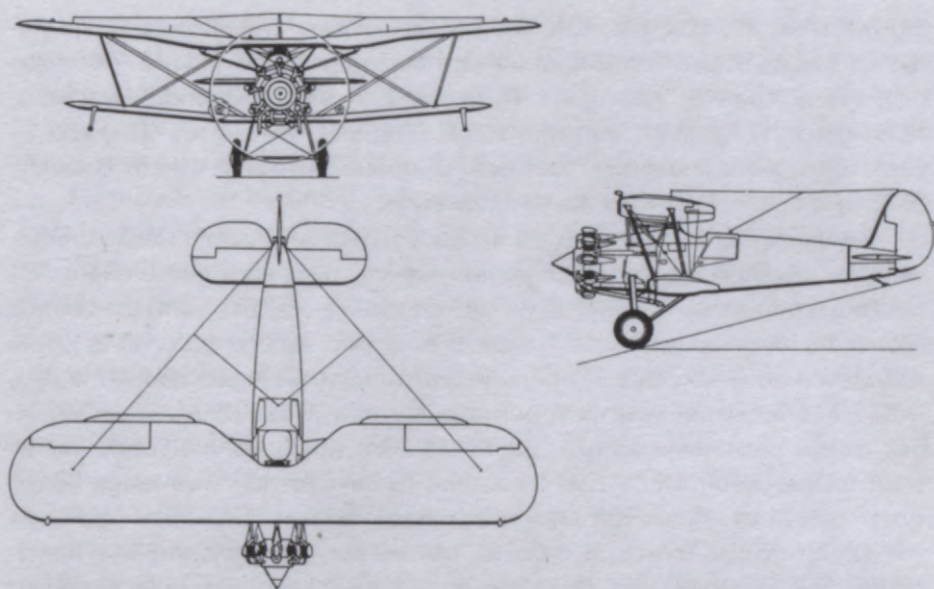
Pirmajā pārlidojumā 1926. gadā no 16. līdz 18. oktobrim piedalījās lidotāji plkv. ltn. J. Indāns ar kapt. Ritenbergu un vltņ. Bulmanis ar vltņ. Liniņu. Otrajā 1929. gada 6. augustā (atgriezās 7. augustā) aizlidoja plkv. Arvids Skurbe ar vltņ. Viktoru Eglīti un vltņ. Kārlis Blaus ar kara ierēdni lidapmācītāju Jāni Putniņu. Igaunijas Gaisa spēkos pieredzes apmaiņai ilgstoši no 1926. gada jūlija uzturējās un ar igauņu lidmašīnām *DH-9* (ar *Puma* motoru), iznīcinātāju *Gourdou* un mācību lidmašīnām *Avro* lidoja ltn. Kārlis Konstants. Savukārt igauņu lidotāji Zeps un Raisevs trenējās aviācijas pulka iznīcinātāju eskadrijā Latvijā. Arī daži Lietuvas lidotāji viesojās Latvijas jūras aviācijā. Pēc pirmo piecu jauno *Bristol Bulldog* saņemšanas (ar apzīmējumiem *Bulldog* nr. 1, 2, 3, 4, 5) tos tūdaļ sāka ekspluatēt iznīcinātāju eskadrijā līdztekus tur jau esošajām *Balilla* un *Martinsyde* kapt. A. Dzenīša vadībā, kas bija kļuvis par iznīcinātāju eskadrijas komandieri pēc J. Priediša. Dzenītis pats bija jaunos iznīcinātājus izmēģinājis Anglijā 1929. gada 23. septembrī.

Pirmie ar jaunajiem *Bulldog* pēc A. Dzenīša 9. decembrī izlidoja kapt. R. Kandis, vltņ. Liniņš un Blaus, kā arī virsn. vietn. Jānis Lodziņš. Pēc tam arī pārējie iznīcinātāju eskadrijas lidotāji 1929. gada decembrī: vltņ. Riņķis, Kanna, ltn. Janševskis, kapt. Skribo, vltņ. Frejs, vltņ. Gotšalks (esk. kom. vietnieks), serž. N. Jakubovs, E. Rudzītis, A. Lasmanis, K. Iesalnieks, Maisiņš, vltņ. Ūdentiņš, arī igauņi Zeps, Raisevs un v. serž. Kleins. Pirmās *Bulldog* lidmašīnas nr. 1, 2, 3, 4, 5 vēlāk tika pārnumurētas par nr. 70, 71, 72K, 73K un 74K.

Iznīcinātājs *Bristol Bulldog MkII*

Bristol Bulldog bija viens no populārākajiem angļu divplāksņu metāla konstrukcijas sērijveidā ražotajiem iznīcinātājiem Anglijas Karaliskajos gaisa spēkos kopš 1929. gada maija. Pirmo reizi gaisā pacēlās izmēģinājumu lidojumā 1927. gada 17. maijā. Viens no pēdējiem divplāksņu shēmas iznīcinātāju tipiem angļu aviācijā (pēdējais bija slavenais iznīcinātājs *Gloster Gladiator*).

Tālāko modifikāciju *Bulldog II* pārdeva Latvijai — 12, Igaunijai — arī 12, Dānijai — 4, Zviedrijai — 11, Austrālijai — 8, Siāmai — 2 un Japānai — 2. Tā



1929. gada beigās un 1930. gada sākumā Latvijas kara aviācija bija apbruņota ar vieniem no tālaika modernākajiem iznīcinātājiem.

Kopā tika izlaistas šādas *Bulldog* modifikācijas: I, II, IIA, IIIA, IVA, kā arī divvietīgie pārejas iznīcinātāji, kopā 441 gab. Pēdējie ierindā Somijā un Latvijā bija vēl 1941. gadā. Latvijā tie bija pieci iznīcinātāji 3. iznīcinātāju eskadrijā.

Bristol Bulldog MkII iznīcinātāji bija vienvietīgas metāla konstrukcijas lidmašīnas ar *Gnome Rhone* vai *Bristol Jupiter VII* 9 cilindru zvaigžņu motoru, kas attīstīja 440 ZS jaudu. Motors daļēji nosegts ar pārsegu (redzamas vienīgi cilindru galvas ar aptecētājiem) un spēcīgi izveidotu propellera "koku". Propelleris izgatavots no koka ar pastāvīgu soli (beidzamie *Bulldog* bija izveidoti ar Taunsenda sistēmas motora gredzenu (motora pārsegu)). Ķermeņa pakalējā daļa apvilka ar audeklu. Pirmie pieci uz Latviju atsūtītie *Bulldog II* bija ar *Gnome Rhone Jupiter VII* motoru.

Pilotu kabīne valēja, ar vēja aizsargstiklu. Ķermeņa augšējās daļas abos sānos novietoti divi sinhronizēti 7,7 mm *Vickers* ložmetēji, kas šauj starp motora cilindriem. Ķermenis samontēts no profilētām caurulēm (profilēm), kas saskrūvētas ar bultskrūvēm. Šasija ar caurejošu riteņu asi, gumijas ripu un hidraulisko amortizāciju. Stūres apvilktas ar audeklu. Spārni ar iznesumu, katrā spārnū pusē ar vienu balstu un spārnu stiegrojumu. Eleroni tikai augšējos spārnos. Degvielas tvertnes novietotas augšējā spārnā. Motoram raksturīgas divas izpūtēju caurules, kas iziet zem ķermeņa.

Geometriskie dati: spārnu vēziens — 10,33 m; lidmašīnas garums — 7,3 m; augstums — 2,68 m; spārnu laukums — 28,5 m²; tukšsvars — 1000 kg; lidsvars — 1550 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 285 km/h; lidojuma griesti — 8950 m.

Latvijā esošās 12 lidmašīnas bija ar šādiem apzīmējumiem: nr. 70, 71, 72,

73, 74K, 78K, 79, 80K, 81K, 82K, 83, 84. Latvijas kara aviācijā *Bulldog* bija vienas no asiņainākajām lidmašīnām. Ar tām bojā gāja: 1930. gada 12. decembrī serž. Pēteris Lodziņš, 1935. gada 4. novembrī — vln. Aleksandrs Hvastkovs, 1936. gada 15. jūnijā — kapt. ltn. Hugo Freimanis, 1936. gada 21. jūnijā — virsn. vietn. Kārlis Iesalnieks, 1936. gada 3. decembrī — serž. Alfrēds Danders, 1940. gada 31. maijā — ltn. Konrāds Nagainis.

Bez jaunajām divdesmito gadu beigās iegādātajām ārzemju tālaika modernākajām metāla konstrukcijas kaujas lidmašīnām, kuras ilgus gadus bija galvenās kaujas lidmašīnas iznīcinātāju un izlūku eskadriļā, līdz pat jauno iznīcinātāju *Gloster Gladiator* un izlūku *SV-5* iegādei turpinājās treniņu lidojumi ar agrāk iepirktajām koka konstrukcijas lidmašīnām: iznīcinātājiem *Ansaldo A-1 Balilla*, *ADC-1 Martinsyde* un vieglajiem bumbvedējiem, izlūkiem *De Havilland 9A*, arī pēc trofeju paraugiem izgatavotajām vācu lidmašīnām *Hannoveraner*, *Halberstadt* un pat *Albatros* nr. 3. Šīs lidmašīnas tika lietotas kā "otrā ranga lidmašīnas" pārejai uz galvenajām eskadriļu lidmašīnām.

Daudz grūtāks izveidojās stāvoklis Aviācijas skolā ar pirmāpmācības lidmašīnām. Šeit vēl arvien tika ekspluatētas Pirmā pasaules kara trofejlidmašīnas *Albatros BII*, mācībām pārbūvētas *CIII* un no Anglijas iepirktais *Avro* tipa lidmašīnas, kā arī *Sopwith Strutter* — vēl no atbrīvošanas kara laikiem. Šīs pirmāpmācības lidmašīnas nemitīgi tika bojātas neskaitāmās avārijās. "Simtu reižu dauzītas un atkal uzceltas no miroņiem". Tās, kuras vairs nebija iespējams "uzstutēt no jauna", pamazām norakstīja.

Jau 1927. gada 29. decembrī Aviācijas skolas priekšnieks plkv. ltn. J. Indāns iesniedza ziņojumu pulka komandierim par vēlamo jauno skolas lidmašīnu iegādi (fonds 1447, 1. apr., arh. 465). 28. decembrī Aviācijas skolā notika skolas vadības un lidāpmācītāju vln. Liniņa un Pukšes sanāksme, kurā tika apspriestas problēmas ar pirmāpmācības lidmašīnu skaita palielināšanu, jo Aviācijas skolas darbs nepārtraukti paplašinājās. Tika spriests par jaunu pirmāpmācības angļu lidmašīnu *Avro* vai vācu *Udet Flamingo* iegādi vai būvi pašu spēkiem (protams, koka konstrukcijas, jo metāla vai jauktas konstrukcijas lidmašīnu būves tehnoloģija Latvijā vēl nebija apgūta. To apguva tikai trīsdesmito gadu otrajā pusē KOD — kara ostas darbnīcās — un VEF).

Tika izvirzīts jautājums par *Avro* tipa pirmāpmācības lidmašīnu būvi K. Bakmanes rūpnīcas aviācijas nodaļā, kur jau aviācijas pulkam bija uzbūvētas divas vācu mācību lidmašīnas *Albatros BII* pēc trofejlidmašīnas parauga demobilizēta lidotāja vln. Jāņa Ozola vadībā. Bet angļi par savas konstrukcijas lidmašīnas būvi pēc licences pieprasīja lielu samaksu, tā ka tas vairs neatmaksājās. Šeit savu priekšlikumu pēc Ozola (miris 1927. gadā) iesniedza aviācijas nodaļas vadītājs inž. R. Zārđiņš. Būvēt savas konstrukcijas pirmāpmācības lidmašīnu pirmo sēriju — divas lidmašīnas, tā sauktās Kristīnes, vēlāk "nokristītas" firmas direktores Kristīnes Bakmanes vārdā.

Lidmašīnas tika uzbūvētas, bet savas "revolucionārās" neierastās konstrukcijas dēļ izbrāķētas (brīvi nesoši ar finieri apvilkti spārni bez ārējā stiegrojuma). Vēlāk, Bakmanes firmai bankrotējot, pārdotas privātpersonām, lid. M. Ņeniņam

un Bērziņam. Šajā laikā Latvijā ieradās vācu *Udet* lidmašīnu būves firmas reklāmas lidotāji ar savu jauno pirmapmācības lidmašīnu *Udet U-12 Flamingo* (1929. gadā). Šī lidmašīna aviācijas pulka vadībai un Bruņošanās pārvaldei iepatikās vairāk, un 1929. gadā pēc licences sāka sērijveidā būvēt K. Bakmanes firmas aviācijas nodaļā (sērijā bija piecas lidmašīnas).

Diemžēl firma bankrotēja pēc tās īpašnieces Kristīnes Bakmanes traģiskās bojāejas (pašnāvība vīra — Latvijas ārlietu ministra Zigfrīda Meierovica — nāves dēļ autokatastrofā 1925. gadā). Lidmašīnu sērija tika pabeigta "Arsenālā" aviācijas tehniķa Rūdolfa Vītola vadībā (lidmašīnas "Sprīdītis" konstruktors). Vienu no jauna uzbūvēja aviācijas pulka darbnīcās 1935. gadā (nr. 95), un tā tika ielidota 1. jūlijā ar kapt. A. Dzenīti kā pilotu. Tā kopā Latvijā tika uzbūvētas sešas *Flamingo* pirmapmācības lidmašīnas — nr. 76, 77, 86, 87, 89, 95, kuras sāka ekspluatēt 1930. gada jūlijā un kuras nokalpoja Latvijas aviācijā līdz pat tās likvidēšanai 1940. gada oktobra beigās un novembra sākumā līdz ar okupāciju un neatkarīgās Latvijas aviācijas struktūru likvidēšanu.

Beidzamās *Flamingo* lidmašīnas vēl lidoja 1940. gada pavasarī Latvijas aerokluba S. sporta lidotāju lidkursā Kalnciema aerodromā, kur tās tika saņemtas no aviācijas pulka.

Vēl par avārijām un katastrofām aviācijas pulkā divdesmito gadu beigās — kā mūsu aviācijas tumšāko lappusi. Viegla "remontējama" avārija, sevišķi pirmapmācības un pirmo pastāvīgo lidojumu laikā, pārejot uz jauniem lidmašīnu tipiem, sevišķi vienvietīgiem iznīcinātājiem, bija neskaitāmas. Avārijas seku likvidēšana, lidmašīnu savešana kārtībā, avāriju remonts bija arī aviācijas darbnīcu galvenais darbalauks. Arī aviācijas motoru remonts.

Pieminēšu tikai galvenās smagās avārijas, kas parasti beidzās ar lidmašīnu norakstīšanu un lidotāju veseļošanas kara slimnīcā, diemžēl bija arī katastrofas ar lidotāju bojāeju.

1928. gada 26. augustā notika pirmā katastrofa ar jauno kaujas lidmašīnu *Šmolik Š-16*, kurā gāja bojā trīs aviācijas pulka lidotāji — visi piloti — ceļā uz Daugavpils nometni. Ar lidmašīnu *Š-16* nr. 10 lidojumā bija devušies lidotāji serž. Arvīds Ķibers, lidmašīnas vadītājs, kopā ar 3. divīzijas izlūku eskadrijas komandieri kapt. Metumu un Aviācijas skolas motoristu nodaļas priekšnieka v. i. Blomu. Lidojuma maršruts bija Rīga—Cēsis—Vecgulbene—Daugavpils. Visi lidotāji bija nolēmuši pa ceļam aizlidot un izsviest zīmītes ar "ciema kukuļiem" pie savu vecāku mājām Cēsu apkārtnē (Ķiberam), Baltinavā (Metumam) un pie Lubānas (Blomam), protams, ar attiecīgiem individuāliem aviācijas demonstrējumiem virs nodomātām apmeklējuma vietām (26. augusta pavēles noraksts). Tālāk par Cēsu apkārtni viņi diemžēl vairs netika. Lidotājs Ķibers, efektīgi veicot lidojumus mazā augstumā ar pikējumu, lidmašīnu no pikējuma laikā neizvadīja, un tā iedrās zemē. Šeit jāpiemin, ka lidotājs Ķibers pirmo reizi ar *Š-16* patstāvīgi izlidoja tikai 1928. gada 18. janvārī.

Smagu avāriju 1928. gada 1. martā piedzīvoja lidapmācītājs plkv. ltn. J. Indāns kopā ar lidskolnieku ltn. A. Strautnieku ar pirmapmācības lidmašīnu Avro nr. 32. Grīste līdz zemei. Indāns nogulēja slimnīcā līdz 4. aprīlim ar galvas,

sejas un labās kājas stilba brūcēm, labā atslēgas kaula lūzumu, kreisās kājas potītes lūzumu, labās rokas kaula komplikētu lūzumu un ceturrtā pirksta lūzumu. Indāns kā lidapmācītājs bija atradies priekšējā vietā. Ltn. Strautnieks avārijā ievērojami necieta. Indāns pēc šīs avārijas bija spiests turpmāk atteikties no lidapmācītāja pienākumu pildīšanas un tika komandēts uz armijas komandiera štāba operatīvo daļu un nosūtīts uz Lietuvu par kara aģenta v. i. no 1928. gada 25. aprīļa. Aviācijā viņš atgriezās tikai 1932. gadā.

30. oktobrī ltn. Strautnieks ar motoristu Jandavu cieš nākamajā avārijā ar lidmašīnu SVA nr. 40. Abi veselojās slimnīcā. 6. jūlijā ar lidmašīnu SVA nr. 38 cieš vlt. Grāvers ar ltn. Janševski — arī nonāk slimnīcā.

Slimnīcā 20. augustā pēc avārijas nonāk serž. Purmaks. 10. septembrī avārijā ar *Albatros* nr. 3 cieš lidapmācītājs kapt. Bulmanis ar vlt. Grāveru. Abi slimnīcā ārstējas līdz 9. oktobrim. Bulmanim — deguna un augšējā žokļa lūzums. Grāveram — kreisās kājas lūzums.

Stāvoklis ar avārijām un katastrofām neuzlabojās arī 1929. gadā. Iet bojā lid. Andrejs Šteinerts 2. jūnijā uz zemes — sašauts ar starta raķeti. 28. jūnijā lid. Ansis Jensens, palaižot lidmašīnas motoru (motorus palaida, "uzraujot aiz propellera ar roku").

13. decembrī Krustpīli ar kaujas lidmašīnu *Šmolik Š-16* nr. 52 iet bojā lido-tāji vlt. Egons Jirgenšons un Pauls Rucelis (II). Grīste līdz zemei no grieziena 500 m augstumā. Pēc atsišanās pret zemi lidmašīna aizdegusies, un pilotu glābēji aplējuši savas drēbes ar ūdeni, lai mestos liesmās izvilkot cietušos. Tie tika izvilkti no liesmām ar cilpām jau pusapdeguši — miruši.

Smagu avāriju (jāārstējas slimnīcā) 13. septembrī piedzīvo lid. serž. Pēteris Lodziņš ar lidmašīnu *ADC-1 Martinsyde* materiālās daļas avārijas dēļ gaisā (nojumes — "baldahīna" — stiegrojuma plīsums.) Atkal grīste līdz zemei.

Jābrīnās, cik daudz avāriju un katastrofu notika grīstes dēļ! Iemesls varēja būt nepietiekama metodiskā sagatavotība izvadišanai no grīstes vai arī tālaika lidmašīnu tendence ātri pāriet grīstē un grūtības tās izvadīt no grīstes, jo grīste (izvadišanas metodika) bija jau apgūta kopš Pirmā pasaules kara sākuma (krievu lidotājs Arceulovs).

Īpatnēja avārija uz zemes notika 15. martā, kad lidotājs vlt. Ustups ar lidmašīnu *Š-16* nr. 28 vienlaikus uzskrēja virsū divām lidmašīnām — *Š-16* nr. 42 un *ACD* nr. 15K.

10. Aviācijas pulks trīsdesmito gadu pirmajā pusē

Aviācijas pulka darbība laika posmā līdz vēsturiskajiem 1934. gada 15. maija notikumiem (valsts iekārtas maiņa un Kārļa Ulmaņa valsts režīma nodibināšana) tika vēl tālāk paplašināta, pieauga lidotāju skaits un specializējās lidošanas darbs. Pulkā esošās galvenās lidmašīnas *Šmolik Š-16* un *Bristol Bulldog* ekspluatēja arvien intensīvāk. Bija arī dažādas organizatoriskas izmaiņas pulkā, kas saistītas ar darbības uzlabošanu.

Arvien vairāk pulkā nostiprinājās darbības specializācija: divu aviācijas pa-veidu — izlūku un iznīcinātāju aviācijas — attīstība. Aviācijas pulkā nebija neviena īsta bumbvedēja kā galvenā aviācijas taktiskā un stratēģiskā ieroča. Tas izrietēja no vispārējās Latvijas armijas militārās doktrīnas — savas valsts aizsardzība, nevis uzbrukums citiem. Ja arī pulka izlūklidmašīnas *Š-16*, *DH-9A* un turpmāk no 1937. gada arī *SV-5* un pat iznīcinātāji *Bristol Bulldog* spēja lidojumos paņemt līdzī dažas bumbas (*Šmolik Š-16* — 300–600 kg, *SV-5* — ap 100 kg), tās bija domātas tikai ierobežotai taktiskai izmantošanai.

Attīstīta tika galvenokārt izlūku un iznīcinātāju aviācija. Raksturīgi, ka galvenās izlūku aviācijas eskadriļas tika izvietotas austrumos no Rīgas (Krustpili un pēc 1936. gada arī Gulbenē), bet iznīcinātāju eskadriļas — tikai Rīgā.

Iznīcinātāju eskadriļu skaits, tāpat kā jau esošās nostiprinājušās izlūku eskadriļas (1., 2. un 3. divīzijas izlūku eskadriļa kopā ar tālizlūkošanas 7. eskadriļu Krustpili), tika nemitīgi palielināts. Sākumā esošajai vienīgajai iznīcinātāju eskadriļai kapt. A. Dzenīša vadībā (vietnieki — kapt. Podnieks, Gotšalks) 1932. gadā pievienojās 2. iznīcinātāju eskadriļa (sākumā eskadriļu komandieri bieži mainījās — kapt. Munters, Skribo, Rucelis, Eglītis, Kandis), kas izveidojās galvenokārt no likvidētās Jūras aviācijas divīziona iznīcinātāju eskadriļas, iznīcinātājiem *Fiat CR-1* pārejot pulka sastāvā. Beidzamajā pulka pastāvēšanas gadā (1940. gadā) jau bija Iznīcinātāju aviācijas divīzions plkv. ltn. A. Dzenīša vadībā, tas sastāvēja no četrām iznīcinātāju eskadriļām Jāņa Baloža, Nikolaja Baloža, Viktora Eglīša un kapt. ltn. Ērika Mellupa vadībā (ceturto eskadriļu gan nepaspēja izveidot).

Visu aviācijas pulka pastāvēšanas laiku, sevišķi sākot ar 1928./1929. gadu, notiek lidotāju atlase šiem diviem galvenajiem aviācijas pamatveidiem pulkā: vieglajiem — iznīcinātājiem un smagajiem — izlūkiem/bumbvedējiem.

Sākumā — pirmāpmācības laikā — visi topošie lidotāji Aviācijas skolas lidotāju novērotāju un v. d. instruktoru lidotāju lidkursos līdz pirmajam patstāvīgajam lidojumam, kā arī turpmākos treniņa lidojumos tika mācīti ar skolā esošajiem dažādiem lidmašīnu paraugiem, piemēram, visi ar *Š-16*, mācību lidmašīnām *Albatros* (līdz 1928. gadam ieskaitot), *Avro* un vēlāk *Flamingo*. (Beidzamajā pulka pastāvēšanas gadā arī ar poļu trofejlidmašīnu *RWD-8*.) Turpmāk pēc šo lidmašīnu apgūšanas Aviācijas skolā jaunie lidotāji atbilstoši savām lidošanas spējām un piemērotībai, veselības stāvoklim (medicīnisko komisiju slēdzieni) un vēlmēm tika speciāli sagatavoti ar atsevišķiem kaujas lidmašīnu tipiem turpmākajam darbam izlūku vai iznīcinātāju eskadriļās kā kaujas lidotājiem.

Aviācijas pulka komandējošais sastāvs, augstākā virsniecība un spējīgākie, pieredzējušākie lidotāji parasti tika sagatavoti ar visiem pulkā ekspluatētajiem lidmašīnu tipiem, kaut arī bija tādi, kas vadīja eskadriļas, paši nebūdami piloti, vai šīs tiesības ieguva stipri vēlu, piemēram, plkv. ltn. Eduards Balodis, Žanis Jēre, vai lidošanas darbam kā piloti atzīti par ne visai piemērotiem, piemēram, vltm. Kaņeps, Rucelis, kapt. Metums, kas bija labi darba organizētāji un dažāda ranga priekšnieki pulkā. Lidotāju sastāvs eskadriļās, kā arī bieži eskadriļu

komandieri "dienesta labā" tika mainīti un pārvietoti no vienas eskadrijas uz citu — parasti tomēr nemainot galveno "specialitāti" pašā lidošanā ar vieglajiem iznīcinātājiem vai smagajiem izlūkiem.

Vairākums lidotāju tika norikoti uz izlūku aviāciju. Spējīgākie — uz iznīcinātāju aviāciju.

Lidmašīnas un lidotāji iznīcinātāju aviācijā 1930.–1933. gadā

Ekspluatētās iznīcinātāju lidmašīnas

1930. gada marts	1931. gada marts	1932. gada augusts		1933. gada augusts	
1. iznīcinātāju eskadrija		1. esk.	2. esk.	1. esk.	2. esk.
Bajilla nr. 45 un 47	Bulldog nr. 72, 74K un 84K	Bulldog nr. 70, 72, 74K, 78K, 79K, 80K, 81K, 82K, 83K, 84K = 10 gab.	ADC-1 Martinsyde nr. 62, 64, Fiat CR-1 nr. 88, 92, 94	Bulldog nr. 70, 74, 72K,	ADC-1
Bulldog nr. 70 un 71				78K, 79K, 80K, 81K, 82K, 83K, 84K = 10 gab.	Martinsyde nr. 31, 60, 61, 66, Fiat CR-1 nr. 88, 90

Lidotāji

1930. gada marts	1931. gada marts	1932. gada augusts		1933. gada augusts	
1. iznīcinātāju eskadrija		1. esk.	2. esk.	1. esk.	2. esk.
1	2	3	4	5	6
kapt. Bulmanis		kapt. Bulmanis	kapt. ltn. Dimza		kapt. ltn. Dimza
kapt. Dzenītis	kapt. Dzenītis	kapt. Dzenītis	vltn. Liniņš	kapt. Dzenītis	Kleinbergs
vltn. Blaus	vltn. Blaus	vltn. Blaus	vltn. Strautnieks	vltn. Ozoliņš	vltn. Strautnieks
vltn. Riņķis	vltn. Riņķis	vltn. Riņķis	vltn. Šleifers	vltn. Riņķis	vltn. Šleifers
vltn. Kanna	vltn. Kanna		vltn. Ozoliņš	virsn. vietn. Alksnis	virsn. vietn. Grūbe
vltn. Ūdentiņš	vltn. Ūdentiņš	vltn. Ūdentiņš	vltn. Ūdentiņš	Veikins	vltn. Ūdentiņš
virsn. vietn. Jakubovs			vltn. Saprātnieks	vltn. Bambers	Gūtmanis

1	2	3	4	5	6
virsn. vietn. lesalnieks	virsn. vietn. lesalnieks	virsn. vietn. lesalnieks	vlt. Timmermanis	virsn. vietn. lesalnieks	Karps
virsn. vietn. Lasmanis	virsn. vietn. Lasmanis	virsn. vietn. Lasmanis	kapt. ltn. Freimanis	virsn. vietn. Lasmanis	kapt. ltn. Freimanis
virsn. vietn. Lasmanis	virsn. vietn. Lasmanis	virsn. vietn. Lasmanis	kapt. ltn. Freimanis	virsn. vietn. Lasmanis	kapt. ltn. Freimanis
Lodziņš			vlt. Švanbergs	virsn. vietn. Grundmanis	virsn. vietn. Ansons
serž. Rudzītis	serž. Rudzītis	serž. Rudzītis	Lodziņš	serž. Rudzītis	Lodziņš
serž. Rudzītis	serž. Rudzītis	serž. Rudzītis	Lodziņš	serž. Rudzītis	Lodziņš
virsn. vietn. Maisiņš	virsn. vietn. Maisiņš	virsn. vietn. Maisiņš	serž. Kārkliņš	virsn. vietn. Maisiņš	serž. Kārkliņš (I)
	vlt. Ginters (II)	vlt. Ginters (II)		vlt. Ginters (II)	kapt. Rucelis
	Gūtmanis	kapt. Kandis		kapt. Kandis	
	virsn. vietn. Alksnis	vlt. Graudiņš		vlt. Graudiņš	
		vlt. Hvastkovs		vlt. Hvastkovs	
		vlt. Trejs	vlt. Trejs	vlt. Trejs	
		virsn. vietn. Āboliņš		virsn. vietn. Āboliņš	
		Nolbergs		Nolbergs	

Analizējot tabulu redzams, ka galvenās iznīcinātāju lidmašīnas bija angļu *Bristol Bulldog* un *ADC-1 Martinsyde*, arī iepriekš iepirktās itāļu *A-1 Balilla* un *Fiat CR-1* (pēc skaita jau mazāk, gājušas bojā avārijās un katastrofās). Visvairāk lido-tāju gāja bojā tieši ar iznīcinātājiem.

Jaunākās iznīcinātāju lidmašīnas parasti pirmā saņēma 1. iznīcinātāju eskadrija kā vecākā un apvienojusi vecākos un pieredzējušākos iznīcinātāju lido-tājus: kapt. Dzenīti, Bulmani, Ūdentiņu, kapt. ltn. Blauu, virsn. vietn. lesalnieku, serž. Ernestu Rudzīti, Maisiņu, Lasmani u. c., kuri ilgu gadu nepārtraukti lidoja ar iznīcinātājiem. Daudzi no viņiem vēlāk kļuva par lidapmācītājiem (arī pašā sākumā), piemēram, Dzenītis, Bulmanis, Šleiters, virsn. vietn. Āboliņš (aero-klubā), serž. Rudzītis (LAK un Liepājas latviešu lidotāju vienībā Otrā pasaules kara laikā), Riņķis u. c., jo arī šeit bija nepieciešami labākie lidotāji.

Lidmašīnas, kas 1. eskadrijai "palika pāri", vai arī novecojušāka tipa tehnika tika pārējām iznīcinātāju eskadrijām — otrajai un vēlāk arī trešajai (kad 1. un 2. iznīcinātāju eskadrija lidoja vienīgi ar jaunajiem iznīcinātājiem *Gloster*

Gladiator, trešajai galvenais iznīcinātāju tips bija vecie *Bulldog* (1938.–1940. gadā)).

Lidotāju sastāvs iznīcinātāju eskadrijās komplektējās galvenokārt no virsniekiem, parasti no virsleitnantiem vai arī dažiem kapteiņiem, kas parasti bija arī eskadriju komandieri. Tie bija kapt. Dzenītis, Bulmanis, Kandis, Skribo, Rucelis. Īslaicīgi arī "universāls eskadrijas komandieris" Munters (parasti gan izlūku eskadrijas komandieris). Eskadrijas komandiera vietnieki — virsleitnanti Podnieks un Gotšalks, vēlāk, pulka pastāvēšanas beidzamajos gados, arī vln. Bangers, Kanna, Saprātnieks. Atšķirībā no dažiem gadījumiem izlūku eskadrijās visi iznīcinātāju eskadriju komandieri bija arī piloti un lidoja ar visiem pieejamiem iznīcinātāju lidmašīnu tipiem. Paši bija pulka labākie iznīcinātāju lidotāji un reizē arī organizatori savās eskadrijās. Ar iznīcinātājiem ilgstoši lidoja arī labākie pulka apakšvirsnieki: virsn. vietn. Iesalnieks, Alksnis, Grūbe, Lasmanis, serž. Maisiņš, Ernests Rudzītis.

Viss aprakstītais attiecas galvenokārt tikai uz trīsdesmito gadu sākumu; arī pilotu dienesta pakāpes, kas nepārtraukti mainījās, seržantiem izaugot līdz virsniekvietniekiem un administratīviem leitnantiem, virsniekiem no leitnantiem par virsleitnantiem, kapteinleitnantiem, kapteiņiem un pulkvežleitnantiem. Bieži dienesta pakāpes piešķīra (galvenokārt pulkvežiem), ieņemot svarīgus administratīvos amatus, piemēram, pulka komandiera amatu (Skurbe, Indāns un Kandis).

Izlūku eskadrijas (1., 2. un 3. divīzija, kā arī 7. tālās izlūkošanas eskadrija Krustpīlī) trīsdesmito gadu pirmajā pusē ekspluatēja galvenokārt čehu izlūklidmašīnas *Šmolik Š-16*, un dažas angļu *DH-9A*. Itāļu lidmašīnas *SVA-10* tajā laikā bija jau iznīkušas. Vēl izlūku eskadrijām treniņ nolūkos bija piedalītas *ADC-1* nr. 11, 60, 61, 16, kā arī mācību lidmašīnas *Flamingo* lidotāju pilotēšanas tehnikas pārbaudei un ievēšanai ierindā pēc lidošanas pārtraukumiem. Eskadriju komandieri, tāpat kā iznīcinātāju eskadrijās, bija vienīgi kapteiņi. Tie bieži mainījās, it sevišķi 7. tālās izlūkošanas eskadrijā Krustpīlī. Šīs eskadrijas komandieri bija kapteinis Kandis (1928. gadā), Kaņeps (no 1930. gada; trīs gadus pēc kārtas, par ko viņam tika izteikta "dienesta pateicība"), kapt. Vilis Munters (1931. gadā), Eduards Veinbergs (līdz 1933. gada 3. aprīlim), pulkvežleitnants Eduards Balodis (1933. un 1936. gadā) un turpmākajos eskadrijas pastāvēšanas gados arī kapt. Vanags, Mellups, Pagrods, A. Tomass. Triju divīziju izlūku eskadriju pastāvēšanas gados eskadriju komandieri bija: 1. eskadrijā — kapt. Ritenbergs, vēlāk Kaņeps; 2. eskadrijā — kapt. Munters, vēlāk Liniņš; 3. eskadrijā — kapt. Metums 1927.–1928. gadā, kapt. Žanis Jēre 1939. gadā.

Pulka pastāvēšanas beidzamajā gadā izlūku aviācijas divīziona komandieris bija pulkvežleitnants Eduards Balodis.

Vairākums jauno lidotāju pēc Aviācijas skolas absolvēšanas un dažāda tipa lidmašīnu pagaidu apgūšanas un treniņiem skolā vēlāk tika sagatavoti par kaujas lidotājiem galvenokārt ar izlūklidmašīnām *Šmolik Š-16* un nosūtīti uz izlūku eskadrijām, jo to pēc skaita bija visvairāk. Tie bija gan apakšvirsnieki, lidotāji seržanti un virsniekvietnieki, gan arī virsnieki lidnovērotāji.

Pie tādās izlūkošanas eskadrijas tika gatavoti arī aviācijas ložmetējnieki no kareivju un dižkareivju sastāva. Pēc pulkveža J. Baško aiziešanas no aviācijas pulka komandiera amata un viņa iecelšanas augstā Tehniskās divīzijas štāba priekšnieka amatā viņš, pamatojoties uz kara ministra pavēli 30. novembrī, tika vienlaikus iecelts arī par armijas aviācijas inspektoru ("Pagaidu noteikumi par aviācijas inspektoriem", izdoti 1929. gada 16. decembrī). Pulkvedis J. Baško nekad, ieņemot šo papildu amatu, neaizmirsā savu sirdslietu — aviāciju — un arī pēc 1929. gada aktīvi piedalījās lidojumos, kā arī sadarbojās ar Bruņošanās pārvaldi jaunu lidmašīnu iepirkšanā ārzemēs.

Piemēram, 1938. gada 25. maijā, atrodoties Anglijā un pieņemot jaunās firmas *Hawker Hind* lidmašīnas, pats izpildījis lidojumus ar šo lidmašīnas tipu, kā arī ar *Westland Lysander*, nolidodams kopā 1 st. 45 min. Arī gada nolidojumi aviācijas pulkā viņam nebija mazi, kaut arī viņš lidoja arī kā novērotājs.

Trīsdesmito gadu vidū tika papildināts aviācijas pulka lidotāju un vispār kara aviācijā dienāšo skaits (katru gadu obligātajā karadienestā aviācijas pulkā pirms 1930. gada iesauca mazāk nekā 100 jauniesaucamo, turpmāk — vairāk nekā 100 dienējošo, piemēram, 1934. gada 29. un 30. augustā tika iesaukti 113 jaunkareivji).

11. Kara aviācija pēc 1934. gada 15. maija notikumiem

Tālākajā kara aviācijas attīstībā liela nozīme bija vēsturiskajiem 1934. gada 15. maija notikumiem. Viens no aktīvākajiem un labākajiem kara aviācijas lidotājiem, tad vēl kapt. Augusts Dzenītis savā rakstā "Mūsu kara aviācijas vēsturiskās gaitas" 1936. gada žurnālā "Spārnotā Latvija" nr. 24 izsakās šādi:

"1934. gada 15./16. maija notikumi deva (..) daudz plašākas iespējas reorganizēt, izveidot (..) mūsu aviāciju. Šī reorganizācija bija cieši saistīta ar aviācijas materiālās daļas uzlabošanu (..) un papildināšanu. (..)

Aviācijas reorganizācijas darbā lielu atbalstu sniedza pēc 15. maija jaunieceltais armijas komandieris ģen. Krišjānis Berķis, iecelts ar prezidenta pavēli 1934. gada 14. novembrī līdzšinējā armijas komandiera ģen. Mārtiņa Peniķa vietā.

Starp citu, 1935. gada 13.–14. martā Berķis piedalījās aviācijas pulka sešu lidmašīnu grupas pārlidojumā Latgalē (ar nolaišanos Krustpilī, Ludzā, Daugavpilī un vēl citos aerodromos, arī uz ezera ledus Ludzā) kopā ar vadošajiem aviācijas pulka lidotājiem kapt. Kandi, Bulmani, Eduardu Balodi (7. eskadrijas komandieris), N. Balodi, vlt. Mellupu, Pagrodu, Veikinu u. c.

Aviācijas vispārējā reorganizācija atbilstoši jaunā Ministru kabineta norādījumiem un ģen. Berķa pavēlēm tika sākta jau ar 1934. gada otrajā pusē, un šajā darbā tika iesaistīti galvenokārt aviācijas pulka ievērojamākie virsnieki — plkv. J. Indāns, kapt. Kandis, Bulmanis un vlt. Graudiņš. Vadošu vietu šajā

reorganizācijā ieņēma enerģiskais un pieredzējušais aviācijas pulka pulkvedis (paaugstināts 1930. gada 18. novembrī) lidotājs Jānis Indāns, atgriezies pulkā pēc īslaicīgas diplomātiskas darbības Lietuvā 1929. gada 6. oktobrī un 1934. gada 14. novembrī iecelts par civilās aviācijas inspektoru, arī par aviācijas pulka komandieri no 1935. gada 10. augusta līdz 1937. gada 11. februārim.

15. maijā pulkā tika izsludināts trauksmes stāvoklis un steidzīgi tika izsaukti pulka virsnieki. Uz sešiem mēnešiem tika izsludināts karastāvoklis. Pateicība par aktīvu darbību šajās dienās izteikta kapt. ltn. Nikolajam Balodim (vēlākajam 1. iznīcinātāju eskadrijas komandierim), vltm. Bamberam un vltm. A. Graudiņam. Karastāvoklis valstī tika izsludināts iekšējo nemieru iespējamības dēļ, un šo pavēli izdeva Kārlis Ulmanis un kara ministrs ģen. Jānis Balodis.

Interesanti atzīmēt faktu, ka tūlīt pēc 15. maija notikumiem ar pavēli nr. 119 29. maijā. Tika izteikta atzinība par Herberta Cukura veikto tāllidojumu uz Gambiju... (Valsts prezidenta pavēle 1934. gada 25. maijā nr. 144 armijai un flotei: "Ieskaitīt aktīvajā karadienestā aviācijas pulka bijušo vltm. Herbertu Cukuru, reizē paaugstinot viņu par kapteini ar izdienu no šīs dienas.")

Kapt. Herberts Cukurs 31 maijā tika ieskaitīts 1. iznīcinātāju eskadrijas virsštātā (pavēle nr. 129, 11. jūn.) un līdz savam nākamajam tāllidojumam uz Tokiju dien šinī eskadrijā (arī pēc tam). Pēc 15. maija notikumiem pulkā no jauna tiek parakstīts svinīgais solījums (zvērests jaunajam valsts režīmam), kuru 7. un 9. augustā (pavēle nr. 183) paraksta pulka virsnieki un instruktori — kopā 236 karavīri. Svinīgā solījuma atkārtota parakstīšana turpinājās arī vēlāk (pavēle nr. 253, 29. okt.).

Pirmais pēcmaiņa laiks pulkā vispirms bija saistīts ar materiālās daļas — jaunu lidmašīnu — saņemšanu no Bruņošanās pārvaldes. Bija pagājis jau pietiekami ilgs laiks, kopš pulks bija saņēmis pašlaik ekspluatētās lidmašīnas — izlūklidmašīnas *Šmolik Š-16* (21 gab. 1927./1928. g.), iznīcinātājus *Bristol Bulldog* (12 gab. 1929. g.), jau nerunājot par vēl vecākajām izlūklidmašīnām *DH-9A* un iznīcinātājiem *ADC-1 Martinsyde* un *Fiat CR-1*, iegādātiem 1926./1927. gadā.

Esošā materiālā daļa bija jau novecojusi un nolietota, "savās rindās kļuvusi visai reta" avāriju un katastrofu dēļ. Ap 1936. gadu pulkā vairs bija atlikušas 16 lidmašīnas *Šmolik Š-16*, septiņas *Bristol Bulldog*, trīs *DH-9A* un pa četriem *Martinsyde* un *Fiat*.

Jaunais laiks prasīja jaunu un modernāku tehniku. Ar valsts budžeta līdzekļiem vien to sagādāt bija pagrūti. Tāpēc 1934. gadā tika izvēsta plaša patriotiska kustība lidmašīnu iepirkšanai, nepieciešamo līdzekļu iegādē iesaistot arī latviešu sabiedrību un nodibinot Kara aviācijas fondu.

Šīs kustības iniciators un organizētājs bija armijas komandiera štāba priekšnieks ģen. Aleksandrs Kalējs — pirmais šī fonda priekšsēdētājs. Savā uzaicinājumā latviešu tautai (publicēts arī grāmatā "Aviācija" Kara aviācijas fonda izdevumā 1934. gadā) viņš raksta:

"Mums ir ļoti teicami, enerģiski un drošsirdīgi lidotāji, kuriem var uzticēt jebkurus lidošanas uzdevumus pārliecībā, ka viņi tos teicami izpildīs. Bet mūsu apgāde arī aviācijas nozarē ir trūcīga. Ir nepieciešams, lai to atbalstītu un vairāk

par to interesētos visa latviešu sabiedrība, jo valsts budžets viens pats nespēj šos līdzekļus dot. Pirmā vietā šeit nostādāmi mūsu militārie gaisa spēki. Ir nepieciešams tagad pat organizēt ziedojumu vākšanu kara lidmašīnu iegādei. Armijas štābs uzņemsies šā veida kustības tehniskās puses nokārtošanu.”

Pēc ģen. Kalēja nāves 1934. gada 14. februārī šos viņa pienākumus armijas štābā turpināja ģen. Mārtiņš Hartmanis.

“Būtu labi, ja katrs Latvijas iedzīvotājs uzskatītu par savu pienākumu gada laikā ziedot fonda labā kaut tikai 50 santīmus un pārliecināt citus darīt to pašu.”

“Pilsoņi! Stipriniet valsts drošību! Gribot mieru, jānodrošina ne vien sauszemes un jūras robežas, bet arī debesis. Kara aviācijas stiprumu nosaka ne tikai personāls, bet arī materiālā daļa.” Tie bija viņa saukļi.

Kā redzams no tālaika fotoattēliem, ģen. Hartmanis bija biežs viesis Spilvē un vienmēr rūpējās par aviācijas nostiprināšanu.

Zināmus rezultātus šī ziedojumu vākšanas kampaņa deva, 1937. gada 1. jūnijā bija saziēdoti 4 840 000 latu. Tomēr lauvas tiesu deva budžeta līdzekļi, jo ārzemju lidmašīnas bija dārgas. Viens iznīcinātājs (bez apbruņojuma) *Gloster Gladiator* maksāja 105 490 latu (slepens ziņojums 1936. gada 21. aprīlī kara ministram ģen. Balodim; Vēstures arhīva fonds 1469, 1. apr., arh. nr. 1354), bet šādus iznīcinātājus iegādājās kopā 26 gab., un kur nu vēl apbruņojums, izpletņi (līgums par pirmo 40 *Irving* sistēmas izpletņu iegādi noslēgts 1934. gada novembrī). Viena izpletņa cena 2440 latu.

Pirmās lidmašīnas, kuras šajā pēcmaija periodā tika iepirktas ārzemēs, bija beļģu aviācijas būves firmā *Stampe et Vertongen* būvētas desmit tuvās izlūkošanas un militārā treniņa lidmašīnas SV-5 — speciāli izgatavotas Latvijai (fonds 1469, 1. apr., arh. nr. 1352).

Ar šīm lidmašīnām bija paredzēts apbruņot vienu tuvās izlūkošanas eskadriju Gulbenē (vēlāko 6. eskadriju). Jau 1936. gada vasarā šeit bija paredzēts izveidot jaunu kara aerodromu šīs eskadrijas izvietojšanai (lēmums par aerodroma iekārtošanu bija pieņemts 1935. gada 21. decembrī). Tuvāk, bet drošā attālumā no PSRS robežām. Sarunas par šo lidmašīnu būvi un iegādi bija sāktas ar minēto firmu jau 1934. gada septembrī, piedāvājot firmai visai īpatnējus līguma nosacījumus:

“Latvija nav ar mieru par lidmašīnām maksāt naudā, bet gatava samaksāt kviešos, rudzos, apaļkokos un finieros, apmaiņas ceļā pret lidmašīnām.”

Firma no šiem nosacījumiem atsacījās. Tāpēc lidmašīnu iepirkšanas komisija 1935. gada 24. februārī vērsās pie kara ministra ģen. J. Baloža ar priekšlikumu atcelt šos Latvijas Ministru kabineta izdomātos iepirkšanas nosacījumus, jo tie traucēja līguma noslēgšanu, kas jau ieilga piecus mēnešus. Reizē ar desmit lidmašīnu *Serval S 340 ZS* motoru (*Armstrong Siddeley*) iepirkšanu (pirkšanas līgums tika parakstīts 1935. gada 14. martā) tika nopirkta arī licence lidmašīnas būvei Latvijā — pašu spēkiem, kas būtu papildinājums desmit Beļģijā iepirktajām lidmašīnām. Tieši ekonomiskie apsvērumi lika izšķirties par šo beļģu SV-5 iepirkšanu, kas turpmāk diemžēl radīja dažādas papildu problēmas.

Jautājums par desmit nākamo *SV-5* lidmašīnu būvi Latvijā tika izskatīts jau 1935. gada 15. augustā (lidmašīnas pašizmaksa bija 55 000 latu (bez motora), *Serval 5* motors vēl papildus maksāja 21 000 latu. Sākumā lidmašīnas *SV-5* pēc licences bija plānots būvēt Liepājā — kara ostas darbnīcu (KOD) lidmašīnu būves nodaļā, kas jau bija iepraktizējusies mācību un treniņlidmašīnu *KOD-1* būvē (ar metinātu cauruli ķermenī). Vēlāk pēc VEF lidmašīnu būves nodaļas izveidošanas un nostiprināšanās un KOD apvienošanas ar VEF pirmais aviācijas pulka lidmašīnu *SV-5* būves pasūtījums 1938. gada jūlijā tika nodots VEF (iesākumā sešas lidmašīnas).

Šīs lidmašīnas 1942. gadā tika arī uzbūvētas, un tās nonāca vācu okupācijas varas rīcībā, kas tās nodeva igauņu aviācijas vienībai vācu *Luftwaffe* sastāvā (līdzīgas latviešu vienības tad vēl nebija nodibinātas).

Problēmas ar lidmašīnām *SV-5* radās jau pašā sākumā, pirmo desmit lidmašīnu iepirkšanas laikā, motoru dēļ, jo motorus *Serval 5* motorbūves firma beidza ražot (Latvija nepaspēja iepirkt motoru rezervi) un lidmašīnas, turpmāk būvējot VEF, nācās "pārapbruņot" ar *Cheetah IX 355 ZS* motoru. Bija pat projekti tajās iebūvēt *Hispano Suiza 250 ZS* motorus, kuru rezerve Bruņošanās pārvaldē bija pietiekama.

Šā vai tā desmit *SV-5* lidmašīnas Latvijas lidmašīnu pieņemšanas komisija ar *Serval 5* motoriem 1936. gada 29. oktobrī inž. Ārgaļa vadībā Antverpenē pieņēma (uz Beļģiju jau 1936. gada 17. augustā bija devies arī 4. eskadrijas komandieris kapt. V. Eglītis lidmašīnu izmēģināšanai, jo sākumā tās bija paredzētas 4. izlūkeskadrijai).

1936. gada 13. oktobrī pirmās lidmašīnas *SV-5* (pavēle nr. 190) pienāca Latvijā, un to pārbaudei un montāžai, regulēšanai un izmēģināšanai uz vietas tika izveidota komisija (inž. Ārgālis, Dzērvītis un Eglītis) ar pavēli šo darbu uzsākt 14. oktobrī. Lidmašīnas *SV-5* pulka ierindā 4. izlūkošanas eskadrijā parādījās 1936. gada decembrī ar pulka lidmašīnu numerāciju nr. 108, 109, 110 un 112, tām bija *Serval 5 325/340 ZS* motors. Motora nosaukuma dēļ šīs lidmašīnas lidotāju aprindās bieži tika dēvētas par servaliem. Visai drīz atsevišķas šī tipa lidmašīnas tika iedalītas arī 5. izlūku eskadrijai un Aviācijas skolai. Vēlāk *SV-5* tika iedalītas galvenokārt 6. Gulbenes eskadrijai. Daļa pilotu no 7. tālizlūkošanas eskadrijas (*Š-16* lidotāji) tika komandēti uz Gulbeni un apmācīti ar *SV-5*. Tie bija virsnieki un instruktori.

leviešot aviācijas pulkā 1935. gada jūnijā lidmašīnu tipu burtu apzīmējumus, lidmašīnām *SV-5* ar *Serval* motoriem tika piešķirts apzīmējums B2 (vēlāk ar *Cheetah* motoriem bija paredzēts apzīmējums B3).

Vispār mācību lidmašīnas Flamingo apzīmēja ar A-1, DH-9A — ar B1, *Šmolik Š-16* — ar C1, iznīcinātājus *Martinsyde* — ar D1, iznīcinātājus *Fiat CR-1* — ar D2, *Bristol Bulldog* — ar D3, *Gloster Gladiator* — ar D4. Jūras lidmašīnām bija apzīmējums E, mācību treniņlidmašīnām *Pirat* — E1, hidroplānam *Fairey Seal* — E2.

No 1937. gada līdz pat pulka izformēšanai un arī vēlāk Padomju teritoriālā korpusa 24. atsevišķajā izlūkeskadrijā Gulbenē lidmašīnas *SV-5* tika ekspluatētas

līdz pat 1941. gada jūnijam, kad ar tām 24. eskadrija, Otrajam pasaules karam sākoties, atkāpās uz Krieviju. Savu bēdīgo galu atlikušās astoņas lidmašīnas SV-5 sagaidīja Rževā — Krievijā, kad tās izlika krievu māņu aerodromā sabombardēšanai, jo krievu aviācijas pārstāvji tās kā ārzemju lidmašīnas neuzdrošināja ekspluatēt, attaisnodamies ar šo lidmašīnu nepiemērotību karadarbībai un to vietā ekspluatējot daudz mazvērtīgākas *Polikarpova U-2 (PO-2)* lidmašīnas.

Ekspluatācijas gaitā lidmašīnas SV-5 aviācijas pulkā piedzīvoja arī pirmās avārijas un pat vienu katastrofu.

1937. gada 20. maijā treniņlidojumā Spilves apkārtnē lidmašīnai SV-5 nr. 106 apstājās motors, un lidotājs virsn. vietn. Duncis ar novērotāju serž. Vjaksi bija spiesti nolaisties Bullupes pļavā Bolderājā. Sēžoties tika pārrauti telefona vadi, salauzta lidmašīnas skrietules un bojāts lidmašīnas ķermenis un apakšējie spārni.

Ar SV-5 nr. 109 avarēja arī lidotājs administratīvais ltn. K. Bungšs ar novērotāju serž. Kaņepu 1937. gada 5. novembrī. Nolaišanās laikā precizējot aprēķinu, lidmašīna tika iesludināta zemē, nolauzta skrietules, salauzts propellers un bojāts apakšējais spārns (SV-5 bija divplākšņi).

Vistraģiskākais gadījums notika ar lidotāju serž. Indriķi Morkānu un oficiālu pasažieri (gāzes dienesta pārstāvi) serž. Ozolu 1940. gada 4. jūnijā. Paceļoties no Gulbenes aerodroma, lidotājs Morkāns sāka pārāk strauju kāpjošu lidojumu (sekas — mazs ātrums), un, izpildot strauju griezienu mazā augstumā, lidmašīna pārgāja grīstē līdz zemei. Pasažieris gāja bojā tūlīt, bet Morkāns guva smagus miesas bojājumus — zaudēja vienu aci, kļūdams par redzes invalīdu, lauza rokas un kājas, tāpēc ilgi veselojās slimnīcā.

Ar šo lidmašīnu pirms tam uz Padomju Savienību 1939. gada 31. maijā pārlidoja vlt. Leons Vaiders, ar tiesas lēmumu 3. oktobrī izsludināts par desertieri (pavēle nr. 172, 14. okt.). Šo lidmašīnu krievi izdeva atpakaļ, un nu tā piedzīvoja cienīgu galu ar lidotāju Morkānu Gulbenē.

Ar lidmašīnu SV-5 vēl saistīti divi dezertēšanas lidojumi, šoreiz no PSRS 24. atsevišķās izlūku eskadriļas atpakaļ uz Latviju. 1941. gada jūnija beigās uz Latviju atlidoja atpakaļ lidotājs virsn. vietn. Alksnis ar ltn. Irbi un virsn. vietn. Teodors Kaminskis ar ltn. V. Švānu. No evakuācijas, atkāpšanās lidojuma uz Krieviju tie "pagriezta atpakaļ" un nolaidās Latvijā. Diemžēl divi no četriem gāja bojā. Ltn. Irbi virsn. vietn. Alksnis nošāva gaisā, jo viņš pretojās atgriezties. Un virsn. vietn. Teodors Kaminskis — vecs lidotājs — "pazuda bez vēsts" lidojuma beigās.

Līdz ar to lidmašīnas SV-5 epopeja Latvijas kara aviācijā bija beigusies. Vēl varētu minēt igauņiem atdoto VEF izgatavoto SV-5 likteni.

1942. gada 28. maijā igauņu lidotājs Habels kopā ar VEF lidmašīnas izmēģinātāju Kirilu Miķelsonu izpildīja pārbaudes lidojumu Kalnciema aerodromā un tajā pašā dienā ar šo lidmašīnu apmācīja arī pārējos igauņu lidotājus, kam latviešu SV-5 bija jānogādā Igaunijā. Lidmašīnai SV-5 tika piešķirti vācu apzīmējumi AW-13, AW-14 un AW-15, kā arī SB-AK. Lidojumi ar saņemtajām lidmašīnām SV-5 turpinājās arī Tallinā.

Tās no ekspluatācijas izņēma, kad ar vienu no lidmašīnām "mistiskos apstākļos" nogāzās lidotājs Tooms 1942. gada augustā, it kā vadierīču defekta dēļ.

Šādu pašu iemeslu min arī mūsu lidotājs Morkāns, izskaidrojot savu katastrofu.

Lidmašīna SV-5

SV-5 kā tuvas darbības izlūku un militārā treniņlidmašīna tika būvēta trīsdesmito gadu pirmajā pusē sērijveidā beļģu lidmašīnu būves firmā *Stampe et Vertongen* Amsterdamā ar angļu *Armstrong-Siddeley* 340 ZS *Serval 5* vai *Cheetah IX* zvaigžņveida motoru. 1938. gadā tika piegādāta parauglidmašīna VEF licences būvei ar *Cheetah IX* motoru. Turpmākās četras lidmašīnas SV-5 (bija pasūtītas sešas) VEF līdz 1942. gadam tika izgatavotas ar *Cheetah IX* motoru (līdzīgi kā vienīgā Latvijā VEF izgatavotā divmotoru lidmašīnā IDA-10M). Bruņošanās pārvalde bija iepirkusi šos motorus rezervē turpmākajai SV-5 būvei pēc licences.

SV-5 bija divvietīga jauktas konstrukcijas (koks un metāls) divplākšņu lidmašīna ar koka spārniem un stabilizatoru, metāla fermveidīgu ķermeni, veidota no sakniedētām tērauda caurulēm ar audekla apvalku, ar atšķirīgu šasijas veidojumu lidmašīnām *Serval* un *Cheetah*, kā arī atšķirīgiem motora Taunsenda aptecētājiem (ar izvīzījumiem cilindra galvām un bez izvīzījumiem motora pārsegā). Degvielas tvertne ar 250 litru, eļļas tvertne — ar 20 litru ietilpību. Lidmašīna apbruņota ar diviem *Browning* sistēmas ložmetējiem, nekustīgi nostiprinātiem uz ķermeņa sāniem, kas šauj ar sinhronizatoru caur propellera griezes plakni, un vienu — nostiprinātu uz novērotāja ložmetējnieka gredzena aizmugurējā vietā. Eleroni abos spārnos — augšējā un apakšējā. Spārni savā starpā nostiegoti ar profilētām savilcējtrosēm un fiksēti ar spārnu balstiem. Zem ķermeņa spārnu rajona izvietoti bumbturi astoņu 50 kg bumbu piekāršanai.

SV-5 tehniskie dati: Spārnu vēziens — 10,5 m; lidmašīnas garums — 7,78 m; augstums — 2,9 m; spārnu nesošā virsma — 26 m²; tukšsvars — 890 kg; lidsvars — 1340 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 272 km/h; nolaišanās ātrums — 85 km/h; kāpšanas spējas 1000 m — 2 min 5 s; 2000 m — 4 min 20 s; 3000 m — 7 min, 4000 m — 10 min 40 s; griesti — 7500 m.

Nākamās modernās kaujas lidmašīnas, kuras Latvija iepirka ārzemēs trīsdesmito gadu otrajā pusē, bija angļu divplākšņu iznīcinātāji *Gloster Gladiator MK-1* — beidzamie angļu divplākšņu iznīcinātāji Anglijas Gaisa spēkos, kuri nomainīja iznīcinātājus *Bristol Bulldog*, kurus bez Latvijas iepirka vēl daudzas Eiropas, Āzijas un Āfrikas valstis, kopā septiņpadsmit, un kuri izrādījās cienīgs pretinieks modernajiem vienplākšņa iznīcinātājiem Otrā pasaules kara frontēs, krievu-somu karā 1939./1940. gadā un ciņās pret vācu modernajiem iznīci-

nātājiem *Me 109* Holandē, Beļģijā, Francijā, Norvēģijā, Ziemeļāfrikā, Tuvajos Austrumos, Maltā u. c., kopā izcinot ap 250 gaisa uzvaras. Anglijā kopā tika uzbūvēti ap 350 šādu iznīcinātāju, kurus kara sākumposmā lietoja gan paši angļi, gan arī Ziemeļvalstis — Somija, Zviedrija, Norvēģija; arī Lietuva. Diemžēl pret padomju okupācijas spēkiem neviens Latvijas *Gloster* necinījās.

Šādas lidmašīnas, toreiz vienas no labākajiem pirmskara Anglijas iznīcinātājiem, iegādājās arī Latvija divām iznīcinātāju eskadrijām 26 lidmašīnu sastāvā.

Pirmās vadošo personu apspriedes par šādu iznīcinātāju iegādi notika jau 1936. gada 6. aprīlī, tajās no aviācijas aprindām piedalījās toreiz vēl aviācijas pulka komandieris plkv. J. Indāns, viens no vadošajiem lidotājiem iznīcinātājiem eskadrijas komandieris kapteinis Bulmanis, Bruņošanās pārvaldes darbinieks lidotājs Drulle, aviācijas pulka inženieris Ārgals u. c. Slepens ziņojums par šo saņēmumi tika nodots kara ministram ģenerālim J. Balodim, kurš savukārt panāca Ministru kabineta lēmumu 1936. gada 18. augustā noslēgt līgumu ar šo lidmašīnu ražotājfirmu par pirmo 13 iznīcinātāju iegādi.

Pirmie četri iznīcinātāji *Gladiator* tika izsūtīti no Anglijas ar kuģi *Balttraffic* (no Londonas ostas) 1937. gada 11. septembrī. Pirms tam, 1937. gada jūnijā un jūlijā, divi aviācijas pulka iznīcinātāju eskadrijas piloti kapt. Nikolajs Balodis un vlt. Augusts Graudiņš tika komandēti uz Angliju šo iznīcinātāju apguvei. Vispirms abi 15. jūnijā patstāvīgi izlidoja ar angļu militāro treniņlidmašīnu *Avro Tudor* un pēc tam arī ar *Gloster Gladiator* — kapt. Balodis nolidoja 21 st. 35 min un vlt. Graudiņš — 21 st. 15 min. Un jūlijā kapt. Balodis — 12 st. 30 min un vlt. Graudiņš — 11 st. 40 min. Abi Anglijā jau 25. jūnijā pabeidza instrumentālo "aklā" lidojuma kursu un 5. augustā atgriezās Latvijā. 1937. gada 25. septembrī ar kuģi tika atsūtīti nākamie deviņi *Gloster Gladiator*.

1936. gada 19. septembrī, jau pirms iznīcinātāju izsūtīšanas, notika otrā vadošo personu sanāksme *Gloster Gladiator* apbruņojuma jautājumā. Bija vēlēšanās iznīcinātāju apbruņot ar mazkalibra lielgabalu, bet nācās samierināties ar četriem ložmetējiem *Vickers Mk V* ar 7,7 mm kalibru. Pirmās partijas 13 iznīcinātājus pulkā apzīmēja ar šādu vispārējo numerāciju: nr. 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126.

Lidmašīnas pēc samontēšanas Spilvē ielidoja angļu lidotājs izmēģinātājs Daunts, sākot ielidošanu 20. oktobrī un to turpinot novembrī un decembrī. 1937. gada beigās viņa ielidoja lidmašīnas nr. 114, 116, 117, 120, 122, 123, 124 un 1938. gada pavasarī — nr. 113, 118, 119, 121, 125, 126. *Gloster Gladiator* sākumā bija atsūtīti ar vaļējām kabīnēm, un kabīņu pārsegi tika pasūtīti papildus (*Gloster Gladiator* tolaik bija pirmie angļu iznīcinātāji ar segtām kabīnēm).

Nākamā apspriede ar Kara ministrijas un aviācijas vadošajām amatpersonām notiek 1937. gada 8. aprīlī, tajā no aviatoriem piedalās pulkvedis Baško, aviācijas pulka jaunais komandieris R. Kandis, Ārgals un Drulle. Sapulces darba kārtībā jautājums, "kā izmantot aviācijai paredzētos līdzekļus par 1936.–1938. gadu" sakarā ar finanšu atlikumu, kas radās saistībā ar lidmašīnas *SV-5* iepirkšanu Latvijai, jo angļu motoru firma bija paziņojusi, ka *Serval* motorus vairs neražos, un jauni to vietā vēl nebija izvēlēti (*Cheetah IX* vēl nebija). Sapulces

dalībnieki nolemj iegādāties vēl nākamos 13 *Gloster Gladiator*. Līgums par to pirkšanu ar angļu firmu tiek noslēgts 1937. gada 29. maijā. 1938. gada 13. janvārī tiek slēgts līgums par dažādu uzlabojumu ieviešanu lidmašīnās, kuras jau bija pienākušas vai kuras gatavojās izsūtīt. Bija radušies defekti spārnu "balдахinā", izpildot ačgārno cilpu. Tas arī aizkavēja pirmo lidmašīnu piegādi no jūnija līdz novembrim (septembrim; vln. Graudiņa paskaidrojumi). Otrās partijas *Gloster* sūtījums pienāca tikai 1938. gada martā vai aprīlī (Nr. 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175).

Lidmašīnas 1. un 2. iznīcinātāju eskadrijai tika sadalītas šādi:

1. iznīcinātāju eskadrijai (komandieris kapt. Nikolajs Balodis) — nr. 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125;

2. iznīcinātāju eskadrijai (komandieris kapt. Jānis Balodis) — nr. 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175.

Lidotāji, kas 1938. gada oktobrī abās iznīcinātāju eskadrijās lidoja ar iznīcinātājiem *Gloster Gladiator*:

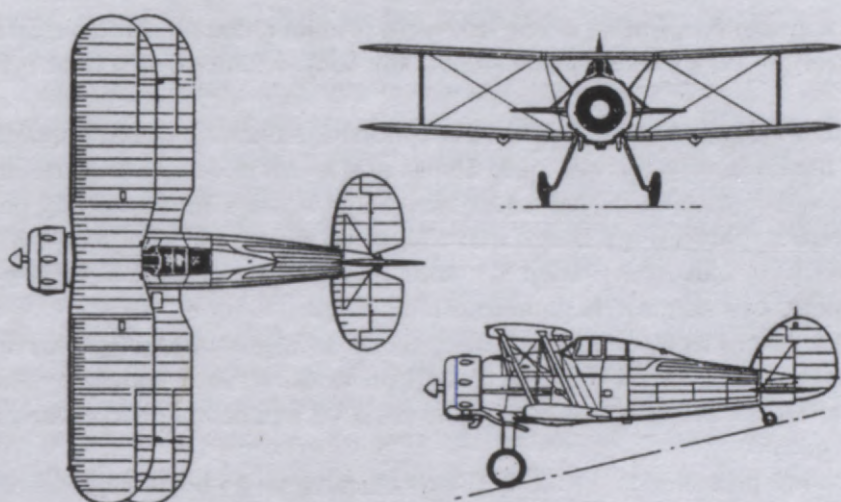
1. iznīcinātāju eskadrijā — plkv. ltn. Dzenītis, kapt. Herberts Cukurs, vln. Bampers, vln. Graudiņš, vln. Ozoliņš, vln. Budris, ltn. Maisiņš, virsn. vietn. Jurkēvics, virsn. vietn. Ansons, virsn. vietn. Karps, serž. E. Rudzītis, serž. Grundmanis, serž. Aboms, serž. Bergins, serž. Dulle, serž. Gudermanis, kapr. Misiņš, kapr. Kolužs;

2. iznīcinātāju eskadrijā — vln. Ginters, vln. Kanna, vln. Strautnieks, vln. Kleinbergs, adm. ltn. Pallo, virsn. vietn. Kārkliņš, virsn. vietn. Krēgers, virsn. vietn. Pauliņš, serž. Freimanis, serž. E. Briedis, serž. Ābrams, serž. Tomsons.

(Grāmatas materiāli par iznīcinātājiem *Gloster Gladiator* apkopoti no Latvijas Valsts vēstures arhīva: fonds 1469, 1. apr., arh. nr. 1354, 1355 "Iznīcinātāju lidmašīnu iegāde"; aviācijas pulka komandiera pavēles, fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 186.)

Iznīcinātājs *Gloster Gladiator*

Lidmašīnas *Gloster Gladiator* konstruēja angļu aviokonstruktors H. P. Follands — līdzdalībnieks slaveno angļu Pirmā pasaules kara iznīcinātāju *RE-9*, *SE-5*, *FE-2* izstrādē. Pēc kara darbojies aviobūves firmā *Gloster* — pazīstamo sacīkšu lidmašīnu konstruēšanā pasaules ātruma rekorda sasniegšanai. Vēlāk specializējies divplāksņu iznīcinātāju konstruēšanā. Kad 1930. gadā Anglijas Aviācijas ministrija izsludināja konkursu jaunas iznīcinātāju lidmašīnas izveidošanā ar maksimālo lidošanas ātrumu virs 400 km/h un četru ložmetēju apbruņojumu, kas nomainītu līdzšinējos iznīcinātājus *Bristol Bulldog*, konkursā uzvarēja Follands ar savu jauno iznīcinātāju *Gloster Gauntlet*, kurš vēlāk tika uzlabots un nosaukts par *Gloster Gladiator*. Tam bija motors *Bristol Mercury MK IX* ar 840 ZS jaudu, kurš izmēģinājuma lidojumos 1935. gadā sasniedza maksimālo lidojuma ātrumu 407 km/h un tika oficiāli prezentēts aviācijas izstādē Hendonā 4. jūlijā. 1936. gadā sākās šī iznīcinātāja sērijas būve.



Pēc konstrukcijas iznīcinātāji *Gloster Gladiator* bija divplākšņu metāla konstrukcijas vienvietīgi iznīcinātāji ar *Bristol Mercury MK IX* deviņcilindru gaisadzēsinažu zvaigžņveida motoru ar kompresoru un reduktoru, kas maksimālo jaudu 840 ZS sasniegta 4420 m augstumā, apbruņoti ar četriem *Browning* sistēmas ložmetējiem ar kalibru 7,7 mm — divi bija novietoti ķermeņa sānos šaušanai sinhronizēti caur propellera griešanās plakni un divi zem apakšējiem spārniem simetriski abos plākšņos. Iznīcinātāji āreji stipri atšķīrās no iepriekš ekspluatētajiem ar savu šasiju — "brīvi nesošām" atsevišķām kājām bez caurējošas riteņu ass, ar iekšējo *Dovty* sistēmas amortizāciju un pneimatiskām riteņu bremsēm. Raksturīga bija arī segta pilota kabīne, liela diametra propellers (3,3 m), kas darbojās caur motora reduktoru ar vizuāli relatīvi maziem apgriezieniem (1200 apgr./min), uz pusi mazākiem nekā motora apgriezieni. Raksturīgas vēl bija apakšējos spārnos starp eleroniem izvietotās aerodinamiskās "gaisa bremses", noliecāmas uz leju par 90 grādiem. Eleroni abos spārnos — gan augšējā, gan apakšējā. Spārnu forma — taisnstūrveida ar galu noapaļojumiem bez bultas formas, ar iznesumu, ķermeņa piesis ar ritentiņu. Zvaigžņveida motors pilnībā segts ar Taunsenda tipa gredzenu. Iznīcinātāji *Gloster Gladiator* tika būvēti divos variantos: *MK I (Mark I)* RAF vajadzībām un *MK II Sea Gladiator*, kas atšķīrās galvenokārt ar motoru un propellera izvietojumu (pie mums ekspluatētajiem *MK I* bija divlāpstu koka propellers, bet *Sea Gladiator* — trīslāpstu metāla propellers).

Iznīcinātāja tehniskie dati (*MK I*): spārnu vēziens — 9,83 m; lidmašīnas garums — 8,36 m; augstums — 3,58 m; tukšsvars — 1459 kg; lidsvars — 2083 kg; spārnu slodze — 69,33 kg/m²; jaudas slodze — 3,41 kg/ZS; maksimālais lidojuma ātrums jūras līmenī — 338 km/h; maksimālais lidojuma ātrums 4420 m augstumā — 407 km/h; praktiskie griesti — 6100 m un lidojuma ātrums 380 km/h; griesti — 10 000 m; kāptspēja 1220 m — 1 min 30 s; 4570 m — 5 min 55 s; 7620 m — 14 min 25 s; starta ieskrējens (pāri

15 m augstam šķērslim) — 183 m; izskrejiens (lietojot riteņu un aerodinamiskās bremzes) — 155 m; sniedzamība — 690 km; lidojuma ilgums — 1 h 54 min.

Daži interesanti un zīmīgi dati par iznīcinātāju *Gloster Gladiator* izmantošanu ziemas karā 1939./1940. gadā Somijā pret krievu aviāciju. Somu, zviedru un dāņu lidotāji pēdējo divu valstu brīvprātīgo vienībās sekmīgi cīnījās pret padomju iznīcinātājiem *I-15*, *I-153* un *I-16*, kā arī bumbvedējiem *SB* un *DB-3*, arī sakaru un izlūku lidmašīnām *R-5*, kopā gaisa kaujās notriecot 41 padomju lidmašīnu, paši zaudējot 16 lidmašīnas un 8 pilotus.

Somija bija iepirkusi 30 iznīcinātājus *Gloster Gladiator*. Lietuva bija iepirkusi 14 *Gloster Gladiator*. Zviedrija — 37 *MK-I* un 18 *MK-II*, visus apmēram vienā laikā ar Latviju. Zviedrijā *Gloster Gladiator* lidoja vēl arī pēckara periodā līdz pat 1947. gadam.

Somijā pret krieviem karoja 12 *Gloster Gladiator* un 25 brīvprātīgie lidotāji, notriecot 8 padomju lidmašīnas. Dāņu brīvprātīgie lidotāji lidoja ar *Gloster Gladiator* somu vienības sastāvā.

Aviācijas pulkā, sākoties somu–krievu karam, bija vēl atlikuši 25 iznīcinātāji *Gloster Gladiator* (vienu — nr. 171 — no 2. iznīcinātāju eskadrijas 1939. gada 19. jūlijā Blīdenē (Kurzemē) lid. kapr. Žanis Tomsons totāli sasita, "sarīkojot individuālos aviācijas svētkus virs tēva mājām". Latviešu iznīcinātāju lidotāji ar saviem *Gloster Gladiator* bija spējīgi (ņemot vērā somu un zviedru lidotāju pieredzi) kvalitatīvi cīnīties pret padomju aviāciju, jo *Gloster Gladiator* toreiz bija vieni no modernākajiem iznīcinātājiem. (Materiāli par iznīcinātājiem *Gloster Gladiator* un to izmantošanu Otrā pasaules kara laikā ņemti no poļu grāmatas *Monografie Lotnicze 2, 4, Bartolomiej Belcarz, Robert Peczkowski — Gloster Gladiator*, izdota 1996. gadā.)

Beidzami iznīcinātāji *Gloster Gladiator* latviešu pilotu vadībā lidoja 1940. gada augustā Spilvē, kad padomju okupācijas spēki atļāva tiem PSRS aviācijas dienā pacelties gaisā kopējos aviācijas svētkos (lidotāji E. Rudzītis, Dulle un Bangers). Pārējie jau bija evakuēti uz Krustpili.

Pēdējā lidmašīnu sērija (trīs lidmašīnas), kura tika iegādāta ārzemēs aviācijas pulka vajadzībām, bija angļu *Hawker Hind* pārejas lidmašīna uz iznīcinātājiem *Gloster Gladiator*, reizē tālzlūkošanas lidmašīnas 7. eskadrijai Krustpilī, kuras pienāca Latvijā 1938. gadā un stājās ierindā Krustpilī tikai oktobrī (vienu paturēja Rīgā, aviācijas kursus (skolā)).

Apspriedes par šāda tipa lidmašīnu iegādi sākās jau 1936. gadā (pirmā apspriede 16. decembrī), tajās piedalījās armijas apgādes daļas priekšnieks ģenerālis Ruškēvics, Bruņošanās pārvaldes pārstāvis plkv. ltn. Drullis un aviācijas vadība — plkv. Baško, Indāns, Bulmanis, Kandis, esk. kom. J. Balodis, Vanags, Kanna. Drullis informēja par iespējamiem iepirkuma variantiem: angļu *Hawker PV 4*, franču *Mureaux M-115*, beļģu *Renard R-32*, poļu *PZL 23*, beļģu *SV-7* (*SV-5* tālāko izveidojumu) un angļu *Hawker Hind*. Sanāksmes dalībnieki izvēlējās *SV-7* un *Hawker Hind*. Tiek pieņemts pagaidu lēmums iepirkt *SV-7* (kā piemērotāku Latvijas apstākļiem un varbūtējai licences būvei). Bet, ja notiks kāda

aizķeršanās ar SV-7 iegādi (tā vēl bija projektēšanas un izmēģinājuma stadijā), tad iegādāties trīs *Hawker Hind* lidmašīnas.

Nākamā izšķirošā sanāksme notika 1937. gada 2. februārī, tajā piedalījās armijas štāba komandieris ģen. Hartmanis, ģen. Ruškēvics, Tehniskās divīzijas komandieris ģen. Kurelis, pulkveži Ūdentiņš, Baško, Indāns, Drullis, aviācijas pulka eskadriju komandieri Bulmanis, Kandis, Balodis, Vanags, Kanna. Sākumā tiek konstatēts fakts, ka jautājums par šāda tipa lidmašīnu iegādi izskatīts par vēlu, kad jaunās ātrās iznīcinātāju lidmašīnas *Gloster Gladiator* ir jau saņemtas. Izvirzās jautājums, vai tagad vispār ir vērts šādas lidmašīnas iegādāties. Aviācijas aprindas aizstāv uzskatu, ka šīs lidmašīnas vēl arvien ir vajadzīgas, jo pulkā ir notikusi strauja pāreja uz ievērojami ātrākām lidmašīnām (līdz šim pulkā ātrākā lidmašīna lidoja ar ātrumu 265 km/h, bet *Gloster Gladiator* sasniedza jau 407 km/h). Tā kā pulka lidotāju gada vidējais nolidojums ir samērā mazs, tikai ap 30 stundām gadā (Francijā 100–120 stundas), pārejai uz šīm ātrajām lidmašīnām nepieciešama moderna pārejas lidmašīna. Tiek pieņemts lēmums tādas tomēr iepirkt. Nākamais debatējamais jautājums bija, kāda tipa tās iepirkt — SV-7 vai *Hawker Hind*. Tika analizēti šādi faktori: abu lidmašīnu tipu tehniskās un taktiskās īpašības, apbruņojums, remonta iespējas, lidmašīnas iepirkšanas cenas, iespējamā apgāde ar motoriem (kādiem) un kad varētu saņemt pirmās lidmašīnas.

Tika pieņemts armijas augstākās priekšniecības — ģen. Hartmaņa un Ruškēvica — priekšlikums tomēr iepirkt *Hawker Hind*, jo SV-7 pagaidām vēl neeksistēja. *Hawker Hind* iepirkt ar angļu *Mercury IX* motoriem (tādiem pašiem kā *Gloster Gladiator*). Trīs *Hawker Hind* pēc līguma izmaksāja 22 479 angļu mārciņas. Līgums pēc Ministru kabineta sēdes 1937. gada 9. februārī tika noslēgts 1937. gada 24. maijā, un lidmašīnām bija jāpienāk ar kuģi jau 1937. gada 3. jūnijā. (Faktiski, kā minēts, iepriekš, tās pienāca vēlāk.)

Lidmašīna *Hawker Hind*

Pēc *Hawker* lidmašīnu būves rūpnīcas apraksta tā bija "divvietīgs militāra treniņa un vieglais bumbvedējs", apgādāts ar dažādu tipu motoriem (pēc pasūtītāja vēlēšanās). Latvijas pasūtītie *Hawker Hind* tika apgādāti ar *Bristol Mercury IX 9* cilindru zvaigzņveida motoru ar 720/820 ZS jaudu, kura tika saņemta 4425 metru augstumā kā kompresoru motorā: 820 ZS ar motora apgrīzieniem $n = 2750$ apgr./min — 4425 m augstumā; 720 ZS (nominālie) ar $n = 2400$ apgr./min — 3815 m augstumā.

Lidmašīna bija normālas shēmas divplāksnis ar vienu N veida spārnu balstu katrā spārnu pusē un profilētiem krustveida stiegrojumiem starp spārnēm. Spārni ar iznesumu (augšējais uz priekšu) ar nelielu bultas formu atpakaļ un eleroniem tikai augšējā spārnā, spārna priekšplākšņiem eleronu daļā. Apakšējie spārni šaurāki un mazāki, bez bultas formas. Šasija ar caurejošu riteņu asi un amortizatoriem priekšējās šasijas balstos. Piesis ar ritentiņu. Propelleris ar

pastāvīgu soli, divlāpstu. Motors apsegts ar Taunsenda sistēmas aptecētāju (gredzenu) ar centralizētām divām motora izpūšāmām caurulēm zem ķermeņa.

Lidmašīna pilnībā metāla konstrukcijas, ar audekla apvalku ķermeņa pakāļējā daļā, spārniem un stūrēm. Augstuma stabilizators nostiprināts papildus ar diviem balstiem stabilizatoru apakšpusē un ar vienu balstu virspusē uz virzienstūres stabilizatoru. Stūres ar aerodinamiskām kompensācijas virsmām. Lidotāju vietas tandēmā ar pilota vietu priekšā. Abās lidotāju vietās dubultvaids, kaujas variantā no otras vietas izņemama. Tad otrās vietas novērotāja sēdekļis novietots tikai sēdēšanai at muguriski kustināma ložmetēja apkalpošanai. Pilots apkalpo divus ložmetējus, kas šauj sinhronizēti caur propellera griešanās plāksni uz priekšu, tie novietoti pa vienam ķermeņa sānos. Latvijas kara aviācijas kopējā lidmašīnu numerācijā tām bija apzīmējumi nr. 176, 177, 178.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 11,36 m (*Gloster Gladiator* — 9,83 m); lidmašīnas garums — 8,57 m (*Gloster Gladiator* — 8,36 m); augstums — 3,24 m (*Gloster Gladiator* — 3,58 m); spārnu nesošā virsma — 32,3 m² (*Gloster Gladiator* — 30,01 m²); tukšsvars — 1312/1421 kg (*Gloster Gladiator* — 1459 kg); lidspēja — V_{\max} 340 km/h 4425 m (407 km/h 4420 m; bez bumbām 236,5), V_{\max} ar bumbām (zem spārniem) 324 km/h; griesti — 8550 m (*Gloster Gladiator* — 10 000 m); sēšanās ātrums — 92 km/h; ieskrējiens — 142 m; izskrējiens — 155 m.

(Materiāli par sanāksmēm, lidmašīnu *Hawker Hind* iepirkšanu, noslēgtiem līgumiem, lidspēju iegūti no Valsts vēstures arhīva: fonds 1469, 1. apr., arh. nr. 1356 "Lidmašīnu *Hawker Hind* iegāde" — slepeni.)

Reizē ar jaunās tehnikas, modernu kara lidmašīnu, iepirkšanu ārzemēs bija arī mēģinājumi, un ne bez rezultātiem, vienkāršu kara un mācību lidmašīnu būvi organizēt pašu spēkiem tepat Latvijā. Jāpiemin viens no pirmajiem neatkarīgajā Latvijā sagatavotajiem lidotājiem jau 1920. gadā — pulkvedis Jānis Indāns un viņa pūliņi šīs problēmas risināšanā. Iepemdams aviācijas pulkā dažādus administratīvus posteņus, gan Aviācijas skolas priekšnieka, lidapmācītāja, nodaļas komandiera, no 1934. gada 14. novembra civilās aviācijas inspektora un no 1935. gada 15. augusta arī aviācijas pulka komandiera amatu, viņš daudz panāca lidmašīnu būves organizēšanā Latvijā.

Aviācijas būvniecības attīstība KOD (arī kara lidmašīnu remonts) bija plkv. Indāna nopelns. Toties būvniecības attīstība VEF aviācijas nodaļā konstruktora K. Irbīša vadībā bija vairāk dibināta pēc VEF rūpnīcas vadības iniciatīvas.

Pirmajā plānā izvirzījās VEF aviācijas nodaļa ar savām modernajām vienplāksņa lidmašīnām *I-12*, *I-15 A* un *B*, *I-16*, *I-17*, kuru lielākā daļa bija domāta kara aviācijai militāram treniņam kā mācību lidmašīnas angļu *Miles Magister* (iepirkta Anglijā) vietā.

Pulkveža Jāņa Indāna biogrāfija

Viens no ievērojamākajiem Latvijas kara aviācijas lidotājiem, kara un civilās aviācijas organizētājiem. Dzimis 1895. gada 28. februārī Ilūkstes apriņķa Gāršenes pagasta Indānos (vecāku no vietējās muižniecības iepirktajā jaunsaimniecībā). Speciālo izglītību ieguvis Viļņas tehniskajā vidusskolā un Harkovas Tehnoloģiskajā institūtā. 1916. gada 5. oktobrī beidzis Petrogradas Artilērijas kara skolu leitnanta dienesta pakāpē (podporučiks), Pirmā pasaules kara dalībnieks. Pēc Februāra revolūcijas Krievijā un boļševiku sacelšanās 1917. gada oktobrī mobilizēts Sarkanajā armijā, 1919. gada jūnijā dezertējis no armijas un organizējis Augškurzemes zaļo partizānu pulku cīņā pret boļševiku armiju. Paaugstināts par virsleitnantu un 1919. gada 16. aprīlī — par kapteini. Piedalījies Latvijas atbrīvošanas karā pret boļševikiem un Bermontu, Lāčplēša Kara ordeņa kavalieris.

1920. gada 10. janvārī pārcelts uz Armijas aviācijas parku un ieskaitīts jaunnodibinātajā parka Aviācijas skolā (1920. gada 20. janvārī) par teorētisko disciplīnu (zīmēšana, automācība, reglamenti, ierindas mācība) pasniedzēju kopā ar pulkvedi Baško, vlt. Lindbergu, J. Stūrānu, tehniķi Ādolfu Miņuku. 1920. gada martā pats sācis mācīties lidot Aviācijas skolas 1. lidkursā vlt. Priediša lidgrupā kopā ar ltn. Drulli, v. serž. Aleksandru Jakobsonu, vlt. Stūrānu, J. Staprānu. Beidzoties Latvijas atbrīvošanas karam (1920. gada 11. augustā), 21. augustā patstāvīgi izlido ar pirmo skolas mācību lidmašīnu *Albatros II* nr. 5 ar samērā minimālu nolidojumu — ar lidapmācītāju 8 st. un 43 min. No 1920. gada 1. oktobra turpina treniņlidojumus ar skolas otru mācību lidmašīnu *Sopwith Strutter* 7040 nr. 2. Vienlaikus ar lidapmācību pilda dažādus administratīvus amatus — sākumā saistītus ar aviācijas tehnikas remontu — armijas galveno mehānisko darbnīcu aviācijas nodaļā, tur kopā ar vlt. Lindbergu ieņem dažādus vadošus amatus remontdarbnīcā. 1920. gada 21. jūlijā ir 2. nodaļas priekšnieka v. i., bet no 18.–19. oktobra — 1. nodaļas un visas darbnīcas priekšnieka v. i. Darbojas arī Bermonta karaspēka aviācijas inventāra savākšanā pamestajos vācu lidlaukos, no 1920. gada 3. līdz 5. martam Pētersfeldē un 30. martā Spilvē pārņemot landesvēra aviācijas tehniku no vienības "Flieka" (fonds 3405, 1. apr., arh. nr. 48). 1921. gada 30. aprīlī viņu ieceļ par parka lidmašīnu tehnikas pārzini un vēlāk no 27. augusta — par tehniskās nozares vadītāju.

1921. gada 11. augustā, pamatojoties uz aizsardzības ministra pavēli nr. 156, viņam piešķir lidotāja nosaukumu un tiesības. 1922. gada 11. janvārī ieceļ par aviācijas divizona 3. nodaļas komandieri, 1922. gada septembrī — par aviācijas divizona komandiera v. i. un 1923. gada 4. oktobrī — par Aviācijas skolas priekšnieku. Būdam Aviācijas skolas priekšnieks, viņš izpilda arī praktiskā lidapmācītāja pienākumus, jo, kā par viņu izteicies aviācijas pulka komandieris plkv. Skurbe, "viņš lidošanu mīl un lido ļoti daudz...". No 1926. gada 29. jūlija viņš ir arī aviācijas pulka komandiera v. i. (1925. gada 29. jūlijā paaugstināts par pulkvežleitnantu). Vēl jāpiemin viņa aktīvā darbība līdztekus dienestam kara aviācijā kopā ar daudzajiem pirmajiem neatkarīgās Latvijas

lidotājiem un aviācijas speciālistiem arī aviācijas civilajā jomā — Latvijas aerokluba (pirmā) valdē no 1920. līdz 1929. gadam (aerokluba likvidēšanai), jau tad veicinot civilās aviācijas attīstību.

1928. gada 1. martā mācību lidojumā ar ltn. A. Strautnieku viņš piedzīvo smagu avāriju, kas liek uz laiku atteikties no lidošanas un dienesta aviācijas pulkā. Indānu atsvabina no Aviācijas skolas priekšnieka un lidapmācītāja amata un piekomandē armijas komandiera štāba operatīvai daļai, ieceļot par kara aģenta (militārā sūtņa) v. i. Lietuvā. Ar Lietuvu viņu saista skolas gadi, vācu gūsts Pirmā pasaules kara gados un partizānu pulka organizēšana Augškurzemē.

1929. gada 20. augustā viņš atkal aviācijas pulkā sāk pildīt lidošanas programmu un 6. oktobrī atgriežas pulkā galīgi. 1930. gada 17. novembrī tiek paugstināts par pulkvedi un atkārtoti iecelts par Aviācijas skolas priekšnieku (pavēle nr. 108, 1934. g. 15. maijs). Personīgi atjauno savu "lidošanas formu". 1930. gada 28. jūlijā izlido ar iznīcinātāju ADC-1 nr. 66 *Martinsyde*, 1931. gada 22. septembrī — ar *Fiat CR-1*, 1931. gada 21. oktobrī — ar izlūklidmašīnu bumbvedēju *Šmolik Š-16* nr. 27, 1932. gada 16. martā — ar *Bulldog*.

No 1930. gada Indāns pievēršas galvenokārt savam galvenajam aviācijas hobijam — tālo grupveida reprezentācijas pārlidojumu organizēšanai kaimiņvalstīs un pārējā Eiropā. Parasti šo pārlidojumu dalībnieki ir augstākie pieredzējušākie pulka lidotāji — virsnieki, eskadriju komandieri dažu v. d. instruktoru pavadībā, kas pārlidojumu laikā ir atbildīgi par materiālo daļu.

Šie pārlidojumi aprakstīti jau iepriekš. Šeit tie minēti tikai veikšanas secībā.

1. Apkārtlidojums Latvijai 1930. gada 3. jūlijā.
2. Eiropas apkārtlidojums 1930. gada septembrī.
3. Latgales apkārtlidojums 1935. gada 13.–14. martā.
4. Pārlidojums uz Lietuvu 1935. gada 20.–24. jūlijā (Indāns — Kandis, Jēre — Balodis, Veinbergs — Balodis, N. Tomass — Maisiņš).
5. Eiropas hidroaviācijas pārlidojums 1936. gada 22. jūnijā–6. jūlijā.

Šādi pārlidojumi iepriekš tika veikti parasti gan tikai uz tuvākajām kaimiņvalstīm, galvenokārt Igauniju, jau sākot ar 1924. gada 26.–30. augustu, kuros jau tad piedalījās arī Indāns. Lidotāji gan vēl bija vecie "cara lidotāji" Jakubovs, Mardoks, Skaubitis, jaunie lidotāji — līdzī kā novērotāji (Stūrāns, Indāns, Milts — kaut paši bija arī piloti).

Parasti reprezentācijas pārlidojumos lidoja ar tolaik jaunākajām, vēl nenoletotajām, tikko kā saņemtajām lidmašīnām: *SVA*, *Šmolik Š-16*, *Fairey Seal*, *Bristol Bulldog*.

Sākot ar 1932. gadu pulkvedis Indāns jau tiek gatavots svarīgākiem "komandējošiem uzdevumiem". No 1932. gada 1. līdz 26. jūlijam piekomandēts pie 6. Rīgas kājnieku pulka, no 3. līdz 25. augustam iepazīstas ar jātnieku pulku darbību, no 28. septembra līdz 17. oktobrim — ar artilērijas pulku. 1933. gada

23. augustā tiek nosūtīts uz vecāko virsnieku kursiem, iepazīstas ar citu ieroču šķiru darbību.

1932. gada 22. janvārī minēts par kandidātu aviācijas pulka komandiera amatam plkv. Skurbes nomainīšanai. No 1934. gada 11. aprīļa ar pavēli nr. 81 tiek oficiāli iecelts par aviācijas pulka komandiera v. i. Par pulka komandieri iecelts 1935. gada 10. augustā — jau pēc vēsturiskajiem 15. maija notikumiem. Ar 15. maiju viņam sākas vēl straujāka militārās karjeras augšupeja nekā līdz šim. Diemžēl gan sākot ar 1937. gada 11. februāri arī lejupslīde, kaut formāli viņš tika it kā paaugstināts amatā Tehniskās divīzijas pārvaldē un pēc ģen. Baško demobilizācijas kļuva 1940. gada 21. augustā par otro Latvijas aviācijas ģenerāli un Latvijas "tautas armijas" aviācijas komandieri. Seko atvaļināšana no armijas 1940. gada 27. novembrī un arests 1941. gada 15. februārī. Deportēts uz Krieviju, 1941. gada 18. jūlijā piespriests nāves sods, 1941. gada 16. oktobrī nošauts Butirku cietumā Maskavā. Reabilitēts 1957. gada 30. novembrī.

12. Kara aviācijas pulka pēdējais gadu desmits (1930–1940)

Šos gadus, sevišķi beidzamos, īsi pirms krievu okupācijas, varētu nosaukt par mūsu kara aviācijas uzplaukumu jeb ziedu laikiem, jo sākot ar 1930. gada sākumu tika lidots galvenokārt ar tālaika modernākajām ārzemēs iepirktajām lidmašīnām *Šmolik Š-16* un *Bristol Bulldog*. Tās bija galvenās izlūku un iznīcinātāju eskadrīlās lietotās lidmašīnas. Iepriekš pirtās *Balilla*, *SVA*, *DH-9A* un *ADC-1 Martinsyde* pamazām izgāja no ierindas — trīsdesmito gadu beigās iepirkto lidmašīnu *Gloster Gladiator*, *Hawker Hind* un *SV-5* dēļ. Trofejlidmašīnas beidza eksistēt jau pirms tam (atlikušās tika nodotas Aizsargu aviācijas un Latvijas aerokluba rīcībā).

Līdz ar trīsdesmito gadu sākumu līdz šim visbiežāk avarējušās *Albatros* un *Avro* tipa mācību lidmašīnas tika nomainītas ar Latvijā vispopulārāko mācību lidmašīnu *Udet U12b Flamingo*, tās savu labo lidpašību dēļ izcēlās gan pirmāpmācībā, gan figūrlidojumos. Ļoti populāras Latvijā un Baltijā vispār (arī igauņu un lietuviešu aviācijā). Tās bija vienkārši remontējamas un pašu spēkiem izgatavojamas — Latvijā kā galvenā mācību lidmašīna kalpoja līdz pat okupācijai.

Īsi pirms krievu okupācijas, sākumā ar nodomu pāriet uz vienplāksņa kara lidmašīnām (kā vairākumā Eiropas valstu), bija pavēlēts ieviest ekspluatācijā arī K. Irbīša konstrukcijas vienplāksņa mācību lidmašīnu *I-17*, izgatavojamas VEF (bija pasūtīta pirmā sešu lidmašīnu sērija).

Beidzamajā Aviācijas skolas lidkursā tika lietotas poļu trofejlidmašīnas *RWD-8*, kuras krievu-poļu kara rezultātā pārlidoja uz Latviju 1939. gada septembrī

Avro mācību lidmašīnām pirms to nomaiņas ar *Flamingo* trīsdesmito gadu sākumā un nedaudz pirms tam nācās daudz ciest. To pierāda lidmašīnu *Avro* avāriju tabula.

Avro mācību lidmašīnu avārijas

Nr. p. k.	Datums	Lidmašīnas reģistrācijas numurs	Lidapmācītājs, kursants, lidotājs	Avārijas veids
1.	1928. gada 28. janvāris	Avro 32	vlt. Šteinbergs	
2.	1928. gada 1. marts	Avro 32	plkv. ltn. Indāns, vlt. Strautnieks	Grīste (Indāns slimnīcā)
3.	1929. gada 3. augusts	Avro 33	vlt. Mellups, kursants	Pēc nolaišanās "izkrit cauri"
4.	1930. gada 16. maijs	Avro 37	vlt. Trejs, ltn. Penks, kursants	Motora stāšanās startā
5.	1930. gada 22. maijs	Avro 36	vlt. Eglītis	Motora sabojāšanās, sēšanās pa vējam, kūlenis
6.	1930. gada 10. jūlijs	Avro 37	vlt. N. Balodis, kursants	Nolaižoties 2 m "āzis"
7.	1930. gada 12. jūlijs	Avro 32	vlt. Trejs, ltn. Salenieks, kursants	Startā nomaucas šasijas ritenis
8.	1930. gada 28. jūlijs	Avro 33	vlt. G. Jēkabsons, kursants	Motora stāšanās, nenasiedz aerodromu
9.	1930. gada 22. augusts	Avro 37	vlt. Sotnieks, ltn. Ā. Krastiņš	Ātruma zaudēšana griezienā, ltn. Krastiņš iet bojā
10.	1930. gada 18. septembris	Avro 33	Meijers (Veldre), kursants	
11.	1931. gada 8. jūnijs	Avro 36	vlt. Krastiņš	

Mācību lidmašīnas *Udet U-12b Flamingo*

Lidmašīnu 1925. gadā konstruējis vācu lidmašīnu būves firmas *Udet-Flugzeugbau GmbH München-Ramensdorf* galvenais šefkonstruktors Hermanis. Šī lidmašīna bija pirmā divplāksņu lidmašīna firmā.

Ernests Udets bija viens no slavenākajiem Pirmā pasaules kara lidotājiem iznīcinātājiem vācu Gaisa spēkos Rietumu frontē ar 62 gaisa uzvarām. Pēckara periodā kļuvis slavens ar saviem figūrlidojumiem — tieši ar lidmašīnu *U-12b* (kabatlakatiņa pacelšana no zemes ar spārna galu lidojumā). Šo lidmašīnu būves firmu *Udets* nodibināja 1922. gadā, bet 1926. gadā pievienojās dažādām Bavārijas aviācijas būves firmām, no kurām vēlāk izveidojās firma *Messerschmidt*.

Pirmo lidojumu lidmašīna *Flamingo U-12* veica 1925. gadā. Kopā uzbūvētas ap 200 šādu lidmašīnu. Tās tika eksportētas un būvētas pēc licencēm Austrijā, Ungārijā, Latvijā (septiņas), kā arī Igaunijā un Lietuvā.

Sākumā tām uzstādīja firmas *Siemens* 7 cilindru zvaigžņu motoru *Sh-11* ar 80 ZS jaudu. Turpmākajā variantā *U-12b* — 110 ZS 9 cilindru motoru *Sh 12*. Tās bija ekspluatācijā drošas un solidas mācību lidmašīnas ar mazu sēšanās ātrumu 70 km/h un nevainojamām lidpašībām.

Koka konstrukcijas lidmašīna ar taisnstūra ķermeņa šķērsriezumu, apvilka ar finieri, ar dubultvadišanas sistēmām abās tandēmā novietotās kabīnēs (skolēns aizmugurējā, lidpamācītājs priekšējā vietā). Spārni — koka konstrukcijas, ar diviem kastveida lonžeroniem un koka ribām — apvilkti ar audeklu, ar vieglu V veida formu un spārna iznesumu un nelielas bultas formu abiem spārnēm. Katrā spārnu pusē pa vienam I veida balstam un ar spārnu ārēju savstarpēju stiegrojumu. Augstuma stūres stabilizators — koka konstrukcijas, apvilks ar finieri, pašas stūres — vieglmetāla, apvilktas ar audeklu. Šasija ar caurejošu riteņu asi un slīdpiesi. Pilota vietas — vaļējas, ar aizsargstiklu.

Aviācijas pulkā šīs lidmašīnas, kā vispār mācību lidmašīnas, bija apzīmētas ar divām baltām svītrām uz korpusa. Aviācijas pulkā tika ekspluatētas lidmašīnas nr. 76, 77, 86, 87, 89, 95, 96; pirmās piecas sāka izgatavot K. Bakmanes rūpnīcas aviācijas nodalījumā, tās pabeidza "Arsenālā" un pulka darbnīcās. Beidzamajos pulka pastāvēšanas gados Latvijas aerokluba sporta lidotāju kursiem tika nodotas ar civilo lidmašīnu reģistrācijas apzīmējumiem — YL-SBX, ABV un ABY.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 10 m; garums — 7,4 m; lidmašīnas augstums — 2,8 m; spārnu laukums — 24 m²; tukšsvars — 550 kg; lidsvars — 800 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 145 km/h; kreisera lidojuma ātrums 120 km/h; sēšanās ātrums — 70 km/h; kāptspēja — 2,8 m/s; griesti — 3800 m; lidojuma tālums — 450 km; degvielas tvertnes tilpums — 90 l; degvielas padeve no "baldahīna" ar pašteci.

Pirmo lidmašīnu aviācijas pulks iegādājās no firmas *Udet* lidmašīnu demonstrētājiem — vācu lidotājiem — 1929. gadā (lidmašīnas tika demonstrētas 1927. gadā). Latvijā izgatavotās lidmašīnas bija gatavas 1930. gadā. Vēlākajos gados pulka darbnīcās izgatavoja jaunās nr. 95 un nr. 96.

Pirmās jaunās mācību lidmašīnas *Flamingo* pēc to saņemšanas izmēģināja jaunie tikko kā Aviācijas skolu beigušie un lidotāja tiesības ieguvušie lidotāji 1930. gada 25. jūlijā: vlt. Jenkēvics, Ozoliņš, Grāve, Saprātnieks, ltn. Šleiters un K. Krastiņš.

1930. gadā Aviācijas skolu beidza un lidotāja tiesības ieguva šādi lidotāji: vlt. Oto Čakanovskis (26. jūlijā), ltn. Imants Šleiters (31. jūlijā), vlt. Jānis Ozoliņš (2. augustā), vlt. Saprātnieks (1. martā), vlt. Jānis Balodis (16. septembrī), ltn. Sergejs Babičevs (15. septembrī), vlt. Ludvigs Grāve (22. jūlijā), ltn. Libermanis (29. augustā), vlt. Pēteris Greizis (16. oktobrī), vlt. Kaguss (15. oktobrī), ltn. Kleinbergs (16. oktobrī), ltn. Vaiders (16. oktobrī), vlt. Rūdolfs

Jenkēvics (22. augustā), vln. Alberts Tīrulis (17. oktobrī), ltn. Liepiņš (16. oktobrī), ltn. Hvastkovs (17. oktobrī), vln. Nikolajs Balodis (8. oktobrī), vln. Kārlis Birznieks (21. oktobrī), vln. Paulis Sotnieks (16. oktobrī), ltn. Krišs Lakstīgala (15. oktobrī), vln. Kārlis Krastiņš (15. oktobrī), vln. Voldemārs Blumbergs (21. oktobrī), ltn. Meijers (vēlāk Veldre; 21. oktobrī), ltn. Teodors Švanbergs (16. oktobrī), vln. Andrejs Goldbergs (1. novembrī), vln. Visvaldis Stūre (17. novembrī), ltn. Oto Penks (8. novembrī), ltn. Voldemārs Pečulis (23. oktobrī), vln. Vilis Grants (8. novembrī).

Visus šos lidotājus bija sagatavojuši lidapmācītāji vln. Liniņš, Eglitis un Trejs, un tie bija virsnieki, atkomandēti no dažādām karaspēka daļām 1930. gada 25. martā (pavēle nr. 84, 1930. gada 8. apr.). Tātad visu pavasari un vasaru cītīgi lidojuši.

Reizē ar skolas beigšanu un attiecīgu izdienu augstākajās dienesta pakāpēs 1930. gada 1. septembrī par virsleitnantiem tika paaugstināti ltn. Kārlis Krastiņš, Imants Šleiters, Paulis Briedis, Sergejs Babičevs un Vilis Grants (jau 1929. gada 1. septembrī), par pulkvedi — pulkvežleitnants Jānis Indāns.

Jaunie lidotāji tika galvenokārt gatavoti ar jaunajām mācību lidmašīnām, un līdz ar to sākās arī pirmās avārijas ar *Flamingo* — gan kopā ar lidapmācītājiem, gan arī pirmajos un vēlākajos patstāvīgajos lidojumos.

1931. gada 2. jūnijā ar *Flamingo* nr. 87 avārijā cieta jaunais lidotājs Greizis.

1930. gada 4. augustā — vln. Lakstīgala ar *Flamingo* nr. 76.

1930. gada 12. augustā — lidapmācītājs vln. Trejs ar Salmiņu Salaspili ar *Flamingo* nr. 77.

1931. gada 30. aprīlī — kursants Goldbergs ar *Flamingo* nr. 76.

1930. gada 15. septembrī Salaspili nolaižoties tika bojāra lidmašīna nr. 86, ar to lidoja vln. Nikolajs Balodis.

1931. gada 31. augustā avarēja virsn. vietn. Bunkšs ar *Flamingo* nr. 87.

1931. gada 16. jūnijā — ltn. Pečulis ar *Flamingo* nr. 76.

1931. gada 29. decembrī ar *Flamingo* nr. 89 avarēja vecs lidotājs plkv. J. Indāns ar kursantu vln. Greizi.

Avāriju bija pietiekami. Pulka darbnīcās darba netrūka, šīs lidmašīnas arvien no jauna remontējot un savedot lidošanas kārtībā.

Parasti tās bija avārijas nolaižoties — bojājot skrietules un laužot propellerus (koka), smagākajos gadījumos, lidmašīnām apmetoties "uz muguras", bojājot arī spārnus un virzienu stūres.

1929. gada beigās aviācijas pulkā sāka ieviest izpletņus. 1929. gada decembrī sākās pirmās nodarbības izpletņu tehnikas apgūšanā ltn. Bernharda Pētersona vadībā (viņš bija Vācijā beidzis attiecīgus sagatavošanas kursus un uzskatāms par pirmo profesionālo izpletņlēcēju Latvijā). Ar visām kaujas un mācību lidmašīnām līdz šim tika lidots bez izpletņa. Lidmašīnu sēdekļu konstrukcijā vienkārši nebija paredzēta vieta izpletņu novietošanai, kas pirmajos gados radīja attiecīgas neērtības.

Varbūt daudzi lidotāji būtu palikuši dzīvi, ja dažādās avārijās un katastrofās viņiem būtu bijuši izpletņi. Piemēram, kad Daugavpils vasaras nometnes laikā,

šaujot uz gaisa mērķi — “konusu”, gāja bojā lid. serž. Lapiņš, lidojumā skarot trosi un lidmašīnai gaisā izmontējoties. Līdzīgi arī hidroplānu sadursmē gaisā 1931. gada 6. novembrī gāja bojā pieci lidotāji un pasažiere. Arī piedzīvojis Pirmā pasaules kara un Pilsoņu kara lidotājs Pēteris Ābrams kopā ar motoristu serž. Bakmani 1924. gada 1. jūnijā būtu izglābies, kad lidmašīna — lidlaiva *Savoia S II* kļuva nevadāma.

1930. gada 20. februārī aviācijas pulkā tiek izdota pavēle par divu (!) izpletņu saņemšanu iznīcinātāju eskadrijā, 1., 2. un 3. divīzijas izlūku eskadrijā arī pa diviem, tāpat tālās izlūkošanas eskadrijā Krustpili; Aviācijas skolā — par viena izpletņa saņemšanu un rezerves eskadrijā — divu.

17. martā ltn. Pētersons iesniedz ziņojumu pulka komandierim par *Heinecke* tipa izpletņu novietošanu lidmašīnās, jo radušās grūtības. 1930. gada 19. maijā aviācijas pulks no Bruņošanās pārvaldes saņēma nākamos 14 izpletņus, bet lidotāji ar galvenajām pulka kaujas lidmašīnām *Š-16* un *Bristol Bulldog* tos labprāt lidojumā neņēma līdzi, jo līdzšinējos sēdekļos tie radīja neērtības. Un tā 1930. gada 3. decembrī ar lidmašīnu *Bristol Bulldog*, grīstējot līdž zemei, iet bojā lid. serž. Pēteris Lodziņš (Spilvē).

Vēlākajā lidmašīnu iegādes procesā izpletņus iepirka reizē ar jaunajām lidmašīnām. Aviācijas pulkā izmantoja itāļu *Irvina* sistēmas muguras tipa izpletņus, kuru novietojums sēdekļos arī radīja neērtības. Tomēr daži lidotāji — virsn. vietn. Grūbe, serž. Gudermanis — vēlākajos gados, lidmašīnām gaisā izmontējoties, ar tiem izglābās. Parasti tas notika (arī abos pieminētajos gadījumos) figūrlidojumu laikā — virsn. vietn. Grūbe avarēja ar lidmašīnu *Martinsyde Bussard F4* nr. 31 1937. gada 13. maijā un serž. lid. Gudermanis — ar lidmašīnu *ADC-1 Martinsyde* 1938. gada 28. jūlijā.

No 1931. gada drošinieki aviācijas pulkā sāka arī veikt brīvprātīgos demonstrējumus lēcienus ar izpletņiem.

Tā 1931. gada 20. februārī virs Krustpils aerodroma no 600 m augstuma lēcienus ar izpletņiem izpildīja vlt. Strukovs (pavēle nr. 68, 25. marts). 30. aprīlī virs Rīgas Spilves aerodroma no 400 m augstuma lēca kapt. Nikolajs Kaņeps — tālās izlūkošanas eskadrijas komandieris (pavēle nr. 101, 5. maijs).

Vēl 30. aprīlī pirms tam ar izpletņiem virs Spilves aerodroma izlēca virsn. vietn. Rūdolfs Dzenis (pavēle nr. 109, 15. maijs).

Un, visbeidzot, 1931. gada 4. augustā no 6650 m augstuma izlēca rezerves ltn. aviācijas pulka izpletņlēcšanas instruktors ltn. Bernhards Pētersons, sasniedzot jaunu Eiropas rekordu izpletņlēcšanā, pārspējot Beļģijas kapteiņa Kopena 1928. gada rekordu.

Pētersona rekorda lēciens tika veikts Zemgalē, Staļģenes apkārtnē. Nolaišanās ar izpletņiem ilga 15 minūtes, un izpletņlēcējs tika aizvests sāņus no izlēcšanas vietas 10 kilometru attālumā. (Toreiz izpletņi nolaižoties nebija tā vadāmi kā pašreiz.) Lēciens tika veikts ar *Heinecke* sistēmas izpletņiem.

Turpmāk izpletņlēcieni kļuva par galveno atrakciju aviācijas svētkos — vienmēr skatītāju apjūsmoti. Tos galvenokārt izpildīja aviācijas pulka un Aizsargu aviācijas lidotāji.

Pirmais negadījums notika 1931. gada aviācijas svētkos Daugavpili lid. vltņ. Nikolajam Strukovam lauza kāja. Pēc tam viņš no izprieču lēcieniem atsacījās.

Plānveida sagatavošanas mācības izpletņlēcšanā notika tikai no 1931. gada beigām (pavēle nr. 225, 3. okt.).

Tad pulku eskadriļās tika norikoti atbildīgie mācību kontrolētāji:

1. iznīcinātāju eskadriļā — vltņ. Graudiņš un virsn. vietn. Dzenis;

2. iznīcinātāju eskadriļā (1931. gadā tika nodibināta kā papildinājums pirmajai) — vltņ. Strautnieks un virsn. vietn. Ansons;

1. divīzijas izlūku eskadriļā — kapt. Kadiķis un ltn. Gūtmanis;

2. divīzijas izlūku eskadriļā — vltņ. Ķirsons un virsn. vietn. Duncis;

3. divīzijas izlūku eskadriļā — vltņ. Vanags un serž. Aboms. No 7. oktobra līdz 30. decembrim mācības notika divas reizes nedēļā. Visu mācību gaitu kontrolēja galvenais izpletņlēcšanas instruktors ltn. Pētersons. Viņam pašam tajā laikā jau bija 12 lēcieni (tajos laikos liels skaits, vairāk nekā citiem). Mācības notika ar *Heinecke* tipa izpletņiem.

Viens no galvenajiem notikumiem aviācijas pulka vēsturē bija 1930. gadā veiktais Vakareiropas apkārtlidojums trijās lidmašīnās Š-16 no 30. augusta līdz 7. septembrim ar astoņu Rietumvalstu un Dienvidvalstu apmeklējumu, to veica lidotāji plkv. J. Indāna vadībā. Ar lidmašīnu Š-16 nr. 59K lidoja vltņ. Ēriks Mellups kā pilots un plkv. J. Indāns kā novērotājs, ar lidmašīnu Š-16 — 57K lidoja vltņ. Jānis Pagrods un novērotājs kapt. Nikolajs Kaņeps un ar lidmašīnu Š-17 — 55K kā pilots kapt. Vilis Munters un novērotājs vltņ. Alfrēds Liniņš.

Visas lidmašīnas bija no tālās izlūkošanas eskadriļas Krustpīli (jaunas kara rezerves kategorijas).

Lidojums uz Kauņu notika 1930. gada augustā un ilga divas stundas, uz Vāciju — 31. augustā, lidojums Kauņa–Berlīne ilga 5 h 35 min. Čehoslovākija tika apmeklēta 2. septembrī, un lidojums no Berlīnes līdz Prāgai ilga divas stundas. Austrija tika sasniegta 4. septembrī ar lidojumu Prāga–Vīne 1 h 55 min. Arī Ungārija — 4. septembrī, lidojums Vīne–Budapešta ilga 1 h 20 min. Dienvidslāvija, Belgrada tika sasniegta 5. septembrī. Lidojums Budapešta–Belgrada ilga 1 h 50 min, lidojums Belgrada–Bukareste (Rumānijā) 5. septembrī ilga 3 h 15 min. Polija jau tika apmeklēta otro reizi pēc lidojuma 1929. gada septembrī plkv. Baško vadībā. Lidojums no Bukarestes līdz Ļvovai ilga 5 h 30 min, un Polija tika sasniegta 6. septembrī. Lidojums Ļvova–Varšava ilga 1 h 35 min, un atpakaļceļš no Varšavas līdz Krustpīlij — 5 h. Latvijā lidotāji atgriezās 7. septembrī.

Kopā tika nolidoti 4890 km. Lidojuma laiks — 30 h 45 min ar vidējo lidojuma ātrumu 158 km/h (plkv. Indāna atskaite par lidojumu 1930. gada 29. septembrī).

Šis Eiropas apkārtlidojums tika veikts bez tehniskām vai pilotāžas un navigācijas kļūdām, un tas norādīja uz mūsu vadošo aviācijas virsnieku augsto profesionalitāti. Lidzīgs Eiropas ziemeļu daļas aplidojums ar jaunajām hidroaviācijas lidmašīnām *Fairey Seal* tika atkārtots 1936. gadā no 22. jūnija līdz 5. jūlijam, kad kopsummā tika nolidoti 6210 km 35 h 55 min.

Aviācijas pulka vasaras nometnes Daugavpils aerodromā tika rīkotas ik gadu jau no aviācijas divizona laikiem — sākot ar 1921. gadu līdz pat 1939. gada beigām. Parasti nometnes sākās aprīlī vai maijā un ilga līdz pat augustam vai septembrim. Dažādu Spilvē un Krustpīlī (vēlāk arī Gulbenē) izvietoto eskadriju norīkotās lidmašīnas te ieradās militāro uzdevumu pildīšanai, lai pēc nometnes beigām atkal atgrieztos savās pamatbāzēs. Uz vietas Daugavpils aerodromā nebāzējās neviena aviācijas pulka eskadrija. Ar lidmašīnām uz Daugavpili parasti pārlidoja vadošie pulka lidotāji, bet pārējie nometnes dalībnieki ieradās pa dzelzceļu.

Kādēļ pulka vasaras nometnes rīkoja tieši Daugavpīlī, to zināja tikai augstākā armijas, pulka priekšniecība un armijas operatīvā daļa. Varbūt, lai tuvāk iepazītos no gaisa ar Latvijas pierobežas rajoniem tuvāk lielajam kaimiņam vai arī lai izmantotu artilērijas poligonu Daugavpils apkārtnē un pierastu darboties ārpus savām pamatbāzēm, tuvāk kaujas apstākļiem? Daugavpils nometnes laikā tika lidots ļoti intensīvi, izpildot visdažādākos kaujas treniņuzdevumus — bumbu mešanu uz apzīmētiem mērķiem artilērijas poligonā, šaušanu uz zemes mērķiem (netālu no aerodroma), izlūkošanas uzdevumus, ziņojumu nometšanu, grupu pārlidojumus un vēl citus. Visi lidojumi notika no Daugavpils aerodroma, kas pirmskara laikā atradās Daugavas labajā krastā 5–6 km no pilsētas augšup pa Daugavu senajā Daugavas gultnes vietā 0,5–1 km attālumā no pašreizējā Daugavas krasta ar grants grunti, apaugušu ar zāli. Šeit atradās arī četri blakus uzbūvēti koka angāri lidmašīnu novietošanai. Nometņu dalībnieki bija izvietoti apkārtējās ēkās.

Lidojošais sastāvs nepārtraukti mainījās, lai pie militāriem treniņiem tiktu pēc iespējas vairāk pilotu.

Un tur, kur intensīvi lidoja, neiztika arī bez dažādiem starpgadījumiem, avārijām un pat katastrofām ar lidotāju bojāeju. Viegļāki lidmašīnu defekti un avāriju sekas, ja tas bija iespējams, tika likvidētas turpat uz vietas — aerodromā. Smagākos gadījumos lidmašīnas nogādāja atpakaļ pamatbāzēs vietās un remontdarbnīcās pa dzelzceļu.

Nometņu laikā parasti militāra rakstura vingrinājumu lidojumi notika pa eskadriļām, dažreiz vairākām kopīgi. Katra eskadrija Daugavpīlī uzturējās pāris nedēļu.

Šis pirmskara Daugavpils aerodroms tika izmantots arī Pirmā pasaules kara laikā, no turienes latviešu lidotāji (Teteris, Pušķelis, Valeika) lidoja Austrumu frontē pret vāciešiem, kas bija nostiprinājušies Daugavas kreisajā krastā, frontēm nostabilizējoties gar Daugavu.

Vēl daži sīkumi no Daugavas nometņu laikiem to beidzamajos pastāvēšanas gados. Daugavpils artilērijas poligons "bija švaks, sapostīts un sašauts, un sabumbots mežs". Divas 50 kg smagas cementa bumbas meta arī no izlūklidmašīnām SV-5 no 2000 m augstuma, lidojot pret vēju: pa vienai pēc novērotāja bumbmetēja norādījumiem. Pilotam bija jāiztur norādītais augstums un virziens. To noteica novērotājs. Bumbas bija apgādātas ar dūmu ierīci, kura sāka darboties pēc bumbas atsišanās pret zemi. Tā varēja noteikt trāpījumus.

Notika arī vingrinājumu lidojumi šaušanai uz gaisa mērķi — otras lidmašīnas trosē vilktu konusu jeb "desu". To parasti vilka smagāka un lēnāka lidmašīna. Tai uzbruka ātrākas (lai varētu panākt dažādos šaušanas rakursos). Trāpījumus vēlāk noteica uz zemes pēc ložu caurumiem "desā".

1931. gada 12. augustā, lidojot atpakaļ no poligona uz aerodromu ar lidmašīnu *Šmolik Š-16* nr. 8, gāja bojā piloti no 7. eskadrijas — lidotājs motorists seržants Jānis Zeile un novērotājs kapt. Ritenbergs — neveiksmīgi izpildīta grieziena dēļ ar pāreju grīstē līdz zemei. Tā bija jau trešā katastrofa pulkā ar lidmašīnu *Š-16*. Izpletņus tad vēl nelietoja vai tikko sāka lietot, bet vēl tie nebija apgūti.

Daži lidotāji Daugavpils nometņu laikā gāja bojā, sarīkojot "individuālos aviācijas svētkus", piemēram, serž. Kaire 1927. gada 14. jūlijā ar *Sopwith Camel* (katastrofas iemesli nav zināmi).

1936. gada 15. jūnijā kapt. ltn. Hugo Freimanis ar lidmašīnu *Bristol Bulldog* iepikē pret sauli zemē un sadeg.

1. eskadrijas virsseržants virsn. vietn. Kārlis Iesalnieks 1936. gada 22. jūnijā, atgriežoties no Daugavpils nometnes Krustpili ar *Bristol Bulldog*, zemlidojumā aizķer stabu un iet bojā.

1931. gada 19. jūlijā ceļā uz Daugavpils nometni smagu avāriju pie Kokneses ar lidmašīnu *ADC-1* nr. 60 cieš lidotājs vlt. Jānis Rucelis — zemlidojumā Daugavas gravā iedrāžas pārceltuves tērauda trosē.

1931. gada 13. jūnijā ar lidmašīnu *Fiat CR-1* nr. 9 ceļā uz Daugavpils nometni avarē serž. Jānis Kārklīņš, jūras aviācijas lidotājs, motora darbības traucējumu dēļ piespiesti nosēžoties Daugavas krastā — lidmašīna smagi bojāta. Tā bija viena no smagākajām avārijām ar iznīcinātājiem *Fiat CR-1* Latvijā. Ar šīm lidmašīnām Latvijas aviācijā avāriju bija maz (nevienu katastrofas ar lidotāju bojāeju), jo tās sākumā lidoja vienīgi jūras aviācijas iznīcinātāju eskadrijā un vēlāk ar pavēli nr. 164 no 1931. gada 23. jūlija, kad jūras aviācijas iznīcinātāju eskadriju likvidēja, tika nodotas jaunnodibinātajā aviācijas pulka 2. iznīcinātāju eskadrijā līdz ar turp pārceltajiem dažiem jūras aviācijas lidotājiem, arī serž. Jāni Kārklīņu, iesaistoties vispārējos aviācijas pulka rīkotajos pasākumos, arī Daugavpils vasaras nometnēs. Ar *Fiat* aviācijas pulkā 1931. gadā vēl izlidoja lidotāji virsn. vietn. Kārlis Grūbe, Jānis Lodziņš, Arveds Ansons un lidotāji virsnieki Skribo, Liniņš, Eglītis, Blaus, Indāns, Trejs, Rucelis, Kandis u. c., kā arī turpmāk pārējie 2. iznīcinātāju eskadrijas lidotāji.

Beidzot pārskatu par aviācijas pulka vasaras nometnēm Daugavpili jāsecina, ka lidojumi vasaras mēnešos tur izvērtās par galvenajiem kaujas treniņlidojumiem aviācijas pulkā vispār. Lidojumi pamatbāzēs Spilvē, Krustpili un pulka pastāvēšanas beidzamajos gados arī Gulbenē (4., vēlāk par 6. eskadriju pārdēvētajā eskadrijā) lidojumi notika galvenokārt jauno lidotāju sagatavošanai, avarējušo un saremontēto, uz Spilvi pārvesto no aviācijas pulka remontdarbnīcām Rīgā, Skolas ielā 52, lidmašīnu izmēģināšanai.

1928. gadā tika izveidota Latvijas jaunā civilās aviācijas biedrība — lido-tāju biedrība. Tai bija sakari ar Starptautisko Lidotāju līgu (*Ligue Internationale*

des Aviateurs), kas bija bijušā kara un aviācijas divizona lidotāja Rūdolda Celma nopelns. Lidotāju biedrība kļuva par šīs līgas locekli. Pie līgas bija izveidots Kliforda Harmona vārdā nosauktais fonds, kas ik gadu jebkuras valsts, šīs līgas locekles, labākajam lidotājam piešķīra ceļojošo balvu — lielu sudraba statuju ar starptautisku aviācijas simboliku. Arī Latvijai no 1928. gada.

Tā kā Latvijas kara lidotāji bija aktīvākie un labākie mūsu valsts lidotāji, šī ceļojošā balva ik gadu tika piešķirta galvenokārt viņiem. Tie bija: 1928. gadā — Pirmā pasaules kara un Latvijas jūras aviācijas lidotājs vln. Aleksandrs Zariņš; 1929. gadā — plkv. ltn. (arī jūras aviācijas lidotājs) Voldemārs Jakubovs; 1930. gadā — virsn. vietn. Fricis Launītis, aviācijas pulka motorists lidotājs ar lidmašīnām *Šmolik Š-16*; 1931. gadā — vln. Kārlis Blaus, viens no vecākajiem aviācijas pulka lidotājiem no 1922. gada iznīcinātāju aviācijā; 1932. gadā — vln. Alfons Liniņš, lidapmācītājs un arī lidotājs no 1922. gada; 1933. gadā balvu saņēma kapt. Herberts Cukurs par lidojumu uz seno Kurzemes koloniju Gambiju ar paškonstruētu un uzbūvētu lidmašīnu C-3; 1934. gadā — plkv. ltn. Jānis Indāns par civilās aviācijas reorganizāciju un Eiropas apkārtlidojuma organizēšanu 1930. gadā (pavēle nr. 62, 1936. g. 23. apr.).

Ceļojošā balva Latvijas lidotājiem tika piešķirta arī turpmāk. 1935. gadā — kapt. Dzenītim, iznīcinātāju eskadrijas komandierim un lidapmācītājam. Vēlāk — arī kapt. Rūdolfam Kandim, vienam no vadošajiem Latvijas kara lidotājiem un komandieriem, un lidapmācītājam vln. Viktoram Eglītīm.

Kādi notikumi vai organizatoriski pasākumi, izmaiņas vēl risinājās aviācijas pulkā trīsdesmito gadu sākumā?

Viens no tiem bija, pamatojoties uz Tehniskās divīzijas komandiera ģen. Kureļa 1931. gada 20. aprīļa pavēli, pie Aviācijas skolas organizētie figūrlidojumu atkārtotības kursi pulka pastāvīgajam lidojošajam sastāvam — virsniekiem lidotājiem novērotājiem un lidotājiem instruktoriem, seržantiem un virsniekvietniekiem, kas tika plaši rīkoti dažādās eskadrijās, kaut arī daudzi kursu dalībnieki nāca no tālās izlūkošanas eskadrijas Krustpilī un arī pārējām triju divīziju izlūkošanas eskadrijām. Figūrlidojumi bija jāpārzina visiem.

Pirmais kursu posms beidzās jau 1930. gada 30. jūlijā (pavēle nr. 170), un tos pirmie beidza vln. Bernhards Grasbergs, Augusts Graudiņš, Hugo Freimanis (vēlākais kapt. ltn.), Jānis Cīrulis, Augusts Strautnieks un Arvīds Bangers. Pārējie kursu posmi notika 1931. un 1932. gadā.

1931. gada 23. septembrī (pavēle nr. 216) kursus beidza vēl 21 virsleitnants un 13 leitnanti. 1932. gada 9. aprīlī (pavēle nr. 91) vēl 7 virsnieki, virsn. vietn. un serž., 6. maijā (pavēle nr. 103) — 17 instruktori un 7 virsnieki. 20. maijā — 23 instruktori un 11 virsnieki (pavēle nr. 113).

Figūrlidojumu atkārtotības kursus kā lidapmācītāji lidoja vln. Trejs un Eglītis.

Nemitīgi tikā paaugstināta pulka lidotāju kvalifikācija, nosūtot tos uz dažādiem kvalifikācijas celšanas kursiem. Pēc to beigšanas sekoja attiecīgi paaugstinājumi dienesta pakāpē. Seržantus (ši dienesta pakāpe tika piešķirta automātiski pēc attiecīgu lidkursu beigšanas vai mācīšanās ar jauniem

lidmašīnu tipi, pēc ieskaitīšanas kaujas eskadrijās) un virsseržantus nosūtīja uz virsniekvietnieku kursiem 5. Cēsu kājnieku pulkā vai pie kara skolas sarīkotajiem kursiem, uz Daugavpils virsn. vietn. kursiem (pēdējā pulka pastāvēšanas laikā).

Tā virsniekvietnieka pakāpi ieguva:

1929. gadā — Kārlis Kalniņš, Augusts Pallo, Fricis Launītis, Arveds Ansons, Artūrs Krēgers, Kārlis Purmalis, Paulis Reinhards, Kārlis Irbītis;

1930. gadā — Kārlis Alksnis, Kārlis Grūbe, Aleksandrs Jākobsons, Kārlis Kleins, Jānis Āboliņš, Jānis Maisiņš, Kārlis Duncis, Aleksandrs Juzefatovs;

1931. gadā — Arvīds Lasmanis, Pauls Ķirpītis, Fricis Zaķis, Eduards Vītoļiņš, Kārlis Iesalnieks, Teodors Kaminskis;

1932. gadā — Ernests Nolbergs;

1933. gadā — Jānis Pelše, Nikolajs Jakubovs.

Parasti šie par virsn. vietn. paaugstinātie aviācijas pulka instruktori bija ilgus gadus dienējuši kā virsdienesta instruktori, kas aviācijas pulkā sāka dienestu jau divizionā laikā, piemēram, Aleksandrs Jākobsons no 1921. gada aprīļa, Kārlis Alksnis no 1922. gada 15. janvāra, Arveds Ansons no 1923. gada 11. jūnija, Nikolajs Jakubovs (par virsn. vietn. paaugstināts jau agrāk) no 1921. gada 1. aprīļa. Visi viņi dienestu bija sākuši kā motoristi, vēlāk apmācīti par lido-tājiem, ieņēmuši lido-tāja motorista amatu eskadrijās.

Uz dažādiem kursiem kvalifikācijas paaugstināšanai tika nosūtīti arī dažādas pakāpes virsnieki, parasti uz kara skolu vai citām karaspēka daļām. Piemēram, plkv. ltn. Zute tika nosūtīts uz bataljonu komandieru kursiem, arī kapt. Eduards Balodis 1933. gada 26. maijā un plkv. ltn. Skribo.

Kapt. Kandis 1934. gada 6. maijā beidz augstākās militārās vadības kursus. 1932. gada 7. oktobrī tos beidz arī plkv. ltn. J. Indāns. Vairāki augsti aviācijas pulka virsnieki beidz mācību iestādes ārzemēs. Piemēram, kapt. Nikolajs Bulmanis — Beļģijas Kara akadēmiju (pavēle nr. 251, 1933. g. 4. nov.).

Turpinās virsnieku paaugstināšana augstākajās dienesta pakāpēs. 1933. gadā sakarā ar 18. novembri — valsts svētkiem — par vlt. tiek paaugstināti ltn.:

Eduards Meijers (1931. gada 1. septembrī mainīja uzvārdu uz Veldri), Oto Penks, Krišs Lakstīgala, Teodors Švanbergs.

Par adm. ltn. 1927. gada 8. janvārī tiek iecelts lido-tājs seržants Jānis Putniņš, vēlāk adm. vlt., arī Paulis Reinhards (dienestu aviācijas pulkā sācis kā jaunkareivis).

1928. gada 28. augustā par kapt. ltn. tiek paaugstināti vlt. Pēteris Trejs, Viktors Eglītis, Voldemārs Dimza, Rūdolfs Jenkēvics, Kārlis Blaus, Arnolds Kadīķis, Nikolajs Balodis, Kārlis Tenteris, Jānis Ūdentiņš, Vilhelms Sterndoks, Kārlis Krastiņš, Hugo Freimanis, Jānis Ķirsons, Jānis Balodis, Hugo Vanags, Valters Riņķis, Bernhards Pukše, Eduards Ginters (pavēle nr. 263, 21. nov.).

1932. gadā sākās regulāras nakts lidojumu mācības. Pats pirmais nakts lidojums latviešu aviācijā notika 1921. gada 20. augustā no Pēterfeldes aerodroma, kuru ar lidmašīnu *Hannoveraner* nr. 21 veica 1. nodaļas lido-tājs serž. Jānis Putniņš ar novērotāju ltn. Inselbergu, kopējais lidojuma laiks — 1 h 35 min.

Pēc tam līdz regulāru nakts lidojumu mācību sākšanai naktī netika lidots. Pirmie nakts lidojumi 1932. gadā notika jūnijā, un tos veica kapt. A. Dzenītis, vltm. V. Eglītis un ltn. Inselbergs.

13. Lidojošais personāls

Viss aviācijas pulka pastāvīgais lidojošais sastāvs bija sadalīts šādās kategorijās: virsnieki lidotāji novērotāji (piloti), virsnieki aviācijas novērotāji (kas nebija piloti vai pilota tiesības bija zaudējuši) un instruktori lidotāji — kaprāji, seržanti, virsniekvietnieki, kas pēc motoristu kursu beigšanas un kaprāja dienesta pakāpes iegūšanas bija palikuši virsdienestā un apmācīti tālāk par lidotājiem, iegūdami lidotāja seržanta motorista vai attiecīgi lidotāja virsniekvietnieka motorista apzīmējumu.

Lidotāji virsnieki motoristu kursus nebeidza (tas netika prasīts).

Virsnieki, apmācīti par lidotājiem novērotājiem — pa lielāki daļai vēl leitnanti, savas dienesta gaitas pēc Aviācijas skolas beigšanas turpināja aviācijas pulkā un pakāpeniski tika paaugstināti augstākajās dienesta pakāpēs (arī atbilstoši amatam pulkā). Aviācijas dienestam nederīgie (nepietiekamu lidošanas spēju vai medicīniskā stāvokļa pasliktināšanās dēļ) tika komandēti atpakaļ uz karaspēka daļām, no kurienes bija nākuši.

Daži instruktori lidotāji savos lidkursos bija nākuši tāpat kā virsnieki no dažādām karaspēka daļām, tomēr vairākums bija obligātajā dienestā aviācijas pulkā dienējošie kareivji, ieguvuši kaprāja dienesta pakāpi un palikuši virsdienestā. Katru gadu septembra sākumā aviācijas pulkā tika iesaukti ap simt obligātajā karadienestā iesaukto. Mazākā daļa no viņiem, apmēram 20–25 kareivji, jau pēc jaunkareivja dienesta beigšanas un svinīgā solījuma (zvēresta) došanas atbilstoši savai izglītībai un citām prasībām pa lielāki daļai brīvprātīgi tika uzņemti Aviācijas skolas motoristu nodaļā un teorētiski un praktiski apmācīti par motoristiem. Pēc motoristu nodaļas absolvēšanas motoristi parasti tika iedalīti eskadrijās tālākā dienesta izešanai vai virsdienestā kā motoristi kaprāji.

No viņiem tika arī komplektēti instruktoru lidotāju kursi Aviācijas skolā atsevišķi no virsnieku lidnovērotāju kursiem. Aviācijas parka un divizona pastāvēšanas laikā, pirmajos Aviācijas skolas pastāvēšanas gados, lidkursi virsniekiem un instruktoriem bija kopīgi. Sākot ar 1923. gada 28. februāri pie Aviācijas skolas tika organizēta atsevišķa lidotāju instruktoru mācību nodaļa ar lidapmācītāju ltn. A. Zariņu, kurā bija uzņemti pirmie desmit instruktori apmācībai par lidotājiem: serž. Herberts Ferbers, Rihards Gulbis, Augusts Pallo, Teodors Rudze, Jānis Ozoliņš, Nikolajs Jakubovs, Kārlis Tomass, Kārlis Kleins, Alfrēds Paulovskis un kapr. Jānis Kārklīņš (pavēle nr. 111, 1923. g. 17. maijs).

No šiem pirmajiem desmit lidotāju instruktoru lidkursus beigušajiem lidotāja nosaukums 1924. gada 7. martā tika piešķirts pieciem: v. serž. Kārlim Kleinam, Teodoram Rudzem, serž. Alfrēdam Paulovskim, Rihardam Gulbim un Nikolajam Jakubovam. 1924. gada 12. jūnijā — serž. Augustam Pallo un Herbertam Ferberam, 20. jūnijā — Jānim Kārklīņam.

Turpmākā dienesta laikā minētie lidotāji tika apmācīti tālāk uz tajā laikā divizionā esošajām kaujas lidmašīnām un iedalīti kā štata lidotāji eskadrijās un jūras aviācijā (Teodors Rudze).

Līdzīgi iepriekš minētajiem lidinstruktoriem drīz tiem pievienojās arī nākamie Aviācijas skolas instruktoru nodaļas lidskolnieki, sagatavoti par lidotājiem: serž. Jānis Bergmanis, Fricis Launītis, Kārlis Veikins, Rūdolfs Birzgalis, Alfrēds Goertcs, Roberts Bemhens, Eduards Vitoliņš, Marģeris Ķeniņš (dižkareivis), Kārlis Grūbe (vēl kareivis); viņi Aviācijas skolu beidz 1924. gada 10. septembrī.

Daži no viņiem — v. serž. Kārlis Kleins, serž. Nikolajs Jakubovs, Teodors Rudze, Alfrēds Paulovskis, Rihards Gulbis — 1924. gada 4.–14. septembrī “parakstīja līgumu” — solījumu dienēt aviācijas divizionā par lidotājiem vismaz divus gadus.

Tie bija sekmīgākie instruktori lidotāji, kas beiguši Aviācijas skolas instruktoru lidotāju nodaļu. Pēc šī termiņa notecēšanas kara aviācijā palika trīs: Kleins, Rudze, Jakubovs. Paulovskis savas lidotāja gaitas turpināja satiksmes aviācijā un kā lidotājs izmēģinātājs Kristīnes Bakmanes firmā un KOD, Gulbis — Aizsargu aviācijā.

Turpmākajos kara aviācijas pastāvēšanas gados lidotāji instruktori tika gatavoti pulka Aviācijas skolā līdztekus lidotājiem virsniekiem. 1925. gada decembrī mācības beidza 2. instruktoru lidkurss ar 14 lidotājiem, 1926. gada 23. novembrī — 3. lidkurss ar 15 lidotājiem. Nākamais lidkurss sākās 1928. gada janvārī, tajā tika ieskaitīti jau 32 kursanti (pavēle nr. 22, 1928. g. 27. janv.). Un tā turpinājās līdz pat aviācijas pulka likvidācijai 1940. gadā.

Pārmaiņus daudz lielākā skaitā nekā aviācijas divizona pastāvēšanas laikā tika gatavoti arī lidotāji virsnieki.

Līdztekus šiem instruktoru lidkursiem sākot ar 1927. gada 1. septembri tika organizēti pulka virsdienesta instruktoru lidotāju kursi kvalifikācijas celšanai.

1. kursā, kas ilga līdz 1928. gada 1. martam, tika uzņemti 12 kursanti — jau esošie štata lidotāji: Jānis Lodziņš, Mārtiņš Priedītis, Fricis Zaķis, Andrejs Šleinerts, Gerhards Aboms, Aleksandrs Juzefatovs, Artūrs Grundmanis, Alfrēds Vasiljevskis, Kārlis Duncis, Arvīds Lasmanis, Teodors Šusters, Alberts Batkovskis.

Šādi kursi regulāri tika rīkoti arī turpmāk. Piemēram, 1931. gada 11. martā tos beidz 13 lidotāji instruktori, 1932. gada 23. februārī — 14 instruktori utt.

Pie aviācijas pulka pastāvīgā lidojošā sastāva, lidotājiem virsniekiem un instruktoriem, piedēvēja arī tā sauktais Aviācijas skolas mainīgais lidojošais sastāvs — dažādu kursu dalībnieki. Vispirms jau abu kategoriju lidkursu (lidotāji novērotāji un lidotāji instruktori) lidskolnieki. Vēl Aviācijas skolā pie mainīgā lidojošā sastāva skaitījās no artilērijas un sapieru pulkiem piekomandētie virsnieki artilērijas novērotāju kursu iziešanai (viņiem, tāpat kā lidskolniekiem, izmaksāja papildu lidojošā sastāva piemaksas 25 latu apmērā) un akadēmisko virsnieku kursu dalībnieki, kas, iepazīstoties ar dažādo karaspēka veidu darbību, bija komandēti uz aviācijas pulku.

Aviācijas pulka virsniekiem lidotājiem bez galvenā viņu uzdevuma — lidošanas darba un savas lidotāju kvalifikācijas nepārtrauktas paaugstināšanas — bija jāpilda arī dažādi administratīvi saimnieciski pienākumi: jāpiedalās un jāvada jaunkareivju mācības, jādarbojas Aviācijas skolā kā lektoriem, jāvada dažādi pulka palīgdienesti — autotransports un sagāde, aviācijas remontdarbnīcas, meteoroloģiskais un foto dienests, jāpiedalās dažādos pulka organizatoriskos pasākumos un štāba darbā, jākontrolē un jāorganizē sardžu un dežurantu dienesti, jāpiedalās vispārējās militārās sagatavošanas darbā.

Aviācijas pulkam atšķirībā no citiem karaspēka veidiem bija raksturīgs liels virsnieku un instruktoru sastāvs, iemesls — specifiski darba apstākļi un nepieciešamība pēc augstas kvalifikācijas, lai viņi būtu spējīgi darboties individuāli lidojuma apstākļos. Dažiem aktīvākajiem un pieredzējušākajiem aviācijas pulka lidotājiem virsniekiem no 1922 gada (tātad vēl divizionā laikā), pamatojoties uz 1928. gada 20. jūnijā izsludinātajiem "Noteikumiem par lidotāju un kara lidotāju nosaukuma piešķiršanu", kara lidotāja nosaukumu piešķīra arī miera laikā, kaut šis nosaukums līdz šim tika piešķirts tikai lidotājiem, kas bija lidojuši kaujas uzdevumos kara laikā. Tie bija lidotāji Priedītis, Jakubovs, Zariņš, Jevlampjevs, Korobovskis, Rimša, Ozols, Baško, Jeske, Skaubītis, Bite u. c.

Pirmo miera laiku kara lidotāja nosaukumu, pamatojoties uz speciāli organizētas komisijas (Baško, Jeske) lēmumu, 1922. gada 27. janvārī piešķīra jaunajam lidotājam vlt. Artūram Kraulim (?!). Pēc tam vēl 1926. gada septembrī — vlt. Alfonam Liniņam un 1928. gada 18. aprīlī — kapt. Nikolajam Bulmanim. Pēc jauno noteikumu pasludināšanas kara lidotāju nosaukumus piešķīra vēl kapt. Kārlim Skribo 1930. gada novembrī, kapt. Rūdolfam Kandim un vlt. Viktoram Eglitim 1930. gada 5. decembrī, vlt. Augustam Graudiņam, Emīlam Kannam, Valteram Riņķim 1931. gada 26. septembrī un Eduardam Ginteram 1932. gada novembrī.

Prasības kara lidotāja nosaukuma iegūšanai bija šādas: nolidojums kara laikā, izpildot kaujas uzdevumus, vismaz 50 lidstundas un miera apstākļos 80 stundas ar vēl citām papildprasībām (!), izturot paredzētos pārbaudījumus.

Lidotāja nosaukums pēc izlidošanas patstāvīgi un attiecīgiem tālākiem treniņlidojumiem ar dažādu tipu lidmašīnām tika piešķirts pēc visai atšķirīgiem kopējiem nolidojumiem, kurus noteica dažādi apstākļi, kas bija maz atkarīgi no pašiem lidotājiem. Tāpēc arī 1930. gada 30. jūnijā izsludināja "Noteikumus lidotāja nosaukuma piešķiršanai", lai nodibinātu kārtību šajā jomā. Iepriekš lidotāju nosaukums tika piešķirts pēc šādiem nolidojumiem: kapt. Augustam Dzenītim 1922. gadā ar nolidojumu 94 h 43 min, plkv. ltn. Jānim Indānam 1921. gadā — 63 h 15 min, kapt. Rūdolfam Kandim 1923. gadā — 58 h 04 min, vlt. Augustam Graudiņam 1928. gadā — 38 h 16 min, vlt. Augustam Strautniekam — 35 h 36 min, plkv. ltn. Arvidam Skurbem 1928. gadā — 27 h 29 min, ltn. Kārlim Konstantam 1925. gadā — 25 h 46 min, vlt. Kārlim Skribo 1922. gadā — 15 h 10 min, serž. Ernestam Rudzītim 1928. gadā — 15 stundas.

Arī lielākie individuālie gada nolidojumi ap 30. gadiem bija visai atšķirīgi.

1928. gadā		1929. gadā		1930. gadā		1931. gadā	
vlt. Eglītis	173 h	vlt. Eglītis	193 h	vlt. Eglītis	237 h	virsn. vietn. Grūbe	127 h
kapt. Bulmanis	171 h	vlt. Rucelis	190 h	vlt. Trejs	217 h	vlt. Eglītis	108 h
vlt. Trejs	127 h	kapt. Kandis	113 h	kapt. Munters	123 h	vlt. Trejs	99 h
kapt. Kandis	114 h	vlt. Rucelis (I)	71 h	vlt. Mellups	96 h	plkv. ltn. Indāns	77 h
serž. Launītis	105 h	Plkv. Baško	69 h	plkv. ltn. Indāns	99 h	kapt. Dzenītis	69 h

Kā redzams tabulā, vislielākie individuālie gada nolidojumi bija lidotāpmaiņotājiem un augstiem aviācijas virsniekiem, aviācijas priekšniecībai. Tā tas Latvijas kara aviācijā bija trīsdesmitajos gados.

Vēl par aviācijas pulka lidotāju pamatsastāva (virsnieku un instruktoru) un pārējā lidojošā personāla lidošanas aktivitātēm. Lidojumos piedalījušos dalībnieku skaits trīsdesmitajos gados bija šāds (skatīt tabulu).

Tabulā 153. lpp. neaizpildītās vietas palikušas tukšas datu trūkuma dēļ Valsts vēstures arhīvā. Visi materiāli ņemti galvenokārt no aviācijas pulka komandieru pavēlēm (fonds 1477, 1. lieta, arh. nr. 1-64).

14. Kara aviācijas pulka pēdējie pastāvēšanas gadi

Pēdējie aviācijas pulka pastāvēšanas gadi (1937–1940) līdz padomju okupācijai, 1940. gada 17. jūnijam, izvērtās par pulka attīstības, spēka un ziedu laikiem, kad pulks tika apgādāts ar tālaika modernāko aviācijas tehniku Kara aviācijas fonda ietvaros: 26 iznīcinātāji *Gloster Gladiator*, 10 izlūku un militāras treniņu lidmašīnas *SV-5*, 3 pārejas lidmašīnas un vieglie bumbvedēji *Hawker Hind*, 4 hidroplāni *Fairey Seal*, VEF modernie vienplākšņi *I-12*, *I-15A* un pirmais vieglaiznīcinātājs *I-16*. Diemžēl tās netika izmantotas Latvijas aizsardzībā Otrā pasaules kara sākumā.

Galvenais notikums aviācijas pulka pēdējos darbības gados bija vienotie aviācijas svētki 1938. gada 21. augustā, kad svinīgos apstākļos aviācijas pulkam tika nodoti par Kara aviācijas fondā saziēdotajiem un budžetā piešķirtajiem līdzekļiem iegādātie 26 jaunie iznīcinātāji *Gloster Gladiator*. Svētkos (tāpat kā 1935. gadā pēc K. Ulmaņa nāksanas pie varas) piedalījās visas Latvijas aviācijas organizācijas: Kara aviācijas pulks, Aizsargu aviācija un Latvijas aeroklubs. Ļoti plašā skaitā, kā vēl nekad Latvijā, bija pulcējušies skatītāji — ap 50 000 cilvēku.

Mēnesis	1929. gads				1930. gads				1931. gads						
	Pastāvīgais lidojošais sastāvs			Artilleristi novērotāji	Pastāvīgais lidojošais sastāvs			Mainīgais lidojošais sastāvs		Pastāvīgais lidojošais sastāvs			Mainīgais lidojošais sastāvs		
	Kopa	Virsnieki	Instruktori		Kopa	Virsnieki	Instruktori	Aviācijas kursanti	Artilleristi novērotāji	Kopa	Virsnieki	Virsnieki-vietnieki	Seržanti	Aviācijas kursanti	Artilleristi novērotāji
Janvāris	104	52	52		96	51	45			101	55	18	28	41	24
Februāris	95	55	40	94	49	45		94		46	21	27	4		
Marts	92	50	42		88	48	40			93	51	18	24	15	7
Aprīlis	73	34	39		65	30	35	37	10	64	30	14	20	35	
Maijs	100				96			41	10	92	48	20	24	35	1
Jūnijs	99			9	100			40	15	87	41	20	26	35	17
Jūlijs	101				96				12	94	46	17	31	33+8	13
Augusts	102			1	95			40		89	43	18	28	33	2
Septembris	89			1	90			38	9	79	37	17	25	19	5
Oktobris	82			2*	89			37	9	67	34	15	18	23+3	1
Novembris	89				42			11	8	68	29	19	20	22	
Decembris	72				55					72	42	30			

Vairākās rindās skatītāju priekšā ar goda vietām valdības pārstāvjiem bija novietotas ap 80 lidmašīnas, arī dažas privātās un VEF rūpnīcā ražotās — lielākais skaits vienkopus sapulcināto lidmašīnu Latvijas aviācijas vēsturē. Lidaparātu priekšā bija nostādīti lidotāji, motoristi un citi aviācijas speciālisti. Kara aviācijas fonda komiteju un apakškomiteju sūtītie pārstāvji — delegāti — bija novietojušies pa kreisi no publikas. Bija ieradušies valdības pārstāvji: satiksmes ministrs inženieris B. Einbergs, tautas labklājības ministrs Z. Volonts, valsts kontrolieris Kaminskis, Rīgas pilsētas galva R. Liepiņš, armijas aviācijas priekšnieks pulkvedis J. Baško, ārvalstu sūtņi un militārie atašeji, izcili sabiedriskie un iestāžu darbinieki.

Svētku dalībnieku parādi pieņēma Ministru prezidenta biedrs, kara ministrs ģenerālis J. Balodis ar pavadoņiem — armijas komandieri ģenerāli Berķi, štāba priekšnieku, Kara aviācijas fonda priekšsēdētāju ģenerāli M. Hartmani un Rīgas garnizona priekšnieku F. Virsaiti. Kara ministru sagaidīja tehniskās divīzijas komandieris ģenerālis Z. Kurelis, aviācijas pulka komandiera palīgs plkv. ltn. N. Bulmanis, Aizsargu aviācijas priekšnieks plkv. ltn. J. Ērglis un Latvijas aerokluba priekšnieks L. Pillups.

Parādi komandēja aviācijas pulka komandieris plkv. ltn. R. Kandis. Goda vietā bija nostādīti jauno kaujas lidmašīnu dāvātāju pārstāvji. Pārskatu par fonda ieņēmumiem sniedza fonda sekretārs kapteinis Jankavs. Valsts iestādes un organizācijas, kā arī atsevišķi ziedotāji kopš 1934. gada bija saziņojuši summu, kas pārsniedza piecus miljonus latu. Latvijas Banka vien ziedoja pusotra miliona latu.

Jaunās lidmašīnas svinīgi nodeva Latvijas Bankas priekšsēdētājs A. Klīve. Kara ministrs ģenerālis J. Balodis visas tautas vārdā pateicās ziedotājiem un klātesošajiem. Tika nodoti augstākā armijas vadoņa Valsts prezidenta Dr. Kārļa Ulmaņa sveiciens.

Pēc kara ministra uzrunas skanēja valsts himna. Pulka komandieris R. Kandis pateicās par ziedojumu aviācijas pulkam un pasniedza 170 ziedotājiem un valdības locekļiem aviācijas pulka krūšu nozīmes (ērgli ar ugunskrustu). Sākoties lidojumu demonstrējumiem, vienlaikus sāka dūkt visu lidmašīnu motori, un tās pēc kārtas nobrauca gar goda viesu ložu un skatītāju rindām. Lidojumu demonstrējumos piedalījās Latvijas aerokluba planieri, Aizsargu aviācijas lidmašīnas, un, visbeidzot, kara lidotāji publiski demonstrēja jaunus iznīcinātājus.

Šie aviācijas svētki bija plašākie pirmskara Latvijā, un tajos bija laime kā aviomodelistam piedalīties arī šo rindu autoram.*

Aviācijas pulka pēdējos pastāvēšanas gados vislielākā vērība tika veltīta pastiprinātai lidojošā sastāva, galvenokārt lidotāju instruktoru, sagatavošanai, komplektējot šo sastāvu no aviācijas pulka v. d. instruktoriem — motoristiem un papildinot šo kontingentu ar civilās aviācijas struktūrās, Latvijas aeroklubā un Aizsargu aviācijā sagatavotajiem lidotājiem, iesauktajiem obligātajā karadie-

* M. Kalve. Vienotie aviācijas svētki Spilves aerodromā // Spārnotā Latvija, 1938. gada septembris, nr. 9 (51).

nestā aviācijas pulkā; vispirms tos sagatavoja par motoristiem un vēlāk papildināja viņu pilota kvalifikāciju **rezerves lidotāju kursos**. Iepriekšējie **virsnieku lidotāju (novērotāju) kursi** Aviācijas skolā bija notikuši vienīgi 1930./1931. gadā, kad no dažādām citu ieroču šķiru karaspēka daļām 1930. gada 8. aprīlī uz Aviācijas skolu tika nosūtīts 41 jaunais virsnieks; no tiem lidotāju novērotāju kursus 1931. gada beigās absolvēja 32 virsnieki. Pēdējie virsnieku lidotāju novērotāju kursi sākās tikai 1939. gada 4. oktobrī (pavēle nr. 165, 30. sept.), uz tiem bija atkomandēti 29 virsnieki. Kursi tā arī netika pabeigti padomju okupācijas dēļ. Daļa no šiem virsniekiem lidotāja kvalifikāciju ieguva tikai 1944. gadā Liepājas–Grobiņas Aviācijas skolā latviešu lidotāju vienībā *Luftwaffe* sastāvā (11 lidotāji) un padomju armijas Teritoriālā korpusa 24. atsevišķajā izlūkeskadrijā 1940./1941. gadā.

Stāvokli aviācijas pulka pastāvīgajā lidojošajā sastāvā pulka beidzamajos pastāvēšanas gados vislabāk raksturo tabula, kurā uzskaitīti lidotāji virsnieki un lidotāji instruktori, neskaitot tā saukto mainīgo lidotāju sastāvu, kuri bija mācībās Aviācijas skolā (kursos):

- 1) v. d. instruktori lidotāju kursos;
- 2) rezerves lidotāju kursos;
- 3) Rīgas sporta lidotāju kursos pie aviācijas pulka.

Šie dažādie lidotāju sagatavošanas kursi kopā veidoja diezgan ievērojamu papildu lidotāju skaitu.

Lidotāju virsnieku un lidotāju instruktoru pastāvīgais skaits 1937.–1939. gadā

	1937. gadā	1938. gadā	1939. gadā
Janvāris	46+62	80+77	64+72
Februāris	58+62		58+70
Marts	63+58		74+73
Aprīlis	59+43		20+22
Maijs	74+54		71+73
Jūnijs	67+55		70+72
Jūlijs	64+56		71+72
Augusts	64+53		66+73
Septembris	74+52		72+69
Oktobris	72+54		68+69
Novembris	60+77		46+51
Decembris	51+59		

Daži paskaidrojumi un secinājumi

Pirmais tabulā norādītais skaitlis apzīmē virsnieku lidotāju skaitu, otrs — instruktoru lidotāju skaitu.

Kā redzams tabulā, maksimāli tika lidots vasarā un agrā rudenī (atvasarā). Ziemā un agrā pavasarī mazāk.

Virsnieku lidotāju un instruktoru lidotāju skaits tāpat kā agrāk gandrīz vienāds.

Plkv. ltn. R. Kandim 1937. gada 10. februārī pārņemot aviācijas pulka vadību, mainījās arī līdzšinējais pulka vadības stils. Vispirms pulkā uzlabojās vispārējā militārā disciplīna un kārtība, pateicoties viņa stingrībai. Pulkvedis Indāns līdz šim bija pārāk aizņemts ar dažādiem blakuspienākumiem — ar reprezentācijas grupu pārlidojumiem pa Eiropu, civilās aviācijas reorganizāciju, būdams reizē arī civilās aviācijas inspektors un Latvijas aviācijas rūpniecības organizētājs Liepājā kara ostas darbnīcās. Plkv. ltn. Kandis turpretim vairāk darbojās tieši kā pulka vadītājs, kaut arī vēlāk aktīvi piedalījās jaunās tehnikas — lidmašīnu — ieviešanā Latvijā.

Ar Kanda vispārējās disciplīnas un kārtības nodibināšanu pulkā arī strauji samazinājās avāriju un katastrofu skaits. Viņa laikā pulkā notika tikai divas katastrofas ar lidotāju bojāeju: 1940. gada 31. maijā gāja bojā ltn. Konrāds Nagainis ar iznīcinātāju *Bristol Bulldog*, neveiksmīgi izlecot no plakanajā grīstē grīstējošas lidmašīnas Spilvē, un lidotāja kapr. Indriķa Morkāna katastrofā (vispār pēdējā Latvijas pirmskara aviācijā) 1940. gada 4. jūnijā ar izlūklidmašīnu SV-5 Gulbenē, gāja bojā pasažieris serž. Ozols no gāzu dienesta. Plkv. J. Indāna vadības laikā gāja bojā astoņi lidotāji: 1935. gada 11. septembrī Aizsargu aviācijas lidotāji Kārlis Vējiņš un Frīdrihs Kiršteins ar *Avro 504* — grīste no griezienu pirms nolaišanās Spilvē; 1935. gada 4. novembrī aviācijas pulka lidotājs Jānis Putniņš, viens no vecākajiem pulka lidotājiem, ar lidskolnieku Jāni Raviņu *Flamingo* sadursmē gaisā ar vln. Aleksandru Hvastkovu, kas lidoja ar *Bristol Bulldog*, arī Spilvē; 1936. gada 15. jūnijā kapt. ltn. Hugo Freimanis ar *Bristol Bulldog* Daugavpilī un 1936. gada 23. jūnijā virsn. vietn. Kārlis lesalnieks arī ar *Bristol Bulldog* Krustpilī, abi bija sarīkojuši "individuālos aviācijas svētkus" — pirmais lidoja pret sauli un iepikēja zemē, pēc tam sadega, otrs zemlidojumā aizķēra stabu; 1936. gada 3. decembrī ar *Bristol Bulldog* nepietiekamās apmācības dēļ (pavēle nr. 232, 4. dec.) gāja bojā jaunais iznīcinātājlidotājs Alfrēds Danders — grīstējot līdz zemei figūrlidojumu laikā Rīgā, Mežaparkā. Šeit gan jāpiebilst, ka 1938. gadā (tātad Kanda vadības laikā) sevišķi "ražens" gads ar katastrofām un lidotāju bojāeju bija Aizsargu aviācijai, kad gāja bojā lid. Kārlis Lešinskis un Toms Gailītis ar jaunajiem *VEF I-12* vienplāksņiem un lidotājs Edvīns Bekmanis un Vilnis Ozoliņš ar *KOD-1* — kaut arī šīm katastrofām bija maz sakara ar Kanda vadības stilu, jo Aizsargu aviācijas darbība bija civilās aviācijas inspektoru kompetencē.

Aviācijas pulka vadības stilu mainīt plkv. ltn. Kandi piespieda tajā laikā

arvien draudīgākā politiski militāro notikumu attīstība 1939. gadā: Vācijas agresīvo aktivitāšu pieaugums Eiropā pirms Otrā pasaules kara sākuma un Padomju Savienības uzņēmšanās Baltijai un Somijai, PSRS Latvijai uzspiestā savstarpējās palīdzības pakta parakstīšana 1939. gada 5. oktobrī Maskavā, ko bez valdības akcepta priekšlaikus parakstīja Latvijas ārlietu ministrs V. Munters, un tam sekojošā Sarkanarmijas militāro bāzu ierīkošana Kurzemē — jau 29. oktobrī Liepājā ienāca pirmie PSRS armijas kontingenti, un aviācijas pulka 8. jūras izlūkošanas eskadrija jau 25. oktobrī bija spiesta evakuēties uz Rīgu, Ķīšezeru. Turpmāk tika ierobežoti aviācijas pulka lidojumi Liepājas, Durbes un Ventspils rajonā (kara ministra ģen. J. Baloža pavēle 1940. gada 12. janvārī). Un, protams, galvenokārt — Otrā pasaules kara sākums ar Vācijas un Padomju Savienības iebrukumu Polijā 1939. gada septembrī un tam sekojošais Krievijas iebrukums Somijā 1939. gada 20. novembrī, un Krievijas–Somijas Ziemas kara sākums, kad Somija atteicās parakstīt līdzīgu savstarpējās palīdzības līgumu ar Krieviju ar kara bāzu ierīkošanu Somijā. Līdz ar to Otrā pasaules kara darbības rajons no Polijas bija pievirzījies tuvāk Latvijai arī no rietumiem un ziemeļiem.

Padomju Savienības bumbvedēji *SB-2* uzlidojumiem Helsinkiem startēja no Igaunijas aerodromiem un, atgriezdamies mājup, bieži maldīdamies pārlidoja Latviju un pat nosēdās tās teritorijā, piemēram, Cēsu–Priekuļu lidlaukā. Visi šie notikumi prasīja arvien intensīvāku treniņu lidojumu organizēšanu ar jaunajām lidmašīnām *SV-5*, *Gloster Gladiator*, *Hawker Hind* un hidroplāniem *Fairey Seal* kara aviācijas gatavības paaugstināšanai. Lidojumi notika visā Latvijas teritorijā, vasaras nometnes tika rīkotas ne tikai Daugavpilī — Latvijas austrumos, bet arī Krustpils, Gulbenes aerodromā, kā arī nolaišanās laukumos Bauskā, Tukumā, Ventspilī, Jelgavā u. c., pierodot pie tā sauktajiem lauku jeb frontes apstākļiem. Šajā laikā arī notika vairāki starpgadījumi, kad Latvijas kara lidmašīnas, iznīcinātāji *Gloster Gladiator* un *Bristol Bulldog*, ielidoja kaimiņvalstu — PSRS un Polijas — teritorijā un pat piespiesti nolaidās apmaldīšanās dēļ. Tā 1938. gada 30. jūnijā (tehniskās divīzijas pavēle nr. 10, 8. jūl.) serž. Kristaps Sprinģis ar *Gloster Gladiator* pārlidojuma laikā Krievijas pierobežā iemaldījās PSRS teritorijā, bet paspēja atlidot atpakaļ, bet 1. jūlijā galīgi apmaldījās un nolaidās PSRS teritorijā, kur tika aizturēts un noturēts līdz 10. septembrim. Pēc lidmašīnas rūpīgas tehniskās izpētes (tajā laikā *Gloster Gladiator* bija viens no modernākajiem divplāksņu iznīcinātājiem Eiropā) to nodeva atpakaļ Latvijai, un pēc neveiksmīgiem mēģinājumiem Sprinģi savervēt padomju izlūkdienestā viņu ar vilcienu Indra–Rīga atgādāja atpakaļ pulkā, kur pārcēla lidot ar *Šmolik*. 1938. gada 13. jūlijā serž. Binders ar *Bristol Bulldog* ielidoja Krievijas teritorijā, tomēr paspēja nolaieties draudzīgajā Polijā. Aviācijas pulka komandieris reizē ar iznīcinātāju divīziona komandieri par šiem starpgadījumiem saņēma “aizrādījumu” no armijas vadības. Šajā laikā, 1938. un 1939. gadā, notika vēl daudz nepatīkamāki gadījumi, kad divi lidotāji, vln. Leons Vaiders no aviācijas pulka un lidskolnieks Edvīns Muižzemnieks no Latvijas aerokluba sporta lidotāju kursiem, labprātīgi ar lidmašīnām *SV-5* un *KOD-1* pārlidoja uz Padomju Savienību — Vaiders 1939. gada 31. maijā no Gulbenes un Edvīns Muižzemnieks 1938. gada 12. februārī

no Spilves (palīgs bēgšanā bija kursants Auniņš, vēlākais "aviācijas vadītājs" padomju okupācijas sākumā Latvijā).

Arī abos pēdējos starpgadījumos PSRS lidmašīnas atdeva atpakaļ Latvijai, bet pārlidotājus paturēja. Vaideru pat apcietināja kā Latvijas spiegu. Šie abi bēgšanas gadījumi (pavēle nr. 172, 1939. g. 14. okt. — izsludināt pret lidotāju Leonu Vaideru apsūdzību par dezertēšanu) bija vienīgie Latvijas aviācijas pirmskara vēsturē, kaut klīda baumas par vlt. Jeskes un serž. Lagzdiņa pārbēgšanu uz PSRS — tikai bez lidmašīnām.

Līdztekus lidošanas darba intensificēšanai pulkā arvien lielāka vēriba tika veltīta aviācijas tehnikas, lidmašīnu modernizācijai, to iegādei vai būvei pašu spēkiem Latvijā, jo vispār aviācijā 30. gadu otrajā pusē notika pāreja no divplākšņiem uz brīvi nesošiem zemplākšņiem. Sevišķi iznīcinātāju aviācijā: Anglijā — uz iznīcinātājiem *Hawker Hurricane* un *Supermarine Spitfire*, Vācijā — uz *Messerschmidt 109*, Francijā — uz *Devuatine D500* un *D520*, *Bloch 150/155*.

Mūsu Bruņošanās pārvaldes aviācijas nozares vadītājs plkv. ltn. Ādolfs Drulle (viens no pirmajiem 1922. gadā Latvijā apmācītajiem lidotājiem) un aviācijas pulka vadība centās pievienoties šim jaunajam iznīcinātāju attīstības virzienam, meklējot iespēju tos iegādāties ārzemēs ar licences būves tiesībām Latvijā uz jau esošās jauktās koka un metāla būves tehnoloģijas bāzes. Tāpēc Bruņošanās pārvalde kopā ar aviācijas pulka pārstāvjiem sāka sarunas ar *Fokker* lidmašīnu būves firmu Holandē par piecu iznīcinātāju *D-21* iegādi kopā ar būves licenci. Lai iepazītos tuvāk ar šo brīvnesošo vienplākšņa iznīcinātāju (jauktas koka un metāla konstrukcijas) ar maksimālo lidošanas ātrumu līdz 460 km/h (mūsu līdzšinējie iznīcinātāji *Gloster Gladiator* sasniedza tikai 400–410 km/h), Latvijas delegācijā, kurā ietilpa plkv. ltn. A. Drulle, aviācijas pulka komandieris plkv. ltn. R. Kandis un pulka remontdarbnieku vadītājs adm. kapt. V. Dzērvītis, kā arī KOD pārstāvis, aviācijas nodaļas vadītājs un konstruktors inž. Georgs Novickis, 1938. gadā apmeklēja *Fokker* rūpnīcu Holandē, kur viņiem tika demonstrēts šis iznīcinātājs, jau esošs ekspluatācijā Dānijā un pēc licences būvēts Somijā. Tas sevi labi parādīja vēlāk, 1939. gadā, Somijas–PSRS Ziemas karā cīņās pret padomju aviāciju. Diemžēl visi šie Holandes iznīcinātāja *D-21* iepirkšanai veiktie pasākumi nedeva rezultātus, jo Latvijā ņēma pārsvaru jauns iznīcinātāju sagādes novirziens — būvēt savas konstrukcijas kara lidmašīnas, arī vismodernākās, tepat Latvijā pašu spēkiem. Varbūt savu iespaidu uz to bija atstājuši arī ekonomiskie apsvērumi. Šo novirzienu ievirzīja un atbalstīja galvenokārt VEF rūpnīcas vadība (direktors Vītols) un aviācijas nodaļas vadītājs Kārlis Irbitis, kuri pēc panākumiem ar sporta un tūrisma lidmašīnu *I-12* sērijas būvi (10 lidmašīnas) pēc pašu iniciatīvas jau plkv. I. Indāna laikā bez jebkāda Latvijas valdības atbalsta un finansējuma bija sākuši attīstīt savu kara lidmašīnu būves koncepciju: sākot ar *I-14* projektēšanu un būvi 1936./1937. gadā (*I-14* pirmo reizi pacēlās gaisā lidotāja Kārļa Bandenieka vadībā 1937. gada 19. novembrī) un pēc tās bojāejas izmēģinājumos 1938. gada 23. aprīlī, tālāk pārejot

uz mācību iznīcinātāju *I-15A* un *I-15B* attīstību un būvi, nonākot līdz vieglajam iznīcinātājam *I-16*.

Galvenā pamatideja šo lidmašīnu konstruktīvajā izveidojumā bija atteikšanās no liela diametra zvaigžņveidīgajiem motoriem ar lielu gaisa pretestību un pāreja uz aerodinamiski izdevīgākiem rindu motoriem, kas deva lielāku iespēju pilnīgot lidmašīnu aerodinamiskā ziņā un ar mazāku motoru jaudu sasniegt lielāku lidojuma ātrumu. (Vieglais iznīcinātājs *I-16* ar 520 ZS motoru sasniedza maksimālo lidošanas 460 km/h, tādu pašu ātrumu kā *Fokker D21* ar 645/825 ZS jaudu.) Tāpēc arī Irbītis bija pretinieks Holandes iznīcinātāja *D21* licences būvei Latvijā. Šajā laikā par VEF kara lidmašīnu attīstību pozitīvi sāka interesēties arī Bruņošanās pārvalde (plkv. ltn. Drulle) un aviācijas pulka darbinīcu vadītājs adm. kapt. Dzēvītis, kuri kļuva par pastāvīgiem VEF aviācijas nodaļas apmeklētājiem. Arī plkv. ltn. R. Kandis jau pirms *I-15* projektēšanas bija dedzīgs vienplāksņa lidmašīnu būves atbalstītājs pretēji J. Indānam, kas bija pretojies Aizsargu aviācijas apgādei ar modernajām VEF *I-12* vienplāksņa lidmašīnām. Kandis arī izvirzīja ideju par pulka apgādi ar *I-15* lidmašīnām kara lidotāju treniņiem. Ideju būvēt pašiem savas lētas kara lidmašīnas 1937./1938. gadā bija izvirzījis arī populārais pirmskara lidotājs un daudzu personīgo lidmašīnu konstruktors un būvētājs Herberts Čukurs pēc tāllidojumiem uz Gambiju un Tokiju savā grāmatā — romānā "Starp debesīm un zemi" (publicēta turpinājumos laikrakstā "Jaunākās Ziņas" 1937./1938. gadā). Šo ideju viņš daļēji arī realizēja 1939./1940. gadā, pārbūvēdams savu Tokijas tāllidojuma lidmašīnu C-6 "Trīs zvaigznes" par pikējošo bumbvedēju C-6 *bis* ar daudz spēcīgāku, ūdensdzesināmu *Hispano Suiza* 6 cilindru motoru (6 Mb ar 250/280 ZS jaudu), kuri bija iekrājušies Bruņošanās pārvaldes noliktavās. Herberta Čukura pikējošo bumbvedēju C-6 *bis* lidojumos kopā ar Čukuru izmēģināja speciāli iecelta pulka vadošo lidotāju komisija 2. eskadriļas komandiera kapt. Jāņa Baloža vadībā ar lidotājiem vlt. A. Graudiņu un V. Grantu (H. Čukurs pats tajā laikā bija 1. iznīcinātāju eskadriļas lidotājs. Lidojumu izmēģinājumi diemžēl beidzās tikai 1940. gada 7. jūnijā īsi pirms padomju okupācijas, un Čukurs vairs nepaspēja pēc veiksmīgiem izmēģinājumiem realizēt Bruņošanās pārvaldes pasūtījumu — šo pikējošo mācību bumbvedēju sērijas būvi. C-6 *bis* spēja nest vairākas 50 kg bumbas spārnu piekaros.

1939. gada janvārī VEF vadība aviācijas pulkam tā 20 gadu pastāvēšanas jubilejā svinīgos apstākļos Spilvē uzdāvināja vienu no savām sērijas lidmašīnām *I-12* (pēc četrus *I-12* nodošanas Aizsargu aviācijai 1938. gadā) — pulka lidotāju "apetītes radīšanai" uz vienplāksņa modernajām lidmašīnām starpā, jo viņi līdz šim bija lidojuši vienīgi ar divplāksņiem. Pulka lidotāji šo lidmašīnu ļoti iemīlēja (arī armijas aviācijas komandieris plkv. J. Baško) un dēvēja par pīlīti. Ar to tika daudz lidots 1939. gada vasarā navigācijas pārlidojumos (līdz 16 stundām dienā), un to apguva daudzi pulka lidotāji, gūstot iemaņas moderna vienplāksņa vadīšanā. Šajā pašā nolūkā Bruņošanās pārvalde 1939. gada vasaras beigās no Anglijas iegādājās vēl otru specializētu mācību vienplāksņa lidmašīnu *Miles Magister*, kas papildināja uzdāvināto VEF *I-12*. Izvirzījās jautājums par šīs

specializētās mācību lidmašīnas licences būvi VEF (jo I-12 nebija konstruēta kā mācību, bet gan sporta tūrisma lidmašīna). VEF aviācijas nodaļas vadītājs Kārlis Irbītis tomēr bija pret šo nodomu un ieteica Bruņošanās pārvaldei pasūtīt VEF viņa paša konstrukcijas mācību lidmašīnas I-17, kuras projektu viņš bija izstrādājis vienā laikā ar lidmašīnas *Miles Magister* iegādi. Projekts tika apstiprināts, un VEF pasūtītas pirmās sešas I-17 mācību lidmašīnas pulka vajadzībām bez prototipa izmēģinājumiem. Bija jau sācies Otrais pasaules karš, kas apgrūtināja ārzemju lidmašīnu iepirkšanu, un jaunie politiskie apstākļi nelāva kavēties. Jau 1939. gada rudenī sākās I-17 pirmās sērijas būve VEF, jo aviācijas pulks izjuta asu nepieciešamību pēc vienplākšņa modernajām mācību lidmašīnām un lido-tāju apmācīšanas ar tām — saistībā ar nākotnes plāniem iegādāties modernus vienplākšņa iznīcinātājus ārzemēs: no angļiem 39 Hawker Hurricane, no Vācijas — iznīcinātājus *Messerschmidt 109* un hidroplānus *Do22* (pēc kara lidotāja vlt. A. Graudiņa un K. Irbīša publicētām ziņām). Aviācijas pulkā beidzot bija sākusies pāreja uz vienplākšņa lidmašīnām, un VEF aviācijas nodaļa ar savām projektētajām I-14, I-15A, I-15B, un, visbeidzot, ar vieglo iznīcinātāju I-16 centās šai attīstībai turēties līdzī. Vispirms bija vajadzīgas I-17, kaut arī jau iepriekš bija projektēti un uzbūvēti treniņu mācību iznīcinātāji I-15A un I-15B. 1938. gada beigās I-15A ielidoja angļu izmēģinātājs Averijs. Lidmašīnas izmēģinājumi turpinājās visu 1939. gadu, un tā tika nodota pulkam 1940. gada agrā pavasarī, ar to intensīvi lidoja pulka iznīcinātāju eskadrijas lidotāji. I-15B ielidoja latviešu izmēģinātājs Aizsargu aviācijas lidotājs Reihmanis 1939. gada rudenī, bet sakarā ar apbruņojuma iebūvi tā pulkā nonāca tikai 1940. gada jūnijā, turpmāk tā īsti pulkā nav tikusi pie lidošanas. Vēlāk to aizveda uz Maskavu.

Lidmašīnas I-17 būvi kavēja motoru piegādes grūtības Otrā pasaules kara sākuma dēļ. Lidmašīnām bija pasūtīti astoņi motori no ASV (*Menasco C4* ar 125 ZS jaudu) un divi no Čehoslovākijas (*Walter Major* ar 130 ZS jaudu).

Divi *Menasco* motori gāja bojā Baltijas jūrā, kuģim uzskrienot uz mīnas, un vēlāk, jau padomju okupācijas sākumā, arī radās sarežģījumi, kad krievi pieprasīja vienai I-17 lidmašīnai uzstādīt Padomju Savienības motoru *M-11* ar 140 ZS jaudu. Pirmo I-17 prototipu ar *Walter* motoru, lai cik tas bēdīgi arī bija VEF, ielidoja krievu izmēģinātāji Maskavā — uz turieni prototipu bija nogādājuši izmēģināšanai Sarkanarmijas Kara aviācijas zinātniskā pārbaudes institūta līdzstrādnieki kopā ar lidmašīnu I-15B un I-17 ar krievu motoru. Maskavā 1940. gadā tā nenonāca vietējās sabotāžas dēļ. Pārējās I-17 lidmašīnas tika pabeigtas sekojošā vācu okupācijas laikā 1941.–1942. gadā. Vienu no tām ielidoja VEF izmēģinātāji; to jau pirms izmēģinājuma beigām sev rekvizēja vācu lidotājs majors Pleiss inspekcijas lidojumam gar vācu un padomju fronti krievu trofejlidmašīnu uzskaitē, nolidodams bez kļūmēm un tehniskiem defektiem vairāk nekā 3000 kilometru. Ar krievu atstāto trofeju mācību lidmašīnu Jakovļeva konstrukcijas *UT-2* viņš atteicās lidot.

Mācību lidmašīna I-17 vispār bija viena no visveismīgākajām K. Irbīša konstrukcijām ar ļoti progresīvu sērijas būves tehnoloģiju un daudz labākām lidpašībām (grīstes ziņā) nekā angļu *Miles Magister* un krievu *UT-2*. Par to

praktiski pārlicinājās VEF izmēģinātāji J. Rudzītis, K. Miķelsons un K. Reihmanis, salīdzinot visas trīs mācību lidmašīnas. Neviena no aviācijas pulkam pasūtītajām sešām mācību lidmašīnām *I-17* tā arī aviācijas pulkā nenonāca, jo tika pabeigtas būvēt tikai krievu un vācu okupācijas laikā. Visas, izņemot vienu uz Krieviju aizvesto, kopā ar vieglo iznīcinātāju *I-16* un aeroklubam pasūtīto mācību lidmašīnu *I-18* (otru aizveda uz Krieviju kopā ar *I-17* un *I-15B*) tika aizvestas uz Vāciju 1941.–1942. gadā lietošanai lidotāju skolā Tornā, bet *I-16* — tālākiem izmēģinājumiem. Vieglais iznīcinātājs *I-16* ar Čehoslovākijā ražoto 12 cilindru *Walter Sagita* motoru un 520 ZS jaudu Latvijā lidoja pavisam maz — motora darbības defektu dēļ. To ielidoja VEF izmēģinātāji K. Reihmanis, K. Miķelsons un J. Rudzītis 1940. gada sākumā. Un tomēr jau pirmajos izmēģinājumos tas sasniedza pārsteidzoši labus rezultātus — maksimālo lidojuma ātrumu 460 km/h 4000 m augstumā. Negaidītu materiālās daļas papildinājumu — divdesmit poļu apmācību lidmašīnas *RWD-8* — aviācijas pulks saņēma 1940. gada maijā sakarā ar Otrā pasaules kara notikumiem Polijā 1939. gadā.

Pēc vācu iebrukuma Polijas rietumu daļā 17. septembrī sekoja Padomju Savienības iebrukums Polijas austrumu daļā. Tā kā Polija nebija spējīga vienlaikus cīnīties abās frontēs, tā kapitulēja, un Polijas valsts un armijas vadība internējās Rumānijā. Vēl pirms tam poļu armijas daļas, arī aviācija, bija saņēmušas pavēli neizrādīt uzbrūkošajām padomju armijas daļām aktīvu pretestību, bet meklēt patvērumu tad vēl neitrālajās kaimiņvalstīs — Rumānijā, Ungārijā, Lietuvā un Latvijā (ar Poliju Latvijai bija 105 km gara robeža), un uz Latviju 18. un 19. septembrī pārlidoja 83 poļu lidmašīnas, galvenokārt mācību, sakaru un izlūku lidmašīnas, 38 *RWD-8* (mācību lidmašīnas), 35 *PWS-26* (treniņlidmašīnas), 1 *RWD-21* (tūrisma lidmašīna) un 4 izlūklidmašīnas *Lublin R XIII*, *R XIII C* un *R XIV*, kā arī viens iznīcinātājs *PZL-11*. Vairākums lidmašīnu pārlidoja no Polijas ziemeļaustrumu daļas, Viļņas un Lidas, Tornas aerodromiem, sakaru vada Pinskā. Daļa no tām bija bruņotas. Pašu lidotāju skaits kopā ar atlidojušo tehnisko personālu sniedzās vairākos simtos (piloti, virsnieki un instruktori — 143 personas). Poļu lidotājus Latvijā kā neitrālā valstī internēja un izvietoja nometnēs Cekulē un Ulbrokā diezgan brīvā režīmā vietējās poļu minoritātes aprūpē. Arī mūsu ģimenē Ziemassvētkos viesojās vairāki poļu lidotāji. Poļu lidmašīnas Daugavpili izjauca un nogādāja pa dzelzceļu uz Rīgu, novietoja rūpnīcas *Provodņik* tukšajās hallēs. Vēlāk, 1939. gada beigās, Latvijas valdība vērsās pie Polijas emigrācijas valdības Londonā ar lūgumu ļaut mācību nolūkos ekspluatēt 20 internētās mācību lidmašīnas *RWD-8* aviācijas pulkā lidotāju virsnieku novērotāju sagatavošanai, un tas arī netika liegts.

Divdesmit lidmašīnas no 1940. gada 20. maija sāka lidot pulkā lidapmācītāju vln. A. Graudiņa, V. Granta, P. Greiža un kapt. Riņķa vadībā, apmācot jaunos kursantus — Kara aviācijas skolas lidotājus (32–33 cilvēkus). Lidojumi ilga līdz pulksten 10 17. jūnijā, jo Spilvē jau pulksten 12 ieradās seši krievu tanki, lai pārņemtu aerodromu.

Sešas lidmašīnas *RWD-8* tika iedalītas arī Latvijas aerokluba piektajam (beidzamajam) sporta lidotāju kursam jaunajā Kalnciema sporta aviācijas

aerodromā. Pa starpām vadošie pulka lidotāji izmēģināja arī vienu otru no pārējām citu tipu lidmašīnām, piemēram, *RWD-10* un *PWS-26*. Salīdzinājumā ar mūsējām mācību un treniņu lidmašīnām *Flamingo*, *KOD-1* tās bija daudz modernākas un augstvērtīgākas nekā pie mums līdz šim lietotās. *I-17* vēl nebija pabeigtas.

Tālākajā Otrā pasaules kara gaitā daļa poļu lidotāju nelegāli pārbēga uz Skandināviju un Angliju un turpināja cīnīties pret vāciešiem Anglijas Karaliskajā kara aviācijā. Daļu sarkanie, sevišķi virsniekus, iznīcināja Katiņā — poļu masveida iznīcināšanas vietās pie Smoļenskas. Poļu lidmašīnas vācieši savas okupācijas sākuma gados novietoja rūpnīcās *Provodņik* hallēs kopā ar tur esošajām vecāka gadagājuma latviešu lidmašīnām. (Materiāli ņemti no A. Strangas raksta žurnālā "Latvijas Vēsture", 1993, nr. 2 (9), un vln. A. Graudiņa raksta "Latvijas aviācijas pārskats", kas uzrakstīts emigrācijā.)

Kanda "valdīšanas laikā" pulkā izveidojās ļoti cieša sadarbība starp VEF un aviācijas pulku, veicinot jauno lidmašīnu veidošanu VEF aviācijas nodaļā. 1938. gadā pēc VEF projekta Spilves aerodroma kara aviācijas daļā tika uzcelts speciāls, īpatnēji veidots VEF angārs ar mazu remontdarbnīciņu pie tā VEF jauno lidmašīnu prototipu *I-15A*, *I-15B* un *I-16* novietošanai un izmēģināšanai lidlaukā, kas pasargātu no lieko skatītāju acīm (iepriekš VEF lidmašīnas glabājās satiksmes aviācijas angāros).

Jauno lidmašīnu sēriju bija paredzēts būvēt projektētājā aviācijas rūpnīcā Ropažos (projektu pēc aviācijas nodaļas norādījumiem un prasībām izstrādāja VEF arhitekts Zālītis). Projekta realizācijai valsts bija jau atpirkusi 13 zemnieku saimniecības ar kopplatību vairāk nekā 500 hektāru. Šeit bija paredzēts arī pārvietot aviācijas pulku — tālāk no jūras un varbūtējas pretinieku flotes darbības. Rūpnīcā bija plānots vispirms turpināt *I-17* sērijas būvi, vienlaikus sākot vieglā iznīcinātāja *I-16* sēriju ar amerikāņu 450 *ZS Ranger* motoriem vienas jaunveidojamās iznīcinātāju eskadrijas apjomā, turpinot arī mācību iznīcinātāja *I-15B* pārbūvi ar Bruņošanās pārvaldes noliktavās esošajiem *HS 250/280 ZS* motoriem. Turklāt turpinot projektēt arī lieljaudas iznīcinātājus *I-19*, kura meti bija izstrādāti un, starp citu, paredzot tajos iebūvēt 36 cilindru 4 rindu motoru, būvētu Latvijā pēc angļu *Napier* motora tipa.

Visi šie aviācijas rūpniecības attīstības plāni nebija vienīgi VEF idejas, tie bija saskaņoti ar Bruņošanās pārvaldi sakarā ar grūtībām lidmašīnu iegādē ārzemēs Otrā pasaules kara dēļ. Diemžēl turpmākā militāri politisko notikumu straujā attīstība 1939.–1940. gadā Eiropā, padomju kara bāzu ierīkošana Latvijā un Latvijas okupācija pārvilka svitru visiem nākotnes plāniem — pašiem attīstīt savu aviācijas rūpniecību un ar tās sērijas ražojumiem (pašu konstrukcijas konstruētām un ražotām kara lidmašīnām) apgādāt Latvijas kara aviāciju. Aviācijas pulks tā arī nesaņēma nevienu VEF ražoto sērijas kara lidmašīnu, izņemot to prototipus *I-15A*, uzlaboto *I-15B* un vieglo iznīcinātāju *I-16*.

Pulkveža Rūdolfā Kanda biogrāfija

Dzimis 1901. gada 3. jūnijā Rīgā. 1919. gada 25. maijā 18 gadu vecumā beidzis Rīgas reālskolu, pēc Rīgas atbrīvošanas no boļševikiem brīvprātīgi iestāties Latvijas armijā, lai piedalītos Latvijas atbrīvošanas karā. Sākumā iedalīts 3. atsevišķajā bataljonā, vēlāk pārskaitīts uz 3. Jelgavas kājnieku pulku. Piedalījies kaujās pret lieliniekiem no 1919. gada 28. jūnija līdz 21. oktobrim un bermontiādē no 21. oktobra līdz 9. novembrim. 1919. gada 9. novembrī komandēts uz Latvijas Kara skolu apmācībai par virsnieku. 1920. gada 20. maijā beidz Kara skolas saīsināto kursu un kā leitnants tiek nosūtīts uz Rīgas 6. kājnieku pulka 3. ložmetējnieku rotu, kur pilda vada komandiera un rotas komandiera vietas izpildītāja uzdevumus. No 1920. gada 9. jūnija līdz 12. augustam piedalās kaujās pret boļševikiem Latgales frontē. Pēc atbrīvošanas kara beigām 1921. gada 20. maijā komandēts uz aviācijas divizionu un 10. maijā ieskaitīts aviācijas skolas "pārejošajā sastāvā" (divīzijas pavēle nr. 72) kā leitnants. 1922. gada martā pēc paša lūguma tiek ieskaitīts lidotāju mācību grupā pie lidapmācītāja virsleitnanta Jeskes. Mācās par pilotu skolas 3. lidkursā kopā ar leitnantiem Lepeli, Podnieku, Munteru, Cukuru, Dzenīti, Skribo. 1922. gada 26. novembrī beidz lidotāju novērotāju nodaļu ar 1. šķiru un iegūst aviācijas novērotāja nosaukumu. 1923. gada 20. aprīlī tiek ieskaitīts kā aviācijas novērotājs jūras aviācijas nodaļā Liepājā (divīzijas pavēle nr. 90). Piedalās lidojumos jūras aviācijā 1923. gada 15.–30. aprīlī. 1923. gada otrajā pusē atgriežas aviācijas divizionā un tiek iecelts par Aviācijas skolas motoristu nodaļas priekšnieka vietas izpildītāju (apstiprināts 1925. gada 18. jūlijā).

No 1923. gada 20. oktobra līdz 1924. gada 4. novembrim apmeklē virsnieku kursu, kurus beidz ar 1. šķiru. 1924. gada 17. novembrī paaugstināts par virsleitnantu. 1925. gada 16. maijā piešķirts lidotāja nosaukums un tiesības (1925. gada 6. aprīlī izlido patstāvīgi ar *Albatros C-1* nr. 20) un paaugstināts par kapteini. 1925. gada 7. jūlijā izlido ar *Rumpler C-1*, 1926. gada 5. jūlijā — ar *ŠVA-10* nr. 29, 1927. gada 8. jūlijā — ar *DH-9A*, 1926. gada 31. decembrī — ar iznīcinātāju *Sopwith Camel*, 1927. gada 4. novembrī — ar *Šmolik Š-16*; no 1928. gada 7. jūnija līdz 7. decembrim komandēts uz Franciju, 3. iznīcinātāju pulku *Chateauroux* uz 6 mēnešiem, kur izlido uz franču lidmašīnām *Codron 59K ET2*, *Bregue 19 A2*, *Nieuport 29 C1*, *Gourdou 32 C1*, kopā laikposmā no 18. jūnija līdz 30. augustam nolidodams 48 stundas 35 minūtes. Atgriezies Latvijā 1929. gada 9. decembrī. Viens no pirmajiem izlido ar iznīcinātāju *Bristol Bulldog* un 1931. gada 18. oktobrī ar *Fiat CR-1* nr. 88.

1931. gada augustā apmeklē augstākos militāros kursus un no 15. septembra pārvests uz Tehniskās divīzijas pārvaldes štābu kā aviācijas nozares pārzinis. 1932. gada 23. decembrī beidz kara akadēmiskos kursus. 1933. gada 17. novembrī pārvests atpakaļ uz aviācijas pulku.

Beidz figūrlidojumu atkārtošāšanas un nakts lidojumu mācību kursu ar kaujas lidmašīnām. No 1925. gada divizionā un no 1926. gada 29. septembra aviācijas pulkā pilda dažādus administratīvus amatus gan izlūku, gan arī

iznīcinātāju eskadrijā un Aviācijas skolā — tādās izlūkošanas eskadrijas komandieris 1931. gada augustā, 2. iznīcinātāju eskadrijas komandieris 1933. gada oktobrī. No 1934. gada 20. februāra pulka adjutants, Aviācijas skolas (kursu) priekšnieka v. i., vēlāk priekšnieks līdz 1936. gada 28. maijam. 1936. gada 3. martā paaugstināts par pulkvežleitnantu. Vairākkārt kā atbildīgs dažādu komisiju loceklis apmeklē ārzemes — Poliju, Čehoslovākiju, Franciju, Beļģiju. Ieguvis Polijas, Čehoslovākijas un Francijas kara lidotāja nosaukumu. 1937. gada 10. februārī iecelts par aviācijas pulka komandieri, turpinādams lidot arī ar modernajām pulka lidmašīnām — *SV-5*, *Gloster Gladiator* u. c. Pulka komandiera posteni ieņem līdz aviācijas pulka izformēšanai padomju okupācijas dēļ 1940. gada oktobrī.

Līdztekus dienestam aviācijas pulkā aktīvi darbojas Latvijas aeroklubā kā pagaidu valdes priekšsēdētājs no 1935. gada februāra un galvenās valdes priekšsēdētājs no 1935. gada augusta pulkveža J. Indāna vadībā (civilās aviācijas inspektors). Pārejot pulka komandiera amatā, ar Tehniskās divīzijas komandiera pavēli pēc paša lūguma no 1937. gada februāra atbrīvots no LAK priekšnieka amata.

1940. gada 28. martā, vēl pirms padomju okupācijas, paaugstināts par pulkvedi.

Pēc padomju okupācijas un Latvijas "tautas armijas" likvidācijas "piemērota amata trūkuma dēļ Sarkanajā armijā" pulkvedi R. Kandi 1940. gada 7. decembrī atbrīvo no karadienesta kopā ar citiem 38 aviācijas pulka virsniekiem. Pēc 1941. gada 1. jūlija (vācu okupācijas sākuma) pulcina bijušos aviācijas pulkam piederīgos, lai dibinātu latviešu aviācijas vienību vācu armijas sastāvā cīņā pret boļševikiem. Tā kā vācu militārā vadība Austrumu frontē vēl dzīvoja pirmo uzvaru eiforijā, šis pirmais mēģinājums tad vēl neizdevās, un pulkvedis Kandi iesaistījās latviešu pašaizsardzības vienībās, Madonas apriņķī kļūdams par 270 vīru vienības komandieri.

1942. gada 27. februārī Latviešu pašpārvalde viņu ieceļ par sakaru virsnieku latviešu policijas kārtības dienesta vienībās Ļeņingradas frontē Jeckelna štābā pie ģenerāļa Gedika, kur viņam rodas nesaskaņas ar štāba priekšnieku pulkvedi Šmitu (viens no variantiem). 1942. gada 28. maijā viņš traģiski iet bojā (tiek nošauts) Krasnoje Selo sādžā štāba telpās kaut kāda iekšēja konflikta dēļ ar vāciešiem. Savukārt vācieši izsludina pusoficiālu versiju, ka pulkvedis Kandiis gājis bojā, izdarot pašnāvību. Īstais iemesls tā arī palika nenoskaidrots.

Pulkvedis Kandiis, pēdējais aviācijas pulka komandieris un izcils lidotājs Latvijas kara aviācijā, tika apglabāts ar militāru godu Brāļu kapos 1942. gada 2. jūnijā (1. jūlijā?) Mātes tēla tuvumā, un viņa kops padomju pēckara okupācijas laikā vairs netika apzīmēts. To atjaunoja pēc Latvijas valsts neatkarības atjaunošanas 1991. gadā. (Pulkveža R. Kanda biogrāfiskie dati ņemti no viņa "personiskās lietas", kā arī aviācijas pulka komandieru pavēlēm Valsts vēstures arhīvā: fonds 1477, lieta nr. 1, arhīvs nr. 1-64, 1920.–1940. g.)

15. Kara aviācijas pulks krievu bāzu laikā un okupācijas sākumā

1939. gada rudenī aviācijas pulks sastāvēja no:

- 1) pulka štāba;
- 2) saimniecības daļas;
- 3) tehniskās daļas;
- 4) Aviācijas skolas (kursiem);
- 5) astoņām kaujas eskadrijām.

1. Pulka štābs

Pulka komandieris (no 1937. gada 10. februāra) — plkv. ltn. Rūdolfs Kandis. Pulka komandiera adjutanti — kapt. Kārlis Blaus, viņa palīgs vltņ. Voldemārs Blumbergs (reizē pretizlūkošanas virsnieks), administratīvās daļas adjutants kapt. Jānis Cīrulis, viņa palīgs vltņ. Oto Penks. Pulka sakaru priekšnieks — kapt. Ernests Kārklīšs. Aizsargu aviācijas pulka komandiera vietnieks — kapt. Voldemārs Dimza. Aizsargu štāba sakaru virsnieks — kapt. Rūdolfs Jenkēvics.

2. Saimniecības daļa

Daļas priekšnieks — plkv. ltn. Jānis Rucelis, viņa palīgs — kapt. Dekteris, mantu virsnieks — adm. ltn. Kārlis Ozols, pārtikas virsnieks — adm. ltn. Jānis Kārklīšs. Saimniecības eskadrijas komandieris — kapt. Oļģerts Pukše, viņa vietnieks — vltņ. Rasa (Renkulbergs), pulka ārsts — plkv. ltn. Herberts Kricmanis, jaunākais ārsts (feldšeris) — adm. ltn. Kazimirs Marcinkevičs.

3. Tehniskā daļa

Sastāvēja no aviācijas remontdarbnīcām ar apmēram 80 brīva līguma amatniekiem un viršstata praktikantiem (bieži nākamajiem aviācijas pulka un Aizsargu aviācijas lidotājiem, aerokluba lidskolniekiem) un tehniskajām noliktavām (rezerves daļām, motoriem). Tehniskās daļas priekšnieks — Ing. plkv. ltn. Aleksandrs Ārgals, viņa palīgs — kapt. Vilis Munters. Darbnieku priekšnieks — Ing. adm. kapt. Oskars Dzērvītis ar palīgu Ing. vltņ. Voldemāru Mucenieku. Tehniskās noliktavas pārzinis — adm. ltn. Kārlis Kleins. Ieroču meistar — adm. vltņ. Viksna, darbvedis adm. kapt. ltn. Herberts Juškevičs.

4. Aviācijas skola

1935. gada 15. augustā pārdēvēta par aviācijas kursiem (pulka pavēle nr. 188, 15. aug.). Skolas priekšnieks — plkv. ltn. Nikolajs Bulmanis, viņa adjutants — kapt. Pēteris Trejs. Lidotāju novērotāju nodaļas vadītājs plkv. ltn. Žanis Jēre. Motoristu nodaļas vadītājs — kapt. Alfons Liniņš. Mācību eskadrijas komandieris — kapt. Valters Riņķis. Skolas (kursu) lidapmācītāji — vltņ. Vilis Grants un vltņ. Augusts Graudiņš. Fotolaboratorijas priekšnieks — vltņ. Sergejs Babičevs, meteostacijas priekšnieks — ltn. Rundvalds, viņa palīgs — ltn. Viktors

Krastiņš. Aviācijas skolas (kursu) materiālā daļa — lidmašīnas — bija šāda: mācību lidmašīnas — *Udet Flamingo U-12B*. no 1940. gada poļu trofejlidmašīnas, kopā 20 lidmašīnas *RWD-8* (moderni augstplākšņi ar V veida balstiem un 110 *ZS PZL Junior* motoru); arī atsevišķu kaujas lidmašīnu paraugi *Šmolik Š-16*, *SV-5*. Aviācijas pulka pastāvīgais lidojošais personāls komplektējās no pulka kaujas eskadriju lidotājiem novērotājiem un lidotājiem v. d. instruktoriem — virsniekvietniekiem, seržantiem un kaprājiem eskadriju lidotāju štata vietās, kopā ap 120 lidotājiem, kas gatavi tūlītējai kaujas darbībai.

Tehniskais personāls — v. d. instruktori virsniekvietnieki, seržanti, kaprāji, kopskaitā ap 80 karavīriem.

1939. gada septembra vidū papildus vēl bija iesaukti pulkā ap 150 rezervisti motoristi, ložmetējnieki un sakarnieki jaunās tehnikas — lidmašīnu — ekspluatācijas apgūšanai.

5. Aviācijas pulka kaujas eskadriļas

1. iznīcinātāju eskadriļa Rīgā

Eskadriļas komandieris — Lāčplēša Kara ordeņa kavalieris kapt. Nikolajs Balodis ar vietnieku vlt. Arvīdu Bamberu, eskadriļas mehāniķis — adm. ltn. Jānis Maisiņš, vadu komandieri — vlt. Jānis Ozoliņš, Paulis Sotnieks, eskadriļas lidotājs — kapt. Herberts Cukurs u. c. Eskadriļas materiālā daļa — 9 iznīcinātāji *Gloster Gladiator*.

2. iznīcinātāju eskadriļa Rīgā

Eskadriļas komandieris — kapt. Jānis Balodis ar vietnieku vlt. Emīlu Kannu, eskadriļas mehāniķis — adm. ltn. Fēlikss Veikins, vadu komandieri — vlt. Toms Kleinbergs, Augusts Strautnieks, eskadriļas lidotājs — Pēteris Greizis u. c. Eskadriļas materiālā daļa — 12 iznīcinātāji *Gloster Gladiator*.

3. iznīcinātāju eskadriļa Rīgā

Eskadriļas komandieris — kapt. Viktors Eglītis (bez vietnieka), eskadriļas mehāniķis — adm. ltn. Arvīds Lasmanis, vadu komandieri — vlt. Eduards Saprātnieks, Imants Šleifers, eskadriļas lidotājs — Oto Austrums (Čakanovskis) u. c. Eskadriļas materiālā daļa — 4 iznīcinātāji *Gloster Gladiator* un 6 *Bristol Bulldog*.

4. iznīcinātāju eskadriļa Rīgā (organizēšanas stadijā)

Eskadriļas komandieris — kapt. Ēriks Mellups (bez palīga), eskadriļas mehāniķis — adm. ltn. Kārlis Grūbe, vadu komandieri — vlt. Grava (Grasbergs), Eduards Veldre, eskadriļas lidotājs — Ernests Zālītis u. c. Eskadriļai lidmašīnas vēl nebija iedalītas. Cilvēki sadalīti starp 2. un 3. eskadriju. Iznīcinātāju divizi-ona komandieris — plkv. ltn. Augusts Dzenītis.

5. izlūku eskadriļa Rīgā

Eskadriļas komandieris — kapt. Hugo Vanags, vietnieks — vlt. Alfrēds Salmiņš, eskadriļas mehāniķis — adm. ltn. Kārlis Bungšs, vadu komandieri — kapt. ltn. Arnolds Kadiķis, Kārlis Krastiņš, eskadriļas lidotājs — vlt. Kārlis Krastiņš (II) u. c. Eskadriļas materiālā daļa — 4–5 lidmašīnas *Šmolik Š-16* un 2 *Hawker Hind*.

6. izlūku eskadriļa Gulbenē

Eskadrijas komandieris — kapt. Aleksandrs Tomass, vietnieks — vltņ. Nikolajs Strukovs, eskadrijas mehāniķis — adm. ltn. Kārlis Kalniņš, vadu komandieri — vltņ. Kārlis Kaguss, Alberts Tirulis, eskadrijas lidotāji — Paulis Briedis, Ernests Jēkabsons. Eskadrijas materiālā daļa — 10 lidmašīnas SV-5.

7. tālās izlūkošanas eskadriļa Krustpīlī

Eskadrijas komandieris — kapt. Jānis Pagrods, vietnieks — kapt. ltn. Vilhelms Sterndoks, eskadrijas mehāniķis — adm. ltn. Fricis Launītis, eskadrijas lidotāji — kapt. ltn. Eduards Ginters, vltņ. Ludvigs Grāve u. c. Eskadrijas materiālā daļa — 4–5 lidmašīnas *Šmolik Š-16* un 1 *Hawker Hind*.

8. jūras izlūkošanas eskadriļa Liepājā

Eskadrijas komandieris — kapt. Kārlis Ercums, vietnieks — kapt. ltn. Ādolfs Līdaks, vada komandieris — vltņ. Jānis Kārkliņš, eskadrijas mehāniķis — adm. ltn. Eižens Lejiņš, eskadrijas lidotāji — vltņ. Krišs Lakstīgala, ltn. Paulis Grūbe u. c. Eskadrijas materiālā daļa — 4 hidroplāni *Fairey Seal*, 1 hidroplāns *Heinkel He-4*, 1 treniņu lidmašīna "Pirāts".

Izlūku aviācijas divizona komandieris — plkv. ltn. Eduards Balodis. No kopējā aviācijas pulka lidmašīnu skaita kaujasspējīgas (pretoties krieviem) bija tikai pulka modernās lidmašīnas — 25 lidmašīnas *Gloster Gladiator*, 3 *Hawker Hind*, 4 *Fairey Seal*, 10 *SV-5* (kapt. Augusta Graudiņa secinājums), pārējās lidmašīnas (apmēram 30) izmantojamas tikai pilotu treniņiem, sakariem.

Lidlauki

Latvijas Kara aviācijas pulka galvenā bāze bija lidlauks Spilvē — Rīgā ar angāriem, benzīna noliktavām, meteostaciju un dažādām citām stacionārām iekārtām. Līdzīgi lidlauki atsevišķām eskadrijām bija arī Krustpīlī (7. tālās izlūkošanas eskadriļa) un Gulbenē (6. izlūkošanas eskadriļa). Arī jūras aviācijas bāze Liepājas kara ostā (līdz krievu ienākšanai) un vasaras nometņu vieta Daugavpilī (ar angāriem), kur pastāvīgi gan neviena aviācijas pulka eskadriļa nebāzējās.

Latvijas aerokluba lidlauki atradās Rīgā, Kalnciema šosejas malā, Jelgavā un Ventspilī izmantojami kā aviācijas pulka rezerves lidlauki. Turklāt aerokluba pārziņā un kopšanā bija nolaišanās laukumi visā valstī, izmantoti sporta aviācijas, galvenokārt planieru, lidojumiem un Latvijas apkārtlidojumu sacensību organizēšanai Kuldīgā, Tukumā, Vaiņodē un citur. (Materiāli par aviācijas pulka struktūrām tā pastāvēšanas beidzamajos gados ņemti no kapt. Augusta Graudiņa manuskriptiem "Latvijas aviācijas pārskats" un "Aviācijas pulka virsnieku saraksts", kas sarakstīti Rietumu emigrācijā pēckara periodā.)

Protams, kaujas eskadriļu lidotāju sastāvs nekomplektējās vienīgi no virsniekiem, kā minēts kapt. Graudiņa aprakstos (te minēti tikai vadošie), bet arī no lidotājiem, virsdienesta instruktoriem.

Aprakstītajā periodā atsākās pastiprināta lidotāju sagatavošana pulka aviācijasursos, galvenokārt virsnieku lidotāju novērotāju kursā, jo virsniekiem kursi nebija organizēti kopš 1932. gada (tādi bija 1926., 1928. un 1930./1932. gadā).

Beidzamie v. d. instruktoru lidotāju kursi notika 1936. un 1937. gadā. Iespējams, ka tas saistīts ar vispārējo Eiropas ekonomisko krīzi divdesmito gadu beigās, trīsdesmito gadu sākumā. Samērā intensīvi tika sagatavoti vienīgi rezerves lidotāji, komplektēti no pulka obligātā dienesta karaviēriem, Latvijas aeroklubā un Aizsargu aviācijā sagatavotajiem sporta lidotājiem, beigušiem pulka motoristu kursus un ieguvušiem kaprāja dienesta pakāpi. Šādi rezerves lidotāju kursi notika ik gadu sākot no 1935. gada. Arī 1939. gadā, kad 30. jūnijā kursu pabeidza 9 rezerves lidotāji (kaprāji Lejnīeks, Students, Valdmanis, Lūks, Ernests Riņķis, Šķoba, Roziņš, Daibuss, Lecis) un nākamie 13 kursanti mācības iesāka 13. jūlijā.

Aviācijas pulkā viņi izlidoja ar mācību lidmašīnām *Flamingo*, treniņlidmašīnām *Miles Magister* (angļu) un kaujas lidmašīnām *Šmolik Š-16, SV-5*. Tas bija viens no praktiskākajiem sadarbības veidiem starp Latvijas aviācijas sporta organizācijām un kara aviāciju. Visi lidapmācītāji un kursu vadītāji aeroklubā bija aviācijas pulka lidotāji, virsnieki un v. d. instruktori: vltņ. Valters Riņķis, Eduards Veldre, Sotnieks, Kleinbergs, Grāve, Jēkabsons, virsniekvietnieki Šusters, Krēgers, Āboliņš, Ansons, Ernests Rudzītis, Lasmanis, Dzenis, Švalbe u. c. Daudzi no sagatavotajiem rezerves lidotājiem lidošanas apmācību turpināja v. d. instruktoru lidotāju kursus, vēlāk ieņemot eskadrijās lidotāju štata vietas.

Virsnieku lidotāju novērotāju kursi 1939. gada 4. decembrī (pavēle nr. 173, 30. sept.) tika komplektēti no dažādās karaspēka daļās (ieroču šķirās) dienējošiem jauniešiem virsniekiem, leitnantiem, no Ventspils kājnieku pulka (Baumanis, Āboltiņš), Valmieras kājnieku pulka (Kronis, Ozoliņš, Ozols), Cēsu kājnieku pulka (Vinklers), Daugavpils kājnieku pulka (Antens, Vītols), Rēzeknes kājnieku pulka (Millers), Aizputes kājnieku pulka (Šmitbergs), Dobeles kājnieku pulka (Lasmanis), Bauskas kājnieku pulka (Māliņš), Kurzemes artilērijas pulka (Zariņš), Vidzemes artilērijas pulka (Daiga), Latgales artilērijas pulka (Ziedāinis), Zemgales artilērijas pulka (Andersons), krasta aizsardzības artilērijas pulka (Šķēle, Upāns), armijas štāba bataljona (Donis), jātnieku pulka (Ziediņš, Delveris, Runka), kā arī no tikko Kara skolu beigušajiem leitnantiem, nosūtītiem tieši uz aviācijas pulku (Irbe, Švāns, Brāķeris, Paulis Grūbe, Milgrāvis, Neimanis, Nagainis un Viktors Krastiņš).

Par lidapmācītājiem beidzamajā lidotāju virsnieku kursā tika iecelti vltņ. Augusts Graudiņš un Vilis Grants.

Minētie kursanti diemžēl pilnu kursu krievu okupācijas dēļ nepabeidza un lielākā daļa patstāvīgi neizlidoja, izņemot dažus jau agrāk aviācijas pulkā dienējušos — Viktoru Krastiņu, Pauli Grūbi, Konrādu Nagaini u. c., saņemdami tikai aviācijas novērotāja nosaukumu.

Sākot ar 1939. gada jūniju atsākās kara lidotāja nosaukuma piešķiršana aviācijas pulka aktīvākajiem miera laika lidotājiem virsniekiem — kā papildinājums šo nosaukumu ieguvušajiem 1922. un 1932. gadā: kapt. Nikolajam Balodim (16. oktobrī), kapt. Vanagam (14. novembrī), kapt. ltn. Kadiķim (26. oktobrī), vltņ. Grantam (12. jūnijā), vltņ. Babičevam (14. jūlijā), vltņ. Veldrem (31. jūlijā), vltņ. Budrim (18. jūlijā), vltņ. Kleinbergam (18. augustā), vltņ.

Ozoliņam (11. septembrī), vltņ. Grāvem (27. septembrī), vltņ. Greizim (31. oktobrī), vltņ. Sotniekam (18. oktobrī), vltņ. Kagusam (6. oktobrī), vltņ. Jēkabsonam (6. oktobrī). Kā jau minēts iepriekš, šis nosaukums tika piešķirts vienīgi pēc "miera laika nosacījumu" izpildīšanas. "Īstie kara lidotāji" palika vēl arvien kopš 1921. gada tikai septiņi — bijušie cara lidotāji, kas lidojuši kara laikā.

1939. gada 5. aprīlī tika izdots Ministru kabineta rīkojums pārtraukt ziedojumu vākšanu tikai Kara aviācijas fondam, tā vietā nodibinot kopēju Valsts aizsardzības fondu.

16. Latvijas okupācija 1940. gadā un aviācijas pulka likvidācija

Pirmās ieskaņas aviācijas pulka likvidācijai jau bija jūtamas 1939. gada oktobrī — padomju kara bāzu ierīkošanas laikā Latvijā — Liepājā, Ventspilī, Ēdolē, Durbē, Priekulē, Ezerē. Tie bija vairāki aviācijas pulka darbības ierobežojumi šajos rajonos — 8. jūras izlūkošanas eskadrijas jūras aviācijas bāzes pārcelšana uz Rīgu (Ķīšezeru); Ventspilī LAK un Liepājas ziemeļu aerodroma (Veliemā) nodošana krieviem, tos iepriekš saviem treniņlidojumiem un vasaras nometnēm lietoja pulks; lidojumu aizliegumi krievu bāzu rajonos un krievu kara aerodroma būve Grobiņā (Liepājas pievārtē), Ezerē un Vaiņodē. Nav jāaizmirst arī PSRS Bruņoto spēku maršala Jegorova, divīzijas komandiera Ščeņoļova un abu šo augsto militāro vadītāju pavadošās svītas "draudzības vizīte" Latvijā un Rīgā 1937. gada 19.–23. februārī, Spilves kara aerodroma apmeklējums un krievu kara flotes atkārtotie braucieni Liepājas kara ostas tuvumā (mūsu jūras aviācija tos izsekoja).

Pulka likvidācijas draudi daudz nenovēršamāki kļuva līdz ar Latvijas okupāciju 1940. gada 17. jūnijā. Der arī atcerēties visas PSRS izricības un provokācijas pirms tam. Jau 1939. gada 23. augustā PSRS bija noslēgusi "draudzības un neuzbrukšanas līgumu" ar Vāciju ar slepenu nodomu sadalīt ietekmju sfēras Baltijas valstīs un arī Somijā.

1939. gada otrā pusē visu triju Baltijas valstu ārlietu ministri (Igaunijas — 28. septembrī, Latvijas — 5. oktobrī, Lietuvas — 19. oktobrī un Somijas — 12. oktobrī) tika aicināti uz sarunām Maskavā, lai noslēgtu savstarpējās palīdzības līgumu ar PSRS un apspriestu priekšlikumus šā līguma izpildes nodrošināšanai ar padomju kara bāzu ierīkošanai šajās valstīs un ierobežota armijas kontingenta ielaišanu bāzēs.

Bet pret ko gan šis savstarpējās palīdzības līgums bija domāts, ja iepriekš jau bija noslēgts draudzības līgums ar Vāciju? Trīs Baltijas valstis bija spiestas šos nosacījumus pieņemt. Bet Somija to darīt atteicās, un PSRS tūdaļ nolēma Somiju par nepakļaušanos pārmācīt, 30. novembrī iebrūkot Somijā un iesākot Ziemas karu, kas ilga līdz 140. gada 14. martam. Kara laikā Somija zaudēja 180 000 karavīru un daļu savas teritorijas (Hanko pussalas flotes bāzi, Somu

liča salas, Karēliju). PSRS zaudējumi kritušo ziņā bija vēl ievērojamāki (nemākulīgas militārās vadības dēļ), arī aviācijā. Pēc "veiksmīga" kara ar Somiju PSRS varēja ķerties pie savu imperiālistisko tieksmju tālākas piepildīšanas arī attiecībā uz Baltiju. Ar kara bāzu ierīkošanu Krievijai vairs nepietika! Sākās provokāciju sērija, kas beidzās ar Latvijas un visas Baltijas okupāciju. Vispirms Latvijas kara ministrs un armijas virspavēlnieks ģenerālis K. Berķis jūnija sākumā tika izsaukts uz Maskavu (Latvijā atgriezās 12. jūnijā) iebaidīšanas nolūkā, lai demonstrētu viņam padomju karaspēka savilkšanu Latvijas robežu tuvumā. Mēģinājumi izprovocēt Latviju uz atklātu konfliktu sākās 14.–15. jūnijā, uzbrūkot Latvijas robežsargu posteiņiem un nogalinot un deportējot uz PSRS robežsargus un civilpersonas, visbeidzot — izdomāti apvainojumi par draudzības un sadarbības līguma nosacījumu nepildīšanu un "Baltijas valstu sarunu atdzīvināšanu, militāras savienības paplašināšanu pret PSRS". Sekoja draudu nota Latvijas valdībai 16. jūnijā par valdības maiņu un padomju karaspēka brīvu ielašanu Latvijā (vairs ne ierobežota kontingenta, kā tas bija bāzu ierīkošanas laikā). Latvijas valdība kopā ar armijas štābu darbiniekiem tajā pašā dienā (16. jūnijā), kad tika saņemta PSRS nota, sanāca uz savu pēdējo sēdi, kurā tika pieņemts lēmums piekrist PSRS prasībām un ielaist Latvijā PSRS karaspēku. Nepretoties agresijai! Ministru kabinets demisionēja. Bija sākusies krievu okupācija Latvijā.

Visi šie notikumi aviācijas pulkā atspoguļojās šādi. Jau pirms 15. jūnija, kad padomju armija okupēja Lietuvu un iegāja Viļņā, Kauņā, Kēdaiņos un virzījās uz Latvijas robežām, notika gatavošanās varbūtējai militārai konfrontācijai. "Nometņošana" šoreiz jau Spilves aerodromā pie lidmašīnām (3. iznīcinātāju eskadrijas lidotāja kapr. Roberta Kārklīņa atmiņu apraksts par šo laiku). 15. jūnijā aviācijas pulka komandieris pulkvedis R. Kandis pulksten 10 sasauca pulka vienību komandierus (vlt. A. Graudiņa apraksts grāmatā "Latviešu karavīrs Otrajā pasaules karā", I daļa, 93.–96. lpp.), ziņoja par krievu politisko spiedienu uz Latviju un izsludināja pulkā pagaidu trauksmes stāvokli, kaut Latvijas armijā jau 14. jūnijā bija izsludināta vispārējā trauksme (virsn. vietn. Emīla Brieža, 2. iznīcinātāju eskadrijas lidotāja, atstāsts grāmatā "Latviešu stāsts").

Visām eskadrijām tika uzdots līdz pulksten 18 sagatavot lidmašīnas kaujas gatavībā, nodrošinot maksimālu lidmašīnu skaitu aizlidošanai.

Pulksten 19 notiek jauna apspriede, tomēr pilna trauksme netiek izsludināta. Visām lidmašīnu apkalpēm tiek dots uzdevums ar krēslas iestāšanos izlido dot uz noteiktiem, iepriekš sagatavotiem laukumiem un aerodromiem ārpus Spilves. Zemes personālam un pulka administrācijai pagaidām jāpaliek pulkā (arī remontdarbnīcās Slokas ielā 52).

Īsi pirms krēslas iestāšanās lidmašīnas izlidoja uz noteiktajām vietām:

1. iznīcinātāju eskadrija (*Gloster Gladiator*) — uz Jumpravmuižas pusgatavo aerodromu (tagadējo Rumbulu);
2. iznīcinātāju eskadrija (*Gloster Gladiator*) uz Koknesi;
3. iznīcinātāju eskadrija (6 *Bristol Bulldog* un 3 *Gladiator*) — uz Rāmavu (LU lauksaimniecības ferma). Vēlāk 3. eskadrijas *Gladiator* pievienojās 2. eskadrijai, pārlidojot kopā ar to uz Krustpili;

4. un 5. iznīcinātāju eskadrija (Š-16) pārlidoja uz Rāmavu;
6. eskadrija (SV-5) palika savā iepriekšējā dislokācijas vietā — Gulbenes aerodromā, tāpat arī 7. tālās izlūkošanas eskadrija — Krustpili; uz Krustpili pārlidoja arī *Hawker Hind* (no 4. izlūku eskadrijas). Krustpili esošais *Hind* palika uz vietas;
8. eskadrijas jūras lidmašīnas palika Usmas ezerā (savā nometnes vietā); skolas lidmašīnas pārlidoja no Spilves aerodroma uz Spilves pļavām 5–6 km no aerodroma.

Līdz ar to visas aviācijas pulka Spilves aerodroma lidmašīnas bija izvietotas dažādos Rīgas apkārtnes lidlaukos un nosēšanās laukumos un galvenā mūsu kara aviācijas bāze Spilvē palika tukša (izņemot lidmašīnas, kas kādu tehnisku iemeslu dēļ nevarēja aizlidot). Pārējie palika savās iepriekšējās vietās — Krustpili, Gulbenē, Usmas ezerā. Aviācijas pulks kaujas darbībai bija sagatavots vēl līdz PSRS notas saņemšanai.

16. jūnijs. PSRS notas saņemšanas diena. Daugavpilī notiek pēdējie Latgales dziesmu svētki. Aviācijas pulkā šī diena (svētdiena) pagāja mierīgi, gaidot tālākos norādījumus no augstākām instancēm.

17. jūnijs (pirmdiena). Ļoti agri no rīta (pulksten 4) Rīgas tuvumā esošie eskadriju komandieri tiek izsaukti uz pulka štābu, un pulka komandieris paziņo valdības lēmumu — krievu karaspēkam nepretoties. Lidmašīnas paliek esošajās vietās, izņemot skolas lidmašīnas, kuras pulksten 6 atgriežas Spilves aerodromā un no pulksten 7 līdz 10 piedalās lidapmācībās. Pēc pulksten 10 lidapmācības tiek pārtrauktas, lai tās atsāktu pēc pulksten 15. Kursanti un apmācītāji dodas pusdienas pārtraukumā, nezinot, ka vairs pulkā nelidos nekad...

Pulksten 11 pulkā tiek izsludināta trauksme. Pa šo laiku padomju karaspēks agri no rīta pārgājis Latvijas robežu un strauji tuvojas Rīgai. Vīrs Daugavpils lido krievu lidmašīnas... Ap pulksten 12.30 pie Spilves lidlauka parādās seši krievu tanki — divi no Baltu muižas puses, divi no cementfabrikas puses un divi, apbraucot lidlauku, — no Podraga puses. Vīrs cementfabrikas jau plīvo sarkanie karogi — vietējo komunistu un NKVD diversantu izlikti (viņi ienāca Latvijā līdz ar krievu karaspēku kā celtniecības palīgstrādnieki krievu kara bāzēm). Spilvē iebraukušie tanki paliek stāvam apmēram 400 m no angāra. Skolas lidmašīnas vēl stāv angāra priekšā. Tiek izsaukts pulka komandieris un tam pavēlēts aerodromā esošās lidmašīnas novietot angāros un cilvēkiem atstāt aerodromu. Sardze un dežūrvirsnieks tomēr paliek aerodromā.

18. jūnijs. Trauksme pulkā tiek atcelta. Pulka neaizlidojušais personāls paliek "pulka sētā" Daugavgrīvas ielā. Aerodromā par dežūrvirsnieku tiek norīkots leitnants Viktors Krastiņš, labs krievu valodas pratējs.

Ap pusdienas laiku vīrs aerodroma parādās krievu bumbvedējs *SB-2*, atliojis no Ventspils. Tiek izlikts nolaišanās palags, un tas nolaižas aerodromā sagatavot pārējo lidmašīnu nolaišanos. Tās atlidoja pēc ilgākas riņķošanas vīrs Rīgas iznīcinātāju *J-16* un *J-153* pavadībā. Galvenokārt divmotoru bumbvedēji *SB-2*. Pārējās lidmašīnas — no Vaiņodes, Ezeres.

Spilves lidlauks kā galvenā mūsu kara aviācijas bāze beidz eksistēt, jo to

pārņem krievi, kaut arī lidlauka apsardze vēl ir no aviācijas pulka. Aizlidojušās kara lidmašīnas paliek iepriekšējās vietās, eskadriļu cilvēki turpat.

18. jūnijā Spilvē ar lidmašīnām DC-3 no Maskavas ierodas Latvijas neatkarības iznīcināšanas režisors PSRS, Tautas komisāru padomes vicepriekšsēdētājs A. Višinskis. Viņu sagaida visu Latvijā izvietoto bāzu priekšnieks Džeržanskis, NKVD augsta ranga vadītājs Pāvels Sudoplatovs, Matvejevs. Viņi ar automašīnu ZIS 110 no Spilves dodas uz Rīgu. Atlidojušie krievu lidotāji Spilvē tiek ar pulka locekļiem, kas tobrīd ir tur uz vietas.

Pulkā tiek izsludināts vispārējs lidošanas aizliegums. Neviena Latvijas lidmašīna pagaidām nedrīkst pacelties gaisā. Rāmavā no 3. eskadriļas iznīcinātājiem *Bristol Bulldog* tiek nomontēti borta ieroči. Līdzīgi Latvijai Lietuvā un Lgaunijā ierodas to "vietvalži" — augsti padomju darbinieki Dekanazovs un Ždanovs (pēdējās ziņas no leitnanta V. Krastiņa atstāstiem, kurš vēl arvien Spilvē pildīja dežūrvirsnieka uzdevumu).

Iepriekš aprakstīto vēsturisko notikumu izklāsts, sevišķi attiecībā uz notikumiem aviācijas pulkā tā likvidācijas sākumā (lidmašīnu evakuācija) kapt. A. Graudiņa, ltn. V. Krastiņa, virsn. vietn. Emīla Brieža un virsn. vietn. R. Kārklīņa (šo notikumu aculiecinieku — 2. un 3. iznīcinātāju eskadriļas lidotāju) atstāstos atšķiras. Atšķirīgs ir arī 3. eskadriļas lidotāja Ž. Tomsona atstāsts, kas publicēts grāmatā "Latviešu karavīrs Otrā pasaules kara laikā" (1 daļa, 95. lpp.).

19. jūnijs. Aviācijas pulks saņem rīkojumu no okupācijas varas, konkrēti — krievu armijas (aviācijas vadības), trīs dienu laikā atbrīvot pulka kazarmas Daugavgrīvas ielā, izvākt visas noliktavas un darbnīcas un atstāt Spilves aerodromu, noņemt aerodroma apsardzi, jo pulks pārvietojas uz Bišumuižas rajonu pie Rīgas–Bauskas šosejas (netālu no Rāmavas).

Spilves angāros paliek angāru iekārtas (arī vēja rādītājs, kuru pulkvežleitnants Dzenītis gribēja nomontēt un paņemt līdzī uz jauno dislokācijas vietu), skolas lidmašīnas un tās lidmašīnas, kas nespēja pārlidot 15. jūnijā. Ar speciālu atļauju no Usmas ezera uz Ķīšezeru no nometnes vietas pārlido piecas 8. eskadriļas lidmašīnas — četras *Fairey Seal* un viena *HE-4*. Treniņlidmašīna "Pirāts" jau iepriekš bija evakuācijas laikā nosēdusies sauszemes variantā Spilvē un palikusi pie pārējām skolas lidmašīnām. Jūras lidmašīnas Ķīsezerā pārņēma krievu flotes aviācijas vienība.

Laika posmā no 19. līdz 22. jūnijam aviācijas pulks, tā materiālā daļa, kas bija palikusi Rīgā, ar velkoņu vilktām liellaivām tiek pārvietota no Zunda Ilģuciemā uz Bišumuižas rajonā esošo tintes fabriku "Burtnieks". Pulka štābs, saimnieciskā daļa, tehniskā daļa izvietojās Bišumuižā, Aviācijas skola (kursi) — Bišumuižas pamatskolā. Uz Bišumuižu tika pārvestas visas noliktavas, darbnīcu iekārtas, virsnieku un instruktoru klubu iekārtas. Aviācijas remontdarbnīcās darbi tika pārtraukti.

Pārmaiņas notika arī Latvijas armijas vadībā. Višinskis bija sācis rīkoties... Jau 18. jūnijā viņš bija ieradies iepazīšanās vizītē pie Valsts prezidenta K. Ulmaņa, "lai kā padomju valdības pilnvarotais uzraudzītu padomju ultimāta

noteikumu izpildīšanu un sastādītu jauno Latvijas valdību pēc jau iepriekš Maskavā apstiprināta saraksta". Ulmanim atlika to apstiprināt un izsludināt.

21. jūnijā no amata tiek atcelts līdzšinējais kara ministrs un armijas virspavēlnieks ģen. Berķis. Viņa vietā par kara ministru tiek iecelts ģen. Roberts Dambītis un par armijas virspavēlnieku — ģen. Roberts Kļaviņš (abi bijušie Latvijas armijas ģenerāļi, vēlāk PSRS valdībai). Vēlāk ģenerālis Kļaviņš, tāpat kā daudzi Latvijas armijas ģenerāļi, tika aizsūtīts "kvalifikācijas celšanas kursos" uz Maskavu, apcietināts kā bijušais padomju armijas 24. latviešu teritoriālā korpusa komandieris līdz 1941. gada maijam. Gājis bojā ieslodzījumā Noriļskā 1944. gada 12. janvārī.

1940. gada 20. jūnijā Valsts prezidenta sekretariāts paziņo jaunā Ministru kabineta sastāvu ar Dr. Augustu Kirhenšteinu kā Ministru prezidentu un pagaidu ārlietu ministru.

Interesanti atzīmēt, ka ģen. Dambītim izdevās palikt Latvijā līdz pat vācu okupācijai, kaut gan par sadarbību ar boļševikiem viņu apcietināja gestapo un 1942. gadā pārveda uz Zaksenhauzenes koncentrācijas nometni Vācijā, no kurienes viņu 1945. gadā atbrīvoja krievi.

24. jūnijā aviācijas pulks vēl beidzamo reizi sapulcējas Bišumuižā (kopā ar Rāmavas un Jumpravmuižas apkalpi, kā arī ar vietējiem iedzīvotājiem), lai pie ugunsкура latviski nosvinētu Līgo vakaru. Pēc svētkiem pēdējās mācību un lidotnespējīgās lidmašīnas izjauktā veidā tiek pārvestas ar liellaivām uz rūpnīcas *Provodnik* tukšajām hallēm Sarkandaugavā, kur jau atradās poļu internētās lidmašīnas.

Tā pamazām Latvijas armija (arī aviācijas pulks) bez pretošanās kļuva par krievu komunistu imperiālisma upuri. Sākās armijas pārveidošana.

29. jūnijā savā runā Rīgas radiofonā ģen. Dambītis pirmo reizi min frāzi "Latvijas tautas armija". Armijā (vēl Latvijas) tiek iecelti politiskie vadītāji "Latvijas armijas demokratizēšanai" — kā teikts 1940. gada 8. jūlija likumā, kuru vēl pasludina līdzšinējais Valsts prezidents Kārlis Ulmanis. Pulka novietnē Bišumuižā ieradās arī kāds bijušais 9. kājnieku pulka kareivis Bagats — atbrīvots politiskais ieslodzītais, paaugstināts par pulkvežleitnantu, uzņemoties pulka politiskās vadības kontroli (kritis kaujās pie Maskavas pret vāciešiem 1941. gadā).

Pulkā par politisko vadītāju tiek iecelts kāds pulka kaprālis. Reizē ar Višinska ierašanos aktivizējas arī NKVD darbība Latvijā. Jau 1939. gada rudenī (kara bāzu ierīkošanas laikā) Maskava bija izlēmusi iznīcināt Baltijas valstu neatkarību un iekļaut tās krievu komunistiskajā impērijā — Padomju Savienībā. Lai maksimāli neitralizētu varbūtējo pretošanos, jau 1939. gada 11. oktobrī vēlākais PSRS Ministru padomes priekšsēdētājs G. M. Maļenkovs paraksta PSRS — NKVD rīkojumu nr. 001223 "par kontrrevolucionāro personu apzināšanu Baltijas valstīs neatkarīgi no konkrētiem pierādījumiem par viņu pretpadomju darbību". Starp apzinātajiem "kontrrevolucionāriem" minēti arī Latvijas armijas bijušie "baltgvardi" — atbrīvošanas kauju dalībnieki un uz Latviju pārbēgušie lidotāji. Tāpēc atsevišķi aviācijas pulka virsnieki tiek uzaicināti uz *Pribovo* (Baltijas kara apgabala pārvaldi) attiecību noskaidrošanai. Atgriezušies pulkā, ir nerunīgi.

Daži vairs neatgriežas nekad... Tā 1940. gada 11. decembrī tiek apcietināts pulkvežleitnants Jānis Priedītis — par "dzimtenes nodevību" pēc 58. panta 1.b paragrāfa (nošauts Rīgas centrālcietumā 1941. gadā). 1941. gada 20. februārī tiek apcietināts pulkvežleitnants Voldemārs Jakubovs — pēc tā paša panta; miris apcietinājumā Krievijā... Abi pirmie Latvijas nacionālās armijas (aviācijas grupas) lidotāji.

Apcietināts tiek arī pulkvežleitnants Vladimirs Korobovskis, kapteinis Ēvalds Kārklīšs, virsniekvietnieks Kārlis Karps, aviācijas remontdarbniecu amatnieks motorists Antons Joniškāns (pārlidojis no boļševikiem uz Latviju kopā ar Korobovski). Abi nošauti Latvijā.

Jūlijā un augustā leitnants Bruno Kalniņš tiek iecelts par Latvijas tautas armijas politisko vadītāju, paaugstinot viņu ģenerāļa dienesta pakāpē. Auto tanku brigādē, flotē, aviācijas pulkā, sapieru pulkā un sakaru bataljonā (tātad bijušajās tehniskās divīzijas daļās) par politisko vadītāju iecelts Pēteris Grigāns. (Šie politiskie vadītāji pastāvēja līdz 1. oktobrim, jo 27. septembrī tautas armija tika pārvērsta par 24. atsevišķo latviešu strēlnieku korpusu.

5. jūlijā Kirhenšteina valdība izsludināja Latvijas demokrātijas atjaunošanu!!! Un Saeimas vēlēšanas (komēdija boļševiku un čekas vadībā). Saeimā tika "ievēlēta" tikai viena politiskā partija — komunistu un bezpartijisko bloks.

1940. gada 21. jūlijā Kārlis Ulmanis tiek atstādināts no Valsts prezidenta amata un viņa funkcijas pārņem Ministru prezidents Kirhenšteins.

Augusta sākumā Latvijas delegācija dodas uz Maskavu izlūgties Latvijas uzņemšanu Padomju Savienībā (par to iepriekš vienbalsīgi nobalsoja jaunievēlētie Saeimas deputāti).

1940. gada 5. augustā Latvija tiek iekļauta Padomju Savienībā, un 7. septembrī visu Baltijas republiku pilsoņi kļūst par Padomju Savienības pilsoņiem.

Šajā laikā aviācijas pulks Bišumuižā nodarbojas ar sportu, politiskajām mācībām un nelidojot gaida turpmāko likteni. Tiek organizēta aviācijas pulka delegācija ekskursijai uz aviācijas svētkiem Tušinā pie Maskavas, lai iepazītos ar padomju aviācijas varenību. To vada ltn. Viktors Krastiņš.

Pirms tam jūlija pirmajās dienās krievu aviācijas speciālisti ieradās Bišumuižā un pievēca no tehniskās noliktavas visus krāsainos metālus.

Aviācijas eskadriļas jūlija beigās un augusta sākumā veic savus beidzamos lidojumus no Jumpravmuižas lidlauka un Kokneses nosēšanās laukuma uz Krustpils aerodromu, kur tiek savākta vienkopus visa Latvijas modernā kara aviācija, iznīcinātāji *Gloster Gladiator*, izlūklidmašīnas *Hawker Hind*. No lidmašīnām tiek nomontēts apbruņojums, daļa lidmašīnu tiek izjauktas un iepakotas kastēs (kaprāja Šacillo atstāsts par Krustpils aerodromu). Daļu no tām vēlāk pārsūtīja uz Vāciju, tad vēl PSRS draugiem. Pārlidojot no Rīgas apkārtnes un Kokneses uz Krustpili, mūsējos katram gadījumam "nodrošina" padomju iznīcinātāji.

Vēl pēdējo reizi trīs latviešu kara lidotāji ar *Gloster Gladiator* pacēlās gaisā Vissavienības aviācijas dienas aviācijas svētkos Spilvē 1940. gada 18. augustā (apraksts Padomju Savienības aviācijas žurnālā *Tehnika Vosdušnova Flota*, 1940, nr. 10/11). Tie bija iznīcinātāju lidotāji A. Baiders (žurnālā kļūdains minēts šis

vārds, jo tāda pulkā nebija), Tāivaldis Misiņš (citos avotos lidotāja Misiņa vietā minēts E. Rudzītis) un A. Dulle. *Gloster* pamēģināja arī krievu lidotājs Suvorovs. Vēl šajā rakstā mūsu lidotāji nodēvēti par Latvijas tautas armijas kara aviācijas lidotājiem.

Šis lidojums bija pēdējais mūsu nacionālajā kara aviācijā (aviācijas pulkā). Pēc tam aviācijas pulks pastāvēja tikai formāli līdz tautas armijas iekļaušanai 24. teritoriālajā strēlnieku korpusā 1940. gada 27. augustā, kad sākās tautas armijas un aviācijas pulka likvidācija un korpusa 24. atsevišķās izlūku eskadrijas organizēšana uz Gulbenes 6. eskadrijas bāzes, uz kuriem no aviācijas pulka tika pārskaitīti 46 virsnieki un 61 instruktors — bijušie izlūku eskadrijas lidotāji un apkalpojošais personāls. Īsi pirms Latvijas okupācijas, vēl Latvijas armijas pastāvēšanas laikā 1940. gada 10. maijā, par pirmo Latvijas armijas aviācijas ģenerāli tiek iecelts tehniskās divīzijas aviācijas priekšnieks un inspektors plkv. Jāzeps Baško. Pēc viņa demobilizācijas no armijas 13. augustā par aviācijas ģenerāli tiek iecelts viņa vietnieks, sevišķu uzdevumu virsnieks divīzijā plkv. Jānis Indāns. Viņi abi bija vienīgie aviācijas ģenerāļi pirmskara Latvijas armijā. Ģenerālis J. Baško kā viens no retajiem Latvijas ģenerāļiem netika ne apcietināts, ne deportēts uz Krieviju un nomira dabiskā nāvē 1946. gada 31. maijā Latgalē savā Kastires saimniecībā. Turpretī ģenerāli J. Indānu pēc demobilizācijas 27. novembrī 1941. gada 15. februārī apcietināja un 16. oktobrī nošāva Maskavā Butirku cietumā. (Pēc kara rehabilitēts.)

Latvijas kara aviācijas pulks kā tautas armijas sastāvdaļa formāli tiek likvidēts līdz ar tautas armijas izformēšanu 1940. gada 27. septembrī (Latvijas tautas armijas likvidācijas komisijas pilnvarotā ģen. R. Dambiša pavēle nr. 1, 1940. g. 27. sept.) un 24. Sarkanarmijas teritoriālā strēlnieku korpusa izveidošanu no tautas armijas atliekām. Vienlaikus tika izveidota arī 24. atsevišķā izlūku eskadrija pie korpusa, uz kuru pārskaitīja daļu no aviācijas pulka "uzticamajiem" izlūku eskadrijas lidotājiem un tehnisko personālu.

Atsevišķas aviācijas pulka struktūras vēl turpināja darboties līdz 1940. gada 7. decembrim pulka komandiera R. Kanda vadībā.

Starplaikā no 27. septembra līdz 7. decembrim 1940. gada 10. novembrī tika sastādīta pulka likvidācijas komisija no 22 virsniekiem, 59 virsdienesta instruktoriem un brīvā līguma darbiniekiem pulka vispārējai, tā saimniecības un atsevišķu apakšvienību likvidācijai, kā arī lidmašīnu apsardzes nodrošināšanai. Kā pārstāvji no 24. jaunnodibinātās eskadrijas komisijai tika piekomandēti adm. ltn. K. Kleins un virsn. vietn. R. Mazlazdiņš atlikušo deviņu lidmašīnu SV-5 un dažāda inventāra pieņemšanai Gulbenē. Desmitā lidmašīna SV-5 bija gājusi bojā kaprāja Morkāna katastrofā 1940. gada 4. jūnijā Gulbenē. Eskadrijai vēl tika nodota viena KOD-1 mācību lidmašīna jauno lidotāju ltn. tālākai apmācībai (aviācijas skolas beidzamo lidkursu praktiski nepabeigušajiem). Lidmašīna gāja bojā, eskadrijai evakuējoties uz Krieviju ltn. Viktora Krastiņa vadībā (V. Krastiņa atstāsts).

No aktīvā dienesta "piemērotu amatu trūkuma dēļ Sarkanajā armijā" tika demobilizēti 38 pulka virsnieki (Latvijas tautas armijas likvidācijas komisijas

pilnvarotā pavēle nr. 17, 1940. g. 7. dec.). Pēc kapt. Augusta Graudiņa emigrācijā izveidotā aviācijas pulka virsnieku saraksta, 1940. gada 17. jūnijā pulkā bija 120 virsnieku. Daļu no šiem demobilizētajiem virsniekiem, kā arī uz 24. eskadriju pārskaitītajiem — eskadriļas komandieri plkv. ltn. Žani Jēri, kapt. Bernhardu Pukši, vltn. Ernestu Zālīti, Oto Austrumu, Nikolaju Strukovu, Albertu Tiruli, ltn. Teodoru Brāķeri, Sergeju Milgrāvi un Nikolaju Salnu — 1941. gada liktenīgajās dienās deportēja uz Krieviju kā potenciālos jaunā režīma pretiniekus kopā ar daudziem citiem Latvijas armijas un Baltijas virsniekiem. Latvijas virsnieki bija tā ļaužu šķira, kas no padomju represijām cieta visvairāk reizē ar aizsargiem un policiju, sevišķi lidotāji no aviācijas pulka un Aizsargu aviācijas.

Vispār 1940.–1941. gadā komunismam par upuriem krita 4665 Latvijas armijas karavīri (to vidū 34 ģenerāļi un viens admirālis). Apcietināti 249 virsnieki un 341 instruktors un kareivis. Deportēti 540 virsnieki un 90 instruktori (kopā ar agrāk no armijas atvaļinātajiem). Pazuduši Sarkanarmijā un kara laikā krituši 52 virsnieki un 102 kareivji no bijušās Latvijas armijas. Šie statistikas dati ņemti no grāmatas "Latviešu karavīrs Otrajā pasaules karā" I daļas (izdota Rietumos), kā arī no Teodora Brāķera raksta žurnālā "Latviešu Strēlnieks" (1991, nr. 6).

Latvijā okupācijas sākumā tika noslepkavoti vairāki desmiti virsnieku un instruktoru, arī aviācijas pulkam piederīgie: vltn. Voldemārs Blumbergs — Bišumuižā, vltn. Lukass Delveris — Valmieras cietumā, vltn. Oto Penks, v. serž. Bergmanis un serž. Vistiņš — Rīgas centrālcietumā. Tāpat centrālcietumā tika nogalināts remontdarbniecu amatnieks Ciris un Antons Joniškāns (pārlidotājs no boļševikiem kopā ar Korobovski 1920. gadā) — atrasts Bišumuižā boļševiku upuru masu kapā, virsn. vietn. Mazutis — Strenču rajonā dezertējot no 24. eskadriļas.

NKVD orgāni nebija aizmirsuši arī pārlidotājus no boļševikiem uz Latviju: plkv. ltn. J. Priedītis tika arestēts 1940. gada 11. decembrī un nošauts Rīgas centrālcietumā 1941. gada februārī, plkv. ltn. Voldemārs Jakubovs apcietināts 1941. gada 20. februārī, miris 1941. gada 3. septembrī ieslodzījumā Orenburgas apgabalā Krievijā, plkv. ltn. Vladimirs Korobovskis apcietināts 1940. gada 12. oktobrī, nošauts 1941. gada 16. oktobrī Ļefortovas cietumā Maskavā, lidotājs novērotājs Oše 1941. gada jūlijā atrasts nošauts centrālcietumā.

Pārējie pārbēdzēji no boļševikiem uz Latviju bija miruši pirms Latvijas okupācijas: Pušķelis — 1920. gadā, Ābrams — 1924. gadā. Daži paspēja laikusi pirms okupācijas emigrēt uz Rietumiem — lidotāji Viziņš un Landavs uz Zviedriju, lidotāja Mardoka liktenis palicis nezināms.

Apcietināti, deportēti un gulaga lēģeros ieslodzīti šādi aviācijas pulka un 24. eskadriļas virsnieki un instruktori: pulkvežleitnanti Augusts Dzenītis, Kārlis Skribo, Kārlis Konstants (atvaļināts no pulka jau iepriekš), Kārlis Tenters, Žanis Jēre; kapteiņi — Vilis Munters, Arnolds Kadiķis, Jānis Balodis, Nikolajs Balodis, Aleksandrs Zariņš, Ernests Kārklīšs, Alfrēds Liniņš, Bernhards Pukše, Valters Riņķis, N. Dekteris (administratīvais kapteinis), Eduards Ginters (kapt. ltn.); virsleitnanti Alfrēds Valeika, Jānis Māršāns, Markus Ozols, Voldemārs Pečulis, Sergejs Milgrāvis, Oto Austrums (Čakanovskis), Nikolajs Strukovs, Alberts Tirulis,

Ernests Zālītis, Nikolajs Jevlampjevs; leitnanti — Bernhards Pētersons, Jānis Kārklīnš, Arvīds Lasmanis, Teodors Brāķeris, Nikolajs Salna, Nikolajs Rumpes, Oskars Kohs un serž. Alfrēds Paulovskis.

Apctietināti un represēti Krievijā: virsniekvietnieki Ernests Nolbergs, Jānis Kolužs.

Nošauti Krievijā: plkv. ltn. Žanis Jēre, vlt. Oto Austrums, vlt. Ernests Zālītis (Norijskā), ģen. Jānis Indāns, kapt. Alfrēds Salmiņš (Maskavā).

Miruši badā un no slimībām ieslodzīto noietnēs: kapt. Jānis Balodis, Nikolajs Balodis, Alfons Liniņš, Vilis Munters, kapt. ltn. Eduards Ginters, Arnolds Kadiķis, vlt. Alfrēds Valeika, plkv. ltn. Voldemārs Jakubovs (cietumā).

Atgriezušies Latvijā pēc ieslodzījuma: plkv. ltn. Augusts Dzenītis, kapt. Valters Riņķis, Bernhards Pukše, vlt. Nikolajs Strukovs, Alberts Tīrulis, Nikolajs Salna, Sergejs Milgrāvis, ltn. Teodors Brāķeris, Oskars Kohs, virsn. vietn. Rihards Gulbis, kapr. Verners Vidiņš, Genardijs Šacillo, Aleksandrs Mukāns.

Daudzu liktenis palicis nezināms.

Neliela daļa no aviācijas pulka bijušajiem lidotājiem, virsniekiem un instruktoriem no 24. eskadrijas un Civilās aviācijas Baltijas pārvaldes kara sākumā, krieviem atkāpjoties no Latvijas, aizlidoja tiem līdzīgi uz Krieviju un turpmāk tika iedalīti dažādās otršķirīgās padomju aviācijas daļās tālu no frontes austrumos. Sākumā darbojās kā lidapmācītāji, vēlāk iedalīti latviešu nakts bumbvedēju vienībās ar lidmašīnām PO-2.

No 24. eskadrijas uz Krieviju aizlidoja: vlt. Ernests Jēkabsons, vlt. Ēriks Kronis, ltn. Viktors Krastiņš, adm. ltn. Kārlis Kalniņš, virsn. vietn. Fricis Sproģis, Ernests Nolbergs, Alberts Batkovskis.

No Civilās aviācijas Baltijas pārvaldes (kā satiksmes lidotāji): virsn. vietn. Jānis Bergins, Emīls Briedis, Jānis Kolužs, Jānis Lodziņš, Nikolajs Vulfs.

Pārējie 24. eskadrijai piederīgie uz Krieviju atkāpās pa zemes ceļu, un Krievijā nonāca tikai nožēlojamās 24. eskadrijas atliekas. Daudzi bija paši "demobilizējušies" savas politiskās pārliecības dēļ un palika Latvijā. No Gulbenes aerodroma tas notika organizēti majora Tomasa Aleksandra vadībā. Vienlaikus dezertēja 39 eskadrijai piederīgie (kapt. Kārļa Krastiņa raksts žurnālā "Daugavas Vanagi", izd. Kanādā, no 1982. g. nr. 5 līdz 1983. g. nr. 6).

Dažiem aviācijas pulka lidotājiem un agrāk pulkā dienējošajiem izdevās kopā ar saviem vācu tautības piederīgajiem repatriēties uz Vāciju jau pirms padomju okupācijas 1939. gada beigās un 1940. gada sākumā, tā pasargājot sevi no padomju represijām: virsn. vietn. Arturam Lasmanim, Fricim Zaķim, serž. Teodoram Ābramam, virsn. vietn. Riņķim (II), Borisam Azeļickim, Apaļonam Panteļevam (pēdējie no Latvijas aerokluba un Aizsargu aviācijas).

Kā pēdējais padomju okupācijas terora upuris jāmin bijušais kara aviācijas pulka lidotājs no 1926. gada kapt. Alfrēds Salmiņš, dzimis 1902. gadā. Viņam izpildīts nāvessods nošaujot vēl 1946. gada 22. maijā (14. maijā?) Maskavas apgabala Uzlovojes pilsētā, pamatojoties uz KPFSR Kriminālkodeksa 58.1a pantu par dzimtenes nodevību (kādas "dzimtenes"!?)

Par atsacīšanos evakuēties no Gulbenes aerodroma kopā ar 24. atsevišķo

izlūku eskadriju uz Krieviju 1941. gada 29. jūnijā. Par dienestu no 1942. gada 22. marta līdz 1943. gada septembrim 268. Ērgļu policijas bataljonā kopā ar aviācijas pulka virsniekiem — lidotājiem J. Ruceli, A. Tomasu, J. Ķirsonu, A. Brambatu u. c. Par līdzdalību kā 1. eskadrijas komandierim 12. nakts kaujas grupas (NSG-12) darbībā no 1944. gada marta līdz vienības izformēšanai 1944. gada oktobrī un par turpmākajām kara gaitām 19. latviešu SS divīzijā Kurzemē.

Apcietināts 1946. gada 28. janvārī karagūstekņu nometnē *Molotovugol* šahtā un notiesāts uz nāvi Kara tribunāla sēdē 1946. gada 21.–24. martā.

Reabilitēts 1998. gada 23. februārī ar Latvijas Augstākās tiesas lēmumu kā represētais.

Tomēr lielākā daļa aviācijas pulka bijušo virsnieku un instruktoru pēc dienesta vācu *Luftwaffe* (INSG-12 vienībā), leģionā un policijas bataljonos bija spiesti pēc kara no Rietumos esošajām gūstekņu nometnēm emigrēt uz Vāciju, Angliju, Zviedriju, ASV, Kanādu, Austrāliju, Dienvidameriku — Brazīliju, Argentīnu, Venecuēlu.

Uz Vāciju emigrēja: kapt. Augusts Graudiņš, kapt. ltn. Rūdolfs Jenkēvics, Jānis Cīrulis, Pēteris Trejs, vln. Eduards Veldre, Kārlis Kaguss, Kārlis Bungšs, adm. ltn. Kārlis Ozols, Arvīds Lasmanis, Herberts Juškēvics, ltn. Ernests Rudzītis, Skalde, virsn. vietn. Kārlis Alksnis, Eduards Pauliņš.

Uz ASV emigrēja: plkv. ltn. Aleksandrs Ārgals, Eduards Balodis, Frīdrihs Zute, kapt. Jānis Ozoliņš, Kārlis Krastiņš, Kārlis Ercums, Ēriks Mellups, Viktors Eglītis, Kārlis Blaus, Alfrēds Rūtiņš, Jānis Ķirsons, vln. Gustavs Strautnieks, Pēteris Greizis, Paulis Briedis, Rūdolfs Drillis, Herberts Deprejs, ltn. Paulis Grūbe, Valdis Donis, Voldemārs Švāns, Teodors Ābrams, Alberts Gudermanis, Arvīds Rundvalts, Jānis Binders, adm. ltn. Kārlis Grūbe, virsn. vietn. Artūrs Meijerovics, serž. Arvīds Skagers, kapr. Kārlis Bandenieks, Vitolds Berķis.

Uz Kanādu emigrēja: plkv. ltn. Jānis Rucelis, Nikolajs Bulmanis, kapt. Oskars Dzērvītis, vln. Arvīds Bambers, ltn. Jānis Āboltiņš, Edgars Baumanis, virsn. vietn. Artūrs Retigs, Ēriks Kazeks, Teodors Rediņš, Kārlis Krūmiņš, v. serž. Aloīzs Vjake, kapr. Kirils Miķelsons, Kārlis Dreijers, Edgars Poikuss.

Uz Austrāliju emigrēja: plkv. ltn. Hermanis Kricmanis (pulka ārsts), majors Aleksandrs Tomass, kapt. Kārlis Krastiņš, vln. Kārlis Šķēle, Krišs Lakstīgala, ltn. Kārlis Veikins, Sergejs Babičevs, Voldemārs Māliņš, Bronislavs Andersons (Bruno), Jānis Maisiņš, Jānis Brūveris, Kārlis Kārkliņš, virsn. vietn. Jēkabs Hāgenfelds, serž. Arvīds Kaminskis, Jānis Muižnieks, Buls, kapr. Arvīds Vidiņš.

Uz Angliju emigrēja: plkv. Arvīds Skurbe, kapt. Kārlis Kalacis, vln. Paulis Sotnieks, adm. vln. Vīksna, ltn. Ludis Upāns, Rūdolfs Silarājs, inž. Pauls Reinhardts (Latvijas sūtnis Anglijā).

Uz Zviedriju emigrēja: ltn. Jānis Grinbergs, adm. ltn. Fricis Launītis, Kazimirs Marcinkēvičs (pulka jaunākais ārsts), virsn. vietn. Jānis Āboliņš, serž. Žanis Tamsons (pārbēga ar lidmašīnu); pirmā pasaules kara lidotāji: Kārlis Viziņš, Ziedonis Landavs.

Uz Dienvidameriku emigrēja: Brazīlijā — kapt. Herberts Cukurs, ltn. Pēteris

Auškāps, serž. Jānis Rudzītis; Argentīnā — virsn. vietn. Toms Kleinbergs; Venecuēlā — vln. Eduards Millers, ltn. Jānis Lecis.

Un tā aviācijas pulka lidojošais sastāvs (un ne tikai) tika izsvaidīts pa visām pasaules malām — austrumos un rietumos, gan piedaloties karadarbībā abās karojošajās pusēs, gan ciešot Krievijas izsūtīto un ieslodzīto noietnēs, gan glābjoties no padomju terora brīvajā pasaulē.

Kāds liktenis, aviācijas pulkam likvidējoties, bija tā modernākajām "par tautas saziņotajiem līdzekļiem" iegādātajām lidmašīnām (vecākās bija pārvestas uz rūpnīcu *Provodņik*)?

Par astoņām *SV-5* jau minēju. Četri hidroplāni *Fairey Seal* nogrima Ķīsezerā pie Rīgas, krieviem atkāpjoties. (Pastāv divas versijas par to bojāeju. Kapt. Graudiņš raksta, ka tos nogremdējuši paši krievi atkāpjoties. Ltn. Grinbergs (aculiecinieks) — ka tie nogrimuši vācu uzlidojuma rezultātā 1941. gadā.) Par triju izlūklidmašīnu *Hawker Hind* likteni tuvāku ziņu nav. It kā viena redzēta vācu okupācijas laikā Bruņinieku ielā Rīgā Aizsargu nama pagalmā. *Miles Magister*, moderns treniņu zemplāksnis, gāja bojā 1942. gada 11. novembrī Tallinas apkārtnē ar igauņu pilotu Aleksandru Lepu pēc piespiedu sēšanās (pilots palika dzīvs) *Sonderstaffel Buschman* sastāvā pēc tam, kad daļu latviešu lidmašīnu vācu okupācijas režīms nodeva igauņiem.

Interesantas ziņas ir par mūsu lidmašīnu *Gloster Gladiator* turpmākām gaitām. Daļu no tām jau pirms vācu uzlidojuma Krustpils aerodromam 1941. gada jūlijā (kad daļu *Gloster* sabombardēja) izjauca, atbrūņoja un, salādētas kastēs, aizsūtīja uz Vāciju (tad, kad vēl padomniešiem bija draudzīgas attiecības ar Vāciju). *Gloster* nonāca vācu desantplanieristu skolās Langendibahā pie Hanavas un Pozenē desantplanieru *DFS-230* vilkšanai (Vācijas aviācijas vēsturnieka Karla Koslera atradumi *Luftwaffe* un personīgajos arhīvos).

Vācu piloti, kas bija lidojuši ar šiem *Gloster*, bija pamanījuši, ka zem vācu krustiņiem ir padomju zvaigznes un latviešu ugunskrusta atliekas.

Kā jau minēts iepriekš, *Provodņik* noliktavās (hallēs) bija savāktas lidmašīnas *Šmolik Š-16* (no Bišumuižas un Rānavas), iznīcinātāji *Bristol Bulldog* un dažādas poļu un igauņu trofejlidmašīnas un to vraki. Vācu okupācijas laikā te atradās aviācijas noliktavas. Ne padomnieši, ne vācieši šīs vecās lidmašīnas nelietoja, viņus interesēja vienīgi Latvijā ražotās VEF modernās lidmašīnas *I-17*, *I-18* un vieglais iznīcinātājs *I-16*.

Līdz ar Latvijas neatkarības zaudēšanu beidza pastāvēt Latvijas armija un tās kara aviācija — mūsu nacionālās aviācijas lepnums un tās galvenā daļa.

Vairāki simti Latvijas kara lidmašīnu Latvijas neatkarības laikos ar tradicionālo kara aviācijas pazīšanās zīmi uz spārniem — sarkano ugunskrustu baltā aplī, bija šķērsojušas Latvijas debesis. Kara aviācijas pulks beidza pastāvēt savas darbības kulminācijā.

Latvijas kara aviācijā ekspluatētās lidmašīnas

Laikposmā no 1919. līdz 1940. gadam pēc sagādes veida un lietošanas laika lidmašīnas sadalāmas šādās grupās.

1. Atbrīvošanas kara laikā (1919–1920) iegūtās krievu un vācu trofejlidmašīnas kopā ar angļu militārās palīdzības atsūtītajām — kopā 35–40 lidmašīnas.

2. Starpkaru periodā (1923–1939) ārzemēs iepirktās itāļu, angļu, zviedru, somu, franču, beļģu un čehoslovāku sauszemes un hidrolidmašīnas — kopā 136 lidmašīnas.

3. Latvijā uzbūvētās ārzemju lidmašīnu replikas un pašu oriģinālkonstrukcijas (1923–1939) — kopā 22 lidmašīnas.

Pavisam kopā ap 200 lidmašīnām.

Pēc lidmašīnu tipiem tās sadalāmas šādi.

I. Trofejlidmašīnas

1. *Sopwith A2 Strutter 1½* — krievu (boļševiku) trofejlidmašīnas un angļu piegādātās (nr. 2, 11, 13, 14, 15) 6 lidmašīnas

2. *Sopwith Camel F1* un *2F1* — angļu piegādātās (nr. 6, 7, 8, 9, 16, 17, 18) 7 lidmašīnas

3. *Nieuport 24bis*, krievu trofeja (nr. 1) — 1 lidmašīna

4. *Nieuport 23*, krievu trofeja (nr. 3) — 1 lidmašīna

5. *Aviatic CV*, vācu trofeja (nr. 12, 22) — 2 lidmašīnas

6. *Fokker DVII*, vācu trofeja (nr. 4, 16) — 2 lidmašīnas

7. *Junkers CL-1*, vācu trofeja (nr. 10) — 1 lidmašīna

8. *Rumpler C I*, vācu trofeja (nr. 6) — 1 lidmašīna

9. *Hannoveraner CL III A*, vācu trofeja (nr. 12) — 1 lidmašīna

10. *Halberstadt CL V*, vācu trofeja (nr. 19) — 1 lidmašīna

11. *DFW CV*, vācu trofeja (nr. 3) — 1 lidmašīna

12. *LVG CV, CVI*, vācu trofeja — apt. 5 lidmašīnas

13. *Albatros B II, CI, C III*, vācu trofeja (nr. 5, 20, 22, 25, 26 u. c.) — apt. 6 lidmašīnas

Kopā pavisam ap 35 lidmašīnām.

Piezīme. Precīzi lidmašīnu *LCV* un *Albatros* skaits pēc arhīvu materiāliem nav nosakāms sakarā ar lidmašīnu numerācijas pastāvīgu maiņu avāriju, pārbūvju un lidmašīnu tipa kļūdainas sajaukšanas dēļ dokumentos.

II. Ārzemēs iepirktās sauszemes lidmašīnas

1. Iznīcinātājs *Balilla A-1*, itāļu, iepirkti 1923. un 1925. gadā — 12 lidmašīnas
2. Izlūklidmašīnas *SVA-10*, itāļu, iepirktas 1923. gadā — 4 lidmašīnas
3. Iznīcinātājs *Gourdou-Lesseure B2, GL-22*, franču, iepirkts 1924. gadā (nr. 30) — 1 lidmašīna
4. Iznīcinātājs *Martinsyde F4 Bussard*, angļu, iepirkts 1924. gadā — 1 lidmašīna
5. Mācību lidmašīna *Avro 548N, Avro 504*, angļu, iepirktas 1925. gadā (nr. 32, 33, 36, 37) — 4 lidmašīnas
6. Izlūklidmašīna — vieglais bumbvedējs *De Havilland DH-9A*, angļu, iepirktas 1926. gadā — 7 lidmašīnas
7. Iznīcinātāji *ADC-1 Martinsyde*, angļu, iepirkti 1926. gadā — 7 lidmašīnas
8. Izlūklidmašīnas — vieglie bumbvedēji *Letov Šmolik Š-16*, čehoslovāku, iepirktas 1927./1928. gadā — 21 lidmašīna
9. Iznīcinātāji *Fiat CR-1*, itāļu, iepirkti 1927. gadā (nr. 8, 9, 14, 15, 16, 17 — jūras aviācijas numerācija) — 6 lidmašīnas
10. Iznīcinātāji *Bristol Bulldog IIA*, angļu, iepirkti 1929. gadā — 12 lidmašīnas
11. Tuvizlūkošanas un treniņa lidmašīnas *Stampe et Vertongen SV-5*, beļģu, iegādātas 1935. gadā — 11 lidmašīnas
12. Iznīcinātāji *Gloster Gladiator MK-1*, angļu, iegādāti 1937.–1938. gadā (nr. 114–126 un 163–175) — 26 lidmašīnas
13. Izlūklidmašīnas, pārejas treniņlidmašīnas *Hawker Hind*, angļu, iegādātas 1938. gadā (nr. 176, 177, 178) — 3 lidmašīnas
14. Mācību treniņlidmašīna *Miles Magister*, angļu, iepirkta 1939. gadā (nr. 181) — 1 lidmašīna

Ārzemēs kopā iepirktas 116 lidmašīnas.

Ārzemēs iepirktās jūras aviācijas lidmašīnas

1. Lidlaivas *Savoia S-16-SII*, itāļu, iepirktas 1923. gadā (nr. 11, 21, 31) — 3 lidlaivas
 2. Hidroplāni *Hanriot H17*, franču, iepirkti 1924. gadā (nr. 5, 7) — 2 hidroplāni
 3. Hidroplāns *Caudron C60*, franču, iepirkts 1925. gadā (nr. 6) — 1 hidroplāns
 4. Hidroplāni *Heinkel III, He-4*, zviedru *Svenska Aero A13* (vācu licences būve; nr. 10, 11, 18, 19, 20, 21) — 6 hidroplāni
 5. Hidroplāni *Hanza-Brandenburg HB-33 IVL-A22*, somu (vācu licences būve), iepirkti 1927. gadā — 2 hidroplāni
 6. Hidroplāns *Link-Svenska Pirat*, zviedru oriģinālkonstrukcija, iepirkts 1929. gadā (nr. 24) — 1 hidroplāns
 7. Hidroplāni torpēdnesēji *Fairey Seal*, angļu, iepirkti 1934. gadā (nr. 26, 27, 28, 29) — 4 hidroplāni
- Kopā 19 hidrolidmašīnas.

Piezīme. Lidmašīna *Pirat*, kā arī *Fairey Seal* tika ekspluatēta arī sauszemes variantā (ar riteņiem). Hidroplānu numerācija 1936. gada 1. novembrī tika mainīta un atlikušās hidrolidmašīnas apzīmētas ar numuriem 97–103 (*He S II* nr. 97, *Fairey Seal* nr. 98–101 un *Pirat* nr. 102, 103).

III. Latvijā izgatavotās kara lidmašīnu replikas un oriģinālkonstrukcijas

1. *Hannoveraner CL IIIA*, izgatavota "Arsenālā" darbnīcās 1923. gadā (nr. 7) — 1 lidmašīna
2. *Halberstadt CL-V*, izgatavota aviācijas pulka darbnīcās 1925.–1927. gadā (nr. 22) — 1 lidmašīna
3. *SVA-10*, izgatavota aviācijas pulka darbnīcās 1928. gadā (nr. 33) — 1 lidmašīna
4. Hidroplāni *HB-33*, izgatavoti K. Bakmanes rūpnīcas avionodaļā 1928. gadā (nr. 22, 23) — 2 hidroplāni
5. Hidroplāns *Caudron C-60*, izgatavots K. Bakmanes rūpnīcas avionodaļā 1929. gadā (nr. 25) — 1 hidroplāns
6. Pārveidots *Albatros C III* (Skaubiša konstrukcija), izgatavots aviācijas pulka darbnīcās 1929. gadā (nr. 64) — 1 lidmašīna
7. Izlūklidmašīna *Avdi* (aviācijas divīzions), izgatavota aviācijas pulka darbnīcās 1930. gadā (nr. 85) — 1 lidmašīna
8. Mācību lidmašīna *Udet U 12B Flamingo*, izgatavotas K. Bakmanes rūpnīcas avionodaļā, pabeigtas "Arsenālā" un aviācijas pulka darbnīcās 1930. gadā (nr. 76, 77, 86, 87, 89, 95, 96) — apt. 8 lidmašīnas
9. *LVG CV*, izgatavota aviācijas pulka darbnīcās 1931. gadā (nr. 75) — 1 lidmašīna
10. Hidroplāns *Svenska Pirat*, izgatavots Liepājas kara ostas darbnīcu avionodaļā 1937. gadā (nr. 25) — 1 lidmašīna
11. Kārļa Irbīša konstrukcijas treniņlidmašīna *I-12*, mācību iznīcinātāji *I-15*, *I-15B*, vieglais iznīcinātājs *I-16*, izgatavoti VEF 1937.–1939. gadā (nr. 190 *I-15A*, nr. 191 *I-15B*) — 4 lidmašīnas

Kopā 22 lidmašīnas.

Pavisam kopā kara aviācijā ekspluatētas apmēram 200 lidmašīnas.

Latvijas kara aviācijas lidotāju uzskaitē

I. Krievijas cara aviācijas latviešu lidotāji, kas pēc Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara atgriezās Latvijā un turpināja dienestu Latvijas kara aviācijā

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. Jānis Priedītis x | 14. Jānis Lindbergs x* |
| 2. Voldemārs Jakubovs x | 15. Nikolajs Jevlampjevs x* |
| 3. Narciss Pušķelis x | 16. Rūdolfs Celms x |
| 4. Vladimirs Korobovskis x* | 17. Jūlijs Rimša x* |
| 5. Pēteris Mardoks x | 18. Aleksandrs Blauberģs x* |
| 6. Pēteris Ābrams x | 19. Kārlis Skaubītis x* |
| 7. Kārlis Vīziņš x | 20. Edvīns Bite x* |
| 8. Eduards Tomsons * | 21. Aleksandrs Zariņš x* |
| 9. Voldemārs Skrastiņš x | 22. Nikolajs Jeske x* |
| 10. Alfrēds Valeika * | 23. Teodors Vasiļjevs x* |
| 11. Jāzeps Baško x* | 24. Ādolfs Miņuks x* |
| 12. Rūdolfs Drillis * | 25. Dimitrijs Gotšalks x* |
| 13. Augusts Spāriņš x* | 26. Alfrēds Jēģins * |

27. Eduards Jaunītis *
28. Kārlis Bambergs *
29. Jānis Ozols x*
30. Fricis Sproģis x
31. Aleksandrs Jakobsons x
32. Aleksandrs Juzefatovs x
33. Žanis Rulle x*
34. Pāvils Stūrāns x*
35. Alfrēds Paulovskis x

36. Nikolajs Sudmalis x*
37. Hanss Inselbergs x*
38. Rolfs Ziverts x*
39. Aleksandrs Martens x*
40. Herberts Deprejs x*
41. Vladimirs Bērziņš x
42. Mārtiņš Vītoliņš x*
43. Sergejs Meijers x*
44. Sniķeris Mārtiņš x

Piezīme. Ar krustiņu (x) apzīmētie turpināja lidot Latvijas aviācijā (37) kā piloti. Ar zvaigznīti (*) apzīmētie bija virsnieki, pārējie no instruktoru sastāva.

II. Kara aviācijas skolā sagatavotie lidotāji (ar zvaigznīti apzīmētie — virsnieki, pārējie — instruktori) un lidspējas atjaunojušie, bijušie lidotāji (pasvītroti)

1920. gadā

45. Augusts Lazdiņš
46. Artūrs Kraulis *
47. Jānis Indāns *
48. Eduards Meijers *
49. Frīdrihs Zute *
50. Ādolfs Drulle *
51. Sergejs Staprāns *
52. Aleksandrs Jakobsons
53. Jānis Ozols
54. Aleksandrs Blauberģs *
55. Augusts Spāriņš
56. Kārlis Viziņš

1921. gadā

57. Eižens Lejiņš
58. Eduards Ziemelis
59. Jānis Putniņš *
60. Rūdolfs Celms

1922. gadā

61. Eduards Veinberģs *
62. Bernhards Pētersons *
63. Augusts Dzenītis *
64. Nikolajs Ritenberģs *
65. Rūdolfs Kandis *
66. Vilis Munters *
67. Kārlis Bluks
68. Herberts Cukurs *
69. Aleksandrs Lepels *

70. Jānis Alksnis *

71. Arsēnijs Podnieks *
72. Žanis Jēre *
73. Kārlis Skribo *
74. Pēteris Apkalns
75. Herberts Deprejs *
76. Pāvils Stūrāns *
77. Jānis Lindberģs *

1923. gadā

78. Oļģerts Pukše *
79. Kārlis Blaus *
80. Ēvalds Kārklīņš (I) *
81. Ernests Kārklīņš (II) *
82. Nikolajs Dekers *
83. Jānis Stūrāns *

1924. gadā

84. Kārlis Grūbe
85. Kārlis Veikins
86. Jānis Kārklīņš
87. Oskars Platais
88. Roberts Bemhens
89. Kārlis Kleins
90. Teodors Rudze
91. Augusts Pallo
92. Ludvīgs Hendzelis
93. Alfrēds Pavlovskis
94. Rihards Gulbis
95. Nikolajs Jakubovs

- 96. Marģeris Ķeniņš
- 97. Alfons Liniņš
- 98. Andrejs Veldums
- 99. Alfrēds Goertcs
- 100. Voldemārs Citars
- 101. Eduards Vitoliņš
- 102. Nikolajs Jevlampjevs *
- 103. Ādolfs Miņuks
- 104. Pēteris Ābrams
- 105. Jānis Bergmanis
- 106. Fricis Launicis
- 107. Kārlis Konstants *
- 108. Rūdolfs Birzulis
- 109. Krišs Rūja
- 110. Sergejs Bloms *

1925. gadā

- 111. Jānis Vistucis
- 112. Ernests Strauja *
- 113. Arvīds Ķibers
- 114. Pēteris Ustups
- 115. Gerhards Aboms
- 116. Jānis Rucelis *
- 117. Aleksandrs Juzefatovs
- 118. Viktors Eglītis
- 119. Ēriks Ezernieks
- 120. Nikolajs Bulmanis *
- 121. Kampars *
- 122. Kārlis Ginters *
- 123. Eduards Ginters *
- 124. Pēteris Freijs
- 125. Jānis Bilmanis *
- 126. Jānis Lodziņš
- 127. Mārtiņš Priedītis
- 128. Emīls Krūmiņš
- 129. Pauls Ķirpītis
- 130. Alberts Batkovskis
- 131. Gustavs Pelude
- 132. Ādolfs Vasiljevs
- 133. Kārlis Kalacis
- 134. Teodors Šusters
- 135. Kārlis Duncis (Eglājs)
- 136. Jēkabs Kaire

1926. gadā

- 137. Andrejs Šleinerts

- 138. Kārlis Teikmanis
- 139. Fricis Zaķis
- 140. Eduards Ozols
- 141. Augusts Lapiņš
- 142. Jānis Maisiņš *
- 143. Jānis Grinbergs
- 144. Eduards Lumbergs
- 145. Jānis Āboliņš
- 146. Arvīds Ansons
- 147. Artūrs Krēgers
- 148. Kārlis Kalniņš
- 149. Eduards Pauliņš
- 150. Kārlis Purmalis
- 151. Arvīds Lasmanis
- 152. Artūrs Grundmanis
- 153. Rūdolfs Milts
- 154. Rūdolfs Dzenis

1927. gadā

- 155. Arvīds Bangers *
- 156. Augusts Graudiņš *
- 157. Vilhelms Sterndoks *
- 158. Jānis Danders *
- 159. Arvīds Skurbe *
- 160. Alfrēds Veilands *
- 161. Voldemārs Dimza *
- 162. Kārlis Tenters *
- 163. Egons Jirgenšons *
- 164. Dimitrijs Gotšalks *
- 165. Roberts Janševskis *
- 166. Emīls Kanna
- 167. Jēkabs Barons *
- 168. Jānis Ūdentiņš *
- 169. Jānis Pagrods *
- 170. Nikolajs Strukovs *
- 171. Jānis Cīrulis *
- 172. Kārlis Ercums *
- 173. Jānis Ķirsons *
- 174. Aleksandrs Tomass *
- 175. Pauls Rucelis *
- 176. Jānis Renkulbergs (Rasa)
- 177. Hugo Vanags *
- 178. Ēriks Mellups *
- 179. Alfrēds Salmiņš *
- 180. Bernhards Grasbergs *
- 181. Oskars Šteinbergs *

182. Valters Riņķis *
183. Maksimiliāns Grāvers *

1928. gadā

184. Hugo Freimanis *
185. Augusts Strautnieks *
186. Jānis Zeile
187. Kārlis Karps
188. Kārlis Iesalnieks
189. Nikolajs Vulfs
190. Voldemārs Ziedainis
191. Ernests Rudzītis
192. Ernests Nolbergs
193. Jānis Jurkevics
194. Nikolajs Reinfelds
195. Indriķis Striķkalējs
196. Jānis Bergins
197. Artūrs Taube
198. Artūrs Ieva
199. Artūrs Meijerovics
200. Ansis Jensens
201. Kristaps Sprinģis
202. Paulis Gūtmanis
203. Jānis Bruņenavs
204. Bonifācijs Mazurs
205. Ēriks Kazeks
206. Pēteris Lodziņš
207. Kārlis Krūmiņš

1929. gadā

208. Arnolds Kadiķis *
209. Pauls Reinhards *
210. Augusts Verners *
211. Alfrēds Rūtiņš *

1930. gadā

212. Ludvigs Grāve *
213. Ādolfs Krastiņš *
214. Toms Kleinbergs *
215. Pauls Briedis *
216. Aleksandrs Hvastkovs *
217. Radomiško *
218. Dāvids Timmermanis *
219. Kārlis Birznieks *
220. Eduards Saprātnieks *
221. Kārlis Kaguss *

222. Arvīds Liepiņš *
223. Kārlis Krastiņš *
224. Krišs Lakstīgala *
225. Rūdolfs Jenkēvics *
226. Pauls Sotnieks *
227. Vilis Grants *
228. Teodors Švanbergs *
229. Alberts Tīrulis *
230. Eduards Saprānieks *
231. Nikolajs Balodis *
232. Grieze *
233. Kārlis Krastiņš *
234. Voldemārs Blumbergs *
235. Ernests Zālītis *
236. Jānis Balodis *
237. Ernests Jakobsons *
238. Eduards Meijers (Veldre) *
239. Oto Penks *
240. Visvaldis Stūre *
241. Voldemārs Pečulis *
242. Leons Vaiders *
243. Sergejs Babičevs *
244. Jānis Budris *
245. Imants Šleifers *
246. Andrejs Golbergs *
247. Lībermanis *
248. Oto Čakanovskis *
249. Jānis Ozoliņš *
250. Pēteris Greizis *

1932. gadā

251. Kārlis Bungšs *

1934. gadā

252. Jānis Muižnieks

1935. gadā

253. Kārlis Lešinskis
254. Oskars Dzērvītis *
255. Alfrēds Rikards
256. Aleksandrs Ārgals *

1936. gadā

257. Jānis Rudzītis
258. Paulis Grūbe *
259. Jānis Kolužs

260. Eižens Strubergs
261. Kirils Miķelsons
262. Andrejs Valdmanis
263. Laimonis Bedritis
264. Ludvigs Švalbe
265. Tāļivaldis Misiņš
266. Viktors Krastiņš *
267. Teodors Kaminskis
268. Emīls Briedis
269. Pēteris Freimanis
270. Artūrs Retīgs
271. Eduards Lilje
272. Teodors Rediņš
273. Valentīns Zeltiņš
274. Arvīds Skagers
275. Jūlijs Gailītis
276. Arnolds Biedriņš
277. Eduards Hofrats
278. Ernests Eizentāls
279. Alfrēds Dulle
280. Teodors Ābrams
281. Alberts Gudermanis *
282. Jānis Freiborns
283. Oskars Freilihs
284. Alfrēds Danders
285. Edgars Kanailis
286. Eduards Balodis *
287. Jānis Lecis *
288. Aloīzs Vjakse
289. Oto Melnācis
290. Hermanis Strazdiņš
291. Hermanis Naumanis
292. Artūrs Rubenis
293. Arkādijs Roziņš
294. Jēkabs Morziks *
295. Fricis Lāma
296. Rūdolfs Silarājs *
297. Voldemārs Bērziņš
298. Pēteris Jātnieks
299. Pāvils Sudrabs
300. Kārlis Daibuss
301. Voldemārs Ploše

1937. gadā
302. Jānis Binders
303. Arnolds Siliņš
304. Haralds Makars

305. Arvīds Vidiņš
306. Arnolds Mencis *
307. Ansis Kalniņš
308. Alfrēds Krūmiņš
309. Jānis Brūveris *
310. Rihards Kalniņš
311. Konrats Nagainis *
312. Indriķis Morkāns
313. Rihards Nazars
314. Matiss Morziks
315. Aleksandrs Jodis
316. Žanis Tomsons
317. Jānis Rodziņš
318. Roberts Kārklis
319. Roberts Čavars
320. Jānis Šūmanis
321. Eduards Varažinskis
322. Kārlis Raubēns
323. Jānis Čirkuss
324. Jānis Brauns
325. Alfrēds Jansons
326. Jānis Rieka
327. Kārlis Matvejs
328. Jūlijs Liepiņš
329. Aleksandrs Virks
330. Aleksandrs Kaminskis
331. Jēkabs Hagenfelds
332. Jānis Kalējs
333. Kārlis Kreišmanis
334. Voldemārs Šķēre
335. Kārlis Bandenieks
336. Fricis Freimanis

1938. gadā

Datu par sagatavotiem lidotājiem
arhīvā trūkst.

1939. gadā

337. Miķelis Jenkevics
338. Alfrēds Štārs
339. Oļģerts Šprunks
340. Aleksandrs Jacis
341. Jānis Kārklis
342. Voldemārs Heidemans
343. Jānis Kaņķis
344. Kristaps Dauzis

345. Viktors Eglītis
346. Konstants Cimмерmans
347. Alberts Lagzdiņš
348. Jānis Blese
349. Arvīds Beļevičs
350. Edgars Students
351. Jānis Valdmanis
352. Lejnieks
353. Jānis Lūf
354. Ernests Riņķis
355. Kārlis Šķoba
356. Jānis Stukāns *
357. Konstantīns Reihmanis
358. Arvīds Šteinbergs (Velme)

Kara aviācijas skolā gatavotie lidotāji, kas kursus nepabeidza okupācijas 1939.–1940. g. dēļ

359. Jānis Donis *
360. Oskars Kohs *
361. Nikolajs Salna *
362. Edgars Baumanis *
363. Ēriks Kronis *
364. Arvīds Ozoliņš *
365. Rūdolfs Zaļups *
366. Eduarts Millers *
367. Voldemārs Māliņš *
368. Jānis Zariņš *
369. Jānis Daiga *
370. Kārlis Šķēle *
371. Ludis Upāns *
372. Jānis Liepiņš *
373. Jānis Māršāns *
374. Arnolds Ozols *

375. Pēteris Antens *
376. Arvīds Vītols *
377. Oļģerts Vinklers *
378. Jānis Kārklīņš *
379. Fricis Grebers *
380. Jānis Āboltiņš *
381. Nikolajs Šmitbergs *
382. Fricis Lasmanis *
383. Lukass Delveris *
384. Arnolds Runka *
385. Bronislavs Andersons *
386. Miervaldis Ziedainis *
387. Rotislavs Irbe *
388. Voldemārs Švāns *
389. Teodors Braķeris *
390. Sergejs Milgrāvis *
391. Visvaldis Reimanis *
392. Pēteris Auškaps *
393. Reinholds Celmiņš
394. Edvarts Ķīsis
395. Geizelis
396. Bruno Būls
397. Pēteris Gailis
398. Gailītis Toms
399. Aleksandrs Beļariņš
400. Konrāts Caune
401. Oskars Ātrenis *
402. Nikolajs Kaņeps *
403. Haralds Klints
404. Jānis Stojažs
405. Aleksandrs Šmits
406. Pēteris Trejs *
407. Jānis Zalcmanis
408. Hermanis Pakulis

Kara aviācijas pulka lidotāji, dienējuši arī jūras aviācijā (no vispārējā saraksta)

1. Jānis Lindbergs *
2. Nikolajs Jevlampjevs *
3. Voldemārs Jakubovs *
4. Aleksandrs Zariņš *
5. Sergejs Meijers *
6. Pēteris Ābrams *
7. Kārlis Skaubītis *
8. Ādolfs Miņuks
9. Nikolajs Jakubovs
10. Herberts Cukurs *
11. Voldemārs Dimze *

12. Kārlis Ercums *
13. Nikolajs Sudmals *
14. Ansis Kurmis *
15. Ansis Sleine
16. Ansis Akmeņkalns
17. Jānis Pelše
18. Oto Ostvalds
19. Jānis Kārklīņš
20. Ēvalds Kārklīņš *
21. Ernests Kārklīņš *
22. Jānis Grinbergs

23. Teodors Rudzis
24. Andrejs Veldums
25. Ernests Strauja *
26. Jānis Bilmanis *
27. Aleksandrs Lepels *
28. Nikolajs Dekers *
29. Arvīds Liepiņš *
30. Jēkabs Barons *
31. Gustavs Pelude
32. Bernhards Grasbergs *
33. Oskars Šteinbergs *
34. Jānis Šūmanis
35. Jānis Budris *
36. Paulis Grūbe *

37. Kirils Miķelsons
38. Jānis Kolužs
39. Eduards Varažinskis
40. Voldemārs Šķēre
41. Eižens Strūbergs
42. Oskars Freilihs
43. Alberts Gudermanis
44. Jānis Čirkuss
45. Teodors Rediņš
46. Jēkabs Hagenfelds
47. Ādolfs Līdaks
48. Kārlis Kalacis *
49. Mārtiņš Vītolīņš *

Kara aviācijas pulka lidotāji, dienējuši arī jūras aviācijā (no vispārējā saraksta)

1. Jānis Lindbergs *
2. Nikolajs Jevlampjevs *
3. Voldemārs Jakubovs *
4. Aleksandrs Zariņš *
5. Sergejs Meijers *
6. Pēteris Ābrams *
7. Kārlis Skaubītis *
8. Ādolfs Miņuks
9. Nikolajs Jakubovs
10. Herberts Cukurs *
11. Voldemārs Dimze *
12. Kārlis Ercums *
13. Nikolajs Sudmāls *
14. Ansis Kurmis *
15. Ansis Sleine
16. Ansis Akmeņkalns
17. Jānis Pelše
18. Oto Ostvalds
19. Jānis Kārklīņš
20. Ēvalds Kārklīņš *
21. Ernests Kārklīņš *
22. Jānis Grinbergs
23. Teodors Rudzis
24. Andrejs Veldums
25. Ernests Strauja *

26. Jānis Bilmanis *
27. Aleksandrs Lepels *
28. Nikolajs Dekers *
29. Arvīds Liepiņš *
30. Jēkabs Barons *
31. Gustavs Pelude
32. Bernhards Grasbergs *
33. Oskars Šteinbergs *
34. Jānis Šūmanis
35. Jānis Budurs *
36. Paulis Grūbe *
37. Kirils Miķelsons
38. Jānis Kolužs
39. Eduards Varažinskis
40. Voldemārs Šķēris
41. Eižens Strūbergs
42. Oskars Freilihs
43. Alberts Gudermanis
44. Jānis Čirkuss
45. Teodors Rediņš
46. Jēkabs Hagenfelds
47. Ādolfs Līdaks
48. Kārlis Kalacis *
49. Mārtiņš Vītolīņš *

Piezīmes pie Latvijas kara aviācijas lidotāju saraksta.

1. Saraksts sastādīts, balstoties uz Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāliem (aviācijas pulka un jūras aviācijas divizona (nodaļas) komandieru pavēlēm (fonds 1477-1 un 3402-2), to papildinot ar bijušā aviācijas pulka rakstveža lidotāja Emīla Brieža un lidotāja Jāņa Riekas (Austrālijā) sastādīto sarakstu.

2. Sarakstā nav detalizēti minētas lidotāju dienesta pakāpes, tās dalot vienīgi

divās pamatgrupās — virsniekos un instruktoros, jo lidotāju dienesta pakāpes laika gaitā nemitīgi paaugstinājās gan sakarā ar izdienu, gan arī ceļot savu militāro kvalifikāciju dažādos kvalifikācijas celšanasursos ārpus aviācijas pulka (arī kara skolā).

3. Vēl jāatzīmē, ka daļa bijušo Pirmā pasaules kara un Krievijas pilsoņu kara aktīvāko lidotāju savas lidotāju gaitas Latvijas kara aviācijā sāka nekavējoties bez līdzpēju atjaunošanas Aviācijas skolā: Priedītis, Jakubovs, Pušķelis, Korobovskis, Mardoks, Ābrams, Skrastiņš, Baško, Rimša, Skaubītis, Bite, Zariņš, Jeske, Vasiljevs, Sproģis, Meijers — kopā 16 lidotāji. Pārējie vienpadsmit lidotāji — Ozols, Blauberģis, Spāriņš, Viziņš, Deprejs, Lindberģis, Jevlampjevs, Miņuks, Juzefatovs, Gotšalks, Bērziņš — pēc līdzpēju atjaunošanas Kara aviācijas skolā.

Sarakstā iespējami labojumi un papildinājumi.

Latvijas kara aviācijā sagatvotie piloti 1920 — 1940

Apmācības gads	Pilotu kopskaits	Virsnieki	Instruktori
1920	12	9	3
1921	4	2	2
1922	17	15	2
1923	6	6	—
1924	27	4	23
1925	26	9	17
1926	18	—	18
1927	29	29	—
1928	24	2	22
1929	4	3	1
1930	39	39	—
1931	—	—	—
1932	1	1	—
1933	—	—	—
1934	1	—	1
1935	4	2	2
1936	45	1	44
1937	35	1	34
1938		trūkst datu	
1939	22	—	22
1940	34	34	— kursus nepabeidza
Pavisam	348	157	191
Līdzpējas atjaunojušie aviācijas veterāni	37	29	8
Kopā	385	186	199

Aviācijas pulkā katastrofās bojāgājušie lidotāji

Datums	Dienesta pakāpe, vārds, uzvārds	Vieta	Lidmašīnas tips	Katastrofas iemesls, apraksts
1	2	3	4	5
1920. g.	2. V ltn. Voldemārs Skrastiņš	Spilve	Sopwith Camel nr. 6	Paceļoties 50 m augstumā, motora defekts, strauji griež atpakaļ uz aerodromu, griezienā zaudē ātrumu, ar strādājošu motoru iedrāžas zemē
29. VI	vitn. Augusts Spāriņš, mot. kapr. Kārlis Sabulis	Spilve, Ilģuciemis	Aviatic nr. 22	Paceļoties 150 m augstumā, kreisajā griezienā atpakaļ uz aerodromu zaudē ātrumu un, nevarēdams izlīdzināt griezienu, nogāžas Ilģuciemā
28. VII	vitn. Aleksandrs Blauberģs, vitn. Žanis Rulle, vitn. Rolfs Ziverts	Plaviņas pie Stukmaņu muižas	Aviatic nr. 12	Piespiedu nosēšanās ar bojātu motoru uz maza laukuma. Otrajā mēģinājumā nolaisties virs meža griezienā zaudē ātrumu un ar strādājošu motoru nogāžas
1922. g.	1. IX vitn. Artūrs Kraulis	Jelgava	Sopwith Strutter nr. 11	Motora bojājums, piespiedu nosēšanās ar diviem pasažieriem, lidmašīna nogāžas uz šosejas
1924. g.	29. II kapr. Edvīns Bite	Spilve	Fokker DVII nr. 16	Piespiedu nosēšanās miglā un sniegā aerodromā
1. VI	serž. Pēteris Ābrams, mot. serž. Augusts Behmanis	Liepāja, netālu no bākas	Lidlaiva Savoia S16 nr. 4	Motora stāšanās virs sauszemes 150–200 m augstumā, straujš grieziens pa kreisi, lai sasniegtu jūru. Nogāžas krastā
1927. g.	29. VI serž. Roberts Bemhens	Spilve	Ansaldo A-1 Balilla nr. 28	Paceļoties 150 m augstumā, no griezienu pāriet grīstē
14. VII	serž. Jēkabs Kaire	Daugavpils	Sopwith Camel	
6. VIII	serž. Eduards Lumberģs	Daugavpils	Sopwith Camel	Pilotāža neatļauti mazā augstumā, mēģinājums izlidot zem tilta

1	2	3	4	5
18. VIII	serž. Jānis Vīstucis	Spilve	ADC-1 Martinsyde nr. 21	Grīste no 1000 m augstuma, vairākkārt izvadot un ieejot tajā no jauna negribot
1928. g.	serž. Arvīds Ķīberis, kapt. Sergejs Bloms, kapt. Jūlijs Metums	Cēsu apkārtnē	Šmolik Š-16, nr. 10	Zemlidojumā demonstrējot pikejumu, laikus neizvada no tā
1929. g.	vltn. Kārlis Skaubītis, serž. Bonifācijs Mazurs	Spilve	Albatros C III, nr. 64	Paceļoties apstājas motors. Griež atpakaļ uz aerodromu, un grīste līdz zemei
13. XII	vltn. Pauls Rucelis, vltn. Egons Jirgenšons	Krustpils	Šmolik Š-16, nr. 52	500 m augstumā griezienā pāriet grīstē līdz zemei
1930. g.	vltn. Dimitrijs Gotšalks	Spilve	Ansaldo A-1 Balilla nr. 49	Grīste līdz zemei no 600–700 m augstuma uz vienu un otru pusi pret lidotāja gribu
22. VII	ltn. Ādolfs Krastiņš	Spilves apkārtnē	Avro 504K nr. 37	Pēc kāpjoša lidojuma ar mazu ātrumu pagrieziena laikā vēja brāzma sanes lidmašīnu. Griezdamās slid lejup, ar darbojošos motoru atsitas pret zemi. Otrs līdzlidotājs dzīvs
3. XII	serž. Pēteris Lodziņš	Spilve	Bristol Bulldog nr. 73	No 800 m augstuma no nepareizi izpildītas cilpas lidmašīna pāriet grīstē, pēc izvadīšanas izpildot cilpu vēlreiz, tas pats no 300–400 m — grīste līdz zemei
1931. g.	vltn. Kārlis Lepels, Nīna Lepele (pasažiere), mot. kapr. Vilhelms Graudups, serž. Oto Ostvalds, kapt. Mārtiņš Vītoļiņš, vltn. Nikolajs Dekers	Liepājas kara ostas rajonā	Hidrolāns He 4 nr. 20 un nr. 19	Sadursme gaisā
12. VIII	serž. Jānis Zeile, kapt. Nikolajs Ritenbergs	Daugavpils	Šmolik Š-16, nr. 8	No 500 m augstuma grīste līdz zemei

1	2	3	4	5
29. VIII	virsn. vietn. Augusts Lapiņš	Daugavpils	ADC-1 Martinsyde nr. 11	Imitējot uzbrukumu gaisa mērķim — konusam un pikējot uz to, skāra trosi, un lidmašīna gaisā izmontējās (spārni kreisajā pusē)
1934. g. 28. VI	vītn. Arvīds Liepiņš, kapt. Kārlis Steķis (lidzlidotājs pasažieris)	Daugavpils	Šmolik Š-16, nr. 8	No 500 m augstuma grīste līdz zemei
12. VIII	serž. Jānis Zeile, kapt. Nikolajs Ritenbergs	Liepājā ārējā reidā	Hidroplāns He 4 nr. 10	Augstumstūres bojājuma dēļ iepikē ārējā reidā. Lidmašīnas pilots A. Zariņš, izlecot ar izpletni, izglābjas. Steķim izpletnis neatveras
20. VII	vītn. Teodors Švanbergs	Krustpils	ADC-1 Martinsyde nr. 16	200 m augstumā strauji pagriezieni, ātruma zaudēšana, grīste līdz zemei
1935. g. 4. XI	vītn. Aleksandrs Hvastkovs, kapt. ltn. Jānis Putniņš, serž. Jānis Rāviņš	Spilve	U-12 Flamingo nr. 95, Bristol Bulldog nr. 81	Sadursme gaisā starp Flamingo, kas gāja mazā augstumā uz nosēšanas, un Bristol Bulldog (Hvastkovs), kas iedrāzās Flamingo sānos
1936. g. 15. VI	kapt. ltn. Hugo Freimanis	Daugavpils	Bristol Bulldog nr. 74	Iepikē zemē pret sauli, nepareizi novērtējot attālumu līdz zemei
22. VI	virsn. vietn. Kārlis Iesalnieks	Krustpils	Bristol Bulldog nr. 83	Zemlidojumā aizķer stabu
3. XII	serž. Alfrēds Danders	Spilve, Jaunmilgrāvis	Bristol Bulldog nr. 78	Grīste figūrļidojuma laikā līdz zemei nepietiekamas sagatavotības dēļ
1940. g. 31.V	ltn. Konrāds Nagainis	Spilve	Bristol Bulldog	Plakanā grīste figūrļidojumu laikā, neveiksmīgs lēcieni ar izpletni. Nepietiekama sagatavotība
4. VI	serž. Ozols (pasažieris no gāzes dienesta)	Gulbene	SV-5	Straujš pagriezieni paceļoties, grīste līdz zemei ar darbojošos motoru. Pilots Indriķis Morkāns smagi ievainots



Latvijas modernākais iznīcinātājs
Gloster Gladiator (pēc 1938. gada)



Tautas dāvinātās lidmašīnas aviācijas pulkam Latvijas aviācijas svētkos Spilvē 1938. gada septembrī

Aviācijas pulka komandieris pulkvedis Rūdolfs Kandis sasveicinās ar armijas virspavēlnieku ģenerāli Jāni Balodi vienotajos aviācijas svētkos 1938. gadā





Izlūku vieglais bumbvedējs *Hawker Hind*, pārejas lidmašīna uz iznīcinātāju *Gloster Gladiator* (1937/1938)



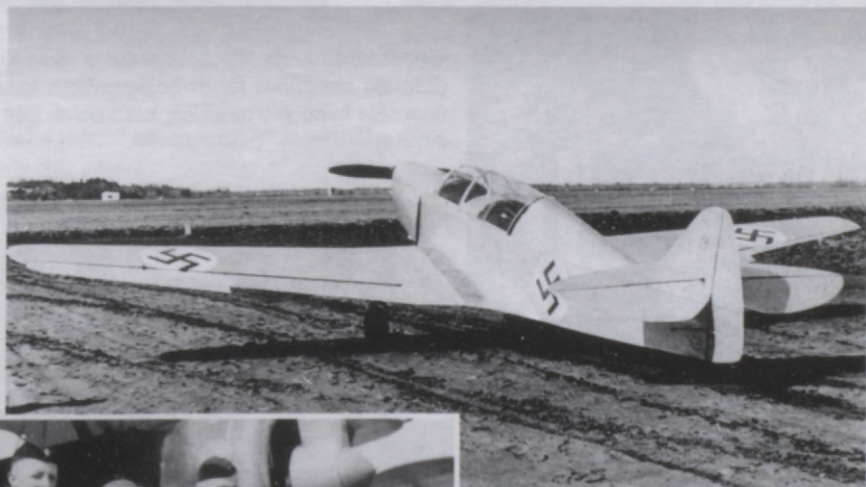
Mācību pikējošais bumbvedējs *C-6 bis* (1940)



Herberta Cukura pēdējā fotogrāfija
(1940. gada 7. jūnijs)



Iznīcinātājs *Gloster Gladiator* pie Aizsargu aviācijas štāba ēkas (Alkazars)



Aviācijas pulka treniņlidmašīna
VEF I-12



Iznīcinātāja *Gloster Gladiator* piloti



Bojāgājušo lidotāju pavadīšana pēdējā gaitā



Virslieņanta Kārļa Skaubiša atdusas vieta Krustpils kapos (lidotāju palīdzības fonds bojāgājušiem kara lidotājiem finansēja kapu pieminekļus, kas veidoti pēc vienota parauga)

Lidotāju kapi Brāļu kapos pirms to rekonstrukcijas (pirms 1930. gada)



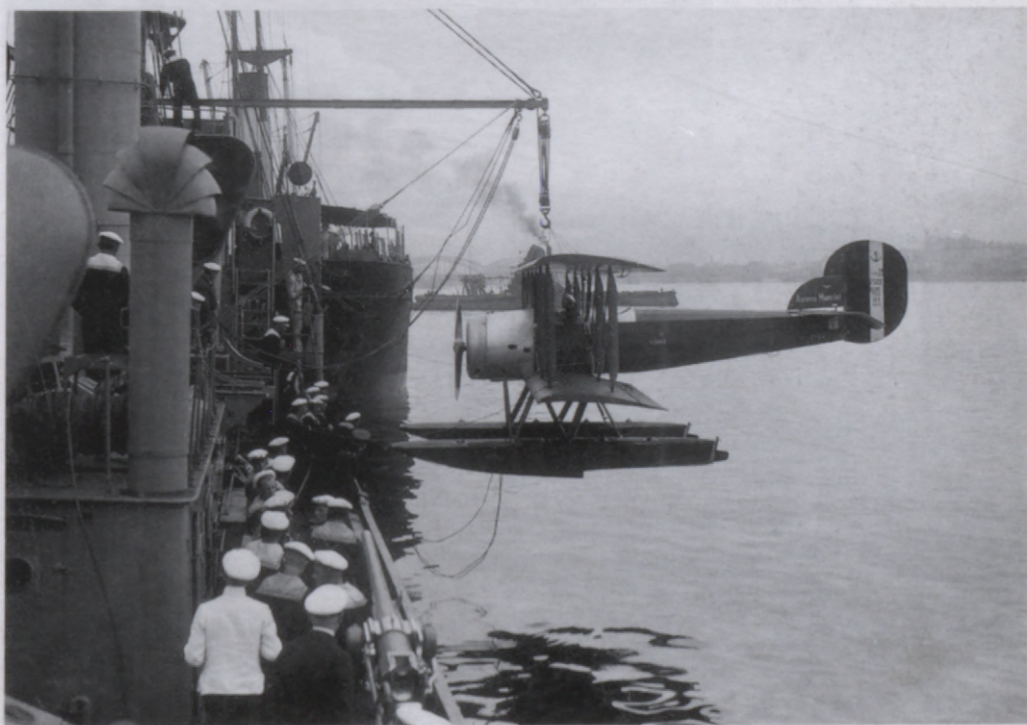


Aviācijas pulka 8. jūras izlūkošanas eskadrijas komandieris kapteinis Kārlis Ercums (1938)



Jūras aviācijas komandieris pulkvežleitnants Voldemārs Jakobovs

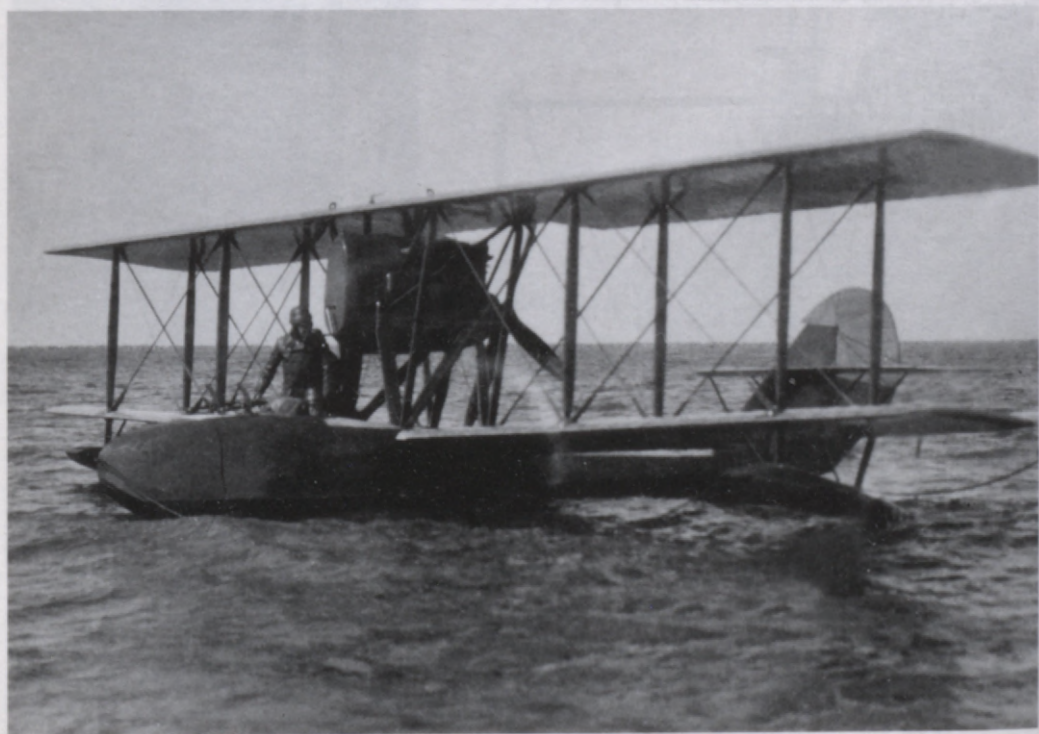
Hidroplāna *Hanriot H 17* "Aizsargs nr. 1" iesvētīšana un pacelšana uz "Virsaša" klāja.
Rīga, 1924. gada 30. jūlijs





Hidroplāni *Svenska Aero S-11 He-4* jūras manevros Igaunijā

Viena no pirmajām Latvijas jūras aviācijas nodaļas lidmašīnām *Savoia S 16* (1923/1924)





Jūras aviācijas personāls Liepājas kara ostā pie *Savoia S 16* (1923/1924)



Jūras aviācijas iznīcinātāju
eskadrijas iznīcinātājs
Fiat CR-1

Jūras aviācijas hidroplāns *Hansa-Brandenburg IVL A-22* Liepājā





No Zviedrijas iepirktais hidroplāns *Svenska Aero Pirat* (sauszemes variantā)

Hidroplāns *Caudron C 60*, izgatavots Rīgā, Kristīnes Bakmanes rūpnīcā



Secinājumi

Laikposmā no 1920. līdz 1940. gadam aviācijas pulkā (ieskaitot grupu, parku un divizionu, arī jūras aviāciju) notika 27 aviokatastrofas ar 44 cilvēku un 29 lidmašīnu bojāeju. Ar iznīcinātājiem (vienvietņiem) gāja bojā 15 piloti, ar divvietņiem, sauszemes un hidrolidmašīnām — 29 cilvēki (arī trīsvietīgajā variantā).

Bojāgājušās lidmašīnas pa tiem sadalāmas šādi:

<i>Bristol Bulldog</i>	6 lidmašīnas	<i>Fokker D VII</i>	1 lidmašīna
<i>ADC-1 Martinsyde</i>	3 lidmašīnas	<i>Savoia S-16</i>	1 lidmašīna
<i>Sopwith Camel</i>	3 lidmašīnas	<i>Sopwith Strutter</i>	1 lidmašīna
<i>Šmolik Š-16</i>	3 lidmašīnas	<i>Avro 504K</i>	1 lidmašīna
<i>Hidroplāns He-4</i>	3 lidmašīnas	<i>Albatros C III</i>	1 lidmašīna
<i>Ansaldo A-1 Balilla</i>	2 lidmašīnas	<i>Flamingo</i>	1 lidmašīna
<i>Aviatic</i>	2 lidmašīnas	<i>SV-5</i>	1 lidmašīna

Kopā 14 lidmašīnu tipi.

Pēc dienesta pakāpēm: 25 virsnieki un 18 instruktori; 1 pasažiere (sieviete).

Šim aviācijas pulkā starpkaru periodā bojāgājušo lidotāju skaitam vēl jāpievieno Aizsargu aviācijā un sporta aviācijā bojāgājušie lidotāji.

Aizsargu aviācijā

Kārlis Vējiņš, } Spilvē 1935. g. 11. IX ar *Avro 504K* — grīste nolaižoties,
Frīdrihs Kiršteins } izpildot ceturto griezienu

Kārlis Lešinskis } Somijā 1938. g. 17. V ar *VEF I-12* — ātruma zaudēšana
lidojumā mazā augstumā

Edvīns Bekmanis, } Liepājas rajonā 1938. g. 15. X ar *KOD-1* — iepikē zemē
Vilnis Ozoliņš } Krotē

Toms Gailītis } Spilvē 1938. g. 30. X ar *VEF I-12* — iepikē zemē figūrli-
dojumu laikā

Latvijas aeroklubā

Jānis Feizaks } Spilvē 1932. g. 15. IV ar *C-2 "Auseklis"* — ātruma zaudē-
šana paceļoties

Bibliogrāfija

Valsts vēstures arhīvs

Fonds 1477, 1. apraksts, arh. nr. 1-590

Tehniskās divīzijas aviācijas pulks 1919.–1940. g.

- Arh. nr. 1-64 Aviācijas pulka komandiera pavēles 1920.–1940. g.
27 Armijas aviācijas grupas pavēles 19.06.1919.–31.12.1919.
462-464 Aviācijas parka pavēles nr. 1–92.
911 1. nodaļas lidojumu grāmata 1919./1920. g.
914 2. nodaļas lidojumu grāmata 1919./1920. g.
180 Izpildītie lidojumi 1919. g.
181 Izpildītie lidojumi 1920. g.
182 Izpildītie lidojumi 1920. g.
183 Izpildītie lidojumi 1921. g.
184 Izpildītie lidojumi 1922./1923. g.
185 Izpildītie lidojumi 1937. g.
186 Izpildītie lidojumi 1938. g.
464 Lidmašīnu pārbaudes akti 1919.–1922. g.
465 Lidmašīnu pārbaudes akti 1928. g.
466-468 Lidmašīnu pārbaudes akti 1929./1930. g.
470-471 Lidmašīnu pārbaudes akti 1932./1933. g.
472 Lidmašīnu pārbaudes akti 1934./1935. g.
473 Lidmašīnu pārbaudes akti 1936. g.
474 Lidmašīnu pārbaudes akti 1937./1938. g.

Fonds 1469 1. apraksts

- 1354, 1355 Iznīcinātāja *Gloster Gladiator* iegāde
1352 Lidmašīnas *SV-5* iegāde
1353 Lidmašīnas *Fairey Seal* iegāde
1356 Lidmašīnas *Hawker Hind* iegāde

Fonds 1477

- 861-864 Pārskati par aviācijas skolas darbību 1920./1926. g.
475-476 Lidmašīnu pieņemšanas akti 1927. g.
Letov Šmolik Š-16
588-590 Sarakste par lidmašīnu remontu pulka darbnīcās 1926.–1935. g.

Fonds 5601

Latvijas kara aviācijas vadošo darbinieku biogrāfijas

6748 virsl. Alfrēds Valeika
7239 kapt. Aleksandrs Zariņš
3113, 452 ģen. Baško

Fonds 1304 1. apr., arh. nr. 558

Ģen. Jānis Indāns

Fonds 1477 1. apr., lieta nr. 124

Vīrsnieku un ierēdņu dienesta gaitas 1919.–1927. g.

Latvijas Valsts arhīvs

Fonds 699 1. apr., lieta nr. 64-74

Latviešu strēlnieku padomju divīzijas aviācijas divizona pavēles 1918. g. 10.05.–
30.12.

Izmantotā literatūra

1. Radziņš P. Latvijas atbrīvošanas karš. Cīņa ar Bermontu, Latgales atbrīvošana 1919.–1920. gadā. — Rīga: Avots, 1990.
2. Bērziņš P. Latvijas brīvības cīņas 1918.–1920. gadā. — Rīga: A. Gulbis, 1928.
3. Bērziņš V. Latvija Pirmā pasaules kara laikā. — Rīga: Zinātne, 1987.
4. Bērziņš V., Bambalis A. Latvijas armija. — Rīga: Zinātne, 1991.
5. Autoru kolektīvs. Latviešu karavīrs Otrā pasaules kara laikā, 1.–7. d. — Kanāda: Daugavas Vanagi, 1978.
6. Andersons E. Latvijas bruņotie spēki un to priekšvēsture. — Kanāda: Daugavas Vanagi, 1983.
7. Andersons E. Latvijas vēsture 1914.–1920. g. — Stokholma: Daugava, 1967.
8. Zālītis F. Latvijas vēsture vidusskolām. — Rīga: Valters un Rapa, 1937.
9. Balodis A. Latvijas un latviešu tautas vēsture. — Rīga: Kabata, 1991.
10. Ģērmanis U. Latviešu tautas piedzīvojumi. — Rīga: Zvaigzne, 1991.
11. Andersons J. Gaitu sākums. Latviešu strēlnieki Rīgas frontē 1915.–1917. gadā. — Rīga: Latviešu žurnālistu savienība, 1991.
12. Briedis E. Latvieša stāsts. — Rīga: Avots, 1992.
13. Autoru kolektīvs. Aviācija. — Kara aviācijas fonda izdevums ģen. Hartmaņa redakcijā, 1934.

Periodikā publicētie raksti

1. Plkv. Itn. Žute. Mūsu aviācijas gaitas Bermonta uzbrukuma laikā. Aviācijas svētku programma. Aviācijas pulka cietušo lidotāju fonda darbība un mērķi, 1935.
2. Valleika A. Pirms 20 gadiem // "Spārnotā Latvija", 1939.
3. Plkv. Itn. Dzenītis. Mūsu kara aviācijas vēsturiskās gaitas. // Spārnotā Latvija, 1936, nr. 24.
4. Plkv. Itn. Dzenītis. Mūsu kara aviācija sakarā ar 20 gadu pastāvēšanas svētkiem // Spārnotā Latvija, 1939, jūnijs.
5. Kalve M. Kā ieguvām pirmās lidmašīnas Latvijas kara aviācijai // Spārnotā Latvija, 1940, nr. 5, 6.
6. Jēkabsons Ē. Latvijas kara aviācijas organizēšanas pirmais mēģinājums // Latviešu Strēlnieks 1995, nr. 10.
7. Latvijas armijas gaisa kara flotes pirmās organizatoriskās sapulces protokols 1918. gada. 27. decembrī.

8. *Jēkabsons Ē.* Aviācijas pulka augstākā virsniecība 1919.–1949. gadā // Kara muzejs, Latvijas aviācijas augstākā virsniecība un tās liktenis. Līdzšinējie spilgtākie sasniegumi aviācijas pulka dzīvē: lidojums uz Poliju 1929. gadā; lidojums apkārt Latvijai 1930. gadā; lidojums apkārt Viduseiropai 1930. gadā; rezerves leitnanta B. Pētersona lēciens ar kritširmi (izpletņi). — Aviācijas pulka izdevniecība.

9. *Kapt. A. Graudiņš.* Aviācijas pulka virsnieku saraksts 1940. gada 17. jūnijā; Teritoriālā korpusa 24. aviācijas izlūkeskadriļas karavīri aizvesti krieviem līdz; Apcietinātie un deportētie aviācijas pulka virsnieki un instruktori. (Raksti publicēti Rietumvācijā, Mongledbahā.)

10. *Briedis E.* Lidotāji Latvijā kara aviācijā laikā no 1919. līdz 1940. gadam. (Publicēts pēckara periodā.)

11. Poļu internētās lidmašīnas 1939. gadā // Latvijas Vēsture, 1993, nr. 23.

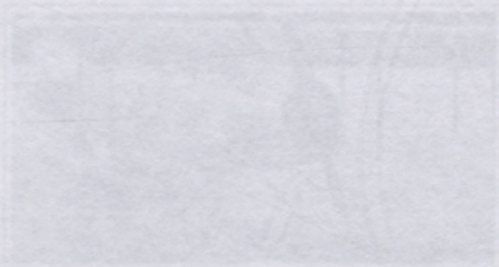
JURAS AVIACIJA

1929-1940



JŪRAS AVIĀCIJA

1922–1940



JŪRAS AVIACIĪJA

1923-1940

I. Latvijas jūras aviācijas pirmsākumi

Viens no galvenajiem katras neatkarīgas valsts aizsardzības uzdevumiem ir tās robežu neaizskaramības nodrošināšana, sauszemes un jūras robežas sargāšana. Latvijas jūras robežas garums ir 494 kilometri. Sauszemes spēki bez jūras spēku līdzdalības to nespēj nodrošināt. Ir nepieciešama kaut minimāla (ekonomisko spēju robežās) jūras spēku izveidošana un to līdzdalība jūras robežu sargāšanā, iesaistot arī jūras aviāciju jūras piekrastes aizsardzībā. Tieši tā Latvijas piekrastes aizsardzība bija organizēta Latvijas neatkarības gados starpkaru periodā. Latvijas jūras aviācija izveidojās pēc Pirmā pasaules kara 1922. gada 20. decembrī (Aizsardzības ministrijas pavēle nr. 212 "Par jūras aviācijas nodaļas izveidošanu") kā aviācijas divizona sastāvdaļa Liepājā. 1923. gada 21. augustā jūras aviācijas nodaļa bija pakļauta Galvenā armijas štāba sevišķo uzdevumu virsniekam jūras lietās kapteinim Arčibaldam Keizerlingam, vēlākajam Latvijas krastu aizsardzības eskadras komandierim no 1924. līdz 1931. gadam un no 1927. gada pirmajam Latvijas Jūras spēku admirālim. Keizerlings bija ievrojamas baltvācu dzimtas atvase Latvijā, pieredzējis Krievijas kara flotes virsnieks, kas Pirmā pasaules kara laikā bija dienējis dažādās Krievijas kara flotes vienībās, zemūdenēs, komandējis iznīcinātāju un ieguvis pieredzi flotes štāba darbā. Viņam arī tika uzticēta Latvijas Jūras spēku izveide pēc Pirmā pasaules kara.*

Organizēt Latvijas jūras aviāciju bija jau mēģināts 1919. gadā Latvijas armijas aviācijas grupas sastāvā (no 1919. gada 7. jūnija līdz 1. oktobrim), par to liecina vairākas šīs grupas pavēles kopš 1919. gada 8. jūlija. Ar grupas 8. jūlija pavēli nr. 18 leitnantam Ozolam tika dots uzdevums organizēt jūras aviācijas nodaļu, ieceļot viņu par šīs nodaļas komandieri. 11. jūlija pavēlē nr. 21 minēts, ka leitnants Ozols jau sācis nodaļu organizēt, jūlija pavēles nr. 25–35 un nr. 27–37 teikts, ka šis darbs tiek turpināts, un, visbeidzot, ar 11. augusta pavēli nr. 52 viņš 13. augustā tiek komandēts uz Liepāju, "lai noskaidrotu apstākļus uz vietas" (Latvijas Valsts vēstures arhīva fonds 1477, 1. apr., arhīvs nr. 914). Diemžēl ar to arī beidzās jūras aviācijas organizēšanas mēģinājumi Armijas aviācijas grupā. Aviācijas parka laikā aktīvi jūras aviācijas organizēšanā sāk rīkoties kapteinis Keizerlings, dodot rīkojumus 1920. gada 19. jūlijā veikt bijušās vācu hidroaviācijas bāzes gaisa izlūkošanu un fotografēšanu, kā arī pārskaitīt no aviācijas parka bijušo jūras aviācijas leitnantu Jēkabu Vītoliņu ar 20 kareivjiem uz Liepāju šīs bāzes atjaunošanai.

* E. Andersons. Latvijas bruņotie spēki un to priekšvēsture, 355. lpp.

Vispār, organizējot pēckara periodā Latvijas jūras piekrastes aizsardzību un reizē dibinot jūras aviāciju, kapteinis Keizerlings ņēma vērā to pieredzi, kas bija gūta gan jūras karā Baltijas reģionā Pirmā pasaules kara laikā, gan starp Krievijas un Vācijas jūras aviācijām kaujās gaisā virs jūras. Galvenās vācu jūras aviācijas bāzes pēc Kurzemes ieņemšanas atradās Liepājā, Ventspilī un jaunizbūvētajā jūras aviācijas bāzē Engurē. Krieviem savukārt pēc atkāpšanās no Liepājas tās atradās Monzunda salu arhipelāgā, Sāmsalā — Kikelkondā un Panenholmā, kā arī Rēvelē un Helsingforā (Helsinkos).

Jūras aviācijas galvenie uzdevumi Baltijas jūrā bija taktiskā izlūkošana, mīnu lauku aizsardzība, uzbrukumi ienaidnieka flotes vienībām jūrā un ostās (bumbu un torpēdu uzbrukumi), kā arī piekrastes artilērijas apkarošana Sāmsalas Sirves pussalā un uzbrukumi sakaru ierīcēm Roņu salā.

Jūras aviācijas darbība brīžam pieņēma visai plašos apmēros, piemēram, vācu jūras desanta operācijas *Albion* laikā 1917. gada oktobrī Monzunda salu arhipelāgā — Sāmsalā, Muhu un Dago salā, kur piedalījās ap simt vācu hidroaviācijas lidmašīnu un pat vairāki cepelīni. Viens no tādiem tika nogāzts pie Rīgas.

Savukārt Krievijas jūras aviācijas lidlaivas vairākkārt bombardēja vācu hidroaviācijas bāzi Engures ezerā, Engures apkārtnē bieži izraisījās plašas gaisa kaujas starp vācu hidroplāniem un krievu lidlaivām. Krievijas jūras aviācija Baltijas reģionā bija organizēta Baltijas jūras aviācijas divīzijā, kas sastāvēja no Baltijas un Botnijas jūras aviācijas nodaļām. Divīzijā bija ap 106 jūras lidmašīnām.* Krievijas jūras aviācijā Baltijā cīnījās arī vairāki latviešu jūras lidotāji, kuri bija ieguvuši jūras aviācijas specialitāti Krievijas jūras aviācijas skolās Sevastopolē, Baku u. c., darbojušies Pēterpilī un citur (Melnās jūras flotē). Arī pirmie Latvijas jūras aviācijas komandieri Nikolajs Jevlampjevs, Jānis Lindbergs, lidotāji vln. Jānis Ozols, Aleksandrs Blaubeļs, Ziedonis Landavs (Botnijas līča aviācijā), jūras vln. A. Dērums, komandleitnants E. Barotājs, vln. R. Bļodnieks, Markus Ozols Melnajā jūrā, Kārlis Lepels u. c.

* Admirālis H. Pavlovskis. *Flot v pervoi mirovoi voije*, 1964.

II. Jūras aviācijas vēsture. Lidmašīnas, lidojumi, komandieri un lidotāji

1. Aviācijas divizona lidlaivu nodaļa (1922–1924)

Līdz ar Latvijas aviācijas divizona nodibināšanos no Tehniskās divīzijas uz aviācijas divizionu tiek pārskaitīti arī jūras aviācijas lidotāji Krievijas bijušajā flotē — vltņ. N. Jevlampjevs 1921. gada 21. februārī un kapteinis J. Lindbergs 1922. gada 13. decembrī. Pēc lidspēju atsvaidzināšanas aviācijas divizionā viņi abi tiek pārskaitīti uz jūras aviāciju Liepājā. 1922. gada 11. decembrī ar pavēli nr. 204 virsleitnants N. Jevlampjevs tiek iecelts par lidlaivu nodaļas komandiera pagaidu vietas izpildītāju, bet jau 13. decembrī tiek no šī posteņa atbrīvots, un 13. decembrī ar pavēli nr. 206 par jūras aviācijas nodaļas komandieri iecelts kapt. Jānis Lindbergs.

1923. gadā līdz ar pulkveža J. Baško iecelšanu par aviācijas divizona komandieri sākas jūras aviācijas nodaļas praktiskais darbs. Vispirms plkv. J. Baško 1923. gada 25. februārī devās komandējumā uz Liepājas jūras aviācijas bāzi (pavēle nr. 46), lai pārbaudītu tur veiktos darbus. Viņš konstatēja, ka virsleitnants N. Jevlampjevs vada virsnieku mācības un no Tehniskās divīzijas uz nodaļu nosūtīts aizvien vairāk lidotāju. Ir angārs lidmašīnu novietošanai. Tehniskā vadība pakļauta brīvā līguma tehniķim lidotājam Ā. Miņukam, kas vada visus tehniskos darbus. 1923. gada 25. februārī (pavēle nr. 97, 28 aprīlī.) pulkvedis J. Baško tiek komandēts uz Itālijas aviācijas rūpnīcām jūras lidmašīnu iepirkšanai. No Itālijas firmas *Societe Introvolti, Alta Italia* (pavēle nr. 140, 1923. g. 25. jūn.) tika iegādātas trīs lidlaivas *Savoia S 16* nr. 5008, 5009 un 5010 ar *Fiat A12 300 ZS* dzinēju (pieņemšanas akts nr. 148/45, 1923. g. 10. marts), kā arī rezerves daļas šīm lidlaivām.

Saņemto lidlaivu izmēģinājuma lidojumi J. Lindberga un N. Jevlampjeva vadībā sākās jau 1923. gada 21. aprīlī. Ar lidlaivu nr. 5010 lidoja vltņ. N. Jevlampjevs ar nov. M. Vītoliņu un ar nr. 5009 — kapt. J. Lindbergs ar nov. R. Bļodnieku. Pēc šo abu lidlaivu izmēģinājumiem 31. maijā sākās lidojumi arī ar trešo — nr. 5008, to izmēģināja lidotājs Kārlis Lepels. 1924. gada 13. maijā uz jūras aviācijas nodaļu tiek pārcelts arī leģendārais Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara lidotājs, planierisma pionieris pirmskara Latvijā, uz Latviju no boļševikiem pārlidojušais lidotājs Pēteris Ābrams. Jau 1923. gada 19. maijā viņš ar lidlaivu *Savoia S 16* nr. 4 izlidoja patstāvīgi.

Bet tad pēkšņi ar 1923. gada 19. jūnija pavēli nr. 154 no 10. jūnija pēc paša vēlēšanās tiek atvaļināts pirmais jūras aviācijas nodaļas komandieris Jānis Lindbergs (tad, kad sākās īstais lidošanas darbs jūras aviācijā), un 19. jūnijā par jūras aviācijas nodaļas komandieri (praktiski vietas izpildītāju) kļūst vln. N. Jevlampjevs.

Latvijas jūras aviācijas pirmā komandiera kapteiņa Jāņa Lindberga biogrāfija

Dzimis 1888. gada 13. decembrī Lielstraupē skolotāju ģimenē. Apmeklējis Aleksandra ģimnāziju Rīgā. Studējis Pēterburgas universitātes Fizikas un matemātikas fakultātē. Vēlāk studējis arī medicīnu. 1914. gada 1. novembrī mobilizēts krievu armijā un ieskaitīts 1. Petrogradas gvardes aviācijas rotā, no turienes nosūtīts uz Petrogradas Politehniskā institūta teorētiskajiem kursiem kuģubūves nodaļā. 1915. gada aprīlī mācījies Sevastopoles Aviācijas skolā un 20. decembrī ieguvis lidotāja nosaukumu un tiesības. 1916. gada 30. janvārī ieskaitīts par lidotāju Melnās jūras krastu apsardzības divīzijā. Pildījis dažādus amatus Melnās jūras flotes aviācijā. Bijis Melnās jūras flotes aviācijas Tehniskās komisijas loceklis materiālās daļas, lidmašīnu un motoru pārbaudē un pieņemšanā. 1918. gada 15. novembrī mobilizēts ģenerāļa Kolčaka armijā kā admiralitātes poručiks, 8. aviācijas nodaļas lidotājs, vēlāk bijis šīs nodaļas komandieris. No Tālajiem Austrumiem 1920. gadā atgriezies Latvijā Imantas pulka sastāvā un iesaistījies Latvijas armijas Tehniskajā divīzijā, no kurienes sākumā komandēts kā teorētisko disciplīnu pasniedzējs aviācijas divizionā, no turienes tālāk nosūtīts par komandieri jūras aviācijas nodaļā. Pēc demobilizācijas darbojies civilajā aviācijā, pirmā Latvijas aerokluba valdē, kārtojis satiksmes aviācijas jautājumus Latvijā un no 1933. gada 10. jūnija līdz 1936. gada 29. decembrim bijis aizsargu aviācijas priekšnieks. Deportēts uz Austrumiem no 1950. līdz 1956. gadam.

Atgriezies un 1966. gada 1. novembrī miris psihiatriskajā slimnīcā.

Lidojumi Liepājā ar visām trim lidmašīnām *Savoia S 16* turpinās visu 1923. gadu, arī decembrī. Līdz 1923. gada 31. maijam J. Lindbergs, N. Jevlampjevs un ltn. K. Lepels ieņem pilota amatu. Kā novērotāji lido M. Vitoliņš, R. Bļodnieks, A. Dērumis, Freimanis, A. Jākobsons un arī pēdējais aviācijas pulka komandieris R. Kandis. Kā motoristi lido Bakmanis, A. Sleine, Ā. Miņuks. Ar šīm lidmašīnām (divplāksņi ar stumjōšu četru lāpstu propelleri spārnu aizmugurē virs ķermeņa) parasti lido trīs cilvēki — pilots, novērotājs un motorists (acimredzot dzinēju palaišanai uz ūdens, kas nebija visai ērti ar kloķi pie radiatora).

2. Jūras aviācijas nodaļa (1924–1926)

No 1924. gada parādās cita lidmašīnu numerācija — nr. 3 no 3. aprīļa un nr. 4 no 10. maija. Pilotu skaitu papildina lidotāji S. Meijers (sākumā novērotājs) un P. Ābrams. Kā novērotājs nāk klāt aviācijas veterāns, bijušais lidotājs M. Gospovskis.

1924. gada 1. jūnijā notiek pirmā katastrofa Latvijas jūras aviācijā ar *Savoia S 76* nr. 4. Bojā iet pieredzējušais lidotājs serž. P. Ābrams un aviomehāniķis Bakmanis. Katastrofas apstākļi bija šādi (pavēle nr. 13, 1924. g. 13. aug., parakstījis ģenerālis P. Radziņš): "Gaisā pie Liepājas bākas apstājās dzinējs. Lidotājs Ābrams izpildīja strauju griezienu, lai nolaistos jūrā. Lidmašīna izslīdējusi un sākusi krist no 150–200 m augstuma un nokritusi zemē apmēram 200 m no jūras krasta. Iespējams, ka dzinējs nejausi izslēdzies motorista Bakmaņa kļūdainas rīcības dēļ, metot skrejlapas no lidmašīnas sakarā ar paredzamajiem aviācijas svētkiem Liepājā. Katastrofas iemesls nav tehniskas vainas dēļ, bet gan organizatorisks iemesls. Lidotājam Ābramam vajadzēja sasniegt 800 m lidojuma augstumu virs ūdens un tikai pēc tam lidot virs pilsētas. Bet lidotājs Ābrams virs pilsētas lidoja tikai 200 m augstumā, kas bija aizliegts." Jūras aviācijas nodaļas komandierim (v. i.) tika izteikts rājiens par to, ka viņš nebija instruējis lidotāju P. Ābramu par šiem lidojuma augstuma ierobežojumiem virs pilsētas. Šīs katastrofas dēļ lidojumi ar lidmašīnām *Savoia* uz laiku tika aizliegti, un tos neatjaunoja visu 1924. gadu. Ar armijas komandiera pavēli uz Liepāju 29. jūnijā tika komandēts kapteinis J. Indāns un tehniskās daļas vadītājs noskaidrot katastrofas iemeslus un lidmašīnu *Savoia* turpmākās ekspluatācijas iespējas, jo bija radušās pretenzijas pret to izgatavošanas kvalitāti. Jāpiemin arī 1924. gada 17. jūlijā izteiktais rājiens lidmašīnu pieņemšanas komisijas loceklim kapteinim V. Korobovskim par nekvalitatīvu lidmašīnu pieņemšanas darbu 1923. gada 10. martā.

1924. gadā pēc 1. jūnija katastrofas jūras aviācijā lidoja vienīgi Latvijas Aizsardzības biedrības valstij (resp. jūras aviācijas nodaļai) uzdāvinātā lidmašīna hidroplāns *Hanriot H 17* — "Aizsargs nr. 1" ar jūras aviācijas numerāciju nr. 5. Šo lidmašīnu Aizsardzības biedrība bija iegādājusies Francijā par saziemotiem līdzekļiem un pārvedusi no Francijas uz Liepāju ar kuģi "Stella". Tas bija mācību tipa hidroplāns ar diviem pontoniem un deviņu cilindru 130 ZS *Clerget* rotatīvo dzinēju un maksimālo lidmašīnas lidojuma ātrumu 130 km/h. Lidmašīnas pontonus bija iespējams nomainīt ar riteņu šasiju vai ar slēpēm ziemā. Lidmašīnu bija paredzēts svinīgos apstākļos nodot 30. jūlijā kā dāvinājumu valstij — Valsts prezidentam, kurš to savukārt nodos tālāk ekspluatācijai jūras aviācijas nodaļai. Lidmašīnu ar krasta aizsardzības eskadras flagmani "Virsaitis" pārveda tālāk uz Rīgu un noenkuroja nacionālajā saitē aiz "Virsaīša" pretī Rīgas pilij. Lidmašīnu prezidentam nodeva Aizsardzības biedrības priekšnieks ģenerālis Kalniņš, un prezidents, to pieņemot, pārgrieza lenti un deva tai vārdu "Aizsargs nr. 1", iedarbojās lidmašīnas motors, un jūras aviācijas nodaļas komandieris N. Jevlampjevs kopā ar lidmašīnas motoristu A. Sleini Daugavā pacēlās gaisā.

Jaunās lidmašīnas svinīgajā nodošanā jūras aviācijai piedalījās arī septiņi Igaunijas lidotāji, kuri bija atlidojuši draudzības vizītē ar četrām lidmašīnām uz Rīgu. 31. jūlijā hidroplāns vēl aizlidoja uz Rīgas jūrmalu, bet augustā to "Virsaitis" aizveda atpakaļ uz Liepāju.*

1924. gadā ar lidmašīnu hidroplānu *Hanriot* nr. 5 līdz pat 26. oktobrim lido vienīgi jūras aviācijas nodaļas komandieris N. Jevlampjevs.

1924. gada 1. septembrī ar pavēli nr. 1 nodibināta "īstā" jūras aviācijas nodaļa ar pilntiesīgu komandleitnantu Nikolaju Jevlampjevu kā komandieri un nodaļas štatu sarakstu. Par lidotājiem nodaļā (pavēle nr. 2, 1924. g. 3. sept.) tika apstiprināti N. Jevlampjevs, S. Meijers (bijušais jūras lidotājs), kara ierēdnis Ā. Miņuks (arī bijušais Krievijas aviācijas lidotājs, beidzis Sevastopoles lidotāju skolu). Par novērotājiem tika apstiprināti M. Vītoliņš, R. Bļodnieks un A. Dērums.

Ar lidmašīnu *Hanriot* nr. 5 (pavēle nr. 7, 23. sept.) jūlijā lidoja 8,55 stundas, augustā — 13,4 stundas, septembrī — 17,05 stundas un oktobrī — 4,5 stundas, visumā diezgan maz. 1924. gada 6. un 7. decembrī jūras aviācijas nodaļā bija organizēti pirmie motoristu kursi. Kursus beigušos 1925. gada 1. janvārī paaugstināja no matrožiem par motoristiem.

1925. gadā sākās plaša lidmašīnas *Hanriot* nr. 5 izmantošana lidotāju apmācībai. 1925. gada 12. janvārī jūras aviācijas dienestā tiek iesaukts lidotājs vltn. Herberts Cukurs, iepriekš atvaļināts no aviācijas divizona. Jau 25. janvārī viņš patstāvīgi izlido ar jauno *Hanriot* nr. 5. 23. janvārī patstāvīgi izlido arī bijušais jūras lidotājs Meijers. 1925. gada janvārī ar *Hanriot* nr. 5 kopā nolidotas 11 h 15 min (Jevlampjevs, Cukurs un Meijers).

Latvijas jūras aviācijas nodaļas komandiera virsleitnanta Nikolaja Jevlampjeva biogrāfija

Latvijas jūras aviācijas otrais komandieris pēc kapteiņa J. Lindberga bija N. Jevlampjevs. Dzimis 1891. gada 30. jūnijā Kuldīgā. Beidzis Mangaļu jūrskolu un, sākoties Pirmajam pasaules karam, 1914. gada 3. augustā brīvprātīgi iestājies Sevastopoles virsnieku skolā, no kurienes nosūtīts uz Pēterpils Politehniskā institūta aviācijas teorētiskajiem kursiem. Pēc kursu beigšanas 1914. gada beigās nosūtīts uz Sevastopoles Aviācijas skolu. 1915. gada 26. jūlijā skolu beidz un iegūst lidotāja tiesības. Tiek nosūtīts Baltijas jūras štāba rīcībā, kas to pārsūta kā lidotāju uz vienu no Sāmsalas jūras aviācijas nodaļām. Šeit veic izlūklidojumus ar lidlaivu *M-9* (Grigoroviča konstrukcija) Rīgas līcī, bombardējot vācu hidroaviācijas bāzi Engurē. 1916. gada 13. augustā tiek nogāzts pie Kolkasraga.

* "Jaunākās Ziņas", nr. 164, 166, 169, 170 un 171, 1924, jūl.

1916. gada 23. septembrī Roņu salā saņem gūstā vācu lidotāju kopā ar lidmašīnu. No Sāmsalas nosūtīts uz Rēveles jūras aviācijas brigādi, no kurienes savukārt uz Pēterpils Ļebedeva aviācijas rūpnīcu vadīt sauszemes lidmašīnu pārību par jūras lidmašīnām. Strādā kā jūras lidmašīnu izmēģinātājs. Sasniedz Krievijas lidojuma augstuma rekordu ar pasažieri. No Pēterpils nonāk atpakaļ Rēvelē, kur viņu paaugstina par jūras aviācijas praporščiku un komandē atpakaļ uz Sāmsalas Kikelkondas aviobāzi. 1916. gada beigās paaugstināts par podporučiku. Pēc atkāpšanās no Monzunda arhipelāga sakarā ar vācu desantu tiek nosūtīts uz Hāpsalu organizēt jūras aviācijas skolu (jau pēc oktobra komunistiskā apvērsuma). 1918. gada sākumā beidz augstākās pilotāžas skolu Krasnoje Selo. Kļūst par hidroaviācijas nodaļas priekšnieku Hāpsalā. 1918. gada beigās kopā ar nodaļu evakuējas uz Petrogradu un tiek iecelts par jūras iznīcinātāju nodaļas priekšnieku. 20. gadu sākumā komandēts uz Šatiņina fabriku Pēterpilī lidaparāta *Grande* izmēģināšanai.

1920. gada 29. septembrī pārbēdzis no lieliniekiem uz Latviju un aviācijas dienestu turpinājis Latvijas aviācijas parkā kā lidotājs, no 1922. gada — jūras aviācijas nodaļas komandiera vietnieks un komandieris. 1925. gada 7. decembrī iekšējo nesaskaņu dēļ pēc paša vēlēšanās atvaļināts no aviācijas. Miris Kuldiņā 1943. gadā.

Lidlaiva *Savoia S 16*

Konstruēta 1919. gadā Itālijā. Motors *Fiat A-12* (300 ZS).

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 15,5 m; lidmašīnas garums — 9,97 m; augstums — 3,67 m; tukšsvars — 1670 kg; lidsvars — 2570 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 165 km/h; kreisera ātrums — 120 km/h; sēšanās ātrums — 85 km/h; kāptspēja 1000 m — 8 min; lidojuma griesti — 3500 m; lidojuma ilgums — 4,5 h; tālums — 550 km. Svārs un lidspēju dati uzrādīti aptuveni (1919. g.).

Eksistē šīs lidlaivas tālākais attīstības variants (1922. g.).

Hidroplāns *Hanriot HD 17*

Konstruēts Francijā 1923. gadā. Motors *Clerget*, rotatīvs, 9 cil., 130 ZS.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 10,26 m; lidmašīnas garums — 8,33 m; augstums — 3,25 m; spārnu laukums — 34,9 m²; tukšsvars — 725 kg; lidsvars — 980 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 120–130 km/h; kreisera ātrums — 100 km/h; sēšanās ātrums — 60 km/h; lidojuma tālums — 200 km.

Latvijas jūras aviācijā lietots arī apzīmējums *H 17*. Lidmašīnu reģistrācijas numuri — nr. 5 un nr. 7.

Viens no pirmajiem Latvijas jūras aviācijas lidotājiem pēc J. Lindberga un

N. Jevlampjeva bija deķ. ltn. (jūras dienesta pakāpe) Sergejs Meijers — bijušais Krievijas jūras lidotājs vēl no Pirmā pasaules kara. Francijā beidzis Aviācijas augstskolu — civilās aviācijas inženieris. Latvijas jūras aviācijā vispirms lidoja kā viens no pirmajiem novērotājiem kopā ar komandieri N. Jevlampjevu 1923. gadā ar lidlaivām *Savoia S 16* un pēc tam 1924. gadā ar *Hanriot H 17* nr. 5 (pēc "iesvētīšanas" lidojuma 31. jūlijā). No 1925. gada 22. janvāra atjaunojis savas lidspējas, lidodams kopā ar N. Jevlampjevu un turpmāk patstāvīgi ar *Hanriot H 17* nr. 5 un sākot ar 1925. gada jūniju arī ar lidlaivu *Savoia S 16* nr. 3.

Lidojumi ar lidlaivām *Savoia S 16* pēc lid. P. Ābrama katastrofas notika ļoti piesardzīgi, jo lidlaivu tehniskie defekti sāka parādīties aizvien biežāk. Ar šo Itālijā ražoto veco un nolietoto lidlaivu iepirkšanu Bruņošanās pārvalde bija "smagi iepirkusies", un turpmāk tika lidots pārmaiņus tikai ar lidlaivu nr. 3, vēlāk pēc nr. 4 samontēšanas no rezerves daļām — nedaudz arī ar to. 1925. gada 21. martā (pavēle nr. 28, p. 27) no lidlaivas *Savoia S 16* rezerves daļām tiek samontēta lidlaiva nr. 4 un ieskaitīta jūras aviācijas nodaļas inventārā (akts nr. 886) bojāgājušās lid. P. Ābrama lidlaivas nr. 4 vietā, izslēdzot no nodaļas inventāra minētās lidmašīnu rezerves daļas, arī motoru *Fiat A-12bis* nr. 10766. Ar lidlaivu nr. 2 vispār gandrīz nemaz nelidoja. Nav skaidrs, kādēļ kopējā lidlaivu numerācijā ar pavēli nr. 440 1923. gada 25. jūnijā lidlaivām nr. 5008, 5009, 5010 tika ieviesti apzīmējumi attiecīgi nr. 1J, 2J un 3J (J nozīmē — jūras). Turpmāk trūkst lidlaivas nr. 1, un jau Ābrama laikā 1924. gadā tiek ieviests apzīmējums nr. 4. Ar lidlaivu *Savoia S 16* patstāvīgi izlido vltņ. Ēvalds Kārklīšs, vltņ. Herberts Cukurs, serž., vēlāk bocmanis (jūras dienesta pakāpe) Nikolajs Jakubovs (vēlākā jūras aviācijas divizona komandiera Voldemāra Jakubova brālis), ltn. Sergejs Meijers.

Galvenie lidojumi 1925. gadā tomēr notiek ar mācību hidroplāniem (arī sauszemes variantā) *Hanriot HD 17* nr. 5 un nr. 7 un *Caudron C 60* nr. 6.

Pēc avižu ziņām: "Lai palielinātu jūras skolas lidmašīnu skaitu, Bruņošanās pārvalde nodomājusi iegādāties vēl divas skolas lidmašīnas un šinī sakarībā izskata ārzemju aviācijas firmu piedāvājumus."* Paredzētais tika arī izpildīts! No Francijas tika iepirkts viens mācību hidroplāns *Caudron C 60* (ar iespēju to ekspluatēt arī sauszemes variantā) un vēl otrs hidroplāns *Hanriot HD 17*. Abām no jauna iepirktajām lidmašīnām tika piešķirti nodaļas nākamie reģistrācijas numuri: *Caudron C 60* — nr. 6 un *Hanriot HD 17* — nr. 7.

Jau 1925. gada 27. aprīlī jauno *Caudron C 60* nr. 6 lidmašīnu nodaļā ielido nodaļas komandieris N. Jevlampjevs.

* "Jaunākās Ziņas", nr. 207, 1924, 12. sept.

Hidroplāns *Caudron C 60*

Mācību hidroplāns *Caudron C 60* bija koka konstrukcijas vienmotora nostiegrots divplāksnis ar diviem paralēliem balstiem katrā spārna pusē. Spārni bez iznesuma, 80 ZS *Rhone 5* cilindru rotatīvais motors.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 12 m; lidmašīnas garums — 8,30 m; spārnu laukums — 34,5 m²; tukšsvars — 510 kg; lidsvars — 790 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 132 km/h. Lidmašīna apgādāta ar divpludu pontoniem vai normālu divriteņu šasiju ar caurejošu asi un slidpiesi.

Īslaicīgi jūras aviācijā lido arī viens no vispār pirmajiem Latvijas lidotājiem — vltņ. Kārlis Skaubītis, kas Latvijā atgriezies 1921. gadā, 1921. gada decembrī sācis lidot aviācijas divizionā un 1925. gada 18. jūlijā patstāvīgi izlido ar *Caudron C 60* nr. 6, 19. jūlijā — ar *Hanriot HD 17* nr. 7.

1925. gada 22. februārī izteikts aizrādījums deķ. ltn. S. Meijeram (pavēle 1925. gada 26. februārī) par lidmašīnas — tautas dāvanas — *Hanriot H 17* nr. 5 bojāšanu, "ātri pārvietojoties pa ūdens virsmu", un 29. martā "nepatikšanas ar motoru" lidmašīnai nr. 5 ir vltņ. H. Cukuram. 19. martā ar nr. 5 patstāvīgi izlido seržants motorists Ansis Sleine (diemžēl "norakstīts" medicīnas pārbaudē 24. decembrī kopā ar motoristu Ansi Akmeņkalnu, kurš patstāvīgi izlidoja 15. septembrī). Tā pirmie jūras aviācijas nodaļā sagatavotie lidotāji, bijušie motoristi, bija spiesti ātri beigt savas lidotāja gaitas. 14. septembrī patstāvīgi izlido bocmanis Jānis Pelše. Bet 16. septembrī piecu dienu mājas arestu nopelna deķ. ltn. S. Meijers, lidodams ar *Caudron C 60* nr. 6 virs pilsētas 200 m augstumā, pirms tam 17. maijā veiksmīgi aizlidodams ar *Hanriot* uz Ventspili un Rīgu. 18. septembrī patstāvīgi izlido vēl serž. Oto Ostvalds. Interesantu lidojumu 1925. gada 19. jūlijā veic lidotājs S. Meijers ar novērotāju ltn. Ā. Līdaku, ar mācību lidmašīnu tālu jūrā stiprā vējā un viļņos, dzīvību apdraudošos apstākļos izlūkojot PSRS eskadru, kas bija parādījusies Liepājas tuvumā. Šādi apmeklējumi atkārtojās arī turpmāk. Acimredzot jau tad, 1925. gadā, padomju flote interesējās par Liepājas jūras bāzi.

1925. gada septembrī (pavēle nr. 74, 16. sept.) sākās notikumi, kas ietekmēja visu jūras aviācijas darbību, zināmā mērā pozitīvi. No dienesta jūras aviācijā tiek atbrīvots jūras aviācijas nodaļas komandieris, jūras un kara lidotājs komandleitnants N. Jevlampjevs (pavēle nr. 74, 1925. g. 16. sept.). Viņa vietā par nodaļas pagaidu komandieri (pavēle nr. 76, 21. sept.) tiek iecelts R. Bļodnieks, tomēr jau 29. septembrī seko nākamā pavēle (nr. 79), krasta aizsardzības eskadras komandiera kapt. Keizerlinga priekšraksts nr. 1381 un pavēle nr. 80 par kapteiņa Voldemāra Jakubova iecelšanu nodaļas pagaidu komandēšanai.

Var tikai minēt šīs atcelšanas iemeslu, iespējams, tas bija saistīts ar kara tiesas sākšanos 1926. gada 19. oktobrī pret N. Jevlampjevu. Pirmajā tiesas sēdē uz tiesu kā liecinieki tika izsaukti nodaļas vecākie lidotāji un novērotāji Vītolīņš, Cukurs, Meijers, Miņuks, Ozols — visi virsnieki, kā arī apakšvirsnieks instruktors serž. lidotājs Pelšs. Tiesa turpinājās vēl 6. decembrī ar virsnieku Bļodnieka,

Meijera, Miņuka, Cukura atkārtotu piedalīšanos, kā arī serž. lidotāja motorista Ostvalda, Pelšes un motorista Šmita klātbūtni. Turklāt vēl "apstākļu noskaidrošanai uz vietas" uz Liepāju 7. decembrī tiek komandēts plkv. ltn. Jānis Priedītis. Par ko tika tiesāts Jevlampjevs, arhīvos datu nav.

3. Kara aviācijas pulka jūras aviācijas divīzions (1926–1936)

Galvenais notikums 1926. gadā Latvijas jūras aviācijā bija jūras aviācijas divīziona nodibināšana Jūras aviācijas nodaļas vietā 1926. gada 1. jūnijā (Jūras aviācijas divīziona pavēle nr. 1). Tiek apstiprināti divīziona štati (lidojošais personāls), pieci lidotāji — vltņ. H. Cukurs, deķ. ltn. S. Meijers, bocmanis lido-tājs motorists N. Jakubovs, serž. lidotājs motorists Andrejs Veldums un divīziona komandieris V. Jakubovs. Novērotāji — R. Bļodnieks, Kārlis Kalacis un Ādolfs Lidaks.

Sākās strauja lidošanas darba paplašināšanās, vispirms saistībā ar jaunu jūras lidmašīnu* — hidroplānu *Heinkel He-4 SII* sagādi no Zviedrijas un *Hansa-Brandenburg HB-33* no Somijas, kā arī lidotāju — galvenokārt aviācijas pulka pilotu virsnieku — pārcelšanu no aviācijas divīziona (1926. gada 15. oktobrī to pārveido par aviācijas pulku) uz jūras aviācijas divīzionu, arī lidotāju instruktoru, virsdienesta karavīru pārcelšanu. 1926. gada 12. jūnijā uz jūras aviāciju pārceļ kapt. Ēvaldu Kārklīņu, vēlāk sauktu par Kārklīņu I (ar jūras divīziona pavēli), jo jūras aviācijas divīzionā dienēja četri lidotāji Kārklīņi: arī Kārklīšs II — Ernests Kārklīšs, lid. serž. motorists Jānis Kārklīšs (uz jūras aviācijas divīzionu pārnācis 1926. gada 24. decembrī) un vltņ. Jānis Kārklīšs — jūras aviācijā no 1931./1932. gada. Uz jūras aviāciju vēl 1926. gadā bija pārcelti virsnieki Gustavs Pelude, Jānis Bilmanis, Ernests Strauja, Kārlis Kalacis, kā arī lid. serž. motorists, vēlāk bocmanis Nikolajs Jakubovs.

Pirmās divas lidmašīnas — hidroplāni *Heinkel He-4 SII* no 30. septembra līdz 7. oktobrim tika pārlidotas no Stokholmas, kur atradās firmas filiāle Zviedrijā *Svenska Aero AB* (Lidingā pie Stokholmas), firmas numuri bija 30 un 31. 5. novembrī tās ieskaitīja jūras divīzionā ar nr. 10 un 11. Lidmašīnas Zviedrijā pieņēma jūras divīziona komandieris kapt. V. Jakubovs un kara lidotājs, kara ierēdnis Alfrēds Jēgins.

1926. gada 15.–16. decembrī no Somijas (Helsingforas) pārlido divas *Hansa-Brandenburg* tipa lidmašīnas — hidroplānus *HB-33 IVLA 22* ar firmas numuriem 99 un 100. Jūras divīzionā 1927. gada 2. martā tās ieskaitītas ar nr. 12 un 13. Abas, tāpat kā iepriekšējās *Heinkel He-4 SII* — vācu licences būves.

* Vispārējā informācija par visu ārzemēs iepirkto Bruņošanās pārvaldes aviācijas tehniku — hidroplāniem un iznīcinātājiem — 1926.–1927. gadā jūras aviācijas divīzionam: fonds 3402, 1. un 2. apr., arh. 1-196.

Tās pārlidoja V. Jakubovs ar novērotāju R. Bļodnieku un kapt. E. Kārklīšs ar serž. lidotāju A. Veldumu.

Pārlidojums uz Liepāju notika grūtos meteoroloģiskajos apstākļos, par to pateicību abiem pilotiem un arī pārlidojuma navigatoram R. Bļodniekam izteica gan kara ministrs, ģen. Rūdolfs Bangerskis, gan armijas komandieris ģen. Radziņš. Bez šīm četrām kaujas lidmašīnām, izlūkiem un viegļajiem jūras bumbvedējiem pienāca arī pirmie divi sauszemes iznīcinātāji — itāliešu *Fiat CR-1*. Tos no Rīgas uz jaunierīkoto sauszemes aerodromu Liepājas kara ostas rajonā Velciemā 1926. gada 7. oktobrī pārlidoja lidotāji N. Jakubovs un A. Veldums. Tā kā sākumā angāri šai aerodromā vēl nebija izbūvēti, sauszemes startam lidmašīnas vienkārši tika pārstumtas no jūras bāzes diviem angāriem pāri kara ostas kanāla tiltam. Pirmie divi iznīcinātāji *CR-1* saņēma nākamos apzīmējumus jūras divizona kopējā numerācijā — nr. 8 un nr. 9.

Jauno hidroplānu *Heinkel He-4 SII* saņemšana no Zviedrijas turpinājās vēl visu 1927. gadu partijās pa diviem: nākamie divi ar rūpnīcas apzīmējumu *He-4 SII* nr. 40 un nr. 41 — vēlāk divizionā nr. 18 un nr. 19 — 1927. gada beigās (pavēle nr. 204, 31. aug.), un beidzamie divi nr. 42 un nr. 43 — vēlāk divizionā nr. 20 un nr. 21 — pārlidoti no Stokholmas caur Ālandu salām un Tallinu uz Liepāju no 16. līdz 26. novembrim (pavēle nr. 289, 1927. g. 8. dec.). Kopā tika saņemtas sešas lidmašīnas hidroplāni *He-4 SII*.

Turpinājās arī pārējo četru (kopā sešu) iznīcinātāju *Fiat CR-1* saņemšana, tie tika pieņemti 1927. gada 3. maijā un 21. jūnijā, un tiem piešķirti apzīmējumi nr. 14, 15, 16 un 17. Protams, līdz ar jauno lidmašīnu saņemšanu (kopā 14) sākās to apgūšana un pilotu apmācīšana ar jauno tehniko. Turpinājās arī lidošana ar vecajām divām lidlaivām *Savoia S 16* nr. 3 un Nr 4, kā arī ar mācību hidroplāniem *Hanriot H 17* un *Coudron C-60*.

Arī lidošanas vingrinājumu veidi paplašinājās. Jūras lidmašīnas izpildīja dažādus jūras aviācijai raksturīgus uzdevumus: veica tālus jūras pārlidojumus uz Ventspili un Rīgu un tālo izlūkošanu, sargāja jūras robežu, fotografēja jūras objektus, piedalījās kopējos jūras flotes manevros ar nolaišanos ārpus jūras bāzes Ventspilī, Bolderājā, Rīgā, Ķīsezerā un Engures ezerā, tvarstīja spirta kontrabandistus, eskortēja ārzemju jūras lidmašīnas, tām apmeklējot Latviju, un izlūkoja kuģu kustību.

Protams, daudz lidotjot un iesaistot arvien jaunus no aviācijas pulka uz jūras aviācijas divizionu pārnākušos lidotājus, neiztika arī bez dažādiem starpgadījumiem un avārijām. Jaunie sauszemes lidotāji bija jāapmāca lidojumiem citā stihijā — pilotāžas tehnikā ar jūras lidmašīnām un lidojumiem virs ūdens.

Visbiežāk dažādas avārijas notika, tieši mācot jaunus uz jūras aviācijas divizionu pārnākušos lidotājus, galvenokārt ar mācību lidmašīnām. Bet bija arī nopietnāki atgadījumi ar jaunajām, tikko saņemtajām jūras lidmašīnām. 1927. gada 4. martā gāja bojā abas no Somijas saņemtās jūras lidmašīnas *Hansa-Brandenburg HB-33* nr. 12 un nr. 13. Pārlidojumā no Liepājas uz Ventspili pie Sarnātiem tās pārsteidza migla (piloti N. Jakubovs ar vlt. E. Strauju kā novērotāju ar nr. 13 un pilots A. Veldums ar novērotāju Vitoliņu ar nr. 12). Izpildot

piespiedu nosēšanos uz jūras, tās avarēja. Lidotāji palika dzīvi, vienīgi apmēram stundu bija spiesti peldēt vēsajos marta ūdeņos, līdz tos izglāba zvejnieki. Viņi vairākas dienas pavadīja Spāru mājās, līdz pie tiem atbrauca eskadras minū kuģis "Varonis", lai nogādātu atpakaļ uz Liepāju. Lidmašīnu atlieku (motoru) izcelšanas laikā cieta lidotājs E. Strauja.

Līdz ar jūras aviācijas divizona nodibināšanos un kapt. Voldemāra Jakubova iecelšanu par komandieri, viņu 1926. gada 18. septembrī paaugstināja par pulkvežleitnantu un atsākās lidojumi ar vēl atlikušajām lidlaivām *Savoia S 16* nr. 3 un atjaunoto nr. 4. 19. augustā ar nr. 3 lido vienības komandieris, 30.–31. augustā — kapt. E. Kārklīšs (I), 2. un 4. septembrī — vltņ. H. Cukurs un lid. bocmanis N. Jakubovs un A. Veldums. Ar atjaunoto nr. 4 lidoja deķ. ltn. S. Meijers. Tomēr jau 14. septembrī lidmašīnu *Savoia* "lidojumu atjaunošanas ēra" beidzās (pavēle nr. 17), jo 11. septembrī ar *Savoia* nr. 3 smagā avārijā cieš lidotāji V. Jakubovs, N. Jakubovs un divizona tehniskais vadītājs lidotājs Ā. Miņuks. Piespiedu nosēšanās laikā jūrā Sarnātu apkārtnē lidlaiva iet bojā. Lidotājus izglābj zvejnieki.

27. augustā lidotāju saimei pievienojas bijušie motoristi Jānis Pelše un Oto Ostvalds — viņi iztur praktiskos lidošanas pārbaudījumus un iegūst lidotāja motorista nosaukumu, lidotājus ieskaita štata vietās par serž. lidotājiem motoristiem. Jūras lidotāja nosaukumu 1926. gada 28. maijā piešķir vltņ. Ernestam Straujam un Jānim Bilmanim — pārnākušiem no aviācijas divizona. Līdz ar to pilotu skaits ir pieaudzis līdz desmit lidotājiem (1926. gada septembrī): V. Jakubovs, E. Kārklīšs, E. Strauja, J. Bilmanis, H. Cukurs, S. Meijers — virsnieki; N. Jakubovs, A. Veldums, A. Pelšs un O. Ostvalds — serž. lidotāji motoristi. Mēneša beigās vēl nāk klāt vltņ. K. Kalacis. Nolidojums virsniekiem, lidotājiem un novērotājiem laikposmā no 1923. gada 15. septembra līdz 1927. gada 1. janvārim (gandrīz vai visas līdzšinējās jūras aviācijas pastāvēšanas laikā) ir šāds: H. Cukuram — 177,55 h (vislielākais), M. Vītoļņam (viens no pirmajiem jūras aviācijas lidotājiem novērotājiem) — 158 h, R. Bļodniekam — 146,4 h, S. Meijeram — 126,7 h, V. Jakubovam — 97,45 h, J. Bilmanim — 96,1 h, A. Lidakam — 84,75 h, Ā. Miņukam — 84,25 h, E. Straujam — 51 h, K. Kalacim — 47,45 h, E. Kārklīņam (I) — 45,55 h. Nolidojums visumā mazs, droši vien ierobežots galvenokārt degvielas trūkuma dēļ.

Hidroplāns *Heinkel He-4 (SII)*

Iegādāti Zviedrijas aviofirmā *Svenska Aero AG* — vācu aviofirmas *Heinkel* filiālē Lidingā Stokholmas apkaimē. Hidroplāni saņemti trijos termiņos: pirmie divi (A-13 tipa) ar rūpnīcas numuriem 30 un 31 — 1926. gada 26. novembrī; nr. 40 un nr. 41 — 1927. gada 17. augustā; pēdējie divi nr. 42 un nr. 43 — 1927. gada 27. novembrī, kopā seši hidroplāni.

Divpludu monoplāns, zemplāksnis, trīsvietīgs, 1926. gada konstrukcija ar *Rolls Royce Eagle 9 360 ZS 12* cilindru ūdensdzēsinaumu V veida dzinēju. Koka

konstrukcijas spārni, metāla caurules, ar audumu pārvilkts ķermenis, koka pontoni. Lidotāju vietas novietotas tandēmā.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 17,49 m; lidmašīnas garums — 12,65 m; augstums — 3,85 m; spārnu nesošā virsma — 32 m²; tukšsvars — 1750 kg; lidsvars — 2500 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 181 km/h; lidojuma griesti — 4000 m; kāptspēja 1000 m — 4,5 min.

Hidroplāns *Hansa-Brandenburg HB-33 (W-33)*

Ivesti no Somijas, vācu aviofirmas *Hansa-Brandenburg* filiāles Santahaminā, Helsinku apkaimē.

Abi hidroplāni *W-33* saņemti 1926. gada 15. decembrī. Rūpnīcas izlaides numuri — 4G99 un 4G100.

Divpludu monoplāns, divvietīgs, prototips *W-29*, konstruēts 1918. gadā, Pirmā pasaules kara laikā, *W-33* — 1922.–1925. gadā. Koka konstrukcijas ar zemplāksni *Fiat A-12 bis 300 ZS 6* cilindru ūdensdziesināmu rindu motoru. Plaši izmantots Pirmā pasaules kara laikā Vācijā un Austrumungārijā, starpkaru periodā līdz pat Otrajam pasaules karam — Somijā un Norvēģijā krastu apsardzībā kā divvietīgs kaujas un vieglais bumbvedējs. Salīdzinājumā ar *He-4* mažs, vieglāks un ērtāks ekspluatācijā.

Pēc abu Somijā iepirkto hidroplānu avārijas un bojāejas 1927. gada 4. martā līdzīgas kopijas tika izgatavotas Rīgā, K. Bakmanes aviorūpnīcā 1928.–1929. gadā jūras aviācijas tehniķa — inženiera lidotāja Ā. Miņuka kontrolē, uzmērot un kopējot bojāgājušos hidroplānus ar aviokonstruktora K. Irbīša līdzdalību. Dzinēji tika izvejeti no jūras, saremontēti un uzstādīti no jauna izgatavotajiem hidroplāniem. Tie lidoja līdz pat 1932. gadam (norakstīti 1933. gada 10. augustā).

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 15,85 m; lidmašīnas garums — 11 m; augstums — 3 m; spārnu nesošā virsma — 32,2 m²; tukšsvars — 1000 kg; lidsvars — 2124 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 158 km/h; maksimālais lidojuma ilgums — 6 h; kāptspēja 2000 m — 13 min. Hidroplāniem *W-33* raksturīgs īpatnēji izveidots ķermenis ar uzliekumu uz augšu aiz apbruņotās novērotāja vietas, lai pasargātu stūres virsmu no ūdens šļakatām startā. Virzienstūre novietota augstuma stabilizatora apakšpusē, lai palielinātu novērotāja apšaudes lauku virs stabilizatora aizmugurē.

Iznīcinātājs *Fiat CR-1*

Iepirkti Itālijas firmā *Aeronautica D* 1926. gada beigās un 1927. gada sākumā. No Bruņošanās pārvaldes jūras aviācijas divizionā pirmie divi ar firmas apzīmējumiem nr. 103 un nr. 104 oficiāli saņemti 1927. gada 15. janvārī (pārlidoti no Rīgas uz Līepāju jau 1926. gada 7. oktobrī), pārējie četri nr. 1/105, nr. 2/106, nr. 3/107, nr. 4/108 — 1927. gada 21. jūnijā. Kopā 6 iznīcinātāji.

Vienvietīgs divplākšņu koka konstrukcijas iznīcinātājs, konstruēts 1923./1924. gadā, konstruktors Čelestīno Rozatelli (*Celestino Rosatelli*). Pirmā viņa konstrukcija ar *Hispano Suiza H.S. 8N8 300 ZS 8* cilindru ūdensdzēsinaamu V veida motoru, ar īpatnējas formas ūdens radiatoru motora augšējās daļas priekšā un savdabīgi savā starpā izvietotiem abiem divplākšņa spārnēm (apakšējais spārns garāks par augšējo). Tie savienoti ar diagonāli izvietotām tērauda caurulēm divās paralēlās rindās bez savelkošām trosēm (raksturīgi arī turpmākajiem iznīcinātājiem *Fiat CR*).

Tehniskie dati: spārnu vēziens (apakšējo) — 8,95 m; lidmašīnas garums — 6,16 m; spārnu laukums — 23,5 m²; tukšsvars — 840 kg; lidsvars — 1115 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 272 km/h; sēšanās ātrums — 95 km/h; lidojuma griesti — 8300 m; kāptspēja 7500 m — 16 min 30 s. Šie iznīcinātāji Latvijas kara aviācijā tika iepirkti pēc bēdīgi slavenajām itāliešu *Balilla* un neprasīja nevienu upuri, tie kalpoja pietiekami ilgi — līdz pat 1937. gadam (jūras aviācijā — līdz 1931. gada 23. jūnijam).

Saņemot jaunu tehniku (jūras kaujas hidroplānus un sauszemes iznīcinātājus), jau 1927. gadā jūras aviācijas divizionā sākās specializācija, un 1929. gada 1. martā tika izveidotas divas atsevišķas — izlūku un iznīcinātāju — eskadrijas. Par eskadrijas komandieriem tika iecelti attiecīgi kapt. Ēvalds Kārklīšs (I) un kapt. Aleksandrs Zariņš. Atbilstoši tika arī sadalītas jaunās lidmašīnas: trīsvietīgie *He-4*, *HB-33* un iznīcinātāji *Fiat CR-1*.

Reizē ar iznīcinātāju eskadrijas nodibināšanos auga arī mācību un treniņu prasības eskadrijā un radās nepieciešamība pēc jaunas modernas mācību un treniņu lidmašīnas *CR-1*. Līdzšinējās *Hanriot H 17* un *Caudron C 60* šos uzdevumus vairs nespēja pildīt, jo bija stipri nolietojušās nemitīgajās avārijās un remontos un vispār konstruktīvi novecojušas (mazjaudīgie rotatīvie motori). *Hanriot* nr. 5 bija pēc avārijas norakstīta 1927. gada 23. martā.

Jaunajām vajadzībām 1929. gada martā Zviedrijas firmā *Svenska Aero* tika iegādāta moderna mācību un treniņu lidmašīna — hidroplāns *Svenska Aero SA-10 Pirat* ar 215 ZS *Siddeley Lynx 9* cilindru zvaigžņu motoru (pārņemta no Bruņošanās pārvaldes pēc pavēles nr. 2 1929. gada 1. oktobrī un pieņemta divizionā 1929. gada 29. aprīlī ar reģistrācijas numuru nr. 24, iedalīta iznīcinātāju eskadrijā).

Lidmašīna *Pirat* bija konstruēta Zviedrijā (ne Vācijā kā *He-4*) pēc filiāles vadītāju Bikeru (*Bücker*) norādījumiem (vēlākais Vācijas populāro sporta lidmašīnu *Bücker Jungman* un *Student* rūpnīcas īpašnieks un konstruktors). Šo universālo mācību un treniņu sauszemes un hidrolidmašīnu (ar iespēju sauszemes šasiju nomainīt pret pludiem) bija konstruējuši jaunie zviedru konstruktori inženiera Ingvara Čelsona (*Ingvar Kjellson*) vadībā, un tā tika uzbūvēta tikai divos eksemplāros. Viena lidmašīna palika Zviedrijā jūras izlūku bāzes *Roslagen-Flugkar F2* rīcībā, otru pārdeva Latvijai.

Hidroplāns *Svenska Aero SA-10 Pirat*

Normālas shēmas divplāksnis, divvietīgs, ar vadīšanas sistēmas pievienošanas iespēju bruņotā novērotāja vietā aizmugurē pilotam ar ložmetēju riņķi. Spārni ar iznesumu (augšējais spārns izvirzīts uz priekšu), un katrā spārnu pusē viens N veida balsts starp tiem. Eleroni tikai augšējos spārnos. Augšējie spārni garāki par apakšējiem. Zvaigžņveida motors bez Taunsenda gredzena. Virsējie spārni bez baldahīna, atbalstīti pret ķermeņa augšējo daļu ar V veida balstiem. Šasijas sauszemes variantā ar caurejošu asi un gumijas virvju amortizāciju bez riteņu bremzēm. Ķermeņa priekšējā daļa aiz motora pārsegta ar dūralumīnija plāksnēm, aizmugures daļa pārvilkta ar audeklu. Augstuma stabilizators ar balstu apakšpusē. Virzienstūre ar ragveida aerodinamisko kompensāciju. Hidrovariantā lidmašīnai divi pludi ar atbilstošiem tērauda cauruļu stiprinājumiem pie ķermeņa.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 10,4 m un 8,8 m (apakšējais); lidmašīnas garums — 8,7 m; augstums — 3,37 m; spārnu virsma 32 m². Sauszemes variantā: tukšsvars — 775 kg; lidsvars — 1245 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 175 km/h; kāptspēja 1000 m — 5 min. Jūras variantā: tukšsvars — 880 kg; lidsvars — 1350 kg; maksimālais lidojuma ātrums — 170 km/h; kāptspēja 1000 m — 7 min.

Zviedru treniņlidmašīnas *Svenska Aero SA 10 Pirat* (gan oriģinālvariants, gan KOD izgatavotā kopija) izrādījās viens no visintensīvāk ekspluatētajām lidmašīnām mūsu jūras aviācijā, un tās tika lietotas gan jauno pilotu pārbaudei, pārejot uz kaujas lidmašīnām, kā arī vispārējai pilotu lidspēju uzturēšanai un treniņiem (figūrlidojumiem, sauszemes pārlidojumiem, precīzas sēšanās vingrinājumiem). Tās tika izmantotas gan sauszemes, gan arī hidrovariantā abās divizionā eskadrijās, vairāk gan iznīcinātāju eskadrijā. Abas lidmašīnas bija nepārtrauktā ekspluatācijā no 1929. līdz 1940. gadam, izņemot remontu starplaikus. Viena no šīm lidmašīnām kalpoja līdz valsts neatkarības beigām — 1940. gada 17. jūnijam.

Smagu avāriju ar zviedru variantu 1935. gada rudenī piedzīvoja serž. lidotājs motorists I. Kārklīšs Veļciema lidlaukā pie kara ostas, startējot stiprā sānu vējā. Lidmašīna ar spārnu skāra zemi, izpildīja "pusmucu" un kapotējās. Lidmašīna tika smagi bojāta, un to remontēja no 1935. gada septembra līdz 1936. gada decembrim. Pēc remonta lidmašīnu veiksmīgi ekspluatēja līdz pat tās bojāejai 1939. gada vasarā, kad jaunie lidotāji kaprālis E. Varažinskis un V. Šķēre, izpildot vingrinājumus "šaušana uz zemes mērķiem", iepikēja krastmalas molā un lidmašīna sadega.

Tā kā lidmašīnas *Pirat* oriģinālvariants tika atzīts par ļoti labu, kamēr to remontēja, divizionā tika nolemts KOD izgatavot pašu spēkiem tās kopiju. Pasūtījums rūpniecā tika nodots 1936. gada 28. februārī, un lidmašīnas būvi kontrolēja aviācijas pulka un divizona speciālisti virsleitnants J. Šleifers un B. Gräbergs reizē ar avārijā cietušā *Pirat* remontu. Lidmašīnas sauszemes variants bija gatavs 1937. gada 27. janvārī, hidrovariants — 1937. gada 11. jūnijā, kad to

ielidoja seržants J. Grīnbergs. Tūdaļ arī sākās intensīva šīs lidmašīnas ekspluatācija. Nedēļas laikā ar to izlidoja desmit piloti: J. Grīnbergs, K. Ercums, G. Pelude, O. Penks, J. Gailītis, A. Gudermanis un E. Strūbergs. Jau 18. jūnijā lidmašīna jūras variantā cieta avāriju ar lidotājiem A. Gudermani un K. Miķelsonu. 200 metru augstumā, lidojot pa vējam, apstājās hidroplāna motors, un, neveiksmīgi sagriežoties pret vēju, lidmašīnas spārns skāra ūdeni, un tā kapotēja. Lidmašīna tika vēl papildus bojāta, izceļot ar ceļamkrānu no ūdens. Remonts ietilga līdz 1938. gada aprīlim, kad jau bija izremontēts hidroplāna zviedru variants, kurš no jauna tika ielidots 1936. gada decembrī un sekmīgi lidoja visu 1937. un 1938. gadu. 1938. gada aprīlī jau lidoja abas *Pirat* tipa lidmašīnas — pēc jaunās aviācijas pulka numerācijas nr. 102 un nr. 103. Bija vēl dažas sīkas avārijas, un pēc kārtējā remonta 1939. gada 27. janvārī nr. 103 no jauna ielidoja virsleitnants K. Lakstīgala. KOD izgatavotais *Pirat* tika ekspluatēts līdz pat 1940. gada jūnijai notikumiem, to 1939. gada 25. oktobrī pārlidoja uz Rīgu jūras aviācijas bāzes evakuācijas laikā. Protams, lidojumi ar *Pirat* nebija vienīgie un galvenie jūras aviācijā. Intensīvi turpinājās lidojumi ar jūras kaujas un izlūku lidmašīnām, hidroplāniem; sešām trīsvietīgām *He-4 III* un divām divvietīgajām *HB W-33* K. Bakmanes rūpnīcas aviācijas nodaļā uzbūvētām kopijām 1928. gadā, arī itāliešu iznīcinātājiem *CR-1* jūras aviācijas iznīcinātāju eskadriļā. Vēl K. Bakmanes firmā Rīgā tika uzbūvēta un jūras aviācijai nodota mācību lidmašīnas *Caudron C 60* kopija. To nodeva reizē ar pirmo zviedru *Pirat* 1929. gada 24. aprīlī.

Pavisam kopā pašu spēkiem Latvijas jūras aviācijai tika izgatavotas četras hidrolidmašīnas, neskaitot tos daudzus remontus, kas tika veikti jūras aviācijas divizona darbnīcās Liepājā (šeit tika remontētas arī aviācijas pulka *Flamingo* un pat *Šmolik Š-16* tipa lidmašīnas).

Pēc jaunas tehnikas — bruņotu kaujas hidroplānu *He-4*, *HB-33* un iznīcinātāju *Fiat CR-1* — saņemšanas un divu atsevišķu eskadriļu organizēšanas maiņijās arī turpmākie jūras aviācijas divizona uzdevumi, jau sākot ar 1927. gadu tie bija aizvien militarizētāki, vairāk atbilda tai piekrastes aizsardzības koncepcijai, ko jau 1924. gadā bija izstrādājis krasta aizsardzības eskadras komandieris admirālis A. Keizerlings (šo aizsardzības variantu plaši iztīrāja arī Saeimas sēdē 1924. gada 11. martā, un tam četrus gadus laikā no gadskārtējiem Kara ministrijas budžetiem piešķīra 9 989 200 latu).

Aizsardzības koncepcijas būtība bija šāda.

Ar artilēriju vien visu Latvijas jūras piekrasti apsargāt nav iespējams, jo tā spēj darboties tikai atsevišķās vietās (vēlāk gan bija paredzēts organizēt arī kustīgās dzelzceļa baterijas). Kraštu aizsardzībā noteikti jāiesaista arī Jūras spēki (jau 1920. gada oktobrī Tautu Savienība atļāva Latvijai izveidot nelielu kara flotili ar savām zemūdenēm, jūras aviāciju un nelielām kuģu vienībām). Projektētie jūras piekrastes aizsardzības spēki nebija paredzēti atklātās Baltijas jūras piekrastes aizsardzībai, bet tikai darbībai lrbes šaurumā un Rīgas līcī, jo neliela valsts savu garo jūras piekrasti kara gadījumā varēja aizsargāt tikai ar minām, kustīgo piekrastes artilēriju, zemūdenēm, lidmašīnām, ātrlaivām un nelieliem

ātrgaitas karakuģiem, kas bruņoti ar torpēdām un vieglajiem ātršāvēju lielgabaliem, plaši izmantojot piekrastes sēkļus, zemūdens klintis un miglainos piekrastes ūdeņus. Jūras aviācijas galvenais uzdevums būtu piekrastes un jūras izlūkošana, uzbrukumi ienaidnieku desanta spēkiem ar bumbām, savu lidmašīnu aizsardzība no gaisa (savu iznīcinātāju aviācija).

Atbilstoši šai aizsardzības koncepcijai tika arī plānota jūras aviācijas darbība krasta aizsardzības eskadras taktiskā vadībā. Jūras aviācijas divīzijs bija tieši pakļauts eskadras komandierim admirālim Keizerlingam, tehnisko un lidojošo kadru sagatavošanā un to papildināšanā — aviācijas divīziona, vēlāk pulkam. Visos eskadras manevros un mācībās obligāti piedalījās arī jūras aviācijas divīzijs, arī kopējos manevros ar Igaunijas Jūras spēkiem Monzundā — Kuivastē 1931. gadā u. c. Manevru starplaikos notika intensīva lidošana, cik to atļāva meteoroloģiskie apstākļi — visos gadalaikos (vasarā intensīvāk nekā ziemā), gan saistībā ar vispārējo aviācijas sagatavošanu, gan arī pildot dažādus specifiskus ar jūras aviāciju saistītus uzdevumus, šķirojot izlūku un iznīcinātāju eskadriju lidošanas vingrinājumus un darbību.

Izlūkeskadrija izpildīja šādus lidojumu uzdevumus un vingrinājumus: lidojumi ārpus reida gar Kurzemes piekrasti (līdz pat Vācijas robežai), gar Vidzemes piekrasti un uz Igaunijas salām, Tallinu; bāku un ostu fotografēšana no gaisa; nolaišanās atklātā jūrā un pietauvošanās pie kuģiem, ledus apstākļu izlūkošana; nolaišanās Daugavā, Bolderājā, Ķīšezerā un Engures ezerā; ārzemju kuģu (PSRS) izlūkošana un fotografēšana; artilērijas pozīciju fotografēšana, savas eskadras pavadīšana un fotografēšana; ārzemju eskadru sagaidīšana un pavadīšana; zemūdens meklēšana; pārlidojumi uz Igauniju, Somiju un Poliju; bumbu mešanas vingrinājumi (kaujas hidroplāni spēja nest līdz sešām 50 kg vai četrām 100 kg bumbām; hidrostatisko bumbu un Eisfelda tipa dūmu apzīmētāju nomešana; signālrakešu šaušanas vingrinājumi; vēja virziena noteikšanas, rakešu izmešanas un granātu sviešanas vingrinājumi; šaušana pa peldošiem mērķiem.

Iznīcinātāju eskadrijai raksturīgie lidojumu vingrinājumi bija šādi: iepazīšanās ar iznīcinātāja *Fiat CR-1* lidīpašībām dažādos lidojuma režīmos; grupu lidojumi; zemlidojumi virs zemes un ūdens; sauszemes pārlidojumi noteiktā maršrutā (parasti Kurzemē); augstlidojumi ar barogrāfu kontroli; gaisa kauju vingrinājumi; figūrlidojumi; pretinieka lidmašīnu uzbrukumu atšīšana kuģiem un savām izlūklidmašīnām; ziņojumu nomešana; dažādu veidu šaušanas vingrinājumi, piemēram, šaušana uz ūdens mērķiem reidā, šaušana uz zemes mērķiem (Šķēdes poligonā), fotošaušana uz gaisa un zemes mērķiem un fotošaušana imitēto gaisa kauju laikā. Vingrinājumu daudzveidība pietiekama! Protams, pirms praktiskiem vingrinājumiem bija teorētiskās nodarbības. Tika organizētas arī vispārēju jūras zinību nodarbības: locijā, jūras navigācijā, jūras meteoroloģijā, kuģu zinībās un vēl citas. Pēc visu šo zinību apguves, attiecīgām pārbaudēm un prakses lidotājiem tika piešķirts jūras lidotāja nosaukums, piemēram, jūras lidotājs, vecākais jūras lidotājs, jūras aviācijas novērotājs. Lai praktiski iepazītos ar flotes darbību, jūras lidotāji periodiski tika uz laiku piekomandēti

kuģu vienībām uz mīnu traleriem, zemūdenēs — tā papildinot zināšanas un kļūstot spējīgi vadīt mazākos peldošos līdzekļus — motorlaivas, velkoņus utt.

Visā jūras aviācijas divizona (vēlāk 8. jūras izlūkošanas eskadrijas) pastāvēšanas laikā vienmēr tika uzturētas ciešas sadarbības saites ar Kara aviācijas pulku Rīgā. Periodiski uz pulku eskadrijām tika komandēti atsevišķi jūras lidotāji jaunās pulka tehnikas apgūšanai: jūras iznīcinātāju lidotāji vltņ. Voldemārs Dimza un v. serž. Jānis Kārklīšs — uz iznīcinātāju eskadrijām, jūras aviācijas izlūkeskadrijas lidotājs serž. Pelše — apmācīšanai ar tālās izlūkošanas lidmašīnu *Šmolik Š-16*. Savukārt aviācijas pulks ar saviem lidotājiem papildināja jūras aviācijas divizionu. Tā tika panākts zināms universālisms lidotāju lidošanas iemaņās. Tie bija spējīgi lidot gan ar jūras, gan sauszemes lidmašīnām. Jūras aviācijas iznīcinātāju lidotāji ar saviem iznīcinātājiem *CR-1* piedalījās aviācijas pulka noietnēs Daugavpilī. 1931. gada 12. jūnijā no Spilves aerodroma pacēlās divi jūras aviācijas divizona iznīcinātāji *CR-1* nr. 9 ar lid. mot. serž. I. Kārklīņu un nr. 16 ar eskadrijas komandieri kapt. Zariņu lidojumam uz Daugavpili, kopējiem lidošanas vingrinājumiem ar pulka iznīcinātāju lidotājiem. Piecus kilometrus no Jumpravas stacijas lidotājs Kārklīšs motora sliktās darbības dēļ bija spiests veikt piespiedu nosēšanos Daugavas labajā krastā Daugavpils šosejas tuvumā un avarēja. Lidmašīna apmeta kūleni, un pilots tika izsviests no lidmašīnas un zaudēja samaņu. Lidmašīna bija smagi bojāta un tika pārvesta uz aviācijas pulka remontdarbnīcām. Šī avārija lidotājam J. Kārklīnam jau bija otrā ar iznīcinātāju *CR-1*. Pirmā notika 1928. gada 8. novembrī, nosēžoties aerodromā Liepājā. Daudz traģiskāka nelaime jūras aviācijas izlūkeskadrijā notika 1931. gada 6. novembrī, kad gaisā virs Liepājas sadūrās un nogāzās divas izlūklidmašīnas *He-4* nr. 19 un nr. 20. Gāja bojā pieci jūras aviācijas lidotāji — kapt. Mārtiņš Vitoliņš, vltņ. Kārlis Lepels, Nikolajs Dekers, serž. Oto Ostvalds un motorists Vilis Graudups. Arī lidotāja Lepela dzīvesbiedre, kas kā pasažiere bija paņemta līdz lidojumā. Katastrofas izmeklēšanas komisijas slēdziens bija šāds (pavēle nr. 282, 1931. g. 16. dec.):

- a) lidmašīnas bija pilnā kārtībā;
- b) laika apstākļi lidojumam labvēlīgi;
- c) lidojošais sastāvs alkoholu nav lietojuši.

Par vainīgo sadursmē komisija uzskata vltņ. Dekeru (lidotājs jūras aviācijā kopš 1927. gada), kurš vadīja hidroplānu nr. 20 un, imitējot uzbrukumu otrai lidmašīnai, pikējot uz to, nav laikā izbeidzis pikējumu, un, lidmašīnu izlīdzinot, tā iedrāzās lidmašīnas nr. 19 sānos (ķermenī), kam sekoja abu lidmašīnu pilnīga sadragāšana un nogāšanās Ziemeļu kapsētas rajonā." Izpletņus tad vēl nelietoja. Šī aviācijas katastrofa bija lielākā Latvijas aviācijas vēsturē starpkaru periodā. Pamatojoties uz katastrofas faktu, no amata tika atcelts izlūkeskadrijas komandieris kapt. Ēvalds Kārklīšs, un viņa vietā uz laiku iecēla iznīcinātāju eskadrijas komandieri kapteini Zariņu. 1935. gada 18. decembrī kapteinis Ēvalds Kārklīšs "pēc paša vēlēšanās" tika atvaļināts no divizona (jūras aviācijā atgriezās 1939. gadā).

1931. gada 23. jūlijā tika izformēta jūras aviācijas iznīcinātāju eskadrija un

tās materiālā daļa — seši iznīcinātāji CR-7 — nodoti aviācijas pulka otrajai iznīcinātāju eskadrijai, kur tie bija ierindā vēl līdz 1937. gadam ar pārreģistrētiem apzīmējumiem nr. 88, 90, 91, 92, 93 un 94. Līdz ar jūras aviācijas lidmašīnu nodošanu pulka 2. iznīcinātāju eskadrijai uz turieni pārgāja arī jūras aviācijas iznīcinātāju lidotāji V. Dimza un bocmanis N. Jakubovs, J. Kārklīšs un A. Veldums. Lidmašīnas pamazām to ekspluatācijas gaitā norakstīja, tās bija slavenas ar saviem "kūleņiem" nolaižoties, sevišķi piespiedu nosēšanās gadījumos. Kopā bija seši "kūleņi": 1931. gadā serž. J. Kārklīnam un kapt. J. Rucelim, 1932. gadā vltņ. J. Ūdentiņam un A. Liniņam, 1934. gadā vltņ. I. Šleiteram un 1935. gadā otro reizi J. Ūdentiņam.

Nākamais traģiskais gadījums jūras aviācijā — katastrofa ar *He-4 SII* nr. 10 — notika 1934. gada 28. jūnijā. Tad gāja bojā jauns lidotājs, tikko kā 1933. gada 22. septembrī pārnācis uz jūras aviāciju, tehniskais darbvedis divizionā ltn. Arvīds Liepiņš un Kurzemes artilērijas pulka artilērijas novērotājs kapt. Steķis. Lidmašīnas vadītājs, izlūkeskadriļas komandieris kapt. A. Zariņš izlēca un nolaidās ar izpletni (vienīgais gadījums visā jūras aviācijas vēsturē). Katastrofas iemesls bija lidmašīnas pāreja nevadāmā pikējumā augstumstūres pievada bojājuma dēļ, lai gan lidmašīnu pēc kapitālā remonta 1933. gada 12. septembrī bija izmēģinājis lidojumā pats kapt. A. Zariņš.

Abas šīs katastrofas acīmredzot arī bija iemesls, kāpēc 1935. gada 20. jūlijā no jūras aviācijas divizona komandēšanas "pēc paša vēlēšanās" tika atcelts tās ilggadējais komandieris (no 1925. gada 29. septembra līdz 1935. gada 3. oktobrim) plkv. ltn. Voldemārs Jakubovs. Viņa vietā 1935. gada 20. jūlijā iecēla kapt. A. Zariņu (pavēle nr. 158, 20. jūl.).

Jūras aviācijas divizona komandiera pulkvežleitnanta Voldemāra Jakubova biogrāfija

Dzimis 1894. gada 6. maijā Jaunjelgavas apriņķa Valles pagastā mežsarga ģimenē. Beidzis Jaunjelgavas tirdzniecības skolu un 1916. gada 2. martā iesaukts Krievijas cara armijas aviācijas rotā Petrogradā. 1917. gada 14. novembrī (boļševiku oktobra apvērsuma laikā) beidzis Maskavas augstāko lidotāju skolu un ieguvis Sarkanarmijas kara lidotāja nosaukumu. Krievijas Pilsoņu karā piedalās kā lidotājs iznīcinātāju aviācijā Dienvidu un Baltijas frontē, Latvijā un Igaunijā, sarkano pusē.

1919. gada 9. maijā kopā ar lidotājiem J. Priedīti un N. Pušķeli ar savu *Nieuport 24bis* pārlido no latviešu Sarkanarmijas aviācijas vienības Spilvē uz landesvēru — firsta Līvena daļu Pētersfeldē. No 9. maija līdz 28. jūnijam lido landesvēra aviācijā pret boļševikiem. 1919. gada 28. jūnijā brīvprātīgi pārgājis uz Latvijas nacionālās aviācijas grupu. Piedalās kā lidotājs atbrīvošanas karā pret boļševikiem Latgalē un pret Bermontu pie Rīgas un Zemgalē. 1919. gada 23. septembrī par kauju nopelniem paaugstināts par leitnantu (grupas pavēle nr. 50, 1919. g. 23. sept.) un 1919. gada 20. decembrī — par virsleitnantu

(pavēle nr. 94). 1921. gada 28. jūnijā apbalvots ar III šķiras Lāčplēša Kara ordeni nr. 1832.

Pēc atbrīvošanas kara ir viens no aktīvākajiem aviācijas divizionā lidotājiem. Darbojies Kara aviācijas skolā no tās pirmsākumiem kā lidapmācītājs un izremontēto trofejlidmašīnu izmēģinātājs. 1922. gada 27. novembrī beidzis Kara skolas virsnieku kursu, 1923. gada 18. novembrī paaugstināts par kapteini. 1925. gada 24. septembrī pārcelts uz jūras aviāciju un 1926. gada 31. maijā iecelts par jūras aviācijas divizionā komandieri, 18. novembrī paaugstināts par pulkvežleitnantu.

No 1927. gada janvāra līdz aprīlim paaugstina savu jūras lidotāja kvalifikāciju Francijas Jūras lidotāju skolā.

Jūras aviācijas divizionu komandē līdz 1935. gada 19. jūlijam. Dienesta laikā jūras aviācijā apbalvots ar III šķiras Viestura ordeni un Zviedrijas, Polijas, Lietuvas ordeņiem un goda zīmēm. Demobilizēts no armijas pēc paša vēlēšanās (!) 1935. gada 3. oktobrī (pavēle nr. 222).

Kopā Latvijas kara aviācijā nolidojis 1123 stundas un 43 minūtes.

Krievu okupācijas laikā apcietināts 1940. gada 20. februārī un miris izsūtījumā Orenburgas cietumā 1941. gada 30. septembrī. Reabilitēts kā nelikumīgi represētais 1993. gada 25. novembrī. (Biogrāfijas dati ņemti no Latvijas Vēstures arhīva materiāliem "Eskadras štāba jūras aviācijas divizion", Fonds 3402, lieta nr. 2 un NKVD dokuments (*Delo P-9801-L 1-1773*).

Trīs bojāgājušās lidmašīnas *He-4 SII* nr. 10, 19, un 20 bija jānoraksta, un to detaļas tika izmantotas kā rezerves daļas atlikušajām nr. 11, 18 un 21. Bet arī tās jau bija stipri nolietotas, visas pēc kapitālā remonta un ielidotas jau pirms nr. 10. Nr. 8 pēc remonta 1932. gada 2. septembrī ielidoja serž. lid. A. Veldums un nr. 11 — 1932. gada 28. septembrī kapt. A. Zariņš. Un tomēr jau 1933. gada 2. decembrī (pavēle nr. 267) tiek iecelta jauna pārbaudes komisija (kapt. E. Kārklīšs, A. Zariņš un tehniskais vadītājs Ā. Miņuks) lidmašīnu nr. 11 un 18 atkārtotai pārbaudei — tās lietošanas iespēju noteikšanai. Pēc katastrofas ar nr. 10 1934. gada 28. jūnijā to liktenis jau bija nolemts. Atlika vairs tikai viena lidmašīna *He-4 SII* nr. 21, kas arī godam nokalpoja līdz galam 8. jūras izlūkošanas eskadrijā, kaut arī 1932. gada 22. novembrī (pavēle nr. 261) bija iecelta speciāla komisija ar valsts kontroles pārstāvi tās norakstīšanai. Noturējās!

Stāvoklis nebija labāks arī ar pārējām vieglajām mācību lidmašīnām *Hanriot*, *Caudron* un *Pirat*, kuras tika bojātas un remontētas nepārtraukti. Tāds ir mācību lidmašīnu liktenis.

Oriģinālo *Caudron C 60* nr. 6 1932. gada 29. jūlijā pēc kapitālā remonta ielido kapt. E. Kārklīšs, bet jau 1933. gada 4. janvārī tiek izveidota komisija (kapt. A. Zariņš, E. Kārklīšs un Ā. Miņuks) tās derīguma noteikšanai turpmākajai lietošanai (pavēle nr. 3, 1933. g. 4. janv.). *Hanriot HD 17* nr. 5 beidza pastāvēt pēc vln. J. Bilmaņa avārijas 1927. gada 23. martā (to norakstīja 1928. gada 16. novembrī).

Hidroplāns *Hanriot HD 17* nr. 7 tika norakstīts 1929. gada 2. martā pēc avārijas 1928. gada 24. novembrī.

Atlika vienīgi lidmašīna *Caudron C 60* nr. 2, kas izgatavota kā kopija K. Bakmanes aviācijas nodaļā. Tā bija ierindā līdz pat 1934. gada 1. aprīlim (vēlāk to nodeva Liepājas LAK sporta lidotāju skolai, un tā sadega angāra ugunsgrēkā 1938. gada 9. janvārī).

He-4 SII nr. 18 norakstīja 1934. gada 16. oktobrī. *He-4 SII* nr. 11 norakstīja 1936. gada 27. maijā.

Vēl bez jau minētām lidmašīnām *Caudron C 60* nr. 25 un *He-4 SII* nr. 21 jūras aviācijas divizionā bija saglabājušās K. Bakmanes rūpnīcas aviācijas nodaļā izgatavotās hidroplānu *Hansa-Brandenburg HB W-33* kopijas nr. 22 un nr. 23 (tās norakstīja 1936. gada maijā līdz ar jūras aviācijas divizona pārveidošanu par aviācijas pulka 8. jūras izlūkošanas eskadriju).

Līdz ar to bija iestājusies krīze jūras aviācijas apgādē ar hidrolidmašīnām un atslābums jūras aviācijas darbībā. Pakāpeniski bija arī samazinājies jūras aviācijas pilotu skaits. 1930. gadā to bija 17, 1931. gadā — 14, 1932. gadā — 15, 1933. gadā — 17, 1934. gadā — 14, 1935. gadā — 13, 1936. gadā — deviņi. 1934. gada 13. jūnijā tika sasaukta kopējā armijas vadības, Bruņošanās pārvaldes un kara aviācijas pārstāvju sanāksme jautājumā par jaunu, modernu jūras lidmašīnu iegādi jūras aviācijas divizionam. Pirms tam aviācijas pulka tehnikās nozares vadītājs plkv. ltn. A. Ārgals kopā ar kapt. R. Kandi (tad aviācijas pulka adjutants un 2. iznīcinātāju eskadrijas komandieris) bija apmeklējuši dažādas jūras lidmašīnu rūpnīcas Anglijā, lai izvēlētos vispiemērotākās hidrolidmašīnas Latvijas vajadzībām. Sapulcē tika izvirzītas šādas jūras lidmašīnu kandidatūras: *Vickers Brothers* un *Vildebest, Blackburn B6, Short Gurnard* un *Fairey Seal (Fairey)*. Par piemērotāko mūsu vajadzībām tika atzīts trīsvietīg; izlūklidmašīna, bumbu un torpēdu nesējs uz pludiem un riteņiem *Fairey Seal (525)* ar *Bristol Pegasus 3 M2* (vai *3 M3*) motoru un 669/690 ZS jaudu. Līguma projekts ar firmu tika sastādīts 1934. gada novembrī, parakstīts 21. novembrī. Tika pasūtītas četras lidmašīnas. Rūpnīca apsoliņa, ka lidaparāti tiks izgatavoti līdz 1935. gada 16. maijam un tie tiks nosūtīti uz Latviju desmit dienu laikā. Pēc arhīva datiem, lidmašīnas piegādātas 1935. gada 12. martā. Tām tika piešķirti divizona numuri 26, 27, 28, 29 (rūpnīcas izlaides numuri F 2112–2115).

Hidroplāns *Fairey Seal*

Tie bija trīsvietīgi jūras hidroplāni ar lidotāju novietojumu tandēmā (tas vispār ir raksturīgi vienmotora jūras lidmašīnām to sarežģītākas ekspluatācijas dēļ jūras apstākļos) — metāla konstrukcijas nostiegroti divplāksņi ar diviem metāla pludiem hidrovariantā un neievelkamām šasijām ar zemspiediena riepām un riteņu bremsēm sauszemes variantā. Metāla konstrukcijas ķermenis, spārni, apvilkti ar audeklu. Tērauda cauruļu stūres, ar audekla apvalku.

Divdaļīgi spārni ar baldahīnu un diviem balstu pāriem katrā spārnu pusē. Ele-roni abos spārnos — augšējā un apakšējā.

Hidroplāni bija apgādāti ar angļu *Bristol Pegasus III M* deviņu cilindru gaisa-dzesināmu zvaigžņu motoru ar Taunsenda gredzenu un 660/690 ZS jaudu. Trīslāpstu metāla propelleri ar nemainīgu pastāvīgu soli.

Zināmā mērā prototips vēlāk, Otrajā pasaules karā, lietotajai bēdīgi slave-najai (lielo zaudējumu dēļ) torpēdlidmašīnai *Fairey Swordfish*, kas bija nozīmīga slavenajā jūras kaujā Atlantijā 1941. gada 24. un 29. maijā un nogremdēja ar savām torpēdām vācu bruņukuģi *Bismark*, startējot no angļu lidmašīnas bāzes-kuģiem *Victorian* un *Ark Royal* ļoti nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos — pievakarē un lietū.

Līdz *Swordfish* ieviešanai angļu jūras aviācijā *Fairey Seal* bija galvenās div-pludu hidrolidmašīnas angļu flotes 823. un 825. eskadrijā. Pēc konstrukcijas un izmēriem ļoti līdzīgas *Swordfish*.

Izgatavotas aviācijas firmā *Fairey Sauthemptonā* un izlaistas Latvijai ar fab-rikas numuriem F 2112–2115.

Vēlāk jūras divizionā apzīmētas ar nr. 26 — F 2112, nr. 26 — F 2113, nr. 28 — F 2114, nr. 29 — F 2115 un 8. eskadrijā — ar nr. 98–101, tipu koda apzīmējums — E2.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 14 m; lidmašīnas garums — 10,45 m, augstums — 4,36 m; spārnu laukums — ap 56 m², lidsvars — 2820 kg, maksimālais lidojuma ātrums — ap 239 km/h; lidojuma ilgums — 4–8 h. Ap-brūnojums — divi ložmetēji, bumbas vai torpēda.

Hidrolidmašīnas *Fairey Seal* bija pēdējās iegādātās lidmašīnas mūsu jūras aviācijā, bet pirmās angļu jūras lidmašīnas.

Pirmie lidojumi divizionā notika 1935. gada 10. jūlijā. Pirmie ar tām izlidoja divizona komandieris kapt. A. Zariņš (pagaidu vietas izpildītājs) un izlūku eskadrijas komandieris kapt. E. Kārklīšs; Zariņš — 19. jūlijā ar nr. 26 un 12. jūlijā ar nr. 27; Kārklīšs — 11. jūlijā ar nr. 28 un 12. jūlijā ar nr. 29. Turpmāk 1935. gadā ar *Fairey Seal* vēl izlidoja lid. J. Barons — 16. jūlijā, K. Ercums — 19. jūlijā, J. Grīnbergs — 22. jūlijā, B. Grasbergs — 23. jūlijā, T. Rudze — 23. jūlijā, O. Šteinbergs — 2. septembrī un citi.

Pirmais lielākais reprezentatīvi propagandistiskais aviācijas pulka (8. eskad-rijas) pasākums ar šīm lidmašīnām bija hidrovariantā veiktais apkārtlidojums Eiropai 1936. gadā no 22. jūnija līdz 6. jūlijam aviācijas pulka komandiera plkv. J. Indāna vadībā. Apkārtlidojumā ar hidroplāniem *Fairey Seal* nr. 26, 28 un 29 piedalījās jūras lidotāji serž. Jānis Grīnbergs, kapt. Aleksandrs Zariņš un vln. Kārlis Ercums kā hidroplāna piloti un aviācijas pulka augstākie virsnieki — kapt. Nikolajs Balodis, Aleksandrs Tomass, plkv. ltn. Eduards Balodis, kapt. Jānis Balodis kā līdzlidojotāji un kapt./ltn. Ādolfs Līdaka no 8. eskadrijas kā navigators, serž. Andrejs Eglītis kā motorists. Lidotāju izvietojums pa hidroplāniem bija šāds: nr. 26 — Jānis Grīnbergs, Nikolajs Balodis un Aleksandrs Tomass, nr. 28 — Aleksandrs Zariņš, Jānis Indāns un Ādolfs Līdaka, nr. 29 — Kārlis Ercums, Edu-ards Balodis un Andrejs Eglītis.

Jau 20. jūnijā pārlidojuma vadītājs plkv. J. Indāns dodas uz Liepājas jūras aviācijas bāzi, lai veiktu priekšdarbus Ziemeļrietumeiropas aplidojumam. Starta no Liepājas 22. jūnijā. Pirmā nolaišanās Lietuvā — Klaipēdā, nākamā Polijā — Puckā 23. jūnijā. Tālāk lidojums uz Kopenhāģenu Dānijā un pāri visai Dānijas teritorijai uz Esbjergu Ziemeļjūras piekrastē, šeit nolaišanās 24. jūnijā. Tad lidojums uz Nīderlandi — Amsterdamu, arī 24. jūnijā. Šeit aviorūpnīcas *Fokker* apmeklējums Šipholā, kur pārlidojuma dalībniekiem 25. jūnijā tiek demonstrēta jaunā firmas *Fokker* lidmašīna C10-719 (reklāmas lidojumi varbūtējai pārdošanai). Tālāk lidojums pāri Lamanša šaurumam uz Angliju — Doveru, ko uzreiz sasniedz vienīgi serž. J. Grinberga vadītā lidmašīna. Pārējās nosēžas Kalē Francijā. Nākamajā dienā tās pievienojas iepriekš aizlidojušai, un visi 29. jūnijā pārlido uz Sauthendu — lidmašīnu būves rūpnīcu *Fairey*. Virsnieki vēl apmeklē aviācijas svētkus un lidmašīnu demonstrējumus Hatfildas aerodromā. 29. jūnijā sākas atpakallidojums uz Latviju. Vispirms atkal pāri Lamanšam uz Boloņu Francijā 30. jūnijā. Tālāk lidojums uz Helderunu, Esbjergu — arī 30. jūnijā, uz Ālborgu, Oslo — 1. jūlijā, Gēteborgu Zviedrijā — 2. jūlijā, Stokholmu — 3. jūlijā, Helsinkiem — 4. jūlijā, un caur Tallinu 5. jūlijā visas trīs lidmašīnas atgriežas Liepājā, nolidodamas 6210 kilometrus 35 stundās un 55 minūtēs (fonds 3402, 2. apr., arh. nr. 446.) Citos avotos lidojuma maršruts minēts nedaudz cits! Pēc pārlidojuma aviācijas komandieris ģen. Krišjānis Berķis savā 30. jūlija pavēlē izsaka pateicību apkārtlidojuma dalībniekiem plkv. J. Indānam, plkv. ltn. M. Balodim, kapt. A. Zariņam, A. Tomasam, K. Ercumam, kapt. ltn. N. Balodim, Ā. Lidakam, kā arī lidotājam serž. J. Grinbergam un A. Eglītim "par sekmīgu lidojuma veikšanu un desmit ārvalstu aplidošanu". Starp citu, lidotājs motorists serž. J. Grinbergs 1936. gadā bija nepārtraukti nodienējis aviācijas pulkā un jūras aviācijā jau 12 gadus.

Šie četri hidroplāni *Fairey Seal* turpmāk kļūst par galvenajām, visintensīvāk ekspluatētajām lidmašīnām jūras aviācijas divizionā, vēlāk aviācijas pulka 8. jūras izlūkeskadrijā.

4. Aviācijas pulka 8. izlūkošanas eskadrija (1936–1940)

Reizē ar jūras aviācijas apgādi ar jaunām modernām lidmašīnām *Fairey Seal* 30. gadu sākumā un vidū Latvijas Jūras spēkos notika arī lielas organizatoriskās pārmaiņas. Krasta aizsardzības eskadru 1938. gada 15. jūlijā pārdēvēja par Latvijas kara floti. Vispirms 1931. gada 28. septembrī dažādu politisko intrigu dēļ (Keizerlinga "domstarpības un nesaprašanās" ar Saeimas sociāldemokrātu līderi un Saeimas priekšsēdētāju Paulu Kalniņu) no krasta aizsardzības eskadras komandiera posteņa pēc 11 gadu darbības tiek atcelts admirālis Keizerlings un viņa vietā par 2. kara flotes admirāli iecelts jūras kapteinis

Teodors Spāde, kas tūdaļ flotē nostiprināja latvisko garu pretēji Keizerlinga simpātijām pret vācu un krievu flotes virsniecību.

1936. gada 25. maijā (pavēle nr. 82, 4. paragr.) tiek likvidēts jūras aviācijas divizons, to pārvēršot par aviācijas pulka 8. jūras izlūkošanas eskadriju ar bāzi turpat vecajā vietā Liepājā. Divizona izlūkeskadrija jau bija likvidēta iepriekš — 1936. gada 1. maijā. Likvidējot jūras aviācijas divizionu ar Valsts prezidenta 1936. gada 29. oktobra pavēli "slimības dēļ" tiek atcelts arī tās komandieris kapt. Aleksandrs Zariņš (komandiera amatā bija tikai nedaudz vairāk kā gadu — no 1935. gada 20. jūlija līdz 1936. gada 29. oktobrim).

Par jaunnodibinātās 8. eskadrijas komandieri 1936. gada 29. oktobrī tika iecelts Kārlis Ercums, reizē paaugstinot viņu par kapteini. Sākot savu darbību, 8. eskadrijas sastāvā ir šādas lidmašīnas: četri hidroplāni *Fairey Seal*, tad attiecīgi pārreģistrēti ar nr. 98, 99, 100, 101, hidroplāns *He-4 SII* nr. 21, kas pārreģistrēts ar nr. 97, un treniņlidmašīna *Svenska Aero SA-10 Pirat* nr. 24, tagad nr. 102. Turklāt būvēja vēl *KOD Pirat* vlt. Grasmaņa uzraudzībā. Abas *Hansa-Brandenburg HB W-33* līdz ar 8. eskadrijas organizēšanu kā novecojušas tiek norakstītas.

Uz aviācijas pulka 8. eskadriju no likvidētā jūras aviācijas divizona pārskaitīja šādus virsniekus: kapt. Aleksandru Zariņu, kapt. Gustavu Peludi, kapt. ltn. Kārli Ercumu un kapt. ltn. Ādolfu Līdaku, vlt. Ernestu Kārkliņu, vlt. Jāni Kārkliņu, vlt. Bernhardu Grasbergu un vlt. Oskaru Šteinbergu; arī jaunās jūras aviācijā sagatavotos lidotājus — A. Šmitu, A. Eglīti, J. Šūmani. Uz aviācijas pulka sauszemes izlūkeskadrijām tiek pārskaitīti bijušie jūras izlūklidotāji K. Bilmanis, J. Pelše, E. Strauja, J. Barons u. c. Ar prezidenta pavēli 1936. gada 22. maijā no dienesta pēc paša vēlēšanās tiek atvaļināts kapt. ltn. Ādolfs Miņuks — jūras aviācijas divizona ilggadējais tehniskās daļas vadītājs (pārgāja darbā uz KOD), arī lidotāji S. Meijers, H. Cukurs (gatavojās lidojumam uz Tokiju) u. c.

Jūras aviācijas divizona pārveidošana par 8. eskadriju notiek ar zināmām grūtībām. Aviācijas pulka komandieris J. Indāns 14. jūlijā konstatē, ka faktiski eskadrija vēl nav noorganizējusies, ir trūkumi dokumentos, un 1936. gada augustā stāvoklis 8. eskadrijā ir neapmierinošs. Maz lidots ar jaunajiem lidotājiem. Pulka komandieris J. Indāns neapmierināts ar 8. eskadrijas komandiera A. Zariņa darbu eskadrijas organizēšanas sākumā, tas arī bija A. Zariņa atvaļināšanas patiesais iemesls. Turpmākajos gados vispārējais stāvoklis jūras aviācijas 8. eskadrijā uzlabojās, pateicoties apgādei ar jauno materiālo daļu — hidroplāniem *Fairey Seal* — un jaunu jūras aviācijas pilotu sagatavošanai.

1937., 1938. un 1939. gadā lidojošais sastāvs atkal pakāpeniski palielinās, galvenokārt uz jauno par jūras lidotājiem apmācīto pilotu un vairāku jūras aviācijā atgriezušos pilotu rēķina. 1936. gada 29. jūnijā atgriežas virsnieki Gustavs Pelude un Ernests Kārkliņš, no aviācijas pulka tiek pārskaitīts vlt. Jānis Budris. 1937. gada 23. martā no aviācijas pulka uz jūras aviāciju pārceļ kapr. Paulis Grūbe (vēlāk ltn.), Kirils Miķelsons, Eizens Strūbergs, Jānis Kolužs, serž. Alberts Gudermanis, vlt. Oto Penks, serž. Emīls Krūmiņš, Teodors Rediņš, vlt.

Krišs Lakstīgala. 1938. gadā — serž. Jēkabs Hāgenfelds, Jānis Čirkuss, Oskars Freilihs un 1939. gadā — ltn. Eižens Lejiņš, kapr. Eduards Varažinskis un kapr. Voldemārs Šķēre.

Tas ir jaunais lidojošā sastāva papildinājums 8. eskadrijā. Lidojumi notiek Liepājā un nometņu laikā (lai pierastu lidot it kā frontes apstākļos, kad jāiztiek bez remontdarbnīcām, pamatbāzes ērtībām) Ķīsezerā Rīgā un Usmas ezerā Kurzemē.

Visi jaunpienākušie piloti tika apmācīti ar *Pirat* nr. 102 un nr. 103, *Heinkel He-4* nr. 97 un jaunajiem hidroplāniem *Fairey Seal* nr. 98, 99, 100, 101. Lidojumi turpinājās, līdz sākās Latvijai un arī jūras aviācijai liktenīgie notikumi 1939. gadā.

III. Latvijas jūras aviācijas likvidācija

1939. gada 5. oktobrī tiek noslēgts savstarpējais palīdzības pakts starp Latviju un PSRS Maskavā.

1939. gada 12. oktobrī Latvija ieceļ komisiju kara bāzu iedalīšanai PSRS armijai (komisijas sastāvā ir arī plkv. I. Baško).

23. oktobrī komisija paraksta ar PSRS pārstāvjiem vienošanos par savu flotes bāzu nodošanu Liepājā un Ventspilī PSRS rīcībā, tātad arī hidroaviācijas bāzi Liepājā. Līdz ar to mūsu jūras aviācijas liktenis bija izšķirts. Jūras aviācijas 8. eskadriļai reizē ar Kurzemes artilērijas pulku un mūsu flotes vienībām divu dienu laikā (līdz 25. oktobrim) bija jāatbrīvo jara ostas teritorija.

25. oktobrī atlikušās 8. eskadriļas lidmašīnas — *He-4* nr. 97, *Fairey Seal* nr. 98, 99, 100, 101 — pārlido uz Rīgu, Ķīšezero. Beidzamais atlikušais *Pirat* (ar riteņu šasiju) pārlido uz Spilvi (nav vēl noskaidrots, vai tas bija nr. 102 — zviedru variants vai nr. 103 — KOD būvētais; pavēle nr. 181, 1939. g. 1. novembrī).

Ar 8. eskadriļas motorlaivu "Lidaka" 21. novembrī no Liepājas Rīgā ierodas vltn. J. Kārklīšs "bumba" (kā te noderēja Latvijas flotē gūtā vispārējā jūras praksel!).

Zemes personāls no Liepājas uz Rīgu izbrauc 29. oktobrī, kopā 58 cilvēki. Tajā pašā laikā Liepājā ieripo pirmie padomju karaspēka vilcieni un Liepājas kara ostā ierodas padomju kara flotes vienības (smagais kreiseris "Kirovs").*

Evakuēšanos 8. eskadriļas komandieris kapt. K. Ercums apraksta šādi (viņa vēstules kopija Indulim Ozolam, Aleksandram Vanagam-Baginskim un Jānim Grinbergam 1977. gada 21. jūnijā). Citēts vēstules fragments:

"Četras *Fairey Seal* un viens *Heinkel* hidroplāns pārlidoja uz Ķīšezero kapt. ltn. A. Lidaka vadībā, kur jau bija izliktas bojās un uzbūvēts hidroplānu uzbraucamais steķis, kā arī izremontētas telpas agrākās džutas fabrikas direktora dzīvojamā divu stāvu ēkā. Divvietīgais *Pirat* uz riteņiem tika pārlidots uz Spilvi, kas bija pilots — neviens neatceras."

1940. gada sākumā eskadriļa bija vasaras nometnē Usmas ezerā. 17. jūnijā eskadriļa saņēma pavēli no pulka izlūku divizionā komandiera plkv. ltn. E. Baloža "ar lidmašīnām nekavējoties atgriezties Ķīšezera bāzē un visas lidmašīnas nomaskēt". Ķīšezērā sāka ierasties arī krievu jūras lidmašīnas — lidlaivas — un

* Latviešu karavīrs Otrā pasaules kara laikā, I daļa.

novietoties otrā pusē ezeram — Sužu muižā. Pēc tam kapt. K. Ercums saņēma pavēli no pulka vadības nodot krieviem visas eskadrijas lidmašīnas un inventāru, kā arī pārskaitīt krievu vienībā kareivjus — matrožus (neieskaitot virsniekus un instruktorus). Nodošana notika ceremoniāli. Vienā pusē tika nostādīti krievu eskadrijas karavīri, otrā — latviešu. Eskadrijas komandieris kapt. K. Ercums nodeva ziņojumu latviešu valodā krievu komandierim par matrožu pārceļšanu krievu rīcībā uz krievu novietojumu.

Mantas lidmašīnām tika nodotas pakāpeniski. Virsniekus un instruktorus atlaida mājās. Galīgajā eskadrijas likvidēšanā Ercums nebija klāt, jo atradās slimnīcā. Pēc K. Ercuma domām, krievi ar mūsu lidmašīnām nav lidojuši un, karam sākoties, tās nogremdējuši.

Ir arī otrs lidmašīnu bojāejas variants — tās kara sākumā sabombardējuši vācieši. Katrā gadījumā tās nekur neaizlidoja un atrada savu galu Ķīšežera ūdeņos.

Tā beidza pastāvēt mūsu jūras aviācija.

Aprakstā par Latvijas jūras aviāciju izmantoti galvenokārt Latvijas jūras aviācijas arhīva materiāli: "Eskadras štāba jūras aviācijas divizions" — fonds 3402, 2. apraksts un 1. apraksts, "Jūras aviācijas divizona bijušās, jūras aviācijas nodaļas komandiera pavēles" — arh. nr. 123 un "Izlūku eskadrija" — arh. nr. 211, "Iznīcinātāju eskadrija" — arh. nr. 212, "Divizona komandiera slepenās pavēles" arh. nr. 36, "Tehnisko mantu materiālu grāmata" — arh. nr. 185–196.

IV. Latvijas jūras aviācijas lidmašīnu uzskaitījums un reģistrācijas numerācija (1922–1941)

Lidmašīnu numerācija jūras aviācijas nodaļā, jūras aviācijas divizionā, Kara aviācijas pulka 8. jūras izlūkošanas eskadrijā. Tekošā numerācija:

- Nr. 1. *Savoia S 16 bis*
- Nr. 2. *Savoia S 16 bis*
- Nr. 3. *Savoia S 16 bis*
- Nr. 4. *Savoia S 16 bis* (no rezerves daļām)
- Nr. 5 *Hanriot H 17 "Aizsargs"*
- Nr. 6 *Caudron C 60*
- Nr. 7 *Hanriot H 17*
- 88 Nr. 8 *Fiat CR-1*, nr. 103, koda apz. D 2
- 90 Nr. 9 *Fiat CR-1*, nr. 104, koda apz. D 2
- Nr. 10 *He-4 SII, Svenska Aero A-13*, nr. 30
- Nr. 11 *He-4 SII, Svenska Aero A-13*, nr. 31
- Nr. 12 *Hansa-Brandenburg HB W-33, I. V. L. A22 4G99*
- Nr. 13 *Hansa-Brandenburg HB W-33, I. V. L. A22 4G100*
- 91 Nr. 14 *Fiat CR-1*, nr. 1 105, koda apz. D 2
- 92 Nr. 15 *Fiat CR-1*, nr. 2 106, koda apz. D 2
- 93 Nr. 16 *Fiat CR-1*, nr. 3 107, koda apz. D 2
- 94 Nr. 17 *Fiat CR-1*, nr. 4 108, koda apz. D 2
- Nr. 18 *He-4 SII, Svenska Aero A-13*, nr. 40
- Nr. 19 *He-4 SII, Svenska Aero A-13*, nr. 41
- Nr. 19 *He-4 SII, Svenska Aero A-13*, nr. 42
- 97 Nr. 21 *He-4 SII, Svenska Aero A-13*, nr. 43
- Nr. 22 *Hansa-Brandenburg HB W-33, Cr. Bachman*
- Nr. 23 *Hansa-Brandenburg HB W-33, Cr. Bachman*
- 102 Nr. 24 *Svenska Aero IOSA Pirat Link* koda apz. E1
- Nr. 25 *Caudron C 60, Cr. Bachman*
- 98 Nr. 26 *Fairey Seal F 2112*, koda apz. E2
- 99 Nr. 27 *Fairey Seal F 2113*, koda apz. E2
- 100 Nr. 28 *Fairey Seal F 2114*, koda apz. E2
- 101 Nr. 29 *Fairey Seal F 2115*, koda apz. E2
- 103 Nr. 30 *KOD Pirat*, koda apz. E1

Kopā 30 dažādu tipu hidro un sauszemes lidmašīnas.

Bibliogrāfija

Latvijas Vēstures arhīvs

Fonds 3402, 1. apraksts

Arh. nr.1-13 un 14-23 (1924.–1936. g.). Jūras aviācijas divizona, bijušās nodaļas, komandiera pavēles, jūras aviācijas nodaļa 1922–1926, jūras aviācijas divizons 1926–1936, aviācijas pulka 8. jūras izlūkošanas eskadrija 1936–1940.

Arh. nr. 36. Jūras aviācijas divizona slepenās pavēles 1926–1933.

Arh. nr. 67–73. Jūras aviācijas divizona izpildīto lidojumu atzīmju grāmatas 1923–1936.

Arh. nr. 185–196. Tehnisko materiālu grāmatas 1932–1934.

Arh. nr. 211. Izlūku eskadrijas izpildīto lidojumu reģistrācijas grāmata 1929–1934.

Arh. nr. 212. Iznīcinātāju eskadrijas izpildīto lidojumu reģistrācijas grāmata 1929–1931.

Fonds 1477, 1. apraksts

Arh. nr. 28. Sarakste par jūras aviācijas divizona likvidēšanu 1936–1937.

Izmantotā literatūra

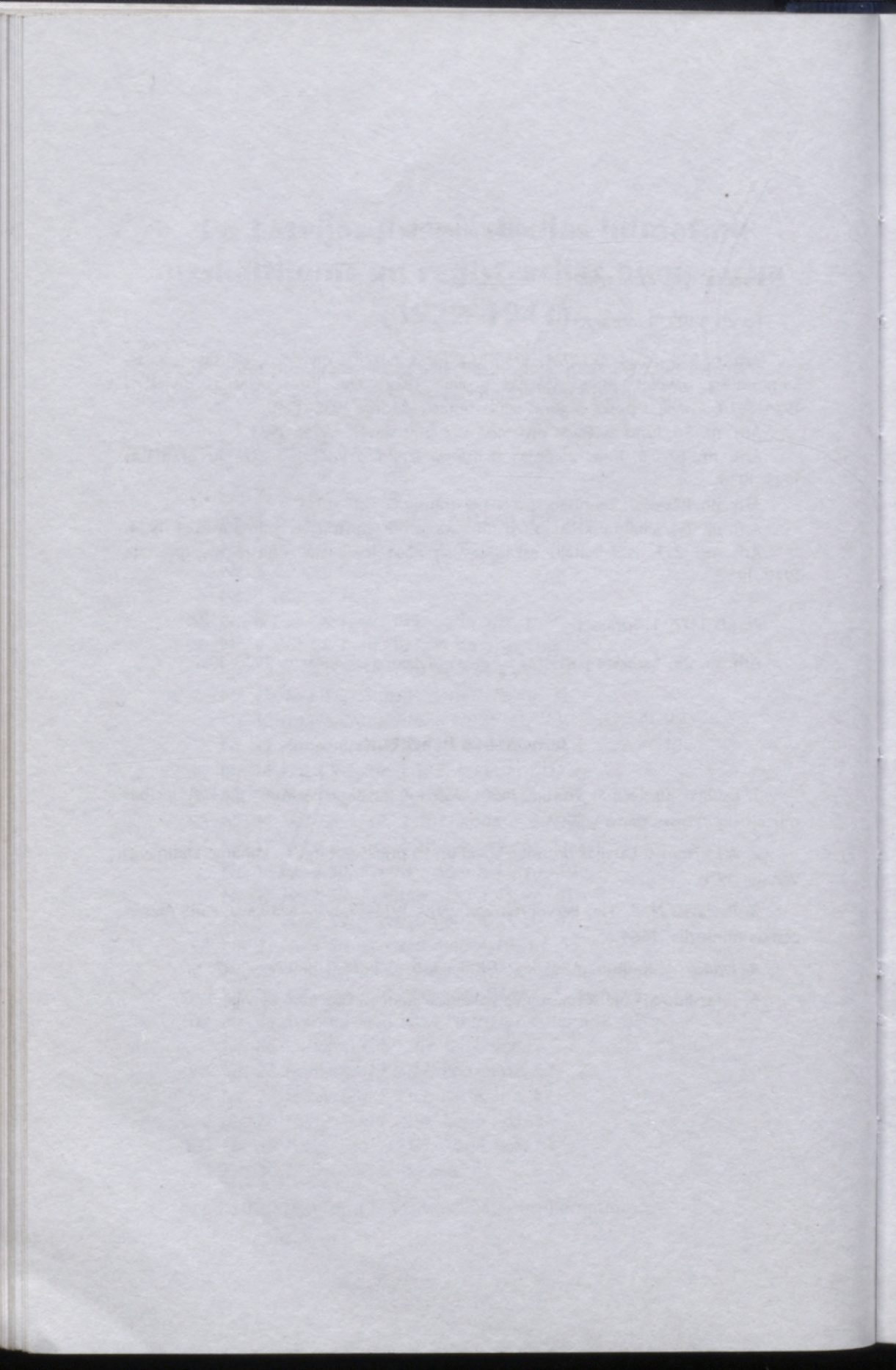
1. Latvijas jūrmniecības vēsture 1850–1950. — R.: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs un "Preses nams", 1998.

2. *Andersons E.* Latvijas bruņotie spēki un to priekšvēsture. — Kanāda: Daugavas Vanagi, 1978.

3. *Pavlovičs N. B.* Flot Pervoi mirovoi voiņe 1914–1917. — Maskava: PSRS Aizsardzības ministrija, 1964.

4. *Ivanovs V.* Krilja nad Baltikoi // Krilja rodini, 1996, izd. 1914.–1917. g.

5. Jūras lidotāja N. Jevlampjeva 25 darba gadi // Spārnnotā Latvija, 1937.





AIZSARGU AVIĀCIJA

1931–1940

ALZARDO AVIACIÓN

1981-1980

1. Aizsargu aviācijas nodibināšana, uzdevumi, organizatoriskā struktūra, pirmās lidmašīnas, lidkursi, nekustamie īpašumi, lidotāji

Aizsargu aviācija (AA), vēlāk pulks, dibināta 1931. gada 17. aprīlī kā specializēta Aizsargu organizācijas vienība (vienā laikā ar Dzelzceļa aizsargu pulku) un papildinājums deviņpadsmit aizsargu teritoriāliem kājnieku pulkiem. AA uzdevums un darbības veids visai atšķīrās no parastajiem aizsargu pulkiem, kuri bija organizēti, pamatojoties uz Ministru prezidenta Kārļa Ulmaņa un iekšlietu ministra Miķeļa Valtera vienošanos atbrīvošanas kara laikā 1919. gada 30. martā. Organizācija deva iespēju godīgajiem lauku iedzīvotājiem palīdzēt administratīvajām struktūrām (arī policijai) uzturēt mieru un kārtību aizejošās frontes aizmugurē, pasargājot laukus iedzīvotājus un valsts īpašumus, tiltus, dzelzceļus, iestādes un uzņēmumus no karojošo armiju dezertieriem, laupītājiem un aizejošās boļševiku armijas marodieru un diversantu bandām — tā radot lauku iedzīvotājiem lielāku drošības izjūtu. Aizsargos obligāti tika iekļauti visi iesaukšanai nepakļautie krimināli vai pretvalstiskā darbībā neapvainotie lauku vīriešu kārtas iedzīvotāji vecumā līdz 18 un virs 60 gadiem. Pēc atbrīvošanas kara beigām Aizsargu organizācija, balstoties uz tālaika iekšlietu ministra Arveda Berga 1921. gada 4. jūnija rīkojumu, kļuva par brīvprātīgu organizāciju ar daudz plašāku darbības programmu, tomēr galvenie uzdevumi bija policijiski pienākumi, kā policijas palīgspēkam laukos un pastāvīga militārās gatavības uzturēšana kā armijas rezervei, arī K. Ulmaņa režīma ideoloģiska atbalstīšana pēc 1934. gada 15. maija notikumiem, kurus vairākums aizsarui atbalstīja. Daudzi aizsargi (viņu 1940. gada janvārī kopā bija 14 810 un jaunsargi — 14 000) Ulmaņa autoriāro režīmu atbalstīja tāpēc, ka tiem bija apnikušas daudzo politisko partiju savstarpējās cīņas Saeimā un korumpēto ierēdņu un saimniecisko darbinieku radītais haoss. Aizsargu uzdevums bija vadīt latviešu tautu tās kritiskajos brīžos nacionālajām interesēm vēlamā virzienā, kā tas bija, piemēram, 1934. gada 15. maijā. Aizsargu organizācija bija ideoloģiski un praktiski saistīta ar Ulmaņa režīmu.

Galvenais Aizsargu aviācijas uzdevums bija apvienot bijušos aviācijas darbiniekus — lidotājus, novērotājus un tehnisko personālu, lai atsvaidzinātu viņu teorētiskās un praktiskās zināšanas, uzturot tās līmeni, kas atbilst Kara aviācijas

pulka rezerves prasībām, kā arī veikt tālāko LAK sporta lidotāju kursu beigušo sporta lidotāju aviācijas militāro apmācību, gatavojot tos dienestam aviācijas pulkā. Mazāk nodarboties ar politiku, vairāk ar aviāciju.

Pirmsākums AA nodibināšanai bija 1930. gadā pie Rīgas 5. aizsargu pulka tehniskās rotas nodibinātais aviācijas vads atv. lidotāja ltn. Bernharda Pētersona vadībā.

Doma organizēt aviācijas struktūras pie Aizsargu organizācijas radās jau pirms tam, 1929. gadā, kad šo ideju izvirzīja jaunieceltais armijas aviācijas inspektors bijušais aviācijas pulka komandieris plkv. J. Baško, kapt. R. Kandis un vadošais civilās aviācijas darbinieks atv. vlt. A. Valeika, kas bija pirmais Latvijas militārās aviācijas komandieris. Realizējot šo ideju, 1931. gada aprīļa sākumā Republikas lidotāju kluba priekšsēdētājs V. Bērziņš un sekretārs M. Ķeniņš kopā ar aviācijas teorētisko kursu beigušajiem kursantiem iestājās Aizsargu organizācijā, lai pie tās nodibinātu aizsargu aviācijas nodaļu, nododot nodaļas rīcībā Republikas lidotāju kluba trīs personīgās lidmašīnas — viegļmotora "Vanadzīņu" un divas "Kristīnes", kuras bija atpirktas no bankrotējušās lidmašīnu būves firmas *Cr. Bachmans*. Šo nodaļu organizatoriski izveidot un atbilstoši juridiski noformēt apņēma armijas aviācijas inspektors J. Baško.* Viņš izveidoja "Noteikumus Aizsargu aviācijai" un virzīja tos tālāk apstiprināšanai Aizsargu organizācijas vadītājam plkv. ltn., vēlāk ģenerālim Kārlim Praulam un Iekšlietu ministrijai, kurai bija pakļauta Aizsargu organizācija (vēlāk Sabiedrisko lietu ministrija Alfrēda Bērziņa vadībā). "Noteikumi Aizsargu aviācijai" tika parakstīti un apstiprināti, un aizsargu štābs 1931. gada 17. aprīlī izdeva pavēli nr. 5 par Aizsargu aviācijas nodibināšanu, iecelot plkv. J. Baško par AA pagaidu komandieri.** Vēlāk viņu īslaicīgi (līdz atv. kapt. Jāņa Lindberga, kara un jūras lidotāja, iecelšanai par AA komandieri 1931. gada 5. augustā) nomainīja A. Valeika. AA "militārajai nostiprināšanai" līdz ar J. Lindberga iecelšanu komandiera amatā vēl iesaistīja desmit aviācijas rezerves lidotājus, kas AA pildīja dažādus administratīvi sabiedriskus uzdevumus. Par 1. eskadriļas komandieri (ar AA paša nodotām lidmašīnām) iecēla Voldemāru Bērziņu, vēlāk arī Marģeri Ķeniņu, bet par mācību eskadriļas komandieri — atv. ltn. Bernhardu Pētersonu, vēlāko ilggadējo izpletņlēcšanas instruktoru, pasaules rekordistu izpletņlēcšanā 1931. gadā.

Aizsargu aviācija vienlaikus organizatoriski pakļāvās gan Iekšlietu ministrijas Administratīvajam departamentam, gan arī Aizsargu organizācijas priekšniekam un štābam, aviācijas jautājumos — armijas aviācijas inspektoram un aviācijas pulkam, vēlāk, 1935.–1937. gadā — arī civilās aviācijas inspektoram plkv. J. Indānam. 1935. gada 21. martā par AA priekšnieka palīgu iecēla aviācijas pulka lidotāju kapt. ltn. Rūdolfu Jenkēvicu (aviācijas pulka pavēle nr. 58, 1935. g. 2. marts) — Lāčplēša Kara ordeņa kavalieris nr. 1137. AA pulka komandiera vietnieks, būdams viens no aviācijas pulka virsniekiem — aktīviem lidotājiem kap-

* "Jaunākās Ziņas", 1931, 4. apr.

** "Jaunākās Ziņas", 1931, 16. apr.

teiņa dienesta pakāpē, praktiski tieši vadīja AA pulka dzīvi un lidošanas dabu, reizē uzturot ciešas saites starp AA un Kara aviācijas pulku gan kadru, gan arī pārējos ar aviāciju saistītajos jautājumos. Pulka komandieris bija vairāk reprezentatīva persona, kas uzturēja sakarus ar valsts iestādēm un prominentiem valsts un saimnieciskās dzīves vadītājiem — risinot AA finansiālās un apgādes problēmas, lidmašīnu un materiālās daļas iegādi un aerodroma celtniecības jautājumus. Var minēt, piemēram, to, ka otrais AA pulka komandieris no 1937. gada 4. janvāra plkv. Jūlijs Ērglis pats nemaz nebija lidotājs, bet minētos jautājumus risināja visai sekmīgi. Tiešā lidojumu vadība bija pilnībā nodota viņa vietnieka (no 1937. gada 17. aprīļa) kapt. Voldemāra Dimzas rokās, kas izrādījās visaktīvākais pulka faktiskais vadītājs, aktīvs lidotājs kara un jūras aviācijā jau no 1927. gada. Aizsargu aviācijai darbības sākumā, līdz 1932. gadam, nācās pilnībā savā lidošanas darbā bāzēties uz Republikas lidotāju kluba AA nodotām lidmašīnām ar visai dīvainiem nosacījumiem, kas iekļauti "Noteikumos Aizsargu aviācijai": "Privātās lidmašīnas, nodotas AA ekspluatācijā, paliek arī turpmāk to īpašnieku īpašumā un rīcībā, bet ar degvielu tiek apgādātas no AA krājumiem." Noteikumos tomēr izteikta doma, ka lidmašīnas turpmāk tiks iegādātas arī par valsts vai Aizsargu organizācijas līdzekļiem. Tā tas arī notika jau 1932. gada beigās, kad no AA locekļa Nikolaja Pūliņa pēc viņa veiksmīgā lidojuma uz Zviedriju tika atpirkta viņa lidmašīna "Ikarus II", jo viņam vienkārši bija nepieciešami papildu līdzekļi jaunas lidmašīnas "Gambija" būvei lidojumam uz Gambiju. Ar "Ikaru II" 1933. gada 26. maijā tika sāktas pirmo AA lidotāju mācības lidapmācītāja A. Paulovska vadībā. Papildus vēl lidapmācībā tika lietots aviācijas pulka 1932. gadā "uzdāvinātais" galīgi sagrabējusais divplāksnis *Sopwith 1 1/2 Strutter* ar rotatīvo *Clerget* tipa motoru, ko nācās vairāk remontēt nekā ar to lidot. Šīs lidmašīnas remontā un uzturēšanā sevišķi izcēlās deviņpadsmitgadīgais AA kursants Kārlis Lešinskis, Toms Gailītis un Kārlis Bandenieks — vēlāk slavenākie AA lidotāji. Šādā secībā pēc nopelniem darbā pie materiālās daļas viņi 1933. gada 2. augustā arī veica savus pirmos patstāvīgos lidojumus ar "Ikaru II".

Tā kā AA pirmais lidkurss beidzās pirms 1934. gada 15. maija notikumiem, šī lidkursa absolventus Andreju Valdmani, Kārli Lešinski, Konstantīnu Reihmani, Kārli Bandenieku, Tomu Gailīti, Jāni Muižnieku, A. Rikardu un Šulcu nosauca par 15. maija lidotājiem. Šeit jāpiebilst, ka arī AA piederīgie līdz ar aizsargiem kājniekiem — 5. Rīgas, 16. Jelgavas, 4. Jēkabpils, 9. Madonas un 8. Valmieras aizsargu pulku — aktīvi piedalījās 15. maija notikumos. Jaunākais no tikko kā lidošanas māku apguvušajiem lidotājiem, kā jau minēju, bija Kārlis Lešinskis, dzimis 1914. gadā, tikko beidzis Rīgas pilsētas 2. ģimnāziju. Diemžēl viņš agri gājis bojā lidmašīnas katastrofā Somijā ar jauno lidmašīnu — VEF I-12 1938. gada 18. maijā.

Pirms šī AA pirmā lidkursa daži AA piederīgie jau bija lidojuši Republikas lidotāju klubva rīkotajā lidkursā — A. Valdmanis, K. Ozols, Šulcs, E. Alberings u. c. Tas pats Alberings, kurš bija klusībā nelegāli izlidojis ar Pūliņa "Ikaru" patstāvīgi, bez lidmašīnas īpašnieka atļaujas.

Pēc tā sauktā 15. maija lidkursa pie AA tika organizēts arī nākamais lidkurss lidapmācītāja, nodaļas vadītāja A. Paulovska vadībā. Šeit ieskaitīja pārējos aktīvos AA locekļus, kas bija izteikuši vēlēšanos lidot: Mucenieku, K. Vējiņu, A. Baumanī, Strazdiņu, L. Bedrīti, F. Kiršteinu, H. Naumani, J. Rudzīti, kā arī iepriekšējos kursus nepabeigušos — V. Arkmani un K. Ozolu.

Pēc šiem pilotu mācību kursiem vai grupām pie AA turpmāk lidot vairs nemācīja. Šīs funkcijas pārņēma Latvijas aeroklubs ar saviem sporta lidotāju sagatavošanas kursiem. Uz turieni tika nosūtīti kandidāti no AA, par kuriem AA maksāja daļu skolas naudas. Pirmie teorētiskie kursi kā sagatavošanās aerokluba lidkursiem tomēr notika pie AA. Turpmāk galveno kursantu kontingentu veidoja tieši AA piederīgie. Bija it kā nerakstīts likums, ka visiem, kas vēlējās iemācīties lidot ar motorlidmašīnām, arī plašajam planieristu lokam, bija vispirms jāiestājas AA (ar atbilstošu politiskās nostājas, arī kriminālās, pagātnes pārbaudi), un tikai tad viņus ieskaitīja aerokluba sporta lidotājuursos. Arī vadošie buru lidošanas lidapmācītāji Rīgas buru lidotāju, vēlāk Centrālajā buru lidotāju skolā A. Pantejejevs, Ē. Šrāders, A. Vilks, M. Stoķis bija AA locekļi. Beidzot lidapmācību aerokluba sporta lidotāju kursus, aizsargi atgriezās AA, kur tālāk pildīja AA lidotāju sagatavošanas programmu līdz iesaukšanai karadienestā Kara aviācijas pulkā. Un tur viss sākās no gala, praktiski ar papildinājumiem. Pēc obligātā jaunkareivju laika nodienēšanas aptuveni gadu šos aeroklubā un AA sagatavotos lidotājus vispirms (ne visus) ieskaitīja Kara aviācijas skolas motoristuursos. Pēc to beigšanas piešķīra kaprāja dienesta pakāpi un laimīgos ieskaitīja rezerves lidotājuursos, kur lidapmācība turpinājās gandrīz atkal no sākuma (parasti lidapmācība sākās ar aviācijas pulkā esošajām pirmāpmācības lidmašīnām *Flamingo*). Pēc izlidošanas patstāvīgi lidapmācību turpināja jau ar bruņojumā esošajiem kara lidmašīnu tipiem: tālās izlūkošanas un vieglo bumbvedēju *Šmolik Š-16*, kara treniņlidmašīnu *SV-5*. Tāds bija jauno lidotāju ceļš no AA uz Latvijas militāro aviāciju. Pēc rezerves lidotāju kursu absolvēšanas daļa lidotāju (atkal laimīgie) palika dienēt aviācijas pulka virsdienestā, turpinot savu aviomotorista vai lidotāja karjeru, vai arī demobilizējās no armijas kā rezerves lidotāji, kuri savas lidspējas uzturēja vai nu AA, vai aerokluba rezerves lidotāju vadā, vēlāk eskadrīlā, pildot lidspēju uzturēšanas lidojumu programmas.

Vēl par AA materiālo daļu, lidmašīnām un celtniecības darbiem Spilves lidlauka AA daļā. Kā jau minēts iepriekš, AA nebija ne savu lidmašīnu, ne angāru Republikas lidotāju kluba īrēto lidmašīnu, arī no Pūliņa par 3500 latiem atpirtās lidmašīnas "Ikarus II" novietošanai. AA lidmašīnas novietoja vai nu satiksmes aviācijas LOT angārā (Polijas gaisa satiksmes aviālijas), vai arī Republikas lidotāju kluba angārā — faktiski koka šķūnī, vai arī Aviācijas veicināšanas biedrības šķūnī-novietnē. AA bija šīm biedrībām par to jāmaksā, arī privāto lidmašīnu īpašniekiem: par "Kristīnēm" — V. Bērziņam un M. Ķeniņam, par "Ikaru II", kad tas vēl nebija pārdots AA, — Pūliņam. Bija noslēgti lidmašīnu un angāru — šķūņu — ekspluatācijas līgumi. Starp citu, pirmo AA lidmašīnu īpašniekiem par vienu lidstundu maksāja ap 25 latiem. AA sākumā nebija arī

savu darbnīcu lidmašīnu un tehnikas sīkiem remontiem (kamēr AA vēl nebija uzcēlusi savu mūra angāru un pie tā arī darbnīcas, pirmo lidmašīnu *KOD-1 Genet Major* motorus remontēja aviācijas pulka darbnīcās Slokas ielā). Pirmos sīkos motoru remontus veica *LOT* angāra piebūvē — auto garāžā.

Visas šīs neērtības un problēmas atrisinājās, kad AA ar Valsts aizsardzības fonda un sabiedrības atbalstu Spilvē 1934. gadā uzcēla savu pirmo angāru un darbnīcas pie tā, kas izmaksāja no 15 līdz 20 tūkstošiem latu. To uzcēla tā pati būvfirma, kas bija cēlusi *LOT* angārus (saistībā ar Satiksmes ministrijas Pasta un telegrāfa departamentu), arhitekts Zariņš (Aizsargu aviācijas komandiera vēstule Valsts aizsardzības fondam 1932. gada 13. jūnijā*). Šis laiks (1934. gads) sakrīt ar vēsturiskajiem 15. maija notikumiem un vispārējo K. Ulmaņa valdības atbalstu Aizsargu organizācijai, arī Aizsargu aviācijai. Labvēlīgāk sāka risināties arī apgādes jautājums ar lidmašīnām, kaut arī pirmās, ne privātās, lidmašīnas AA saņēma no Kara aviācijas pulka jau pirms 15. maija (papildus privātajām) — jau 1932.–1933. gadā, kad AA vēl bija daudz nelabvēļu Saeimas kreisajās politiskajās partijās. Šeit ļoti palīdzēja tās ciešās sadarbības saites, kas bija izveidojušās starp AA un Kara aviācijas pulku (jo galu galā AA izveidoja bijušie aviācijas pulka piederīgie, demobilizētie rezerves lidotāji).

Jau 1931. gada decembrī Valsts kanceleja paziņoja AA, ka Ministru kabinets ar savu 1. decembra lēmumu atļāvis Satiksmes ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta galvenajām darbnīcām nodot AA lidošanai nederīgo lidmašīnu *Gourdou Lesseure* (fonds 3686, 1. apr., arh. nr. 515).

AA lidmašīnu saņēma 5. decembrī, konstatēja tās tehnisko stāvokli 1932. gada jūlijā un aprēķināja paredzamos remonta izdevumus ap 2300 latiem, pieprasidama šos līdzekļus no aizsargu štāba. Remonts ieilga līdz 1935. gada februārim. Diemžēl šai lidmašīnai lidot nebija lemts ilgi, jo to jau 1936. gada 29. aprīlī norakstīja (pēc *KOD-1* saņemšanas) jauna nepieciešamā remonta dēļ (lauzta motora kloķvārpsta) un arī, kā teikts norakstīšanas aktā, "nedrošības dēļ lidojumā". Jau aviācijas pulkā lidotājiem šī lidmašīna nepatika, un tā kopš 1924. gada 1. septembra, kad to saņēma aviācijas divīzions, vairāk stāvēja angārā nekā lidoja. Jo tā bija neparastas konstrukcijas iznīcinātājlidmašīna (kuru tomēr plaši lietoja somu un igauņu kara aviācijā), izveidota kā balsta augstplāksnis — vienplāksnis, kas likās tik neparasts tālaika aviācijā salīdzinājumā ar ierastajiem divplāksņiem. Un ar to uzdrošinājās lidot tikai labākie lidotāji, arī AA — T. Gailītis, K. Lešinskis, R. Gulbis, K. Reihmanis un, protams, A. Paulovskis, vēlākais *KOD* lidmašīnas izmēģinātājs.

No aviācijas pulka (1. divīzijas izlūkeskadriļas) 1933. gada 28. februārī tika saņemts arī divplāksnis *Sopwith Strutter 1½*, kas aviācijas pulkā lidoja ar nr. 13 vēl no aviācijas parka un divizona laikiem, Pirmā pasaules kara sākuma angļu lidmašīna (pirmais lidojums 1915. gadā). Šī tipa lidmašīnas (tādas kara aviācijā bija sešas) lidoja vēl no 1919. gada. Trīs no tām bija boļševiku trofejlidmašīnas, trīs — saņemtas no Anglijas atbrīvošanas kara laikā kā tehniskā palīdzība

* Latvijas Vēstures arhīva fonds 3686, lieta nr. 515.

Latvijas bruņotajiem spēkiem. Tā bija pārcietusi neskaitāmas avārijas Latvijas kara aviācijā un pēc bezgalīgiem remontiem vēl turpināja lidot AA, līdz beidzot sagaidīja savu galu avārijā 1935. gada 15. oktobrī (lidotājs T. Gailītis, novērotājs L. Ozoliņš). Ar šāda tipa lidmašīnām karoja mūsu lidotāji atbrīvošanas karā pret Bermonta un Sarkanarmijas bruņotajiem spēkiem Ar *Sopwith Strutter* lidmašīnu 1922. gada 1. septembrī Jelgavā gāja bojā lidotājs A. Kraulis.

Līdzīgas senas lidmašīnas *Avro 548N* un *Avro 504K AA* saņēma vēl no aviācijas pulka 1933. gadā. Tādas Latvijas Kara aviācijas divizionā un pulkā bija četras, iepirktas vēl 1925. gadā, ar rotatīviem *Clerget 7* cilindru un *Renault 8* cilindru V veida rindu motoriem. AA tās lietoja kā lidmašīnas nr. 2, 5 un 6 līdz pat 1936. gadam, remontējot pēc nepārtrauktām avārijām (galvenokārt veco motoru dēļ). Viena no lielākajām avārijām bija lid. Valeikas avārija Spilvē 1933. gada 2. septembrī, kad sēžoties pārlūza lidmašīnas ķermenis, jo visu 1932. gadu šī koka konstrukcijas lidmašīna bija nostāvējusi zem klajas debess. Lidmašīna *Avro* nr. 2 cieta smagu avāriju 1934. gada 8. septembrī Lubānā (lid. Teikmanis) — atkal pārlūza lidmašīnas ķermenis pēc piespiedu nosēšanās nepiemērotā vietā motora stāšanās dēļ startā. *Avro* tipa lidmašīnas AA avarēja arī 1935. gada 10. februārī, 9. jūnijā utt. Un vienmēr tās pašu spēkiem tika saremontētas. Sevišķs speciālists šo lidmašīnu remontā bija motorists vēl no cara un Krievijas Pilsoņu kara laikiem Joniškāns, ko 1940. gadā par veciem grēkiem boļševiki noslepkavoja Bišumuižā, Rīgas pievārtē. Lidmašīnas *Avro 504* bija konstruētas jau pirms Pirmā pasaules kara — 1913. gadā — un bija vienas no populārākajām mācību lidmašīnām visā pasaulē. Diemžēl lidmašīna *Avro* nr. 5 1935. gada 11. septembrī prasīja arī divu pirmo AA lidotāju — Kārļa Vējiņa un Fīdriha Kiršteina — dzīvību: grīste no beidzamā pagrieziena nolaižoties motora stāšanās dēļ. Viņus abus apbedīja aizsargu aviācijas lidotāju kapu kalniņā Meža kapos Atmodas draudzē. Boļševiku okupācijas laikā viņu kapi tika iznīcināti (vai arī pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas 1991. gadā). No sešiem bojāgājušiem AA lidotājiem, kas apglabāti šajā kapu kalniņā, apbedījuma vieta vairs palikusi tikai trim (1997. gada oktobrī).

Šis "aizvēsturiskais" laikmets AA vēsturē beidzās ar lidmašīnu *KOD-1* parādīšanos. Pirmās divas lidmašīnas *KOD-1* no Liepājas uz Spilvi atlidoja 1936. gada 13. janvārī. Viss AA darbs no "pašdarbības" iegāja daudz maz normālās sliedēs, jo nu to atbalstīja plašas tautas masas (ne bez valdības un Aizsargu organizācijas "norādījumiem"). Uzradās dažādi sponsori un ziedotāji, kas atviegloja AA materiālo stāvokli. Pirmās četras *KOD* ražotās lidmašīnas *KOD-1* (būves pasūtījuma līgums noslēgts 1935. gada 16. aprīlī) uz plkv. Indāna kā civilās aviācijas inspektora iniciatīvas pamata Tehniskā komisija (Ķikulis, R. Jenkēvics, Mucenieks, A. Ārgals, Jēriņš) pieņēma 1936. gada 27. janvārī. Viena no lidmašīnām veica izmēģinājuma lidojumus komisijas klātbūtnē lidotāja izmēģinātāja A. Paulovska vadībā, lai pārbaudītu saņemto lidmašīnu lidspēju atbilstību līguma nosacījumiem. Lidmašīnas AA nodeva *KOD* lidmašīnu būves nodaļas vadītājs inž. G. Novickis. Lidmašīna uzrādīja maksimālo ātrumu 141 km/h, kāptspēju 1000 m 5 minūtēs, maksimālo lidojuma ilgumu 2 h 30 min — vienvie-

tīgajā variantā. Bija arī pilotāžas figūru pārbaude. Vēlāk tieši figūrlidojumu izpilde divvietīgā variantā — ierobežojumi — izraisīja aerokluba valdes priekšsēdētāja R. Kanda (pēdējā aviācijas pulka komandiera) kritiku. Pirmās četras lidmašīnas *KOD-1* svinīgi nodeva AA 1936. gada 15. martā — pulka ceturtajos gada svētkos, kad Aizsargu aviācijas pulkam Ministru prezidenta biedrs M. Skujenieks pasniedza laikraksta "Brīvā Zeme" (redaktors Jūlijs Druva) dāvēto karogu ar uzrakstu "Par Latviju — nacionālu, daiļu un varenu". Reizē ar šiem diviem pasākumiem notika svinīga pamata akmeņu ielikšana jaunbūvējamai AA pārvaldes ēkai blakus pirmajam angāram ar neoficiālo nosaukumu "Alkazars" (sakarā ar Spānijas pilsoņu kara notikumiem). To būvēja pēc arhitekta Rozenberga projekta aviācijas arhitekta J. Zariņa (vēlākā civilās aviācijas gaisa satiksmes ēkas būvētāja Spilvē) vadībā.

Aizsargu aviācijas pulks, tāpat kā vispār Aizsargu organizācija (no 1921. gada 4. jūnija), bija brīvprātīga militāra organizācija, kurā algotas bija tikai dažas administratīvas personas: pulka komandiera palīgs, eskadriju mehāniķi — T. Gailītis, K. Lešinskis, L. Švalbe (Sārma), E. Strūbergs, H. Strazdiņš, saimniecības vadītājs, darbinicu vadītājs — sākumā R. Gulbis, vēlāk R. Milts un administratīvās nodaļas vadītājs u. c. Šīs personas katru dienu bija darbā. Visi pārējie bija brīvprātīgie, un tie ieradās AA, piedalījās lidojumos un citos pasākumos tikai savā, no pamatprofesijas — maizes darba — brīvajā laikā. Visintensīvākie treniņlidojumi bija svētku dienās un darbdienās pēc pulksten 16, kad beidzās darbs iestādēs un uzņēmumos. Lidotāju piederība pie dažādiem sociāliem slāņiem bija visai atšķirīga. Šeit lidoja gan brīvmākslinieks radiofona orķestrī lidotājs Konstantīns Reihmanis, gan ārsts, LVU Medicīnas fakultātes docents Osvalds Mačs, universitātes Mehānikas fakultātes docents Jānis Muižnieks (studējis aviācijas zinības Itālijā), gan arī zemākas izglītības pārstāvji — šoferi (H. Naumanis), atslēdznieki rūpnīcās, tehnikumu un augstskolu studenti (K. Bandenieks, E. Delle — aviokonstruktors). Viss AA sastāvs bija iedalīts piecās eskadrijās, trīs no tām atradās Rīgā, pa vienai — Liepājā un Kuldīgā. Eskadriju komandieri bieži mainījās. Par tādiem bija jau agrāk pieminētie lidotāji V. Bērziņš, M. Ķeniņš, B. Pētersons, N. Sudmalis, A. Valeika, Geizelis, N. Jevlampjevs — Kuldīgā, J. Ķerpe, O. Šteinbergs, A. Paulovskis — Liepājā. Bez lidojošām eskadrijām vēl Rīgā pastāvēja tā sauktā štāba jeb "smago vīru" eskadrija, parasti nelidotāji — dažādu ministriju, banku un fabriku direktori, kuri arī nēsāja Aizsargu aviācijas formu, gan bez sidraba spārniņa, toties viņiem bija biezie naudas maki, no kuriem bija ļoti atkarīga pulka lidmašīnu iegāde *KOD* un *VEF*. Tās komandieris bija Zemes bankas pārvaldnieks H. Dzelzītis un Ārlietu ministrijas protokolšefs Vilnis Olavs. Lidmašīnu dāvināšana no ministrijām un uzņēmumiem — Rīgas pilsētas valdes, Zemkopības ministrijas, Latvijas Bankas, Slimokases, Valsts zemes bankas, Hipotēku bankas, Kreditbankas, Apdrošināšanas savienības — izvērtās par patriotisku masu kustību valsts aizsardzības spēju pastiprināšanai. Šādā veidā tika saziēdoti līdzekļi apmēram desmit lidmašīnām *KOD-1* (katra lidmašīna izmaksāja 15 līdz 17 tūkstošus latu), septiņu *KOD-2* (30–50 tūkstoši latu) un četru *VEF I-12* (17 500 latu) iegādi AA.

Daju izdevumu (mazāko) sedza Aizsargu štābs, kas kopā ar atsevišķām ministrijām un organizācijām noslēdza līgumus, pasūtot vēlamos lidmašīnu tipus saskaņā ar civilās aviācijas inspektora plkv. Indāna un kara aviācijas inspektora plkv. Baško norādījumiem rūpnīcās KOD un VEF.

AA darbība sevišķi strauji attīstījās pēc K. Ulmaņa režīma un viņa valdības nākšanas pie varas 1934. gada 15. maijā. Aizsargu aviācijas pulks bija kļuvis par elites vienību Aizsargu organizācijā, ar kuru tieši bija saistītas daudzas valdības un saimnieciskās dzīves vadošās personības, kuras vienmēr aktīvi piedalījās un atbalstīja arī dažādus citus pasākumus, piemēram, lidmašīnu nodošanu, uzcelto ēku iesvētības un dažādus citus kultūras pasākumus. Starp tiem bija arī pats K. Ulmanis un viņa kabineta locekļi, ministri — sabiedrisko lietu ministrs A. Bērziņš, Ulmaņa "labā roka", satiksmes ministrs B. Einbergs, izglītības ministrs prof. A. Tentelis, lauksaimniecības ministrs A. Birznieks, armijas komandieris ģen. K. Berķis un citi, Aizsargu organizācijas komandieris ģen. K. Prauls. Ar viņu atbalstu un gādību strauji attīstījās ne tikai AA apgāde ar Latvijā ražotajām lidmašīnām (lētākām nekā ārzemēs iepirktās), bet arī virzījās kapitālā celtniecība Spilves aerodroma AA daļā. Jau 1936. gada 17. oktobrī tika svinēti AA pārvaldes ēkas "Alkazars" spēru svētki. Pēc gada, 1937. gada 2. oktobrī, ēkas celtniecība bija pabeigta un to svinīgi nodeva AA rīcībā. Ēkas būve izmaksāja 77 tūkstošus latu. Šo summu saziedoja atsevišķas personas (arī K. Ulmanis ziedoja 10 tūkstošus latu) un dažādas firmas. Pārvaldes ēkai bija trīs stāvi un raksturīgs paaugstinājums jumta daļā ar balkonu un prožektoru aerodroma virzienā. Apakšējā stāvā atradās noliktavas un darbnīcu telpas, kā arī eskadrijām domātās telpas. Otrajā stāvā bija sanāksmju zāle un AA priekšnieka kabinets. Trešajā stāvā bija priekšnieka vietnieka kabinets, kanceleja, ārsta telpas, meteoroloģijas dienests un fotolaboratorija, saimniecības un ieroču daļa, ēkas pārziņa dzīvoklis. Ēkas svinīgā nodošana notika reizē ar pirmās lidmašīnas KOD-2 nodošanu AA, ko bija dāvinājis Rīgas pilsēta un kas no Liepājas bija atlidota jau 9. februārī. Uz svinībām bija ieradušies sabiedrisko lietu ministrs A. Bērziņš, tieslietu ministrs H. Apsītis, izglītības ministrs prof. A. Tentelis, armijas komandieris ģen. K. Berķis, Aizsargu organizācijas priekšnieks ģen. K. Prauls, civilās aviācijas inspektors J. Indāns, Kara aviācijas pulka komandieris plkv. R. Kandis, Rīgas pilsētas galva R. Liepiņš un daudzi citi. Arhitekts Zariņš jaunās ēkas atslēgu nodeva AA priekšniekam plkv. ltn. J. Ērglim, kas savukārt atslēgas nodeva sabiedrisko lietu ministram, lūdzot viņu atklāt jauno ēku.*

Ļoti drīz pēc "Alkazara" nodošanas sākās otra AA angāra celtniecība. Pamatus iesvētīja 1938. gada 24. janvārī, un jau 1938. gada 30. septembrī angāra celtniecība bija beigta. Šie abi AA angāri kopā ar iepriekš uzbūvētiem gaisa satiksmes LOT angāriem veidoja vienotu arhitektonisku ēku ansambli Spilves aerodroma civilajā daļā, jo šo ēku projektētāji un būvētāji bija vienas un tās pašas personas — AA arhitekts Zariņš, reizē Satiksmes ministrijas darbinieks, un projektētājs arhitekts Rozenbergs.

* "Spārnotā Latvija", 1937, nr. 41.

Viss šis ēku komplekss gāja bojā Otrā pasaules kara un padomju okupācijas laikā, arī visi Kara aviācijas pulka angāri un īsi pirms kara uzceltā gaisa satiksmes ēka. Līdz ar jaunās pārvaldes ēkas nodošanu AA rīcībā strauji uzlabojās vispārējais kultūras un patriotiskās audzināšanas darbs AA rindās. Līdz šim vienīgā pulcēšanās vieta bija kopējais Aizsargu organizācijas Aizsargu nams bijušajā Bruņinieku, vēlāk Aizsargu ielā (namu uzcēla pirms 1934. gada 15. maija arodbiedrības kopā ar kreisi orientētām aprindām, un to pēc 15. maija pārņēma Aizsargu organizācija), bet tagad AA bija sava pulcēšanās vieta turpat Spilvē — jaunajā pārvaldes ēkā. Lieli nopelni kultūras darbā no 1936. gada bija AA aizsardžu pulciņam F. Olavas kundzes vadībā. Šeit kultūras darbā pulcējās AA lidotāju, motoristu un pārējā personāla ģimeņu locekles — sievas, līgavas, draudzenes un sabiedriskas dzīves alkstošas skaistā dzimuma pārstāves (Aizsargu organizācijā 1940. gada 1. janvārī bija reģistrētas 14 810 aizsardzes). Regulāri organizētajās nedēļas sanāksmēs tika rīkoti dažādi sabiedriski pasākumi, lekcijas, atsevišķu personu godināšana, balvu pasniegšana, dāmu tējas pēcpusdienas, kā arī valsts svētku — Lāčplēša dienas, 18. novembra un Kalpaka — svinēšana. Lekciju tēmas bija visai dažādas — gan zinātniski tehniskās jomās, gan arī patriotiskā audzināšanā. Piemēram, plkv. ltn. Dzeniša lekciju cikls "Gaisa karš", kā arī citu nolasītās lekcijas par tēmām "Aizsargu uzdevums", "Varoņu personība un Latvijas varoņu gaitas", "Alkohola iespaids uz lidotāja veselību", "Latviešu tikumi, tautas tradīcijas" u. c.

Protams, kopīgi tika svinēti arī Ziemassvētki (parasti ar svinīgā solījuma došanu), Lieldienas un citi svētki. Tika izdota lidotāja un žurnālista R. Celma rediģētā humoristiskā sienas avīze "Čugunlējējs" (glabājas Kara muzeja fondos).

Individuālo sasniegumu atzīmēšanai lidošanas darbā ik gadu 15. maijā AA labākajam lidotājam tika piešķirta ceļojošā balva — Millera izgatavotais lidmašīnas KOD-1 metāla modelis ar moto "Labākajam AA civilajam lidotājam". 1936. gadā šī balva tika piešķirta lidotājam Konstantīnam Reihmanim, 1937. gadā — Rihardam Gulbim un 1938. gadā — Kārlim Bandeniekam.

II. Lidmašīnu turpmākā saņemšana, avārijas, katastrofas. Planierisma attīstība. Lidojumi ar motorlidmašīnām. Formas tērpi

Pēc jauno lidmašīnu *KOD-1* saņemšanas no Liepājas KOD rūpnīcas jau 1936. gada pirmajā ceturksnī un Tehniskā komisija vēl divas lidmašīnas pieņēma 1936. gada 27. janvārī un visas četras 1936. gada 15. martā nodeva AA. Dažādās iepriekš ekspluatētās privātās, no aviācijas pulka, kā arī no Pasta un telegrāfa departamenta saņemtās vecās lidmašīnas lēnām likvidēja — vai nu tās gāja bojā dažādās avārijās, vai arī vecuma dēļ tās kā nedrošas tika norakstītas, lai nebūtu mūžīgi jāremontē. Jaunas paliek jaunas! Bet arī ar tām sākumā negāja viegli — laikam tāpēc, ka tās Liepājā vēl nebija pietiekami iemēģinātas, un klapatu bija daudz arī ar jaunajiem angļu *Genet Major 5* cilindru zvaigžņu motoriem. Tiem ātri zuda kompresija un karsa atsevišķi vārsti (Vēstures arhīva fonds nr. 3686, 1. apr., arh. nr. 524 — 1936. gads) it kā nepareizas ekspluatācijas dēļ. Sākās sarakste ar angļu motoru izgatavotājfirmu, strīdi par motoru defektu iemesliem, lietotām eļļām un nepareizo ekspluatāciju.

Pa starpām AA saņēma vēl nākamo lidmašīnu *KOD-1*, kuru atlidoja Rīgā 1936. gada 24. augustā un kuru aizsargiem 26. augustā dāvināja firmas "Brāļi Zēbergi" 25 kuģu īpašnieki.

Lidmašīna tika pasūtīta 1936. gada 31. martā un bija jau izgatavota 20. augustā. Tā izmaksāja 17 tūkstošus latu, un šī summa bija nomaksājama šādos termiņos: avanss 3500 latu — līdz 15. aprīlim, kārtējie maksājumi pa 3500 latiem — 1. jūnijā, 1. septembrī, 1. decembrī un 1937. gada 1. martā.

Diemžēl jau 16. augustā notika pirmās avārijas ar jaunajiem "kodiņiem" (tā tās nosauca AA lidotāji). Pirmo avāriju 1936. gada 16. augustā Bauskā piedzīvoja AA lidotājs Jānis Muižnieks ar novērotāju Reinholdu Celmiņu. Lidmašīna *KOD-1* nr. 11 (tā bija AA iekšējā lidmašīnu reģistrācija, pēc kuras lidmašīnas numerācijas pirmais cipars apzīmē eskadriļas numuru, otrais — lidmašīnas reģistrācijas kārtas numuru AA) nolaižoties ar riteņiem skāra aerodroma malu, un tai tika norautas skrietules. Lidmašīna nokrita uz ķermeņa, un tika bojāti spārni, salauzts propelleris. Otra avārija notika Spilvē motora stāšanās dēļ. Lidmašīna netika bojāta. Angļu *Genet Major* defektainos motorus nodeva pārbaudei un remontam Kara aviācijas pulka darbnīcās. Steidzīgi tika izstrādātas

lidmašīnu un motoru ekspluatācijas instrukcijas. Jauns līgums par lidmašīnu piegādi 1936. gada 8. jūlijā tika noslēgts starp Iekšlietu ministrijas Aizsargu štābu un KOD par divu jaunu lidmašīnu *KOD-1* piegādi līdz 1936. gada decembrim. Lidmašīnas piegāde aizkavējās motoru trūkuma dēļ, jo firma *Armstrong-Siddeley* atteicās tos piegādāt šī motora ražošanas pārtraukšanas dēļ. Tika pieņemts lēmums (pēc 1937. gada maija) lidmašīnas *KOD-1* apgādāt ar *DH Gipsy Major 120/130 ZS 4* cilindru gaisadzēsinašiem rindu motoriem (to iepirkšanas cena bija 10 400 latu), kas mainīja lidmašīnas kopējo cenu un tās lidspējas.

1938. gada 10. janvārī AA tika nodota otrā lidmašīna *KOD-2*, ko dāvināja Latvijas Kreditbanka. Lidmašīnu *KOD-2* AA lidotāji tās lielo izmēru dēļ salīdzinājumā ar *KOD-1* sāka dēvēt par tramvaju, jo otrajā novērotāja vietā varēja mierīgi papildus izvietot vēl pasažieri, ko turpmāk vienmēr izmantoja izpletņlēcieniem no *KOD-2* (viens bija izpletņlēcējs, otrs — izpletņlēcšanas instruktors, kas palīdzēja pirmajam izlēkt).

Līgums starp KOD un pasūtītāju, šoreiz jau Sabiedrisko lietu ministriju (Iekšlietu ministrija tika pārdēvēta par Sabiedrisko lietu ministriju), par septiņu lidmašīnu *KOD-2* piegādi AA tika noslēgts jau 1937. gadā (lidmašīnas *KOD-2* oficiāli tika dēvētas par militarizētāmu sakaru un treniņu lidmašīnām). Sākuma cena pirmajai lidmašīnai tika noteikta 31 000 latu, pārējām sešām — 53 000 latu par katru. Pirmā lidmašīna bija jānodod AA līdz 1937. gada 1. jūnijam (to nodeva 2. oktobrī, kaut arī tā bija atlidojusi no Liepājas jau 9. februārī), pārējās trīs — līdz 1937. gada 1. novembrim un pēdējā — līdz 1938. gada 1. maijam. Lidmašīnas motors (angļu *Armstrong Siddeley Lynx 215/240 ZS*) katrs maksāja 24 000 latu. Vispār sākumā pirms šī līguma noslēgšanas bija plānots pasūtīt 12 šādas lidmašīnas, bet pret to iebilda Kara aviācijas pulka komandieris R. Kandis savā ziņojumā armijas komandierim. Un acīmredzot tas savu iespaidu atstāja, jo pasūtāmo lidmašīnu skaitu samazināja. *KOD-2* pēc koncepcijas bija ļoti līdzīga somu lidmašīnai *Tuisku* ar tādu pašu motoru, kas bija izstādīta starptautiskajā aviācijas izstādē Helsinkos 1937. gadā.

Lidmašīnu sagādē interesants ir apstākļi, ka līgumus par lidmašīnu piegādi ar KOD slēdza Sabiedrisko lietu ministrija, bet maksāja citi (acīmredzot tie, kurus izdevās "savervēt"). Tā ļoti svinīgajā piecu lidmašīnu *KOD-2* nodošanā 1938. gada 2. jūnijā piedalījās arī Kārlis Ulmanis. Lidmašīnas nodeva (dāvināja) šādu organizāciju pārstāvji — maksātāji: Latvijas Banka — divas lidmašīnas, Hipotēku banka kopā ar Zemes banku un Slimokasi — katra pa vienu.

Nākamās lidmašīnas, kuras 1938. gada 30. septembrī tika nodotas AA, bija četri jauni K. Irbiša konstruēti vienplāksņi *VEF I-12*, izgatavoti VEF lidmašīnu būves nodajā. Lidmašīnas bija apgādātas ar angļu *Cirrus Minor 90 ZS 4* cilindru gaisadzēsinašiem rindu motoriem, un tos AA dāvināja Zemkopības ministrija (divas), kā arī Latvijas Rūpnieku savienība un Tirgotāju biedrība (pa vienu). Vienas lidmašīnas izgatavošanas cena bija 22 000 latu. Lidmašīnas varēja ekspluatēt divos variantos: kā vienvietīgas — pirmo pasažieru vietu noslēdzot ar speciālu pārsegu, un arī kā divvietīgas lidmašīnas — parastajā variantā. Ar

divām no šīm lidmašīnām aizsargu lidotāji Kārlis Bandenieks (turpmāk VEF lidmašīnu izmēģinātājs) ar novērotāju E. Delli un Kārlis Lešinskis ar Dreijeru 1938. gada maijā aizlidoja uz starptautisko aviācijas izstādi Helsinkos (izstāde bija organizēta no 14. līdz 22. maijam), kur tās lidojumos demonstrēja izstādes apmeklētājiem un aviācijas darbiniekiem. Diemžēl viens no šādiem demonstrējuma lidojumiem beidzās traģiski lidotājam Lešinskim. 17. maijā viņš gāja bojā kopā ar somu lidotāju Marti Kuopamaki, kuram demonstrēja VEF I-12 mazā augstumā ar minimālu ātrumu. Otra katastrofa ar I-12 notika Spilvē 1938. gada 30. oktobrī, lidotājam Tomam Gailitim izpildot augstāko pilotāžu mazā augstumā nelabvēlīgos meteoroloģiskajos apstākļos pie zemas mākoņu bāzes.

1938. gada 22. decembrī AA saņēma nākamo dāvinājumu — trīs uzlabotas lidmašīnas KOD-1 ar DH Gipsy Major rindu motoriem (tie bija līdzīgi H. Cukuram tautas dāvinātajam motoram atpakaļ lidojumā no Gambijas). Šo lidmašīnu piegāde bija aizkavējusies iepriekšējā Genet Major motora trūkuma dēļ rūpnīcā KOD un lidmašīnas motora daļas pārbūves dēļ jaunajiem DH Gipsy Major motoriem. Lidmašīnas dāvināja Latvijas Kreditbanka, Piensaimnieku centrālā savienība un Savstarpējās apdrošināšanas savienība. Palielinājās arī lidmašīnas iepirkšanas cena. Lidspējas uzlabojās jaudīgāka motora dēļ (130 ZS).

Diemžēl reizē ar priecīgajiem notikumiem AA darbībā — jaunu lidmašīnu saņemšanu, veiksmīgo kapitālo celtniecību un lidošanas darba nemitīgo paplašināšanos — to atkal 1938. gadā piemeklēja vairāki traģiski gadījumi. Aizsargu aviācijas pulka 4. eskadrijā Liepājā (eskadriju uzskaitījums AA pulkā bija kopīgs neatkarīgi no dislocēšanās vietas) 1938. gada 9. janvārī nodega 1935. gadā uzceltais angārs (angāra būvi pabeidza un to iesvētīja 1935. gada 24. novembrī). Nodega arī eskadrijas vienīgā lidmašīna KOD-1 kopā ar rūpnīcas KOD jaunuzbūvēto mazjaudas "tautas lidmašīnu" KOD-3, kā arī iepriekš lidapmācībā lietotā vēsturiskā Caudron C 60 tipa mācību lidmašīna — saņemta no Liepājas jūras aviācijas. Bojā gāja arī Liepājas sporta lidotāju skolas planieru nodaļas mācību planieris "Vēsma" un Edvina Bekmaņa pašbūvētais planieris "Gaigaliņa". Šai nelaimei Liepājā sekoja nākamā. Liepājas rajona Krotē katastrofā ar KOD-1 1938. gada 16. oktobrī (tātad pirms T. Gailiņa bojāejas Spilvē) gāja bojā divi Liepājas 4. eskadrijas AA lidotāji Vilnis Ozoliņš un 19 gadus vecais Edvins Bekmanis, aviomodelists, planierists un tikko kā motorlidošanu apguvušais jaunais lidotājs. Katastrofas iemesls — pārgalvīgs lidojums mazā augstumā piederīgo dzīvesvietas tuvumā. Šī bija pēdējā lidmašīnas katastrofa AA pastāvēšanas laikā.

Nedaudz vēl par kādu lidošanas blakusnozari — planierisma attīstību Aizsargu aviācijā. 1935. gada 18.–20. maijā bija publicēts Aizsargu organizācijas paziņojums (rikojums) nr. 37180 par "aizsargu buru lidsporta pulciņiem", adresēts aizsargu pulka komandieriem — par ierobežojumiem planierisma attīstībā Aizsargu organizācijā. Tajā bija teikts: "Turpmāk pie Aizsargu organizācijas buru lidošanas pulciņi nav dibināmi, bet tiem atļauts pastāvēt tikai pie Rīgas, Liepājas, Kuldīgas un Ventspils AA vienībām." Līdz ar to planierisma attīstība pie Rīgas AA vienības varēja turpināties. (Latvijas Vēstures arhīva fonds 1477, 2. apr., arh. nr. 3.)

Pirmo AA planieri "Iesācējs nr. 1" planierisma entuziasti AA aizsargi Ē. Šrāders (vēlākais Rīgas buru lidotāju skolas lidapmācītājs), E. Delle (sporta lidotājs un aviokonstruktors K. Irbiša VEF konstruktoru birojā), A. Biedriņš (vēlākais AA lidotājs), Lācītis un citi uzbūvēja savā brīvajā laikā 1934. gadā Latvijas Buru lidošanas biedrības bijušā aktīvista aizsarga A. Pantejejeva vadībā — neilgi pēc tam, kad AA bija sagatavoti tā sauktie 15. maija lidotāji un sākās nākamās motorlidotāju grupas mācības. 1935. gada janvāra beigās šo planieri Spilves apkārtnē ielidoja A. Pantejejevs — vispirms no Baltās muižas Baltajās kāpās ar amortizatoru un pēc tam arī no autostarta, paceļoties 200 metru augstumā. Uz planiera izmēģinājumiem bija ieradušies civilās aviācijas inspektors plkv. J. Indāns un AA priekšnieks J. Lindbergs. Šis planieris uzskatāms par pirmo Rīgā uzbūvēto planieri pēc 1932. gada, kad Latvijas ražojumu izstādē Esplanādē bija izstādīti pirmie divi "Iesācēji", uzbūvēti Latvijas Buru lidotāju biedrībā un Sporta lidotāju biedrībā A. Paulovska un H. Cukura vadībā (planieri "Dullais Dauka" un C-4). Pēc AA pirmā planiera uzbūvēšanas planieru būve attīstījās Latvijas aerokluba nodaļās Rīgā un provincē. Šis AA pirmais planieristu pulciņš bija pamats vēlākajai Rīgas buru lidotāju skolai un pirmajām buru lidotāju kopām Rīgā, jo šīs kopas dalībnieki vēlāk bija buru lidotāju kopu un skolu instruktori — arī būvdarbu vadītāji.

Nākamais AA planieris bija 1935. gadā VEF uzbūvētais, Eižena Delles konstruētais treniņplanieris *VEF-1* (uzlabots *Grüne Post*). Planiera būve tika sākta 1935. gada martā un pabeigta decembrī. To uzbūvēja VEF planieristu kopas darbinieki P. Ozols (kopas vadītājs), P. Sebris, A. Barkovskis, G. Risbergs, A. Krūms, V. Stukāns P. Ozola un E. Delles vadībā. Planieri pārveda uz Spilvi un izmēģināja 1936. gada janvārī A. Pantejejevs. Tā pieņemšanas komisijā bija AA kopas dalībnieki A. Pantejejevs, Ē. Šrāders un A. Biedriņš. 1936. gada 31. martā VEF to uzdāvināja AA. Ar planieri *VEF-1* kā treniņa tipa planieri bija atļauts lidot visos starta veidos (arī lidmašīnas velcē).

Planiera tehniskie dati: plākšņu vēziens — 107 m; spārna laukums — 14,5 m²; tukšsvars — 122 kg (samērā smags!); planēšanas attiecība jeb slīdlenķis — 1:18; grimšanas ātrums — 0,95 m/s; maksimālais pieļaujamais lidojuma ātrums — 120 km/h (velcē vai pikējumā). Tas bija koka konstrukcijas balstu planieris ar diviem paralēliem koka balstiem katrā spārna pusē. Lidotāja vietā bija paredzēta vieta arī izpletnim. Kabīni nosedza noņemams vāks ar pilotāžas instrumentiem. Šī planiera ieviešana ekspluatācijā bija pirmais solis pārējai uz vēlāk plaši izmantoto treniņplanieri *Hütter H-17*. Ar šo planieri A. Pantejejevs 1936. gada vasarā izpildīja pirmo cilpu Latvijas planierisma vēsturē. Starp citu, cilpas izpildīšanas laikā nokrita kabīnes pārsegs ar visiem instrumentiem, pārsegu vēlāk atrada nokritušu aerodromā, bet veselu. Vēlākajos gados šis planieris piedalījās lidojumu demonstrējumos provinces aviācijas svētkos, līdz to nomainīja *Rhönbussard* un *Hütter H-17*. 1936. gada 16. augustā Pantejejevs lidmašīnas velcē ar *VEF-1* pārlidoja uz Krimuldas aviācijas svētkiem (šlepēja lid. virsn. vietn. Šusters).

Tālākais AA planieristu sekcijas darbs ir grūti nošķirams no Latvijas

aerokluba (LAK) planieristu darbības. Abu šo organizāciju darbs planierisma attīstībā Latvijā cieši savijās, savstarpēji papildinot viens otru. Planierisma vadītāji — LAK planierisma sekcijas vadītājs A. Panteļejevs, reizē arī Rīgas buru lidotāju skolas priekšnieks, bija arī AA planierisma sekcijas vadītājs, pats AA loceklis. Arī vadošie instruktori Ē. Šrāders, Alberts Vilks, Mārtiņš Stoķis bija AA locekļi. Daudzi LAK buru lidotāju skolu beigušie iestājās AA (lai tiktu "par puscenu" nosūtīti uz aerokluba sporta aviācijas kursiem). Un otrādi — AA piederīgie iestājās buru lidotāju skolās, lai apgūtu lidošanas pirmo pakāpi pirms motorlidošanas. Bagātie sponsori dāvināja planierus AA, bet ar tiem lidoja gan Aizsargu organizācijas locekļi (AA), gan arī aerokluba instruktori. Tā tas bija ar uzdāvināto treniņplanieri VEF-1, kā arī ar Latvijas Kredītbankas 1938. gada 6. jūnijā uzdāvināto, Liepājas KOD uzbūvēto buru lidmašīnu *Rhönbussard*, "zaļo" — ar AA pazišanās zīmēm — auseklīti. 1939. gadā "Bodnieka firma" uzdāvināja AA Vācijā iegādāto treniņplanieri *Grünau Baby* (to 1940. gada novembrī, jau pēc krievu ienākšanas, apdauzīja aeroklubieši). Pirms tam planieris A. Panteļejeva vadībā lidoja pēdējos aviācijas svētkos 1939. gada septembrī Jelgavā. Ar to tika veikti arī termikas lidojumi no lidmašīnas velces starta.

AA darbības beigu posmā, 1939.–1940. gadā, AA planieristu sekcijas darbs pamazām kā atsevišķa lidošanas nozare izsīka, jo lidojumi galvenokārt notika ar motorlidmašīnām. Bija gan paredzēts planierisma sekcijas darbību aktivizēt, iesaistot tajā jaunnodibināto AA jaunsargu nodaļu, bet diemžēl līdz tam vairs nenonāca.

Un, visbeidzot, par lidojumiem AA ar motorlidmašīnām kā galveno lidošanas veidu. Sākumā lidojumi ar irētājām privātajām lidmašīnām un pārpirkto "Ikaru", kā arī ar vecajām trofejlidmašīnām, kas bija iegūtas no aviācijas pulka (*Sopwith* un *Avro*), bija visai ierobežoti. Galvenokārt tie bija pirmapmācības lidojumi jaunajiem un nedaudzien vecajiem lidotājiem, kas bija pārnākuši no aviācijas pulka rezerves, lai atsvaidzinātu un uzturētu lidspējas. Pēc pirmā AA lidkursa ("15. maija lidotāji") un dažu papildgrupu lidapmācību nobeiguma galvenie lidojuma veidi bija dažādi treniņlidojumi kvalifikācijas pilnīgošanai. Kā jau minēts, pirmapmācības lidojumi AA turpmāk vairs nenotika, jo jauno lidotāju pirmapmācību pārņēma LAK sporta lidotāju kursi (uz kuriem lielā skaitā tika nosūtīti AA locekļi). Jaunie un vecie rezerves piloti pildīja jaunās papildinātās un uzlabotās lidojumu programmas un arvien biežāk piedalījās arī dažādos aviācijas propagandas pasākumos provincē — lidojumu demonstrējumos dažādos aviācijas svētkos visā Latvijā. Pārlidojumi uz tiem ne vienmēr veicās gludi — bieži piespiedu nosēšanās ar vecajām trofejlidmašīnām. Tika veikti arī pirmie demonstrējuma lēcieni ar izpletņiem. Tā jau 1933. gada 20. augustā aviācijas svētkos Aucē AA nodaļas priekšnieks L. Ozoliņš (atvaļināts armijas leitnants, Kara ordeņa kavalieris) izpildīja AA vēsturē pirmo lēcieni ar izpletni no lidmašīnas *Sopwith* (lidmašīnas pilots bija Šulcs, līdzī lidojošais izpletņlēcšanas instruktors — B. Pētersons). 1934. gada 12. maijā aviācijas svētkos Ikšķilē ar izpletni lēca lidotājs K. Lešinskis un 1935. gada 14. jūlijā Kuldīgā — K. Reihmanis. Visi šie lēcieni tika veikti no galīgi sagrabējušās lidmašīnas

Sopwith ar 130 ZS *Clerget* rotatīvo motoru. Vēlākajos gados šo lidmašīnu nomainīja *KOD-2*. Turpmāk lēcieni ar izpletņiem dažādos aviācijas svētkos kļuva par programmas naglu. Un līdz 1940. gadam ar izpletņiem treniņnolūkos izlēca gandrīz visi AA lidotāji, daži pat vairākkārt, krietni pārspēdami pārējo aviācijas struktūru — aviācijas pulka un LAK — lidotājus (rezerves lidotāju vadu un eskadriju) izpletņlēcianā.

Sākot ar 1935. gadu lidojumi uz dažādiem aviācijas svētkiem provincē kļuva gandrīz vai par galveno lidošanas treniņveidu AA. Starp citu, no šī laika arī Kara aviācijas pulka lidotāji arvien lielākā skaitā pievienojās aizsargu lidotājiem. Sākumā aizsargu lidotāji vēl aizvien svētkos piedalījās ar visai šaubīgām vecām lidmašīnām. Tā 1935. gada septembrī otrajos aviācijas svētkos Ikšķilē vēl lido vēsturiskais *Gourdou* (viens no vecākajiem AA lidotājiem R. Gulbis), *Avro* (lidotāji K. Reihmanis un Zeltiņš), *Sopwith* (Šulcs un Teikmanis). Bija arī dažas visai nopietnas avārijas — 1934. gada 8. septembrī pārlidojot ar *Avro* nr. 2 uz Lubānu, lidotāji K. Reihmanis un K. Teikmanis vienā pārlidojumā piedzīvo divas avārijas pēc kārtas. Lidmašīna bija jāremontē Lubānā vairākas nedēļas. Šajā pašā gadā AA lidotājs H. Naumanis pārlidojuma laikā uz Daugavpili, stājoties motoram un izpildot piespiedu nosēšanos nepiemērotā vietā, pavisam sasit vēsturisko "Ikaru II". Vēl jāpiemin interesants propagandas lidojums, kuru līdztekus parastajiem aviācijas svētku lidojumiem 1934. gada 29. jūlijā veica AA lidotāji K. Reihmanis un T. Gailītis, ar *Sopwith* aizlidodami uz starptautisko skautu nometni Rīgas jūrmalā, Asaros, un nolaizdamies pludmalē. Tie arī bija vieni no beidzamajiem lidojumiem ar "vēsturiskās ēras" lidmašīnām AA.

Lidojumi radikāli mainījās, vēl vairāk paplašinādamies līdz ar jauno lidmašīnu *KOD-1*, *KOD-2* un *VEF I-12* saņemšanu (no 1936. līdz 1938. gadam) un arvien jaunu lidotāju pieplūdumu AA. 1936. gada 24. aprīlī LAK sporta lidotāju II kursu beidza septiņpadsmit AA lócekļi, komandēti uz LAK kursiem. Viņu lielākā daļa atgriezās AA, lai turpinātu treniņlidojumu programmu. Daļa demobilizējās no Kara aviācijas pulka — tur pabeiguši rezerves lidotāju sagatavošanas kursus un atgriezušies AA. Pēc civilās aviācijas inspektora plkv. J. Indāna datiem (Vēstures arhīva fonds 1477 2. apr., arh. nr. 6 1936. g.), 1936. gada 24. aprīlī AA bija trīs dažādas kvalifikācijas lidotāju grupas ar 9, 3 un 9 lidotājiem (kopā 21 lidotājs) un 8 novērotājiem (parasti augsta ranga — bijušajiem kara lidotājiem, kuri bija zaudējuši savas lidspējas — J. Lindbergs, B. Pētersons, A. Valeika, H. Deprejs — Lāčplēša Kara ordeņa kavalieris, Pirmā pasaules kara lidotāji Teodors Grīnbergs un Hanss Inselbergs, Pēteris Mardoks — Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara lidotājs. 1937. gada 1. oktobrī AA jau bija 31 lidotājs un 1938. gada 1. janvārī — 40 lidotāji. Pēc viena no pēdējiem AA lidotājiem Hermaņa Pakuļa ziņām, AA likvidācijas laikā (1940. gada 10. jūlijā, kas Kārlis Ulmanis bija spiests izdot pavēli par Aizsargu organizācijas izformēšanu, AA jau bija ap 60 lidotāju un 40 cilvēku zemes apkalpes personālā. Tā bija izaugusi AA pulka Rīgas nodaļa!

Laikposms AA vēsturē no 1936. līdz 1940. gadam iezīmīgs ar jauno saņemto lidmašīnu arvien pilnīgāku apgūšanu, lidojumu programmu nemitīgu

paplašināšanu atbilstoši jaunajām iespējām un lidojumu tālāku militarizāciju, kas arī bija galvenie AA darbības mērķi — radīt pilnvērtīgu kara aviācijas rezervi, pakļaujoties civilās aviācijas inspektoru (Indāna) un armijas aviācijas priekšnieku (Baško) norādījumiem, ņemot vērā Kara aviācijas pulka vajadzības un prasības (Kandis). Diemžēl šī nepieciešamā sadarbība ne vienmēr saskaņoti funkcionēja, tas bieži izraisīja savstarpējas domstarpības, nesaskaņas un sūdzības, sevišķi attiecībā uz lidmašīnu tipu izvēli un mācību programmām. Šo nesaskaņu dēļ daļēji tika likvidēts civilās aviācijas inspektora amats un pulkvedis J. Indāns 1938. gada 14. februārī pārcelts uz tehniskās divīzijas štābu.

Jaunajās AA lidotāju mācību programmās bez regulāras un aizvien plašākas līdzdalības provinces aviācijas svētkos, kur bija izveidojusies īpaša vispējīgāko un talantīgāko jauno lidotāju lidmašīnu demonstrētāju grupa ar T. Gailiša, K. Lešinska, K. Reihmaņa, K. Miķelsona, J. Rudziša līdzdalību AA priekšnieka vietnieka kapt. V. Dimzas vadībā, ietilpa arī dažādu jaunu pilotēšanas elementu apgūšana: vingrinājumi ar precīzu sēšanos, dažādu veidu maršrutu lidojumi (pēc kompasa vai ar detalizētu mikroorientāciju), grupu lidojumi un augstākās pilotāžas figūru apgūšana, sevišķi ar jaunajām lidmašīnām VEF I-12. Spēcīgākie AA lidotāji Kārlis Bandenieks, Konstantīns Reihmanis, Jānis Rudzītis, Kirils Miķelsons bija pārgājuši algotā darbā VEF aviācijas nodaļā kā VEF lidmašīnu izmēģinātāji un nogādātāji pasūtītājiem ārzemēs (Rudzītis) un arī piedalījās dažādās starptautiskajās aviācijas sacensībās Francijā un Anglijā (Bandenieks). Šajās mācībās arvien vairāk tika iekļauti militāri vingrinājumi, piemēram, šaušana uz zemes un gaisa mērķiem (konusu vai piedurkni), kā arī imitēto gaisa kauju vingrinājumi, izmantojot fotoložmetējus (1938. gada rudenī).

No 1938. gada septembra sākās arī "aklo lidojumu" un nakts lidojumu mācības. Visas iepriekš apgūtās zināšanas tika nostiprinātas praksē. Jau 1936. gada maijā, augustā un septembrī AA lidotāji vairākkārt piedalījās kopējos manevros ar Kara aviācijas pulku tā vasaras nometnēs Daugavpilī un arī poligonā. No 1937. gada AA sāka rīkot savas nometnes Daugavpilī, Krustpilī, Bauskā, Kuldīgā, Valmierā — lidojuma apstākļus un uzdevumus maksimāli tuvinot varbūtējiem frontes apstākļiem, kā tas militārajā aviācijā parasti ir pieņemts. 1938. un 1939. gadā nometnes notika arī Ventspilī, Liepājā, Rūjienā un Gulbenē. Šajās nometnēs AA lidotāji iepazinās ar plašiem Latvijas novadiem no gaisa, to lidlaukiem un nolaišanās laukumiem. Šī iepazīšanās vēl turpinājās, AA lidotājiem piedaloties 1936., 1937. un 1938. gada Latvijas apkārtlidojuma sacensībās, kurās AA lidotāji vienmēr bija aktīvāko un rezultatīvāko sacensību dalībnieku vidū. Tā, piedaloties visās trijās sacensībās, AA labākais lidotājs T. Gailītis pirmajās sacensībās ieguva sacensību ceļojošo kausu, bet abās pārējās — otro vietu, sacensībās piedalījās arī kara aviācijas pārstāvji. Dalībnieku skaits no AA nemitīgi palielinājās, un tas tikai pierādīja augošo AA lidotāju profesionalitāti.

Savu darbību AA arī pēdējā vasaras nometnē — Valmieras lidlaukā 1940. gadā, uz kuriem pārlidoja visas AA lidmašīnas uz neatgriešanos, jo krievu okupācijas dēļ 17. jūnijā visi lidojumi AA tika pārtraukti un lidmašīnas palika

Valmierā, kur tās izlaupīja un demontēja padomju okupācijas vara. Neviena AA lidmašīna diemžēl nepārlidoja uz Rietumiem.

AA kā katrai militārajai organizācijai bija arī savi formas tērpi — aizsargiem, aizsardzēm un jaunsargiem (pēdējos gan nepaspēja vairs ieviest), kā arī savam darbības profilam atbilstoša aviācijas atribūtika, kas atšķīrās no vispārējās Aizsargu organizācijas atribūtikas, kaut pamatā atvasināta no tām. Bet vispirms par AA lidmašīnu pazīšanās zīmēm, krāsojumu un apzīmējumiem. Kā visām Latvijas militārām lidmašīnām to pamatkrāsa virspusē bija tumši zaļa ar pazīšanās zīmi — sarkanu auseklīti baltā aplī uz abiem ķermeņa sāniem aiz lidotāju vietām un tādu pašu zīmi spārnu virspusē un apakšpusē. Iekšējais AA reģistrācijas numurs uz virzienstūres abām pusēm. Dažām lidmašīnām vēl uz lidmašīnas ķermeņa priekšējās daļas pamazinātā formātā bija uzrakstīts nosaukums, piemēram, "Ventas ērglis". Šie apzīmējumi un krāsojums tika ieviesti līdz ar pirmo AA piederošo lidmašīnu saņemšanu no aviācijas pulka (*Gourdou*, *Avro* un *Sopwith*). Lidmašīnu numerācija diemžēl visai bieži, sevišķi sākumā, tika mainīta, tas vēlāk radīja daudz neskaidrību lidmašīnu izcelšanās vēsturē un secībā. Lidmašīnu apzīmējumi līdzīgi palika arī turpmāk — sabiedrības dāvinātām Latvijā ražotajām *KOD-1*, *KOD-2* un VEF lidmašīnām. Vēl vienīgi nāca klāt eskadrijas apzīmējums pirms kārtas numura.

Par formas tērpiem. Pašā sākumā, kad 1933. gada 14. augustā tika atzīmēti AA otrie gada svētki (par AA dibināšanas dienu uzskatot 1931. gada 5. augustu) un notika svinīgā zvēresta došanas ceremonija (tajā laikā AA bija apmēram 160 dalībnieku, 6 lidmašīnas un 3 eskadrijas), svētku dalībnieki vēl bija ģērbti visai raibi, cits privātā, cits parastajā aizsargu formas tērpā. Arī no Jelgavas aizsargu pulka sporta lidotāju grupas ar savi planieri* — līdzīgi.

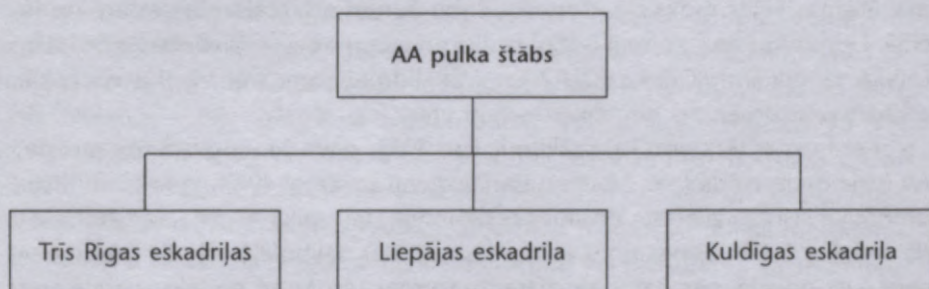
Trešajos gada svētkos 1934. gada 5. augustā AA locekļi ierindā savu pirmo lidmašīnu *Sopwith*, "Kristīne", *LGV*, "Vanadžņa" un "Ikara II" priekšā visi bija jau tērpti vienādos formas tērpos ar tumši zilu vai melnu laiviņu galvā, daļa vēl tērpos ar zābakiem, daļa — garajās biksēs un kurpēs. Vēlāk, sākot ar vienotajiem aviācijas svētkiem 1935. gada 8. septembrī, kad AA parādes ierindu sveica Valsts un ministru prezidents K. Ulmanis, Aizsargu aviācijai piederīgie jau bija tērpti savās standartformās. Tumšās laiviņas bija nomainītas ar AA raksturīgajām cepurītēm — laiviņām, līdzīgām aviācijas pulka cepurēm. Tika nēsāta arī parasta aizsargu formas cepure. AA formas tērps tāpat kā Aizsargu organizācijas forma bija armijas haki krāsā ar atšķirīgu žaketes vai frenča veidojumu bez augstās priekšā sapogājamās apkakles ar ozollapu vairodziņiem abās tās pusēs priekšā. Aizsargiem bija vaļēja apkakle ar atlokkiem un ozollapas vairodziņu tās augšējā daļā abās pusēs — nēsājama obligāti ar zaļas krāsas virskreklu un kakla-saiti.

Aviācijas atribūtika bija šāda. Lidotājiem frenča kreisajā pusē ar sudrabotiem diegiem izšūts apmēram 10 cm liels spārniņš virs kabatas ar auseklīša

* "Spārnūtā Latvija", 1937, nr. 41.

kontūru sarkanā krāsā spārniņa vidū. Nelidotājiem līdzīgs štancēts spārniņa tra-farets bez krāsaina ausekliša. Virs šī spārniņa tika nēsātas pārējās aviācijas nozīmes pēc piederības, piemēram, aviācijas pulka ērglis ar ugunskrustu, LAK nozīme, sporta lidotāju "pilīte" vai Kara aviācijas skolas nozīme, izpletņlēcēju nozīmīte. Zem spārniņa — ordeņu lentītes un apbalvojumu zīmes. Uz nelidotāju frenča uzplečiem tika nēsāts lidotāju spārniņš bez krāsaina ausekliša. Tas pats arī uz mēteļa uzplečiem (mētēlis bez jostas, brīvi kritošs, ar vajēju apkakli un ozollapu vainadzīņu apkakles augšējā daļā). Uz uzplečiem vēl bija dienesta pakāpes. Tās bija šādas. Līdz 1938. gada vidum — lidotājs seržants (trīs svītras), vada komandieris (viena platāka svītra), nodaļas priekšnieks (divas platas svītras), tālāk seko eskadrijas komandieris. Vēlāk šīs dienesta pakāpes mainīja: vada komandieri pārdēvēja par lidkomandieri (viena plata svītra), bet nodaļas priekš-nieku pārdēvēja par vada komandieri (divas platas svītras).

AA organizācijas struktūra



AA pulku darbības beigu gados veidoja AA štābs ar priekšnieku H. Dzel-zīti, trīs eskadrijas Rīgā un pa vienai Liepājā un Kuldīgā. Daugavpilī eskadrija vēl bija veidošanās stadijā. Ventspilī pastāvēja aviācijas vads. Eskadriju koman-dieri Rīgā bija: 1. esk. — ltn. B. Pētersons, 2. esk. — vltņ. Geizelis un 3. esk. — A. Valeika. Kuldīgā eskadrijas komandieris bija N. Jevlampjevs, Liepājā — A. Paulovskis.

Kā jau minēts iepriekš, eskadriju komandieri, sevišķi AA pastāvēšanas sā-kumā, bieži mainījās. Arī Liepājā (inž. J. Ķerpe, vltņ. Šteinbergs). Tas pats attie-cībā uz štāba priekšniekiem (vltņ. Zālītis) un pulka adjutantiem (R. Reinhards, V. Olavs u. c.).

Katra eskadrija sastāvēja no trim nodaļām, un katrā nodaļā skaitījās trīs • lidmašīnas. Vēl jāmin, ka AA darbības beigās visus nopelniem bagātus eskadriju komandierus, Pirmā pasaules kara dalībniekus, lidotājus un novērotājus nomai-nīja jaunā AA pieredzējušo lidotāju paaudze — izaugusi jau AA rindās.

III. Dažādas citādas darbības Aizsargu aviācijā. Organizācijas likvidēšana

Bez treniņlidojumiem, lidmašīnu un motoru remontiem AA darbnīcās R. Milta vadībā (bijušais aviācijas pulka lidotājs un motorists) AA piederīgie "diemžēl" bija spiesti nodarboties arī ar vispārējās militārās sagatavošanas pasākumiem un pienākumiem, piemēram, sardžu dienesta pildīšanu Aizsargu namā Bruņinieku, vēlāk Aizsargu, ielā Rīgā, kā arī apsargāt savu aerodromu, angārus, darbnīcas, lidmašīnas un veikt dažādus sabiedriskus pienākumus, līdzīgi kā 15. maija notikumos. Par laimi, gan ļoti reti. Turklāt bija jāpiedalās arī vispārējā militārajā sagatavošanā — ierindas mācībā, dažādās vispārējās parādēs, ieroču mācībās, šaušanas vingrinājumos. Tika organizētas AA internās sacensības šaušanā armijas sporta šautuvē ar kara šautenēm, automātiskām pistolēm, mazkalibra un snaiperu šautenēm. Tās notika 1935. gada 29. septembrī un 1938. gada 4. septembrī ar sacensību uzvarētāju apbalvošanu. Starp tiem bija arī daži ievērojami AA lidotāji, piemēram, K. Reihmanis — radiofona mūziķis un VEF vieglo iznīcinātāju I-16 ielidotājs.

Vēl būtu jāpiemin un jāuzsver izpletņlēkšanas sporta attīstība un sasniegumi AA. Lēcienus izpildīja ar itāliešu *Salvator* tipa izpletņiem ar piespiedu (auklas) atvēršanu un uz krūtīm nostiprinātu rezerves izpletni, kas atraujams ar roku. Aizsargu aviācijas lidotāji, veidami demonstrēšanas treniņlēcieni dažādos aviācijas svētkos, bija galvenie šā sporta attīstītāji un veicinātāji pirmskara Latvijā. Kopējais lēcienu skaits (bez starpgadījumiem) un šos lēcienus izpildījušo lidotāju skaits pārsniedza aviācijas pulkā veikto lēcienu skaitu (aviācijas pulkā bija pieci lidotāji izpletņlēcēji, AA — 18). Visus šos lēcienus organizēja un vadīja (arī aviācijas pulkā) izpletņlēkšanas instruktors, lidotājs ltn. Bernhards Pētersons, galvenais izpletņlēkšanas sporta pionieris pirmskara Latvijā, viens no AA dibinātājiem, vēlākais 1. eskadrijas komandieris. Pa vienam lēcienam līdz 1939. gada 10. septembrim veica 15 lidotāji (sākot ar 1933. gada 20. augustu), pa trim lēcieniem — lid. K. Lešinskis un K. Reihmanis, divus — E. Ziraks, viens no jaunākajiem AA lidotājiem.

Pēdējā AA darbības gadā (1940), jau gaidāmās padomju okupācijas ēnā (krievu kara bāzu ierīkošana Kurzemē), bija paredzēta AA darbības paplašināšana, jaunu lidmašīnu un planieru sagāde. Pēc Vēstures arhīva datiem (fonds 3686 1. apr., arh. nr. 808), sakarā ar tālāku darbības paplašināšanu buru lidošanu vada un jaunsargu nodaļas organizēšanai bija paredzēts iegādāties planieru transporta ratus par 600 latiem, auto starta agregātu par 500 latiem,

divvietīgu mācību buru lidmašīnu par 8000 latiem un vienvietīgu mācību planieri par 2400 latiem, kopā — 11 500 latu. Turklāt vēl vienu vienvietīgu lidmašīnu par 4000 latiem un sešas lidmašīnas KOD-2 par Ls 149 000 latu.

1940. gada vasarā bija paredzēta sadarbības paplašināšana ar Kara aviācijas pulku un, ņemot vērā AA lidotāju kvalifikācijas paaugstināšanos, plānots pa grupām mobilizēt AA lidotājus, iesaistot tos aviācijas pulka treniņos ar pulka kaujas lidmašīnām, nosakot to izvēli individuāli — pēc lidotāju spējām. Tā būtu izveidojusies īsta kara aviācijas rezerve.

Pienāca 1940. gada 17. jūnijs — Latvijas okupācija. Pēdējās AA pastāvēšanas dienas AA lidotājs Hermanis Pakulis, šo dienu aculiecinieks, apraksta šādi (vēstules citāts):

“1940. gada 15. jūnijā AA pulks bija nometnē Valmierā. Izpildījām dažādus treniņu lidojumus. Kad tie beidzās, kapt. Dimza teica, lai uz pilsētu neejot, lai labi atpūšoties, rītdien, 16. jūnijā, taču aviācijas svētki — atbildīgi lidojumi. Bet pēkšņi ap launaglaiku no Rīgas saradās atlikušās lidmašīnas. Atlidojušie neko sevišķu nepavēstīja — tāda bijusi pulka komandiera pavēle, un viss. Pēc vakariņām kapt. Dimza mūs saaicināja visus kopā un teica, ka ģen. Indāns (tad jau paaugstināts par ģenerāli) rīkojot manevrus un mašīnas lai nomaskējot. Brīnījāmies, bet to arī izdarījām. Nakts pagāja satraukumā un neziņā. Tikai svētdienas rītā kapt. Dimza mums pavēstīja par krievu ultimātu. Pulksten 14 sākās aviācijas svētki. Katrs lidojuma uzdevuma izpildītājs apzinājās, ka šis lidojums varbūt ir pēdējais ar ausekliša zīmi. Lidojām ļoti aizrautīgi, pat pārgalvīgi, ar domu, kad vēl turēsim rokā vadspieķi!? Satraukumā pavadījām svētdienas nakti. Noglāstījām savus mīļos putnus un pīrdien, 17. jūnijā, ar pusdienas vilcienu atstājām Valmieru, lai katrs stātos savā maizes darbā. Pie dzelzceļa pārbrauktuvēm bija nepārredzamas rindas ar krievu smagajām automašīnām, pilnām ar zaldātiem, arī tanku kolonnas. Mēs pa logiem viņiem rādījām dūri, viņi mums arī. Otrā rītā uz darbu man piezvanīja no štāba un teica, lai ierodoties Aizsargu namā. Aizgāju. Tur bija pilns gan ar mūsu, gan Rīgas aizsargiem. Izdalīja ieročus. Kapt. Sāns, aizsargu štāba priekšnieks, paskaidroja, ka no centrālcietuma laidīšot ārā komunistus un tie nākšot ieņemt Aizsargu namu — agrāko komunisma citadeli. Ārā pozīciju bija ieņēmis krievu tanks. Nakts pagāja neziņā un satraukumā. Tomēr nekāds incidents nenotika. Otrā rītā visi izklīdām.”

Kas notika tālāk? 21. jūnijā komunistu aktivisti celtni aplenca un 22. jūnijā pārņēma aizsargu galveno mītni Rīgā. 23. jūnijā aizsargus atbruņoja, un 10. jūlijā Kārlis Ulmanis Aizsargu organizāciju formāli likvidēja. NKVD pārņēma Aizsargu organizācijas dokumentāciju. Krievu karaspēks bija pārņēmis Spilvi un AA galveno mītni ar fotolaboratoriju un meteoroloģisko staciju, arī piecas remontā esošās lidmašīnas. Vēlāk padomju karaspēks pārņēma arī Valmierā atstātās AA lidmašīnas. Dažām noņēma motorus, pārējās atstāja aerodromā, kur tās, atstātas bez apsardzes, gāja bojā. Aizsargu lidotāji izklīda, kur nu kurais, jo bija sākusies apcietināšana, spīdzināšana un nošaušana.

Apcietināti tika ap 80% Aizsargu organizācijas komandieru, aptuveni 220

cilvēku, arī Aizsargu organizācijas komandieris ģen. Prauls un AA komandieris plkv. Ērglis — apcietināts un nošauts 1940. gadā. Ģen. Praulu atrada nomocītu Baltezerā, čekas vasarnīcā. No AA ierindas sastāva — lidotājiem — 1940. gada 21. oktobrī apcietināja lidotāju Konstantīnu Reihmani — VEF lidmašīnu ielidotāju. Viņu izveda uz padomiju un ieslodzīja Komi republikas nometnē. K. Reihmaņa sieva saņēma paziņojumu, ka viņš 1942. gadā bēdzis un miris 1942. gada 23. februārī. Vēlāk, 1985. gadā, tika saņemta ziņa, ka viņš bijis ieslodzīto nometnes sacelšanās dalībnieks un cīņā ar apsardzi nošauts.*

Apcietināti un pazuduši bez vēsts bija AA lidotāji Jānis Pladers, Emīls Ziraks un citi. 1941. gada jūnijā, krieviem atkāpjoties no Rīgas, VEF pagalmā tika nošauts AA lidotājs un planierists, VEF aviācijas nodaļas konstruktors Eižens Delle. Partizānu vienībās cīņā pret krievu armiju iesaistījās daudzi bijušie AA lidotāji. Cīņās pret boļševikiem krita lidotāji Švalbe un Raimonds. AA remonta darbnīcu vadītājs Spilvē Rūdolfs Milts deportēts 1940. gada 14. jūnijā un miris izsūtījumā. Daudzi cīnījās policijas bataljonos un vēlāk Latviešu leģiona 15. un 19. divīzijā: lidotāji Mārtiņš Stoķis, Bruno Jaunbelzējs, Vitolds Berķis u. c. Lidotāji Alberts Vilks, Jānis Imants bija pagrīdes organizācijas "Tēvijas sargi" locekļi. Viņi krita čekas rokās un 1942. gadā nošauti Čkalovas apgabalā par "pretvalstisku darbību". Ieslodzījumā pazuda Latvijas civilās un AA loceklis, lidpamācītājs un lidmašīnu ielidotājs KOD Alfrēds Paulovskis. Ilgus gadus izsūtījumā pavadīja Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara lidotājs Rūdolfs Celms — AA lidotājs, žurnālists un aviācijas literatūras publicists. Apcietināti un uz Krievijas nometņu apgabaliem deportēti arī AA dibinātāji kapt. J. Lindbergs, vln. Alfrēds Valeika, ltn. B. Pētersons. Pēdējie divi Latvijā vairs neatgriezās, jo mira ieslodzījumā. Un vēl daudzi citi, jo Aizsargu organizācija bija viena no galvenajām komunistiskā režīma ideoloģiskajām pretiniecēm, tāpēc tās locekļi tika pakļauti totālai iznīcināšanai, tāpat kā latviešu armijas virsniecība, arī aviācijas pulka lidotāji. Otrā pasaules kara laikā daudzi AA piederīgie, kam bija izdevies izvairīties no padomju režīma represijām pirmajā okupācijā, lidotāji un tehnicais personāls iesaistījās vācu *Luftwaffe* latviešu nakts kaujas bumbvedēju vienību NSG-12 eskadrījās un cīnījās Austrumu frontē pret krieviem.

AA ekspluatēto lidmašīnu tipi

N.p.k.	legūšanas veids	Lidmašīnas tips	Reģistrācijas numurs un motors
1	2	3	4
1.	Īrēta	Vieglmotora lidmašīna "Vanadziņš"	YL-AAF ar 45 ZS motoru
2.	Īrēta	Treniņu un mācību lidmašīna (inž. Zārđina konstrukcija) "Kristine"	YL-AAD ar Clerget motoru

* *Via dolorosa*. Staļina upuru liecības, II daļa.

1	2	3	4
3.	Īrēta	Treniņu un mācību lidmašīna (inž. Zār- diņa konstrukcija), tā sauc "Kristīne"	YL-AAE ar <i>BMW</i> 185 ZS motoru
4.	Pārpirkta	Lidmašīna "Ikars II" (K. Irbīša konstrukcija)	YL-AAA
5.	Pārņemta no aviācijas pulka	Iznīcinātāja tipa vienplāksnis, apzīmēts ar nr. 1 konstrukcija)	Lidmašīna <i>Gourdou</i> <i>GL-21</i> ar <i>HS 185 ZS</i> motoru
6.	Pārņemta no aviācijas pulka	Treniņu un mācību lidmašīna <i>Sopwith</i> <i>Strutter 1½</i> nr. 13, AA apzīmēta ar nr. 3	
7.	Pārņemta no aviācijas pulka	Treniņu un mācību lidmašīnas <i>Avro</i> , kopā četras — nr. 2, 4, 5, 6	
8.	Dāvinātas	Treniņlidmašīnas <i>KOD-1</i> , saņemtas dažādos termiņos: 1) 1936. gada 15. martā — 4 gab.; 2) 1936. gada 26. augustā — 1 gab.; 3) 1938. gada 22. decembrī — 3 gab.	
9.	Dāvinātas	Sakaru lidmašīnas <i>KOD-2</i> , saņemtas dažādos termiņos: 1) 1937. gada 2. oktobrī — 1 gab.; 2) 1938. gada 10. janvārī — 1 gab.; 3) 1938. gada 2. jūnijā — 5 gab., kopā 7 gab.	
10.	Dāvinātas	Sporta lidmašīna <i>VEF I-12</i> — 4 gab. (nodotas 1938. gada 30. septembrī)	

Lidmašīnu kopskaits — vairāk nekā 30 lidmašīnu.

Bibliogrāfija

Latvijas Vēstures arhīvs

Fonds 1477, 2. apraksts, arh. nr. 8–10. Aizsargu aviācijas priekšnieka pavēles 1935–1939.

Fonds 3686, 1. apraksts, arh. nr. 808. Aizsargu aviācijas pulks 1926–1940.

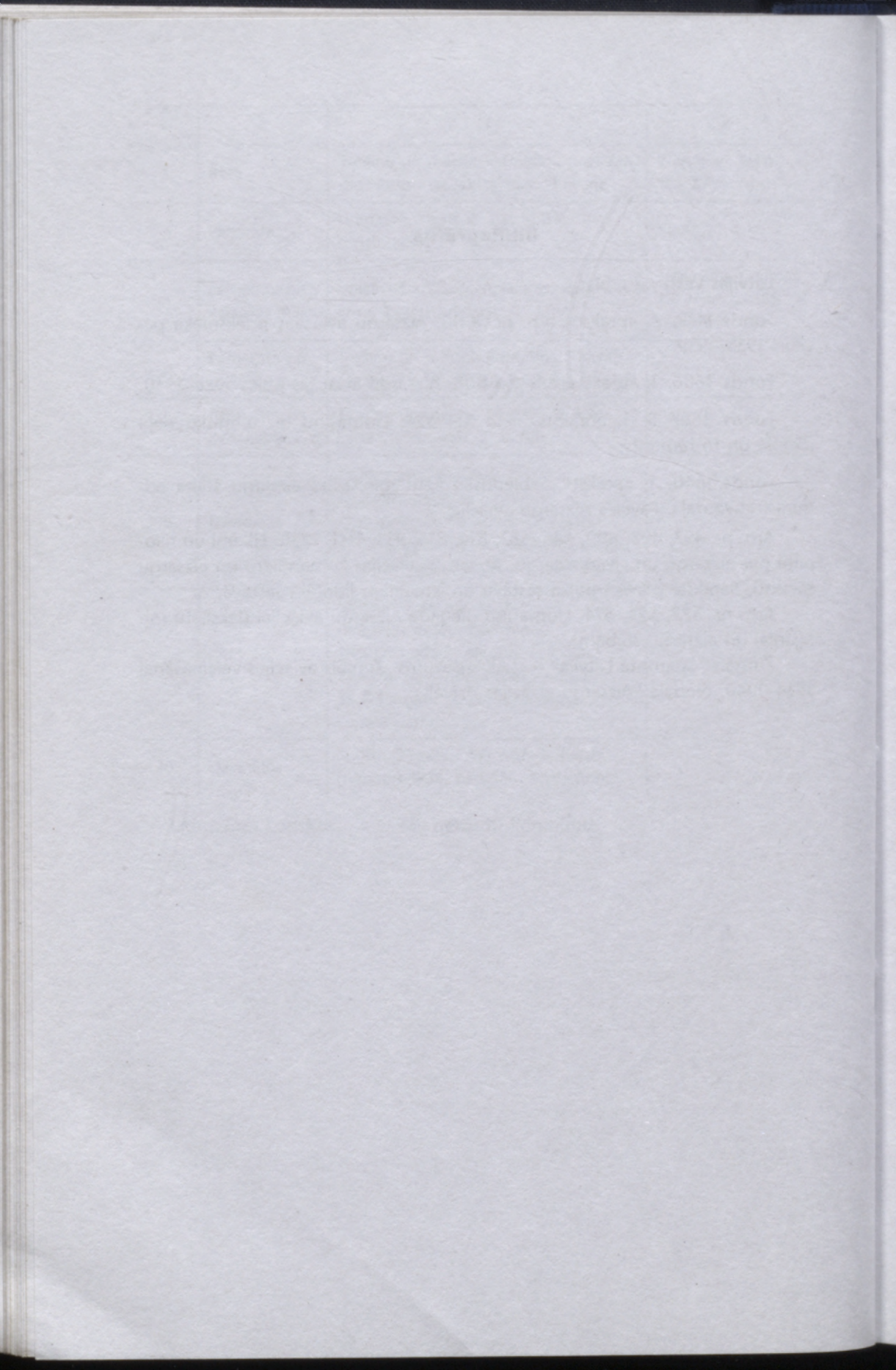
Fonds 3686 S, 1. apraksts, lieta 514–524. Lidmašīnu un tehnisko daļu iegāde un to remonts.

Fonds 1640, 1. apraksts. Sabiedrisko lietu ministrijas aizsargu štāba administratīvā daļa. Pavēles Aizsargu aviācijai.

Arh. nr. 497, 498, 499, 545, 567, 814, 815, 933, 1141, 1250. Likumi un rīkojumi par aizsargu un civilo aviāciju. Aizsargu aviācijas komandieru un aizsargu saraksti, Sarakste par AA pulka sastāvu un izmaiņām lidotāju sastāvā.

Arh. nr. 522, 523, 524. Lidmašīnu piegāde Aizsargu aviācijai (lekkšlietu ministrijai un aizsargu štābam).

Žurnāls "Spārnotā Latvija" — LAK izdevums. Žurnāls aviācijas veicināšanai 1934–1940. Nodaļa "Aizsargu aviācijas dzīve".





SATIKSMES AVIĀCIJA

PAIKSMEI AVIACIA

I. Spilves aerodroma vēsture (1916–1940)

Spilves pļavas pirmo reizi minētas vēsturiskajos aprakstos Ziemeļu kara (1700–1721) laikā, kad Polijas karalis Augusts II (viņš bija arī Saksijas kūrfirsts), nākdams ar sakšu karaspēku no Kurzemes, no Spilves pļavu puses, divas reizes neveiksmīgi mēģināja ieņemt Rīgu, kas atradās zviedru pakļautībā. Izšķirošā kauja starp zviedriem un sakšiem notika 1701. gadā Spilves pļavās. Kaujā uzvarēja zviedri sava karaļa Kārļa XII vadībā, kas purvainajās Spilves pļavās pazaudēja kara zābaku, kas vēl tagad kā kara relikvija glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondos.

Spilves pļavas aerodroma rietumu mala aiz Rīgas–Bolderājas šosejas pie-slēdzās Babītes ezera nosusinātajai ziemeļaustrumu daļai līdz Jūrmalas šosejai. Babītes ezers pēc ģeoloģiskās izcelšanās ir pirmatnējās Baltijas jūras joma, kas izveidojās, jūrai atkāpjoties, kā no jūras palikušais ūdens krājums, ierobežots ar divām paralēlām jūras kāpu joslām. Viena iet gar Lielupes labo krastu un savienota ar Bolderājas kāpām gar Bullupi ziemeļos, otra, tā sauktā Beberbeķu kāpu josla izstiepjas Tīrelpurvā — strēlnieku cīņu vietās Pirmā pasaules kara laikā. Babītes ezers un tā apkārtnē, arī Spilves pļavas, pēc izcelšanās ir līdzīgs daudziem citiem ezeriem Latvijas jūras piekrastē — Slokas, Kaņiera, Engures ezeram. Kā Babītes ezers pašlaik pamazām aizaug un sāk pārvērsties par purvu un pļavā, tā kādreiz Spilves pļavu vietā senā pagātnē varēja būt Babītes ezera pagarinājums austrumu virzienā.

No purvainajām un vienmēr mitrajām Spilves pļavām iztek šaura upīte, tā sauktais Hapaka grāvis, kas aerodroma tuvumā pāriet Rātsupītē (Rīgas rāte agrākos gadsimteņos Spilves pļavas kā nederīgas zemkopībai iznomāja ganībām), kas ietek Daugavā pie Bolderājas.

Visam šim rajonam, sākot ar Babītes ezeru, raksturīgs ar ļoti augsts grunts-ūdens līmenis, kas arī ir galvenais iemesls Spilves pļavu purvainumam (pie Priedaines atradās pat kūdras purvs). Spilves pļavu austrumu malā blakus Rīgas–Bolderājas šosejai, netālu no Daugavas malā esošās cementrūpnīcas, ziemeļos no Ilģuciema Pirmā pasaules kara laikā tika iekārtots pacelšanās un nosēšanās laukums lidmašīnām, ko nosauca par cementfabrikas aerodromu. Šeit no 1916. gada 15. aprīļa izvietojās Krievijas cara armijas 12. iznīcinātāju nodaļa podporučika Lerhes vadībā ar Morana un Sikorska tipa lidmašīnām (vēlāk arī *Nieuport 11* un *13* tipa iznīcinātājiem) Rīgas aizsardzībai pret vācu aviācijas uzlidojumiem. Šeit no pavasara bāzējās arī kāda izlūkvienība ar Vuazena III un X tipa

lidmašīnām izlūkdarbībai Kurzemes frontē pie Smārdes, Tukuma, Iecavas un Jelgavas. Ar Vuazena lidmašīnām šeit lidoja viens no pirmajiem latviešu lidotājiem Rūdolfs Celms — vēlākais satiksmes aviācijas pilots Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrībā 1923. gadā. Lidojumi no cementfabrikas aerodroma bija iespējami vienīgi sausā laikā vasarā vai ziemā, jo pavasara Daugavas plūdu laikā aerodroms pārplūda un nebija lietojams. Stāvoklis vienīgi uzlabojās Latvijas neatkarības laikā, kad šeit tika izbūvēta plaša irigācijas un nosusināšanas sistēma ar dambjiem, novadgrāvjiem un pumpju staciju. Bet tas diemžēl ne vienmēr palīdzēja. Bija gadi, kad aerodromā no Daugavas tika sadzīti ledusgabali un lidmašīnas bija jāglābj uz angāru jumtiem.

Pēc Krievijas revolūcijas 1917. gadā, boļševiku iebrukuma Latvijā un Rīgas ieņemšanas 1918. gada beigās cementfabrikas aerodromā no 1919. gada 8. februāra bāzējās Padomju Latvijas aviācijas divizona 1. aviācijas nodaļa ar latviešu lidotājiem Ati Veinbergu, Jāni Priedīti, Narcisu Pušķeli, Voldemāru Jakubovu un Voldemāru Skraštinu. Protams, ar atbilstošu tehnisko personālu, kurā par motoristu Jakubovam bija vēlākais Latvijas satiksmes aviācijas lidotājs pirmajos aviācijas attīstības gados — 1925. gadā Alfrēds Paulovskis, vēlāk darbojies Liepājā kā lidapmācītājs un kara ostas darbnīcu avionodaļas jaunuzbūvēto sērijas lidmašīnu izmēģinātājs (arī Kristīnes Bakmanes rūpnīcas avionodaļā 1925.–1930. gadā).

Rīgas cementfabrikas aerodroms (vēlāk neatkarīgās Latvijas laikā pārdēvēts par Spilves aerodromu) 1. nodaļai bija pamatbāze, no kurienes lidotāji ar saviem *Nieuport 17, 23* un *24* tipa iznīcinātājiem izlidoja uz piefrontes aerodromiem Siguldā, Cēsis un Valmierā kaujas uzdevumu veikšanai pret igauņu un latviešu nacionālā karaspēka daļām Igaunijā un Ziemeļvidzemē (galvenokārt izlūkošanas un triecienaviācijas uzdevumu veikšanai, arī "vieglai bumbošanai" (cik bumbu ar iznīcinātāju lidmašīnām varēja paņemt līdz)).

1919. gada 19. maijā trīs šīs avionodaļas lidotāji — J. Priedītis, V. Jakubovs un N. Pušķelis — no Spilves aerodroma ar saviem *Nieuport 24 bis* tipa iznīcinātājiem pārbēga uz Pēterfeldes aerodromu Dobeles apkārtnē pie grāfa Līvena karaspēka (landesvēra vienība). Tad vēl kopā ar vācu karaspēka daļām — landesvēru un Dzelzs divīziju — pret boļševikiem cīnījās arī latviešu nacionālās daļas pulkveža J. Baloža vienība. Visi trīs latviešu lidotāji tika ieskaitīti Līvena karaspēkā un cīnījās pret boļševikiem kopā ar vāciešiem un krieviem līdz pāriešanai Latvijas armijas aviācijas grupā 28. jūnijā. Līvena karaspēka aviācijas nodaļa Zaksenberga aviācijas pulka sastāvā pēc boļševiku padzīšanas no Rīgas un cementfabrikas aerodroma 22. maijā pārdislocējās kopā ar trim latviešu lidotājiem uz šejieni, un tā mūsu trijotne atgriezās tur, no kurienes bija aizbēgusi. Tālākā kara gaitā Līvena karaspēks iesaistījās ģen. Judeniča Ziemeļrietumu armijas uzbrukumā no Igaunijas Petrogradai 1919. gada oktobrī un atstāja cementfabrikas aerodromu Latvijas aviācijas grupai.

Līvena nodaļai līdz 2. jūlijā aizgāja vienīgi lidotājs N. Pušķelis, kas turpmākajās cīņās pret boļševikiem piedalījās kā lidotājs Petrogradas frontē. Viņš mūsu aviācijas grupā atgriezās tikai 1920. gada maijā. Abi pārējie lidotāji —

J. Priedītis un V. Jakubovs — kļuva par aktīvākajiem cīnītājiem pret boļševikiem un Bermontu 1919. gada rudenī un 1920. gada sākumā pretboļševisma Latvijas frontē.

Tikai pēc Bermonta sakaušanas pie Rīgas 1919. gada 11. novembrī Spilves aerodroms atkal no 29. novembra kļuva par pamatbāzi mūsu topošajai kara aviācijai. Sākās tā izbūve miera laika vajadzībām. Bet atbrīvošanas karš vēl nebija beidzies! No Spilves uz piefrontes aerodromu Rēzeknē devās mūsu 1. un 2. aviācijas nodaļa, lai turpinātu karot pret boļševikiem, galvenokārt ar iegūtajām vācu un boļševiku trofejlidmašīnām. Un tā — līdz miera līguma noslēgšanai ar boļševikiem 1920. gada 11. augustā, kad visi atgriezās Spilvē. Pēc tam viss mūsu nacionālās aviācijas veidošanās un attīstības darbs līdz pat 1940. gada 17. jūnijam saistīts ar Spilves aerodromu.

Šeit bez kara aviācijas bāzējās arī Latvijas aeroklubs, Aizsargu aviācija un, visbeidzot, no 1921.–1922. gada arī satiksmes aviācija. Spilve kļuva par starptautisku satiksmes aviācijas tranzīta lidlauku līdz Otrā pasaules kara sākumam.

II. Satiksmes aviācijas pirmsākumi Latvijā un Baltijā pēc Pirmā pasaules kara. 1921. gads

Vispirms par tiem militāri politiskajiem un saimnieciskajiem apstākļiem, kas toreiz valdīja Baltijā un Latvijā atšķirībā no stāvokļa Rietumvalstīs un kas nevarēja neatstāt iespaidu uz vispārējo Baltijas valstu nacionālās satiksmes aviācijas veidošanos un attīstību, sevišķi satiksmes aviācijas pirmsākumos.

Rietumos pēc Pirmā pasaules kara izraisītājvalstu sabrukuma (imperiālistiskās Krievijas, Vācijas un Austroungārijas, 1917. gada revolūcijas Krievijā un 1918. gada novembra revolūcijas Vācijā) un Versaļas miera līguma noslēgšanas 1919. gada 28. jūnijā (pirms tam Kompjeņas pamiera noslēgšanas 1918. gada 11. novembrī un Parīzes miera konference 1919. gada 18. janvārī) bija iestājies miers starp karojošajām valstīm un to saimnieciskā dzīve pārorientētai uz miera laika apstākļiem atbilstošu attīstību, arī aviācijā. Jau 1918. gada 31. martā tika noorganizēta pirmā regulārā gaisa pasta pārvadāšanas līnija no Vīnes pāri Krakovai uz Lembergu (Lvovu); 1919. gada februārī Vācijā aviosabiedrība *Deutsche Luftrederei (DLR)* sāk regulārus pasažieru pārvadājumus starp Berlīni un Veimāru. Vēlāk, 1921. gadā, šī "rēdereja" paplašina savas darbības rajonu un tam pieslēdz arī Baltijas jūras krastus — Varnemindi un Kēnigsbergu, kā arī Liepāju un Rīgu. Francijā 1919. gada martā aviosabiedrība *Cie des Messageries Aeriennec (CMA)* uzsāk starptautiskos pasažieru pārvadājumus no Parīzes uz Briseli. Anglijā 1919. gada 24. maijā aviosabiedrība *Aero Civil Aviation Service* veic iekšzemes pārvadājumus līnijā Mančestra—Sautporta—Blekporta. 1919. gada 16. septembrī franču CMA kopīgi ar angļu aviosabiedrību *Handley Page Transport* sāk regulārus avioreisus starp Parīzi un Londonu. Un, visbeidzot, pēc angļu priekšlikuma tiek dibināta pirmā starptautisko gaisa pārvadājumu sabiedrību apvienība *Air Traffic Association (IATA)*, kas pastāv vēl tagad.

Gandrīz visas šīs aviosabiedrības pasažieru pārvadājumiem izmantoja pārbūvētas kara izlūku un bumbvedēju lidmašīnas, piemēram, *DH-4A*, *DH-9B*, *Avro 504* un *536*, *Brequet 14*, *Albatros*, *Farman*, *Handley Page*, *Rumpler* un vēl citas, diemžēl ar visai mazu pasažieru vietu skaitu (2–4 vietas).

Tika konstruētas un būvētas arī speciālas pasažieru pārvadājumiem domātas lidmašīnas, kā *Junkers F-13*, *Fokker FIII*, no kuras vēlāk izveidojās populārā *Fokker FVIII 3M*, *Farman Goliat*, *Dornier Comet III* un vēl citas.

Dažādas aviosabiedrības auga un veidojās kā sēnes pēc lietus. Daudzas

Pirmā pasaules kara lidmašīnu būves firmas dibināja pašas savas aviopārvadājumu organizācijas, piemēram, *Junkers* būves firma izveidoja *Junkers Luftverkehr AG*, kura pat organizēja pasažieru pārvadājumus uz Tuvajiem un Vidējiem Austrumiem. Kā ūnikumu var minēt, ka 1921. gadā Vācijā pastāvēja 37 aviosabiedrības (galvenokārt, protams, tikai iekšējiem pārvadājumiem), līdz beidzot tās 1926. gadā apvienojās aviosabiedrībā *Deutsche Luft Hansa AG*. Ar daudzām šīm vācu aviosabiedrībām nācās vēlāk saskarties arī Baltijā. Šīs speciāli radītās satiksmes lidmašīnas lidoja arī Latvijā — gan pirmajā Latvijas aviosabiedrībā (*Junkers F-13*), gan tranzītā.

Un tā, kamēr Rietumos — Vācijā, Francijā, Anglijā — pilnā sparā veidojās un attīstījās gaisa satiksme, Baltijā vēl turpinājās karš — atbrīvošanas karš ar bijušajiem okupantiem, Krieviju un Vāciju, jau visai īpatnējā formā līdz pat 1920. gada vidum. Par satiksmes aviācijas organizēšanu tad vēl nevarēja būt ne runas. Bija jākaro tālāk, kaut arī jau bija noslēgts Versaļas miera līgums un Baltijā 1918. gadā tur dzīvojošās tautas — igauņi, latvieši un lietuvieši — ar Rietumu atbalstu bija nodibinājušas savas nacionālās valstis un pasludinājušas to neatkarību (Lietuva — 16. februārī, Igaunija — 24. februārī un Latvija — 18. novembrī). Boļševistiskā Krievija tūlīt pēc Kompjeņas pamiera noslēgšanas bija lauzusi ar vāciešiem 1918. gada 3. martā noslēgto Brestas miera līgumu un iebrukusi Baltijā savu veco imperiālistisko tieksmju apmierināšanai — Baltijas atkārtotai pakļaušanai, sekojot uz pēdām vācu karaspēkam, kas atkāpās. Diemžēl Krievijas pusē cīnījās arī boļševistisko ideju apmātie latviešu lidotāji. Latvijas padomju aviācijas divizona trīs nodaļu sastāvā — bijušie latviešu lidotāji Krievijas cara armijā.

Vācieši ar Rietumvalstu atbalstu no regulārā karaspēka daļām, kas atkāpās uz Vāciju, izveidoja brīvprātīgu karotāju vienības cīņai pret iebrūkošajiem boļševiku spēkiem Baltijā. Tiem pievienojās Baltijas vācieši, izveidodami savu Baltijas landesvēra karaspēku. Šīs vācu militārās vienības, cīnoties pret boļševismu Baltijā, veidoja vispārējo aizsardzības kordonu pret boļševisma iespiešanos Vācijā un Rietumeiropā un zināmā mērā atbalstīja Rietumu apvienoto spēku intervenci Pilsou kara laikā Krievijā.

No 1920. gada vidus, pēc atbrīvošanas kara beigām, Latvija bija smagā ekonomiskā stāvoklī. Tā nepārtraukti kopš 1915. gada bija atradusies aktīvas karadarbības joslā: vispirms Pirmajā pasaules karā, kur to postīja vācu un krievu karaspēka kaujas, un pēc tam vēl atbrīvošanas karā. Latvija bija zaudējusi ap 700 000 savu iedzīvotāju gan bēgļu gaitās Krievijā, gan nepārtrauktās karadarbības dēļ. Tas veidoja apmēram 25% no kopējā iedzīvotāju skaita. Rūpniecība bija iznīcināta, un 417 uzņēmumu mašīnas un iekārtas evakuētas uz Krieviju (uz neatgriešanos). Izpostītas vai cietušas bija ap 180 000 ēku. Zuduši 12 000 dzelzceļa vagonu. Izpostīti 200 tilti. 25% lauksaimniecības aramzemes aizlaists atmatā. Latvija nebija saņēmusi nekādu kompensāciju par kara laikā nodarītajiem zaudējumiem no karojošām valstīm, un tai pašai bija jāatmaksā sabiedrotajiem sniegtā palīdzība atbrīvošanas kara laikā. Neviena valsts nepiešķīra kredītu saimniecības atjaunošanai. Daļēji iznīcināti un izcirsti bija Latvijas meži — galvenā dabas bagātība, sevišķi Kurzemē.

Pirmskara aviācijas rūpniecība Rīgā (Baltijas vagonu būves rūpniecības aviācijas nodaļa), kā arī Kalepa aviācijas motoru rūpnīca "Motors" bija evakuēta uz Krieviju.

Latvijas kara aviācijā — aviācijas parkā — bija vienīgi daži desmiti Pirmā pasaules kara aviācijas trofejlidmašīnu, kuras bija pametuši bermontieši, atkāpjoties no Latvijas, un no boļševikiem pārlidojušās krievu lidmašīnas, jau stipri novecojušas gan pēc konstrukcijas, gan arī izmantošanas iespējām: atsevišķas krievu lidmašīnas *Nieuport 23* un *24b*, *Sopwith Strutter*, vācu *Albatros*, *LVG*, *Rumpler* un *Junkers*. No angļiem saņemtie septiņi iznīcinātāji *Sopwith Camel*.

Par šo trofejlidmašīnu pārbūvi satiksmes aviācijas vajadzībām, kā tas sākumā tika praktizēts Rietumos, nevarēja būt runas, jo to tehniskais stāvoklis jau tā bija visai zems. Tās bieži avarēja un tika bojātas. Būvēt lidmašīnu no jauna pašu spēkiem, kaut vai pēc licences, — tas pagaidām Latvijā nebija iespējams, jo visa bijusi lidmašīnu būves bāze (Baltijas vagonu rūpniecības aviobūves nodaļa, Kalepa motoru rūpnīca "Motors") bija evakuēta uz Krieviju un tur arī palikusi. Atlika vienīgais ceļš lidmašīnas irēt vai iepirkt ārzemēs. Un tomēr, neraugoties uz visām šīm grūtībām, gaisa satiksme Baltijā divdesmito gadu sākumā sāka darboties līdztekus jau Skandināvijā esošajām trim iekšējām aviolinijām. Tāpat kā Rietumos, viss sākās ar pasta pārvadājumiem. Pasta pārvadājumus atsevišķos gadījumos sāka veikt mūsu kara lidotāji ar aviācijas divizionā lidmašīnām. Tā, piemēram, 1921. gada 9. aprīlī pasts tika pārvests no Rīgas uz Valku ar starponosēšanos Cēsis un Valmierā. Citos punktos to vienkārši nometa, nepārtraucot lidojumu. Bet tā vēl nebija gaisa pasta līnijas atklāšana, kā tas, piemēram, bija noticis Igaunijā. Tur bija nodibināta gaisa satiksmes līnija *AS Aeronaut* ar Tallinas darbnīcās *Dvigatel* uzbūvētu licences lidmašīnu *Sablating P III* (vācu), kas sāka pārvest pastu uz Rīgu un Stokholmu, pa ceļam, ja bija brīvas vietas, ņemot līdzī arī pasažierus. Lidojumi notika divas reizes nedēļā un turpinājās līdz 1921. gada oktobrim. *Sablating P III* bija koka konstrukcijas augstplāksnis ar spārnu balstiem, ar sešām pasažieru vietām un motora jaudu 200–260 ZS, 6 cilindru ūdensdziesināmu rindu motoru *Benz*. Lidmašīnas reisa ātrums bija 150 km/h, un tā varēja nolidot bez degvielas papildināšanas ap 459 km. Kopējais lidsvars bija 2184 kg. Apkalpe — 2 cilvēki.

1921. gadā Rīgā sāka arī iegriesties dažādu Vācijas aviosabiedrību lidmašīnas *Sablating Flugzeugbau* (jau 28. jūnijā sākās mēģinājumu lidojumi cementfabrikas lidlaukā). 7. jūlijā Rīgā ieradās lidmašīna no Karaļaučiem, kas piederēja Dancigas gaisa kuģniecības sabiedrībai (*Danziger Luftrederei*), ar sabiedrības direktoru Eitelbitelu, tehnisko vadītāju Vinterfeldu, pilotu Lēri un motoristu Bānemani. Lidmašīna bija *Fokker F III* tipa brīvi nesošs augstplāksnis ar 240 ZS 6 cilindru rindu motoru (šādi motori bija slaveni vācu kara aviācijā Pirmā pasaules kara laikā lidmašīnām *Fokker DVII*) ar piecām pasažieru vietām un vienu lidmašīnas apkalpes locekli — pilotu. Lidmašīnas kreiserātrums — ap 140 km/h, lidsvars 1900 kg, lidojuma tālums bez nosēšanās — 600 km. Vēl Rīgā 21. jūnijā ieradās *Junkers F-13* tipa lidmašīna — brīvi nesošs metāla konstrukcijas zemplāksnis ar 230 ZS motoru, lidsvars — 1850 kg, lidojuma ātrums — 140 km/h.

Apkalpē bija divi cilvēki, un bija arī 4–5 pasažieru vietas publikas vizināšanai izstādes laikā.

Visu šo vācu aviosabiedrību lidmašīnu vienlaicīga ierašanās Rīgā bija saistīta ar te no 31. jūlija līdz 28. augustam sarīkoto starptautisko zemkopības un rūpniecības izstādi, un tās bija domātas galvenokārt ārzemju apmeklētāju pārvadāšanai. Lidojumu maršruti bija visai plaši. Tā Dancigas aviosabiedrības lidmašīnas uzturēja satiksmi no Karaļaučiem caur Klaipēdu uz Rīgu. Mēģinājumi iekļaut maršrutā Liepāju beidzās neveiksmīgi, jo Liepājas lidlauks izrādījās lidmašīnai par mazu un to nācās izjaukt un pārvest uz Liepājas pludmali, no kurienes tā laimīgi startēja tālākam lidojumam (Liepājā nosēdās 5. jūlijā). 30. jūlijā cementfabrikas aerodromā nolaidās jau iepriekš minētā *Sablating P III* tipa lidmašīna ar pastu no Zviedrijas un Igaunijas, un ar to atlidoja *Aeronaut* direktors Horsts ar pilotu Limbahu un diviem igauņu žurnālistiem, lai sāktu regulāru gaisa satiksmi līnijā Rīga–Tallina–Stokholma divas reizes nedēļā. Vēl 30. jūlijā ar Vācijas pastu jau otro reizi atlidoja *Fokker* tipa lidmašīna *FIII* ar *Danziger Luftrederei* direktoru Eitelbitelu — šoreiz no Klaipēdas (toreiz piederēja Vācijai). Visi šie lidojumi pagaidām tika atļauti, vienojoties ar Latvijas valdību. Sākumā ar Latvijas aerokluba, vēlāk Pasta un telegrāfa virsvaldes starpniecību. Visbeidzot, cita aviosabiedrība *Baltisches Lloid* 6. augustā atklāja regulāru līniju maršrutā Rīga–Kauņa–Karaļauči–Danciga–Štetīne (Ščecina)–Berlīne. Latvijas Satiksmes ministrija par lidojumiem bija noteikusi šādu maksu: Kauņa — 400 M, Karaļauči — 750 M, Danciga — 990 M, Štetīne — 1875 M, Berlīne — 1950 M. Šīs avioliņijas birojs atradās Rīgā, Lielajā Pils ielā 18, un izstādes teritorijā. Lidojumi notika četras reizes nedēļā. Drīz pēc Rīgas izstādes līdzīga izstāde notika arī Karaļaučos, uz kuriem 15. augustā ar *Fokker FIII* aizlidoja Latvijas valdības pārstāvji — finanšu ministrs Kalniņš, zemkopības ministrs Celmiņš un Satversmes sapulces komisijas loceklis Bjodnieks. Lidojums līdz Karaļaučiem ilga četras stundas. Laikposmā no pasta lidojumu sākuma līdz 16. augustam (galvenokārt izstādes laikā) uz Rīgu tika pārvesti 334 pasta sūtījumi: no Vācijas — 270, Lietuvas — 50, Dancigas — 14. No Rīgas aizsūtīts 2271 sūtījums. 15. oktobrī lidsezonas noslēguma dēļ un arī tāpēc, ka ārzemju lidsabiedrībām ar Latvijas valdību bija tikai pagaidu vienošanās un lidojumi notika galvenokārt izstādes laikā, gaisa satiksme 1921. gadā tika pārtraukta. Bija paredzēts, ka satiksme tiks atjaunota, kad tiks nodibināta pašu Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrība. 21. oktobrī tā arī tika nodibināta, kad Rīgas kapitālisti bija vērsušies pie Satiksmes ministrijas savas lidsabiedrības noformēšanai un stājušies sakaros ar angļu un franču firmām par lidaparātu iegādi. Tomēr 1921. gadā tas vēl nenotika, un, kā vēlāk izrādījās — mūsu Gaisa satiksmes sabiedrība bija pārgājusi uz populārajām vācu lidmašīnām *Junkers F-13* ar reģistrācijas numuriem B-LATA un B-LATB.

III. Aviosabiedrību darbība Baltijā un Latvijā uz vispārējās Eiropas satiksmes aviācijas attīstības fona (1922–1925)

1921. gadā gaisa satiksme Latvijā izveidojās un sāka attīstīties tikai epizodiski, bet vēlāk, 1922. gadā, gaisa satiksme pieņēma aizvien regulārāku raksturu, pateicoties dažādo vācu gaisa satiksmes sabiedrību un to apvienību darbībai Baltijā kopā ar Igaunijas un Latvijas jaunnodibinātajām aviosabiedrībām. Ārzemju lidsabiedrības bija vērsušās pie Latvijas valdības lidojumu atļauju saņemšanai un noslēgušās ar to ilgstošas sadarbības līgumus par regulāru gaisa satiksmi — saskaņojot lidojumu maršrutus un laikus gan savās apvienībās, gan arī ar Latvijas varas institūcijām. Pie Latvijas valdības ar nodomu nodibināt gaisa satiksmi ar Angliju līnijā Rīga–Londona, vairākkārt, 1922. gada martā un 1923. gada augustā, bija vērsušies arī angļu aviosabiedrību pārstāvji, diemžēl šīs sarunas nekādus rezultātus nedevisa, un gaisa satiksme ar Angliju netika nodibināta vēl ilgi pēc Otrā pasaules kara. Dominējošo lomu gaisa satiksmē Baltijā bija ieņēmušas dažādas vācu gaisa satiksmes sabiedrības un to apvienības — no 1923. gada sākuma satiksmes aviācijas sabiedrību apvienība *Ost Europa Union*, kurā bez vācu aviosabiedrībām *Junkers Luftverkehr* un *Danziger Luftpost GmbH* bija arī somu *Aero Lloyd* un igauņu gaisa satiksmes sabiedrība *Aeronaut*; arī *Lettlandische Luftverkehrs-Aktien-Gesellschaft* jeb Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrība. Abas pēdējās diemžēl bija vietējo baltvācu iespaidā. Piemēram, viens no galvenajiem akcionāriem bija firma *Schaenkers un Co* Valņu ielā 3/5, kas bija atbildīga par gaisa pasta darbību, tā pieņemšanu, nosūtīšanu un piegādi*, kā arī bija atklājusi jaunu aviolīniju Rēvele (Tallina)–Rīga–Dancīga (Gdaņska)**. Lai saprastu šīs vācu minoritātes (arī Vācijas) nozīmi mūsu gaisa satiksmes darbībā divdesmitajos gados, nedaudz sīkāk par šo minoritāti. Gadsimtiem ilgi Latvijas vēstures gaitā vācieši Latvijā bija galvenā politiskā un ekonomiskā elite, kura savu privileģēto stāvokli zaudēja pēc Pirmā pasaules kara beigām. Jāatzīst tomēr fakts: kaut arī pastāvēja neatkarīgā Latvijas valsts, kuru kopš 1921. gada 26. janvāra de iure bija atzinušas daudzas Eiropas valstis, vācu minoritātei vēl arvien bija ievērojama nozīme Latvijas ekonomikā. Tā bija turīgākā Latvijas pilsoņu daļa, kaut arī viņus bija smagi skārušas Latvijas politiskās un ekonomiskās pārmaiņas: muižu un to zemju atsavināšana, nonākšana valsts pārvaldē un sadale jaunsaimniecībām, kā arī citi ierobežojumi. 85% vācu tautības iedzīvotāju no laukiem bija pārcēlušies uz dzīvi pilsētās, un, pēc 1921. gada Rīgas pašvaldības vēlēšanu reģistrācijas, viņi bija 15,3% no galvaspilsētas iedzīvotājiem jeb 21 959 vēlētāji. Latviešu bija 67,1% jeb 95 735 vēlētāji.

Vēl 1881. gadā vācieši bija galvenie Rīgas iedzīvotāji, un Rīgu tad vēl varēja uzskatīt par vācu pilsētu (vācieši — 66 175, latvieši — 49 974), bet pēc brīv-

* "Jaunākās Ziņas", 1922, maijs, nr. 102.

** "Jaunākās Ziņas", 1922, 29. sept., nr. 211.

laišanas laukos un straujās rūpniecības attīstības gadsimta beigās latvieši arvien lielākā skaitā ieplūda Rīgā un jau 1897. gadā bija skaitliskā pārsvarā (latvieši — 106 541, vācieši — 65 332). Bet, lai sasniegtu vāciešus turībā, vēl bija jāpaiet laikam, un ar to arī izskaidrojams baltvācu noteicošais iespaids Baltijas pirmajās nacionālajās aviosabiedrībās. Protams, te liela nozīme bija etniskajai tuvībai ar Vāciju. Vairākums pilotu šajās abās aviosabiedrībās bija bijušie vācu kara lidotāji (jaunos gatavot ar Versaļas miera līgumu bija aizliegts). Formas pēc, lai apliecinātu šo aviosabiedrību latviskumu, par pilotiem bija pieņemti arī daži latviešu lidotāji no Latvijas aviācijas divizionā: jau iepriekš pieminētais Rūdolf Celms — bijušais cara laika un Krievijas Pilsoņu kara lidotājs, kas no aviācijas divizionā demobilizējās 1923. gada 16. aprīlī un pēc pieņemšanas aviosabiedrībā tika nosūtīts apmācīšanai ar lidmašīnām *Junkers F-13* uz *Johannisthali* pie Berlīnes*, pēc tam lidoja līnijā Rīga–Berlīne; arī lidotājs no 1923. gada Alfrēds Paulovskis, kas 1925. gadā beidzis gaisa satiksmes lidotāju skolu Leipciģā Vācijā, un lidotājs Nikolajs Jakubovs — Latvijas aviācijā no 1919. gada 28. novembra, dienējis aviācijas divizionā un jūras aviācijā kā iznīcinātāju aviācijas pilots.

Latviešu lidotāji satiksmes aviācijā lidoja ar lidmašīnām *Junkers F-13*, kuras tehniskie dati minēti jau iepriekš. Vēl nedaudz par lidmašīnu *F-13* izcelšanos un attīstības vēsturi, jo tā izvērtās par galveno izmantoto lidmašīnas tipu Latvijā un Baltijā. Tā bija populārākā satiksmes aviācijas lidmašīna visā pasaulē divdesmitajos gados, no kuras vēlāk tika izveidotas satiksmes lidmašīnas *Junkers W-33* un *W-34*, kas lidoja Latvijā līnijā Rīga–Liepāja vēl pēc Otrā pasaules kara aviosabiedrībā "Aeroflote".

No 1919. līdz 1930. gadam tika uzbūvētas un ekspluatētas aptuveni 350 šādas lidmašīnas. Vācijā — 94, Padomju Krievijā — 50 (būvētas Maskavā *Junkers* rūpnīcas filiālē *Filfos*), Amerikā — 26. Arī Tuvajos Austrumos un Ķīnā, Skandināvijā — galvenokārt hidrovariantā — un vēl citur, arī karā uzvarējušajās valstīs Lielbritānijā un Francijā. Šīs lidmašīnas konstruktors bija Oto Reiters, un tā bija radīta uz līdz šim neizmantotu revolucionāru būves ideju pamata. Tā bija viena no pirmajām lidmašīnām pasaulē ar brīvi nesošu zemplāksņu shēmu, izgatavotu pilnībā no rievotām dūralumīnija plāksnēm. Prototips bija bruņota divvietīga kara lidmašīna (tās pirmais lidojums — 1918. gada 4. maijā), domāta kā kājnieku apkaršanas triecienlidmašīna, lietojama arī izlūkošanai un artilērijas koriģēšanai. Tās apzīmējums bija *J-10* (*Junkers-10*) jeb pēc militārā apzīmējuma *CL-1*. Lai arī tā bija ļoti izturīga pret ložu trāpījumiem, ekspluatācijā kara apstākļos un vienkārša konstrukcijā, tā neguva popularitāti kara lidotāju vidū sava neparastā vienplāksņa izveidojuma dēļ (arī Latvijas kara aviācija — viena no beidzamajām valstīm Eiropā — konsekventi līdz pat savai izformēšanai turējās pie divplāksņu shēmas). Kara beigu posmā, 1918. gadā, tā frontē netika tikpat kā lietota. Toties plaši izmantota Latvijas atbrīvošanas karā 1919. gadā vācu pusē, Gerharda Zaksenberga aviācijas pulkā, sākot ar 1919. gada februāri,

* Apraksts žurnālā "Spārnotā Latvija", 1936, nr. 19.

kad pulks 450 vīru sastāvā ieradās Vaiņodes aerodromā ar 80 lidmašīnām, lai kopīgi ar latviešiem kā brīvprātīgie cīnītos pret boļševikiem. Uzbrukuma cīņās vajājot atkāpjošos boļševiku spēkus, kāda pulka nodaļa bija bāzējusies Pēterfeldes aerodromā, uz kuriem no boļševikiem pārlidoja mūsu trīs lidotāji. Vācu aviācijas pulks plaši piedalījās Rīgas un arī Spilves — cementfabrikas aerodroma ieņemšanā 1919. gada 22. maijā. 1919. gada augustā daļa no pulka tika atsauckta atpakaļ uz Rietumprūsiju, bet pārējie turpināja cīnīties Bermonta kara spēkā pret Latvijas atbrīvošanas armiju*. Tūlīt pēc kara beigām daļu lidmašīnu CL-1 Vācijā pārbūvēja par satiksmes lidmašīnām, pārveidojot novērotāja ložmetējnieka vietu par segtu kravas novietojumu vai pasažieru pārvadāšanas vietu, izlietojot vēl kara laikā būvētos šauros lidmašīnu korpusus un tos pašus kara laikā ražotos motorus *Mercedes D-IIIa* (160 ZS) vai *BMW IIIa* (185 ZS). Sabiedrotie 1919. gadā vāciešiem pārbūvēi par satiksmes lidmašīnām atstāja kopā 144 lidmašīnas. Pārkonstruēšanā lidmašīnas ķermeņi jaunajai satiksmes lidmašīnai *F-13* tika izveidoti no jauna, daudz platāks nekā iepriekšējais, pilota un mehāniķa vietas vajāj kokpitā blakus (bieži mehāniķa vietā, ja lidotājs lidoja bez tā, sēdināja piekto pasažieri), četras pasažieru vietas atradās aiz pilota pilnīgi segtā un apsildāmā kajītē, tā radot modernas satiksmes lidmašīnas prototipu.

Lidmašīna *F-13* tika uzbūvēta pēc Pirmā pasaules kara, un pirmais izmēģinājuma lidojums notika 1919. gada 19. jūnijā. Šī lidmašīna kļuva slavena ar izturību un drošību avāriju gadījumos. Zemplākšņa shēma labi pasargāja pasažierus, uztverot pirmo trieciena spēku, un arī no profilēti rievotā dūralumīnija platēm izgatavotais lidmašīnas korpuss bija ļoti izturīgs. 1926. gada 3. martā pie Helsinkiem avarēja mūsu aviosabiedrības 1923. gadā nopirktā lidmašīna B-LATA "Kondors", bijusī vācu lidmašīna *D 202*, būvēta Vācijā 1920. gada septembrī. Biezas miglas dēļ vācu pilots, lai nezaudētu orientāciju, sāka spirālējot samazināt lidojuma augstumu, un lidmašīna ar labo spārnu atsitās pret zemi, tas pārlūza, tika norauta šasija ar slēpēm, un motors atrāvās no ķermeņa un aizlidoja uz priekšu. Pilots un pasažieris, mūsu kara aviācijas pulkvedis Skurbe, kas bija devies uz kara lidotāju salidojumu Helsinkos, palika neskarti, un lidmašīna saremontēta lidoja arī turpmāk. Viens no svarīgākajiem notikumiem starptautiskajos aviosakaros Eiropā bija 1922. gadā noslēgtā vienošanās starp Vāciju un Padomju Krieviju par gaisa satiksmes atklāšanu starp šīm valstīm līnijā Karajauči—Maskava, kas skāra arī Latviju, jo tika pārlidota mūsu teritorija (sākumā vēl bez nosēšanās tajā). 1922. gada 1. maijā notika pirmais reiss, un turpmāk tie 1922. gadā tika veikti divas reizes nedēļā, 1923. gadā — trīs un 1924. gadā katru darbadienu. Satiksmi uzturēja desmit sešvietīgas lidmašīnas *Fokker FIII*. Tā kā lidojumu maršruts veda pāri Lietuvas un Latvijas teritorijai, tika noslēgti attiecīgi līgumi par šo valstu teritorijas pārlidošanu. Priekšsarunas par šīs avioliņijas organizēšanu starp Krievijas tirdzniecības pārstāvi Berlinē Borisu

* Vln. Herberta Armina raksts *Fliegerkampfgeschwader Sachsenberg im Baltikum* 1919.

Stomonjakovu un vācu aviosabiedrību apvienību *Deutsche Luftrederei* notika 1921. gada 24. novembrī, bet tikai 1922. gada aprīlī to parakstīja pēc Rapallo vienošanās starp Vāciju un Krieviju, nosaucot šo vācu un krievu kopīgo aviosabiedrību par *Deruluft (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft)*. Rapallo bija mazs itāliešu miestņš Dženovas apkārtnē; Dženovā pirms tam notika Eiropas ekonomiskā konference, kura beidzās ar neveiksmi Padomju Krievijai un Vācijai. Abas šīs valstis tūlīt pēc konferences Rapallo ciematā noslēdza pašas savu reģionālo ekonomiskās sadarbības līgumu. Vācijai bija vajadzīgi rūpnieciskās produkcijas noieta tirgi, Krievijai savukārt ekonomiska un tehnoloģiska palīdzība no Rietumiem. Rapallo līgums ietvēra arī slepenu militāro vienošanos starp abām valstīm, jo tās bija negatīvi noskaņotas pret Versaļas miera līguma lēmumiem. Rapallo līgumā bija paredzēta arī vācu kara aviācijas bāzes izveidošana Lipeckā Krievijas dienvidos un vācu kara lidotāju sagatavošana vācu nākotnes armijai. Šie līguma nosacījumi tika pildīti līdz pat 1933. gadam, kad pie varas Vācijā nāca Ādolfs Hitlers. Turklāt ekonomiskajai sadarbībai un tehnoloģiskajai palīdzībai starp Vāciju un Krieviju 1922. gadā tika noslēgts sadarbības līgums uz 30 gadiem pat vācu lidmašīnu būves firmas *Junkers Flugzeugbau* filiāles izveidošanu Maskavā — Fijos, paredzot tajā kara un civilo lidmašīnu būvi bez Versaļas miera līguma ierobežojumiem. Pēc četrus gadus ilgas sadarbības 1926. gadā krievi, apguvuši metāla lidmašīnu būves tehnoloģiju (Tupoļevs), šo līgumu lauza, pārņemot savā īpašumā arī 50 satiksmes lidmašīnas *Junkers F-13* gaisa satiksmes organizēšanai Krievijā.

Vācu un krievu apvienotās lidsabiedrības *Deruluft* lidmašīnas, veicot regulārus lidojumus starp Karaļaučiem un Maskavu, vairākas reizes pārkāpa ar Latviju slēgto vienošanos par mūsu teritorijas pārlidošanu bez nolaišanās, un motora kļūmju dēļ vairākkārt piespiesti nolaidās mūsu teritorijā — 1922. gada 15. maijā Daugavpils rajonā pie Maļinovkas stacijas, 1923. gada 3. un 25. jūlijā pie Daugavpils un Ilūkstes un 7. augustā atkal pie Daugavpils. Parasti motoru kļūmes tika uz vietas pašu spēkiem novērstas, un lidmašīnas aizlidoja tālāk. Šajā sakarā vācu un krievu gaisa satiksmes uzņēmuma *Deruluft* direktors sāka sarunas ar Latvijas valdību par atļaujas saņemšanu regulāri veikt starpnosēšanos Daugavpils aerodromā, kas viņiem tomēr tika liegta, motivējot aizliegumu ar to, ka šo starpnosēšanos varētu veikt Spilves aerodromā.

IV. Satiksmes lidmašīnu tehniskā attīstība 1920.–1930. gadā un to izmantošana Baltijā un Latvijā

Versaļas miera līguma ierobežojumu dēļ vācu lidmašīnu būvniecībā, kuri stājās spēkā 1920. gada 10. janvārī, darbojās ar dažādām izmaiņām līdz pat 1926. gada aprīlim un kuru galvenais uzdevums bija novērst jebkādu vācu lidmašīnu būvi (zaudētā kara dēļ Vācijai bija jānodod sabiedrotajiem vai jāiznīcina 14 001 lidmašīna un 27 590 aviācijas motori*), pārbūvei gaisa satiksmei bija atstātas tikai 149 lidmašīnas un 120 motori.

Vācija pēc Pirmā pasaules kara agrāk nekā citas Rietumu lielvalstis galvenokārt pievērsās tieši satiksmes lidmašīnu konstruēšanai un būvei un guva ievērojamus panākumus, iedama progresīvu attīstības ceļu un ieņemdamā pionieru lomu šo lidmašīnu tehniskajā attīstībā un vispār gaisa satiksmes organizēšanā Austrumeiropā un Skandināvijā, jo izvērsties rietumu virzienā to kavēja Francija.

Jau iepriekš aprakstīti lidmašīnu būves firmas *Junkers* panākumi savas satiksmes lidmašīnas *Junkers F-13* radīšanā un ekspluatācijā. Pasaules gaisa satiksmē 1925. gadā 40% aviosabiedrību lidoja ar lidmašīnām *F-13*.

Bet arī pazīstamais Vācijas kara lidmašīnu konstruktors un rūpnieks Pirmajā pasaules karā Antonijs Fokers (pēc tautības holandietis) guva ievēribas cienīgus panākumus citas lidmašīnas shēmas — brīvi nesoša augstplāksņa — izmantošanā satiksmes lidmašīnu *Fokker FII* un *FIII* konstruēšanā. Turpmākajā šīs shēmas attīstībā viņam sekoja virkne citu konstruktoru un rūpnieku, būvējot līdzīgas satiksmes lidmašīnas gan Vācijā (*Sablating PIII*, *Dornier Comet* un *Merkur*, *Albatros L-58*, *Focke-Wulf A-16*, *Messerschmidt M-20*), gan arī Krievijā (*ANT-2*, *AK-1* "Latviešu strēlnieks I", *Kaļiņina K-1* un vēl citas).** Visas šīs lidmašīnas bija vienmotora un konstruētas laikposmā no 1921. līdz 1925. gadam ar maksimālo pasažieru skaitu no 6 līdz 8 pasažieriem un tika ekspluatētas līdz pat trīsdesmitajiem gadiem, kad tās nomainīja vairākmotoru (parasti triju) lidmašīnas *Junkers G-24*, 31 un, visbeidzot, *Ju 52*. Daži no minētajiem lidmašīnu tipiem, piemēram, igauņu lidsabiedrībā *Aeronaut* lietotās *Sablating PIII* līnijā Tallina–Rīga (E6, 7, 8, 9, 10, 11) un arī aviosabiedrībā *Deruluft* lietotās *Fokker FIII* un *Dornier*

* Illustrierte Flugwoche, 4 Jahrgang, 1921.

** Anderson L. Soviet Aircraft and Aviation 1917–1941. London, 1994.

Merkur linijā Karaļauči–Maskava, pēc 1928. gada nolaidās arī Rīgā, Spilves aerodromā, un tika lietotas arī linijā Rīga–Ļeņingrada — līdztekus lidmašīnām *Junkers F-13*, kuras Baltijā tomēr bija vispopulārākās. Vēlāk arī igauņi savas lidmašīnas *Sablating* oficiāli samainīja ar *Junkers F-13* — divas lidmašīnas *Sablating PIII* pret vienu *F-13*. Visu šo vienmotora lidmašīnu ekspluatācija ekonomiski neattaisnojās dārgas lidojumu pašizmaksas dēļ, un aviosabiedrības, kuras ekspluatēja šīs lidmašīnas, nevarēja pastāvēt bez valsts vai attiecīgo reģionu dotācijām, tas arī bija par iemeslu mūsu aviosabiedrības — Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrības — bankrotam un slēgšanai 1926. gadā, jo valsts to finansiāli neatbalstīja. To vēl veicināja viesuļvētra 1924. gada 12. maijā Spilvē salauztā lidmašīna (vētra izrāva lidmašīnas piestiprinājumus stāvvietā pie zemes, uzsvieda to sešu metru augstumā un salauza)*. Bankrotu veicināja arī jau agrāk pieminētās lidmašīnas B-LATA avārija 1926. gada 4. martā Helsinku apkārtnē. Līdz ar to tika pārtraukta gaisa satiksme ar Karaļaučiem un Rēveli (kaut arī uz laiku igauņu aviosabiedrība *Aeronaut* aizdeva savu lidmašīnu). Latvijas aviosabiedrība nespēja arī vairs pietiekami efektīvi cīnīties ar augošo ārzemju aviosabiedrību konkurenci, sevišķi *Deruluft* darbību. Arī Igaunijas *Aeronaut* 1925. gadā izstājās no aviosabiedrību apvienības *Ost Europa Union* (nodibināta 1923. gada sākumā), nevarēdama samierināties ar šīs apvienības Vācijas un baltvācu vadību. Šajā savienībā vadošo vietu ieņēma *Junkers Luftverkehr A.J.*, un tajā vēl ietilpa aviosabiedrība *Danziger Luftpost* un Somijas *Aero Lloyd*.

Kāpēc tieši Baltijā un Latvijā dažādās aviosabiedrību apvienībās, kuru aviolīnijas virzījās caur Rīgu, tieši kā vadošā vienmēr izvirzījās *Junkers* gaisa satiksmes akciju sabiedrība? Galvenais iemesls bija lidmašīnu būves firmas *Junkers* ekonomiskie apsvērumi. *Junkers* savu populāro lidmašīnu *F-13* bija sācis ražot sērijveidā jau 1919. gadā, pirms to bija sākušas darīt pārējās Vācijas aviofirmas, jau pirms Versaļas miera līguma ierobežojumu stāšanās spēkā. Viņš bija paspējis saražot vairākus desmitus šo lidmašīnu, un bija steidzami jāmeklē tām noieta tirgus. Viņš izvēlējās austrumus — Poliju, Baltiju un Skandināviju. Lai nodrošinātu lidmašīnu pārdošanu gan Vācijā, gan arī austrumos, firma nodibina lietišķus sakarus ar jau strādājošām satiksmes aviācijas sabiedrībām par tās ražoto lidmašīnu *F-13* iegādi, palīdz dibināt un organizēt jaunas aviosabiedrības, sniedz visiem materiāli tehnisko palīdzību lidmašīnu remontā un apgādā ar rezerves daļām, dibina arvien jaunas aviosabiedrību apvienības ar kaimiņvalstīm austrumos. Piemēram, kopā ar Poliju — *Danziger Luftpost*; ar poļu *Fanto* un *Polnaft* — aviosabiedrību apvienību *Aero Lloyd* (1922. gada 5. septembrī), apgādājot šo apvienību ar četrpadsmit lidmašīnām *F-13* un vācu pilotiem; kopā ar jau iepriekš minēto *Danziger Luftpost* nodibina "tīru vācu" apvienību jau 1922. gada 6. maijā, organizējot aviolīniju Berlīne–Štetīne–Dancīga–Karaļauči–Kauņa–Rīga; kopā ar Somiju 1923. gada 19. decembrī nodibina apvienību *Aero QY*, ar Zviedriju — *Aktu Bolaget Aerotransport*, apgādājot šo apvienību ar *F-13*

* "Jaunākās Ziņas", 1924. g. 13. maijs, nr. 107.

hidrovariantiem. Nav izslēgts, ka nozīme Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrības nodibināšanā un tās darbības izvēšanā (apgādājot to ar lidmašīnām *F-13*) bija "labam Latvijas apstākļu pazinējam" un *Junkers* gaisa satiksmes akciju sabiedrības direktoram, bijušajam vācu brīvprātīgo aviācijas pulka komandierim Latvijas atbrīvošanas kara laikā Gerhardam Zaksenbergam, otrās lielākās aviosabiedrību apvienības *Deutsche Aero Lloyd* bijušajam vadītājam. Šai apvienībai apvienojoties ar *Junkers* aviosabiedrību, 1926. gada 6. janvārī tiek nodibināta vispopulārākā un spēcīgākā Vācijas gaisa satiksmes aviosabiedrību apvienība *Deutsche Lufthansa AG*, kas darbojās līdz pat Otrajam pasaules karam, kādu laiku vienlaikus ar *Deruluft* (*Deruluft* no 1921. gada 24. novembra līdz 1936. gada 31. decembrim, *Lufthansa* no 1926. gada 6. janvāra līdz 1939. gada 1. septembrim).

Nedaudz par vairākmotoru lidmašīnu konstruēšanu, būvi un to izmantošanu jaunizveidotajā aviosabiedrībā *Lufthansa*. Jau 1924.–1925. gadā, kad vēl bija spēkā Versaļas miera līguma ierobežojumi, lidmašīnu būves firma *Junkers* sāka domāt par savu lidmašīnu lidošanas iespēju paplašināšanu, nākot pie slēdziena, ka vienīgā iespēja to panākt ir radīt vairākmotoru satiksmes lidmašīnu, ekonomiski izdevīgāku un drošāku pret motora stāšanos, tā pārlidojumos izvairoties no piespiedu nosēšanās veco kara laikā ražoto motoru dēļ, jo jaunu motoru iegādi ierobežoja sabiedroto noteikumi. Daži biežo starpgadījumu piemēri, motoriem stājoties reisu laikā. 1924. gada jūlija beigās pēc starta ceļā no Spilves uz Rēveli lidmašīnai *F-13 D251* virs Daugavas apstājās motors, un tā bija spiesta izpildīt piespiedu nosēšanos Mazajā Vējzaķsalā.* 1924. gada septembra vidū notika smaga *Deruluft* lidmašīnas avārija ar *Fokker FIII* pie Smoļenskas ceļā no Maskavas uz Karaļaučiem biezas miglas dēļ, kad lidmašīna bija spiesta nolaisties. Tā gāja bojā, un cieta astoņi lidmašīnas pasažieri.** 1931. gada 11. jūlijā motora stāšanās dēļ bija spiesta nolaisties *Deruluft* lidmašīna pie Ainažiem ceļā no Rēveles uz Rīgu.*** Un tā bez gala! Ar tā laika satiksmes lidmašīnām pasažieri varēja arī līdz galam neaizlidot!

Un tā lidmašīnu būves firma *Junkers* 1925. gada 15. janvārī neitrālajā Zviedrijā, Limhamnas pilsētā, nodibina savu otro filiāli ar nosaukumu *AB Flugindustri AFJ* savas jaunradītās trīsmotoru satiksmes lidmašīnas *G-24* (*G* apzīmē lielu lidmašīnu) montāžai no Vācijā izgatavotām daļām, jo Vācijā tādas montēt bija aizliegts. Tā bija daudz lielāka par *F-13*, tradicionālajā zemplāksņa shēmā ar 8–10 pasažieru vietām un kopējo motoru jaudu ap 800 ZS, celtspēju līdz 1000 kg, lidsvaru ap 5000–6000 kg un lidojuma tālumu līdz 1000 km (Vācijā bija atļauts būvēt vienīgi līdz celtspējai 600 kg). 1925. gada decembrī šajā rūpnīcā *Junkers* filiālē Zviedrijā jau strādā 450 strādnieku. Lidmašīnas prototipu ielido Šveicē, Duberdorfā. Tika pasniegts, ka tā uzbūvēta Maskavas filiālē, un Šveicē prototipu fiktīvi reģistrē kā *G-23*. Prototipam seko vēl divas, un visas trīs

* "Jaunākās Ziņas", 1924. 1. aug., nr. 171.

** "Jaunākās Ziņas", 1924, 18. sept., nr. 212.

*** "Jaunākās Ziņas" 1931, 12. jūl.



Hidroplāns *Fairey Seal* (sauszemes variants)



Hidroplāns *Svenska Aero Pirat*

Hidroplāni *Svenska Aero S-11 (HE 5)*





Jūras aviācijas vadība un lidotāji instruktori

Hidroplāns *Fairey Seal*



Hidroplāns *Fairey Seal*



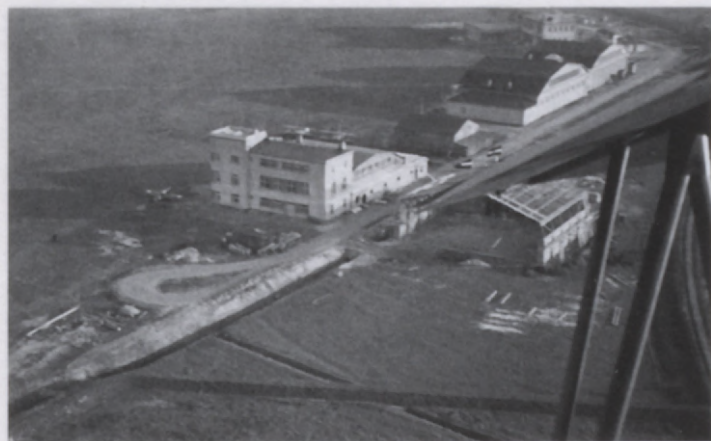
Aizsargu aviācijas pulka karogs



Aizsargu aviācijas pirmie sagatavotie lidotāji instruktora Alfrēda Paulovska vadībā (1933)

Pirmā Aizsargu aviācijas lidmašīna *Gourdon-Lesaurre GL-21* saņemta kā dāvinājums no Satiksmes ministrijas 1931. gada 1. decembrī





Aizsargu aviācijas novietne
Spilves aerodromā (1938)

Aizsargu aviācijas
lidmašīnas KOD 1
(1937)



Aizsargu aviācijas parāde Spilvē (1935)





Aizsargu aviācijas pulka
komandiera vietnieks
Voldemārs Dimza



Aizsargu aviācijas
pirmais pulka
komandieris Jānis
Lindbergs



Aizsargu aviācijas vadība
un ievērojamākie lidotāji.
Pirmajā rindā no kreisās:
pulka komandiera
vietnieks N. Dimza un
pulka komandieris Ērglis.
Otrajā rindā no kreisās:
lidotājs T. Gailītis un
aviācijas veterāns
Jevlampjevs

Aizsargu aviācijas pirmās lidmašīnas "Zilais putns" un "Vanadzīņš"





Aizsargu aviācijas lidotājs Toms Gailītis

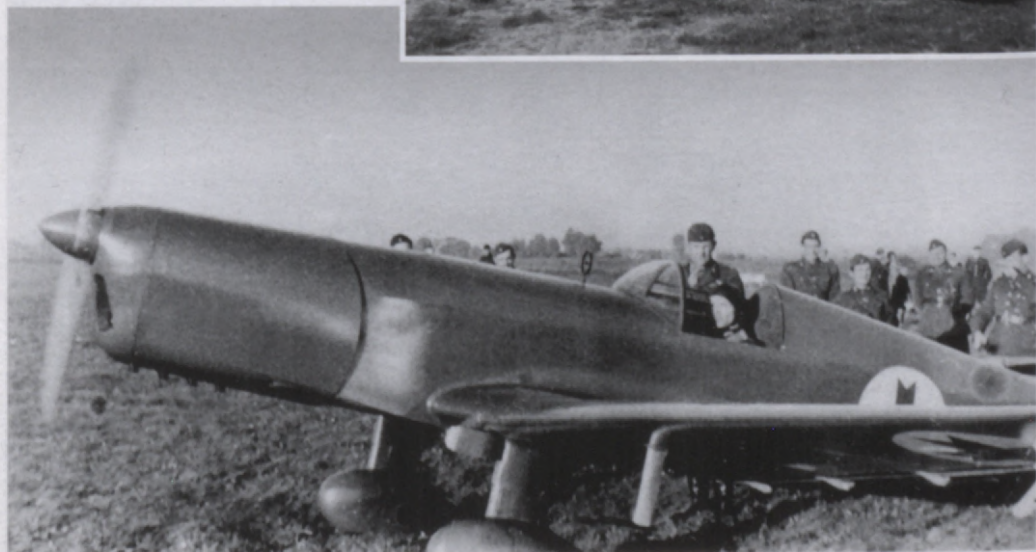


Aizsargu aviācijas lidotājs Kārlis Lešinskis

Aizsargu aviācijas lidmašīnas
VEF I-12



Aizsargu aviācijas lidmašīna
VEF I-12 (vienvietīgais variants)
Spilvē





Aizsargu aviācijas planierisma nodaļas vadītājs Apolons Panteļevs pie planiera "Iesācējs"



Aizsargu aviācijas planieris
"Iesācējs"

Aizsargu aviācijas un Latvijas
aerokluba planieristi





Pulka komandieris Ērglis un vietnieks N. Dimza pieņem Aizsargu aviācijas parādi



Aizsargu aviācijas buru lidošanas vadītājs
Apolons Pantelejevs



Aizsargu aviācijas lidotāji
Kārlis Bandenijs un Jānis Rudzītis
pie lidmašīnas VEF I-12



Latvijas gaisa satiksmes lidmašīna Junkers F13 Rīgas jūrmalā (1921)

L A T V I J A



Lettländische Luftverkehrs-Aktien-Gesellschaft

RIGA, HOTEL BELLEVUE
Hainis boulevard, 33 / Telefon: 30-23, 3-86, 87-60

1⁴⁰ Abflug nach Ugāļu
Lauņiņi Reval, Helsingfors,
Stockholm, Memel,
Königsberg, Berlin

AGENT'EN IN RIGA:

Baltischer Lloyd, Kaufstrasse 22 Schenker & Co., Gr. Jacobstrasse 16
Telephon: 26-09 Telephon: 20-23
Justus Specht, Gr. Schlosstrasse 21 Hambg.-Amerika-Linie, Gr. Sandstr. 26
Telephon: 8-22 Telephon: 8-99
Gerhard & Hey, Wallstrasse 1
Telephon: 32-43

ERSTKLASSIGES HOTEL IN RIGA
„HOTEL BELLEVUE“

150 Zimmer mit sämtlichen Bequemlichkeiten
Beste Gegend -- 3 Minuten vom Central-Bahnhof

Latvijas gaisa satiksmes akciju
sabiedrības reklāmas plakāts (1921)



Satiksmes aviācijas pilots, aviācijas žurnālists
Rūdolfs Celms



Satiksmes aviācijas pilots Alfrēds Paulovskis
(1925)

Aviosabiedrības *Deruluft* lidmašīna *Fokker F III* (1922)





Polijas gaisa satiksmes Lot lidmašīna Lockheed 14 (1939)



Poļu gaisa satiksmes Lot
lidmašīna Lockheed Electra
Spilvē (1937/1939)

Gaisa satiksmes ēka Spilvē (arh. Zariņš, 1937/1938). Sagrauta uzlidojuma laikā 1941. gadā





Satiksmes lidmašīna *Junkers G-38* ar 34 pasažieru vietām. Spilve, 1934. gada 15. maijs



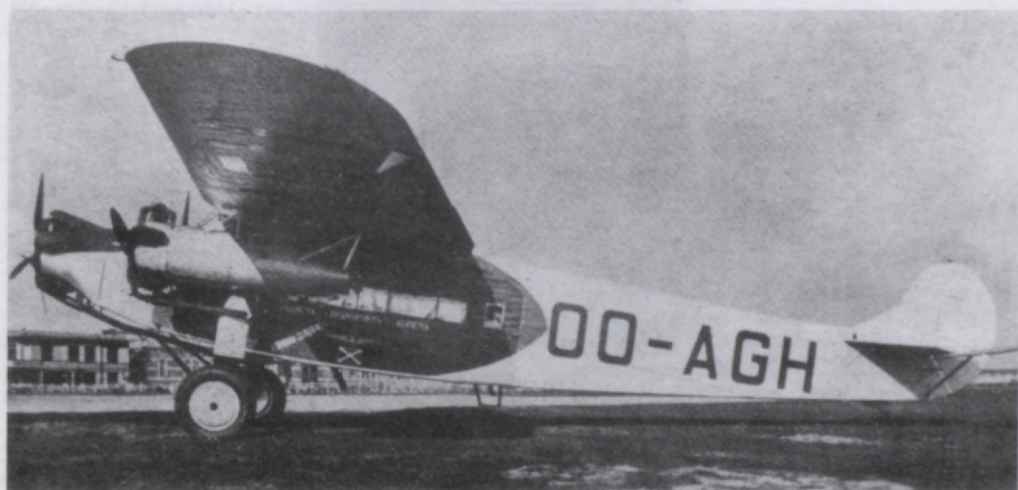
Aviosabiedrības *Derulift* satiksmes lidmašīna *Tupolev ANT-9* (1929/1933)

Aviosabiedrības *Derulift* satiksmes lidmašīna *Dornier Merkur* (1928)





Sablatnig Sab P-III (1919)



Satiksmes lidmašīna Fokker F VII b-3m (30. gadi)

Lufthansa lidmašīna Focke Wulf Condor Spilvē 1938. gadā čārterreisa laikā





Lidotājs Kārlis Alksnis



Lidotājs Frīcis Sproģis



Lidotājs Jānis Āboliņš

Valsts gaisa satiksmes Rīga–Liepāja lidmašīna *De Havilland 89A Dragon Rapid* (1937/1940)





Pirmā sporta lidmašīna Latvijā — Nikolaja Pūliņa "Sprīdītis" (1924)



Liepājas kara ostas rūpnicas lidmašīna KOD 4 (tautas lidmašīna)

Lidmašīna I-4 "Vanadzīņš"





Latvijas sporta aviācijas
pionieris Kārlis Konstants



Latvijas sporta aviācijas
pionieris Nikolajs Pūliņš



Herberta Cukura lidmašīna C-3 "Kurzemes hercogiene"

Herberta Cukura pirmā lidmašīna C-1 "Auseklītis" (1924)



lidmašīnas tiek nodotas Šveices lidsabiedrībai *Ad Astra*. Turpmāk jau sērijveidā lidmašīnas daļas tiek izgatavotas Vācijā un lidmašīnas montētas Zviedrijā, pārdodot tās dažādām aviosabiedrībām. Starp citu, tās tika ekspluatētas arī avioliņijā Karaļauči–Berlīne nakts pārlidojumos ar pasažieriem, ar gaismas bākām maršrutā. Pārdotas arī Krievijai kara lidmašīnu variantā ar apzīmējumu R42. Šī māžošanās turpinās līdz 1926. gadam, kad beidzot tiek atcelti būves ierobežojumi un sāka normāla lidmašīnu būve Vācijā. Tiek radīts lidmašīnas G-24 uzlabots variants G-31, līdz beidzot 1932. gadā sāk ražot populāro satiksmes lidmašīnu *Ju-52*, ko plaši ekspluatēja visā pasaulē un arī Latvijā.

Arī *Fokker* būves firma Holandē iet līdzīgu vairākmotoru satiksmes lidmašīnu attīstības ceļu, izveidojot no *Fokker F III* pazīstamo trīsmotoru satiksmes lidmašīnu *Fokker F VII-3M* — tikpat plaši izmantotu gan Eiropā, gan arī Amerikā. Tā būvēta pēc licences Polijā, Čehoslovākijā, Ungārijā un ASV. Poļu lidsabiedrība *Lot* šādas lidmašīnas 1932. gadā ekspluatēja līnijā Varšava–Viļņa–Rīga–Tallina.

Daži notikumi turpmākajā gaisa satiksmes attīstībā Latvijā

Uzskatot Rīgu par dažādo avioliņiju krustpunktu, lidsabiedrība *Deruluft* 1931. gada 5. maijā Rīgu ietver savā maršrutā starp Berlīni un Tallinu (Berlīne–Karaļauči–Rīga–Tallina), uzturot satiksmi ar lidmašīnām *F-13*. Šajā dienā Rīgā kopā ar pilotu Vestfālu atlido *Deruluft* pārstāvis Rušmanis, lai atklātu šo līniju (faktiski ietvertu Rīgu šajā maršrutā), jo līdz šim *Deruluft* lidmašīnas lidoja maršrutā Karaļauči–Maskava, Latvijā nenolaižoties*. Sakarā ar šīs līnijas atklāšanu Spilvē ceļ gaisa satiksmes staciju blakus Bolderājas šosejai** aviosabiedrību *Deruluft* un *Lot* apkalpošanai.

Pēc avīzes “Jaunākās Ziņas” informācijas (1931. gada 2. jūnijā), Latvijas Pasta un telegrāfa departaments bija paredzējis nākotnē gaisa satiksmes stacijas vietā Spilvē būvēt lielu gaisa satiksmes ēku pēc arhitekta Zariņa projekta.

Deruluft apvienotā vācu un krievu aviosabiedrību apvienība 1929. gadā līnijā Karaļauči–Maskava ekspluatēja trīs lidmašīnas *Fokker F III*, trīs *Junkers F-13*, sešas *Dornier Comet* un *Merkur* un divas *Albatros L58*. Arī līnijā Maskava–Rīga–Karaļauči–Berlīne.

* “Jaunākās Ziņas” 1931, 6. maijs.

** “Jaunākās Ziņas” 1931, 1. maijs.

V. Satiksmes aviācijas attīstības tendences trīsdesmitajos gados Latvijā

Saistībā ar politiskajām pārmaiņām 1934. gada maijā un Kārļa Ulmaņa valdības nākšanu pie varas mainījās arī Latvijas civilās aviācijas struktūra, to skāra plašas reformas atbilstoši jaunās valsts iekārtas prasībām. Mainījās arī uzskati par satiksmes aviācijas nozīmi un piederību. Tā tika pakļauta civilās aviācijas inspektoram sadarbībā ar Satiksmes ministriju. Regulāri rīkotajās Baltijas valstu aeroklubu konferencēs līdztekus nacionālo aeroklubu darbības izskatīšanai tika plaši diskutēti un pieņemti attiecīgi lēmumi par iespējamo nacionālo valsts aviosabiedrību dibināšanu atsevišķās Baltijas republikās, kā arī Transbaltijas aviosabiedrību apvienības organizēšanu nākotnē (aerokluba konferencēs piedalījās arī Baltijas valstu satiksmes ministriju pārstāvji). Tika nolemts, ka vispirms jāorganizē iekšējās aviolīnijas katrā republikā, lai pēc tam virzītos tālāk. Jāizvēlas piemērotas lidmašīnas ārzemēs un jāorganizē ekonomiski visizdevīgākās aviolīnijas katrā valstī. Konferenču dalībnieki secināja, ka svarīgākās gaisa satiksmes līnijas, kas šķērsos Baltijas valstu teritorijas, uztur ne tikai pašas vācu, krievu un poļu lidsabiedrības, bet tām plašu atbalstu sniedz to valstu valdības. Ekonomiskie un paš aizsardzības faktori to pašu prasa arī no Baltijas valstu valdībām, ja ir vēlme dibināt pašiem savas nacionālās aviosabiedrības. Tāpēc dibināmas valsts, nevis privātās aviosabiedrības, kā tas bija divdesmitajos gados ar igauņu *Aeronaut* un Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrību, kuras nespēja konkurēt ar lielajām ārzemju aviosabiedrību apvienībām un tāpēc arī bankrotēja.

Un tā Latvijā jau 1936. gadā tika risināti jautājumi, kas bija saistīti ar Valsts gaisa satiksmes sabiedrības "Rīga-Liepāja" dibināšanu un aviolīnijas organizēšanu. Bija jāizvēlas piemērotākās satiksmes lidmašīnas gan pēc ekonomiskiem, gan militāri tehniskiem apsvērumiem. Maršruta galapunktos, galvenokārt Liepājā, bija jāizveido lidmašīnu novietne, jābūvē angārs un pasažieru apkalpošanas telpas, kādas bija Rīgā — Spilvē, bet vēl nebija Liepājā. Jāslēdz līgumi ar atbilstošām ārzemju lidmašīnu būves firmām par lidmašīnu iegādi un apkalpojošā personāla, pilotu un tehniķu apmācību. Gaisa satiksmes stacija tika izvietota Liepājā jau esošajā jūras aviācijas divizona aerodromā blakus kara ostai un Kalpaka tiltam, tā sauktajā Velciema aerodromā. Tika nolemts iegādāties angļu satiksmes lidmašīnas *DH-89A*, jo Latvijas aviācija jau sen bija orientēta uz angļu aviācijas tehnikas un lidmašīnu iegādi. Jau 1924. gadā tika iegā-

dāts pirmais angļu iznīcinātājs *Martinsyde F4*, 1925. gadā — mācību lidmašīnas *Avro 548N*, 1926. gadā izlūku un vieglo bumbvedēju lidmašīna *DH-9a*, kā arī iznīcinātāji *ADC-1*, 1929. gadā iznīcinātāji *Bristol Bulldog* un 1934. gadā — hidropļāni *Fairey Seal*, 1937.–1938. gadā iznīcinātāji *Gloster Gladiator* un lidmašīnas *Hawker Hind*.

1936. gada 5. jūlijā Liepājā aviācijas svētku laikā notika Pasta un telegrāfa departamenta jaunā angāra pamatu likšana un satiksmes aviācijas aerodroma iesvētīšana. Tas viss notika svinīgos apstākļos, piedaloties daudzām prominentām personām — Pasta un telegrāfa departamenta direktoram H. Resnajam, Liepājas garnizona priekšniekam ģen. O. Dankeram, Aizsargu aviācijas priekšniekam J. Lindbergam, aviācijas pulka komandiera vietniekam plkv. ltn. K. Skribo u. c. Angāra pamatos pirmo akmeni iemūrēja ģen. Dankers, aerodromu iesvētīja prāvests Dr. Sanders*. Svētkos piedalījās arī Baltijas valstu aeroklubu pārstāvji, Rīgas konferences dalībnieki.

Satiksmes aviācijas angārs Liepājas aerodromā līdz ar atbilstošām paligtelpām paredzētā laikā tika uzcelts, arī laukums angāra priekšā lidmašīnu sagatavošanai lidojumiem.

Ar atbilstošu Latvijas Kara aviācijas pulka pavēli** Satiksmes ministrijas rīcībā 1937. gada 11. februārī tika komandēti piloti virsn. vietn. Kārlis Alksnis un virsn. vietn. Jānis Āboliņš, kā arī 20. augustā serž. Fricis Sproģis — sagatavošanai par jauno satiksmes lidmašīnu pilotiem. Tie visi bija vieni no labākajiem un piedzīvojušākajiem aviācijas pulka kara lidotājiem — iepriekš lidojuši ar visdažādāko tipu lidmašīnām un arī apmācījuši lidot citus kā lidapmācītāji.

Fricis Sproģis dzimis 1897. gada 4. martā, miris 1976. gada 12. decembrī Rīgā. Sācis lidot Krievijas Pilsoņu kara laikā kā novērotājs kopā ar igauņu pilotu I. Nusbergu 1918. gadā. No 1919. gada oktobra līdz 1920. gada 4. februārim apmācīts par pilotu un beidzis Jegorevskas aviācijas skolu Krievijā. No 1922. gada lido kā pilots atsevišķajā iznīcinātāju eskadrijā un ir grupas dalībnieks pārlidojumā no Petrogradas uz Maskavu.

1924. gadā legāli atgriezās Latvijā un sāk dienēt Latvijas aviācijas divizionā. Lidapmācītājs no 1924. gada 10. novembra līdz 1925. gada 2. oktobrim. 1925. gada 13. jūnijā ielido Nikolaja Pūliņa uzbūvēto sporta lidmašīnu "Sprīdītis II". Plaši piedalās aviācijas propagandas pasākumos Latvijā, demonstrēdams "Sprīdīša II" lidojumus daudzos Latvijas novados. Aviācijas divizionā, vēlāk aviācijas pulkā lido kā pilots ar lidmašīnām *Gourdou*, *Sopwith Camel*, vācu trofejlidmašīnām *Halberstadt* un vēl citām lidmašīnām līdz 1930. gadam, kad kļūst par štata pilotu un lido ar čehu vieglo bumbvedēju un izlūklidmašīnu *Šmolik Š-16*. Īsi pirms Otrā pasaules kara ir lidapmācītājs aklajiem lidojumiem ar angļu mācību un treniņu lidmašīnu *Miles Magister*. Ar *Dragon Rapid* nav apmācīts Anglijā, bet to apguvis Latvijā. Pēc aviācijas pulka izformēšanas lido kā pilots Latvijas teritoriālā korpusa 24. atsevišķajā eskadrijā Gulbenē. Sākoties Otrajam

* "Spārnotā Latvija", 1936, nr. 25.

** Latvijas Vēstures arhīva materiāli — fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 24.

pasaules karam, 1941. gada 26. jūnijā ar lidmašīnu SV-5, padomju armijai atkāpjoties no Latvijas, pārlido līdz ar citām eskadrijas lidmašīnām uz Krieviju.

Līdz pirmā latviešu nakts bumbvedēju pulka organizēšanai lido kā lidapmācītājs Iževskā.

Nakts bumbvedēju pulkā, lidodams ar lidmašīnu PO-2, piedalās daudzos nakts kaujas lidojumos Krievijā un Latvijā, kļūdamas par eskadrijas komandieri un par nopelniem karā iegūdamas kapteiņa pakāpi. Apbalvots ar dažādiem ordeņiem un piemiņas medaļām.

Kārlis Alksnis, Lāčplēša Kara ordeņa kavalieris, dzimis 1899. gada 13. novembrī, miris 1946. gada 4. oktobrī Rietumvācijā. Sāk dienēt aviācijā Latvijas aviācijas divizionā 1922. gada 15. janvārī. 1925. gada decembrī beidz divizona aviācijas skolu. Lidotāja nosaukums piešķirts 1925. gadā. Ir lidojis ar angļu Avro 548 N 1925. gadā (pirmais patstāvīgais lidojums 1925. gada 3. decembrī). 1925. gadā lidojis ar trofejlidmašīnām: vācu *Albatros B II*, *Rumpler*, angļu *Sopwith Strutter 1½*, 1926. gadā — ar itāliešu *SVA-9*, 1927. gadā — ar vācu *Halberstadt*, franču iznīcinātāju *Gourdou*, angļu iznīcinātāju *Sopwith Camel*, 1931. gadā — ar angļu iznīcinātāju *ABC-1* un *Bristol Bulldog*. Turpmāk līdz norīkošanai uz Satiksmes ministriju lidojis ar čehu izlūkošanas lidmašīnu — vieglo bumbvedēju *Šmolik Š-16*. 1939. gada 4. septembrī ielidojis pirmo Latvijā (VEF) uzbūvēto divmotoru biznesa tipa lidmašīnu *Spilvē — IDA-10M*, pārveidotu par vieglo bumbvedēju.

Otrā pasaules kara laikā dienējis vācu *Luftwaffe* — latviešu 12. nakts kauju bumbvedēju grupas 1. eskadrijā kā remontdarbniecu vadītājs un izremontēto lidmašīnu izmēģinātājs. Pārlidojis uz Vāciju ar lidmašīnu *Arado 66*.

Jānis Āboliņš dzimis 1903. gada 29. aprīlī, miris 1995. gada 24. janvārī Zviedrijā, Upsalā. Dienējis Latvijas aviācijas divizionā, vēlāk pulkā no 1925. gada 1. oktobra. 1926. gada 23. oktobrī beidz aviācijas pulka aviācijas skolu (1926. gada 7. jūnijā patstāvīgi izlido ar Avro 548N). 1927. gadā lido ar angļu iznīcinātāju *ADC-1* un izlūkbumbvedēji *DH-89A*. Iedalīts iznīcinātāju aviācijā (1. eskadrijā). Lido ar itāliešu iznīcinātāju *Balilla*, angļu *Bristol Bulldog* un lidmašīnu *SV-5*. 1936. gadā strādā kā lidapmācītājs Latvijas aerokluba sporta lidotāju skolā. 1936. gada 25. jūnijā ielido *VEF I-11 YL-AAX*, pirmo Kārļa Irbīša konstrukcijas zemplāksni, kas vēlāk kļuva par prototipu lidmašīnu *VEF I-12* sērijai.

Otrajā pasaules karā kā lidotājs nav piedalījies. Ārzemju lidmašīnu izvēles, pasūtīšanas un saņemšanas laikā uzturējies ārzemēs — Beļģijā, Nīderlandē, Anglijā, Francijā, kā arī mūsu satiksmes lidmašīnu *Dragon Rapid* pieņemšanā Anglijā 1937. gada maijā.

Pilkv. Itn. Aleksandrs Ārgals, Lāčplēša Kara ordeņa kavalieris, dzimis 1894. gada 7. septembrī Valmieras apriņķī, miris 1980. gada 7. martā ASV, Sietlā. Kā kapteinis aviācijas pulkā no 1926. gada 18. decembra. Lidotājs novērotājs no 1936. gada 22. jūnija (1935. gada 7. augustā patstāvīgi izlidojis ar *Flamingo*). Lidojis ar čehu izlūkbumbvedēju *Šmolik Š-16*, ar beļģu militāro treniņlidmašīnu, izlūkbumbvedēju *SV-5*. Satiksmes lidmašīnu *DH-89A Dragon Rapid* pieņemējs Hatfildas gaisa ostā (Anglijā) 1937. gada 5. un 6. maijā ar reģistrācijas apzīmē-

jumiem YL-ABC un YL-ABD. Pieņemšanas laikā viņš nolidojis 1 h 55 min. Pārli-
dojums Hatfilda–Rīga notika 1937. gada 16. un 17. maijā, to veica latviešu piloti
Kārlis Alksnis un Jānis Āboliņš — 10 h 20 min (YL-ABC).

Lidmašīna *DH-89A Dragon Rapid*

To ražoja *The Havilland Aircraft Co* Anglijā.

Pasažieru un apkalpes skaits — 7+1. Tehniskie dati: lidmašīnas motori —
2 x 200 ZS, *de Havilland Gipsy Six VI*; spārna vēziens — 14,65 m; lidmašīnas
garums — 10,8 m; augstums — 3,07 m; nesošā virsma — 31,2 m²; tukšsvars —
1405 kg; lidsvars — 2500 kg; $V_{(max)} = 250$ km/h; $V_{(kreis)} = 212$ km/h; nolaišanās
ātrums — 93 km/h, derīgā krava — 650 kg; maksimālais lidojuma ilgums —
4,4 stundas.

Lidmašīnas shēma — nostriegots divplāksnis ar eliptiskas formas spārnu
un neievelkamu šasiju (viena no pēdējām divplāksņu shēmām satiksmes lid-
mašīnām pasaulē, 1934. gada konstrukcija).

Gaisa satiksme ar šīm divām lidmašīnām YL-ABC un YL-ABD līnijā Rīga–
Liepāja atklāja 1937. gada 15. jūnijā, un šīs līnijas saimnieks bija Satiksmes mi-
nistrijas uzņēmums, kuru pārzināja Pasta un telegrāfa departamenta direktors
H. Resnais un gaisa satiksmes vadītājs inž. J. Jēriņš*. Lidmašīna kursēja līnijā
divas reizes dienā un 210 km attālumu veica nepilnā stundā. 15. oktobrī no-
slēdzās pirmā lidsezona ar 492 lidojumiem, 502 lidstundās nolidojot 97 600 km.
Pārvadāti 2162 pasažieri, 6122 kg pasta un 227 kg bagāžas**. Tā kā šī pirmā
gaisa satiksmes iekšzemes līnija uzrādīja ļoti labus panākumus, tika domāts par
tālāku iekšzemes gaisa satiksmes tīkla veidošanu. 1939. gadā atklāja jaunu gaisa
satiksmes līniju Rīga–Krustpils–Daugavpils.

Kāds bija liktenis mūsu abām pirmajām valsts satiksmes lidmašīnām, sā-
koties Latvijas okupācijai 1940. gadā? Sākumā tās esot lidojušas virzienā uz
austrumiem PSRS Civilās gaisa flotes Baltijas pārvaldē. Viena no tām avarējusi
reisā Rīga–Maskava īsi pirms kara sākuma, nolaižoties Maskavas Bikovas aero-
dromā, pilots — Jānis Lodziņš (arī no bijušā Latvijas kara aviācijas pulka), teh-
niķis Kārlis Levics***.

Otru pievākuši igauņi 1942. gada maijā vai jūnijā, kad to vācu *Luftwaffe*
vadība Rīgā kopā ar *Miles Magister* un četrām VEF izgatavotajām lidmašīnām
Stampe SV-5 nodevusi igauņu *Sonderstaffel Bushmann* rīcībā (tad vēl mūsu
latviešu *NSG-12* vācu *Luftwaffe* sastāvā nebija nodibināta). Atlidojušie igauņi
lidotāji tās pārdzinuši uz Ulemistes aerodromu****.

* "Spārnotā Latvija", nr. 7/7 (37/38), 1937.

** "Spārnotā Latvija", 1938 nr. 3.

*** *Rains A.* Vēstures lappuses jeb Rēzeknes latviešu nakts bumbvedēju aviācijas
pulks. Veterānu atmiņas, lidotāja Emīla Brieža atstāstījums, 1994. 31. lpp.

**** *Arro H.* Eesti Lendurid Lahingute Tules. — IMR Tallinn, 1995.

Par mūsu abu lidmašīnu tālākām gaitām nav nekas zināms. Tās abas izmaksāja 70 000 latu*.

Šeit vēl jāpiebilst, ka pirms abu lidmašīnu *Dragon Rapid* iegādes un līguma noslēgšanas ar ražojošām firmām Anglijā, Satiksmes ministrijā un Latvijas Bruņošanās pārvaldē aviācijas augstākās aprindas, militāristi un ministriju darbinieki plaši diskutēja par šo lidmašīnu piemērotību Latvijas iekšējai satiksmei un arī iespējamo pārbūvi kara gadījumā militārām vajadzībām, kā alternatīvu izvirzot lidmašīnu (arī angļu) *Airspeed AS6 Envoy* ar diviem 350 ZS *Armstrong Siddeley Cheetah IX* motoriem (tādus lietoja VEF būvētām lidmašīnām *SV-5*).

Abi šie lidaparātu tipi reklāmas nolūkos mūsu aviācijai tika demonstrēti Spilvē: *Envoy* — 1935. gada 8. septembrī un *Dragon Rapid* — vēlāk (firmas šefpilots ar šo satiksmes lidmašīnu demonstrēja pat augstāko pilotāžu). Laikam izšķiroši tieši šīs lidmašīnas izvēlē tomēr bija ekonomiskie apsvērumi (mazākas jaudas motori un lētāka iepirkšanas cena).

Lidmašīna *JDA-10M*

Tā būvēta VEF 1937.–1939. gadā.

Divmotoru biznesa tipa koka konstrukcijas zemplāksnis ar neievelkamu šasiju, konstruēts 1936. gadā ASV, Minesotas universitātes Aviācijas katedrā prof. Jāņa Akermaņa (latvieša) vadībā. Uzbūvēts VEF Bruņošanās pārvaldes uzdevumā, pārveidots par apbruņotu vieglo bumbvedēju.

Tehniskie dati: lidmašīnas motori — divi *Armstrong Siddeley Cheetah IX* 7 cilindru, zvaigžņu, ar 350 ZS jaudu — no Bruņošanās pārvaldes motoru rezervēm; lidmašīnas tukšsvars — 1680 kg; lidsvars — 2800 kg; $V_{(max)} = 330$ km/h; $V_{(kreis)} = 280$ km/h; $V_{(sēs)} = 110$ km/h; lidojuma tūlums — 560 km; griesti — 6800 m; kāptspēja 1000 m — 2,6 min; spārnu vēziens — 12,4 m; lidmašīnas garums — 9 m; augstums — 3,3 m; nesošā virsma — 24 m²; spārnu slodze — 116,5 kg/m²; jaudas slodze — 4 kg/ZS.

Lidmašīna ielidota 1939. gada 4. septembrī Spilvē. Ielidotājs Kārlis Alksnis, Valsts gaisa satiksmes sabiedrības "Rīga-Liepāja" pilots.

Satiksmes aviācijas bijušā pilota Jāņa Āboliņa atmiņas

Intervējot Upsalā Zviedrijā 1993. gada 11. septembrī pēdējo vēl dzīvo mūsu bijušo pirmskara satiksmes aviācijas pilotu Jāni Āboliņu (viņam tad bija jau 90 gadu un viņš tikko kā bija pārcietis acu operāciju, vairs tikai daļēji dzirdēja, slims smagā formā ar sklerozi, pusparalizēts vientulis), viņš man pastāstīja:

"Komandējumā uz Angliju 1937. gada sākumā jauniegādāto Latvijas sa-

* Kapt. Dzenītis. Satiksmes lidmašīnu komerciālās vērtības noteikšana // "Spārnotā Latvija", 1936, nr. 2.

tiksmes lidmašīnu *Dragon Rapid* saņemšanai, apgūšanai un pārlidošanai uz Latviju norīkoja mūs trīs, viņu un virsn. vietn. Kārli Alksni kā pilotus un Latvijas kara aviācijas pulka tehniskās nozares vadītāju lid. novērotāju plkv. ltn. Aleksandru Ārgalu kā lidmašīnu pieņēmēju. Abi ar lidotāju Alksni mēs jau bijām demobilizēti no aviācijas pulka un šeit ieradāmies kā civilie lidotāji (to izkārtoja aviācijas pulka komandieris plkv. Jānis Indāns).

Anglijā uzturējāmies trīs mēnešus līdz pat aizlidošanai uz Latviju, lai pietiekami apgūtu jauniegādātās divmotoru lidmašīnas (agrāk neviens no mums Latvijā ar vairākmotoru lidmašīnām nebija lidojis). Jau pēc trim mācību lidojumiem izlidojām patstāvīgi un turpmāk lidojām vieni un jutāmies visai brīvi. Varējām nākt uz Hatfildas aerodromu, lai trenētos, kad vien paši gribējām, bez lidapmācītāju klātbūtnes. Virs Anglijas apgūvām aklos maršrutu lidojumus un uz Latviju abas lidmašīnas pārlidojām paši. Lidmašīnas bija stabilas un viegli vadāmas."

Jānis Āboliņš vēl pastāstīja, ka kādā lidojumā ar pasažieriem no Liepājas uz Rīgu viņš iekļuvis pērkona negaisā un viņam bijis jāgriežas atpakaļ.

Bijušais lidotājs pastāstīja arī savus iespaidus lidojumā ar jauno 1939. gadā VEF uzbūvēto pirmo divmotoru lidmašīnu Latvijā *IDA-10M*, kura izskrējiena beigās vienmēr "vilkusi sāņus", un virzienu bijis jāpalīdz izturēt ar motoriem.

1938. gada sākumā stāvoklis gaisa satiksmē Baltijā un Latvijā bija šāds. Latviju šķērsoja trīs starptautiskās gaisa satiksmes līnijas: *Aerotransport* kopīgi ar *Aeroflot*, *Deutsche Lufthansa* un *Lot*; zviedru *Aerotransport* kopā ar krievu *Aeroflot* veica lidojumus no Maskavas uz Veļikije Lukiem, Rīgu un Stokholmu; vācu gaisa satiksmes sabiedrības *Deutsche Lufthansa* lidmašīnas veica lidojumus no Berlīnes (viena no lielākajām pasaules gaisa ostām) caur Dancīgu, Karaļaučiem, Kauņu, Rīgu, Tallinu un Helsinkiem. 1937. gadā četros mēnešos bija pārvadāti 2183 pasažieri un 3940 kg pasta un bagāžas. Poļu gaisa satiksmes sabiedrība *Lot* veica lidojumus no Varšavas caur Viļņu uz Rīgu un tālāk caur Tallinu uz Helsinkiem. No Varšavas tālāk gāja satiksmes līnijas uz visām Eiropas lielpilsētām un tāliem dienvidiem. 1937. gada trijos mēnešos pārvadāti 1039 pasažieri un 6387 kg pasta un bagāžas. *Deutsche Lufthansa* un *Lot* lidmašīnas lidoja arī ziemā.

Visās Baltijas valstīs, arī Somijā, noteiktu attīstību bija sasniegušas arī vietējās nacionālās gaisa satiksmes sabiedrības. Somijā un Lietuvā vietējās līnijās, tāpat kā pie mums, lidoja lidmašīnas *Dragon Rapid*. Lietuvā 1937. gadā divas. Lietuva vēl 1938. gadā bija iepirkusi divas satiksmes lidmašīnas *Persival Q-6 LY-SOA* un *LY-SOB*, Igaunija — divas lidmašīnas *Ju-52/3m* un *ES-AGO* un *ES-AUL*. Plāni par vietējās gaisa satiksmes organizēšanu, kuri tika plaši apspriesti Baltijas valstu aerokluba konferencēs, tika izpildīti. Neveicās vienīgi ar kopējās Transbaltijas aviosabiedrību apvienības organizēšanu, lai sāktu konkurences cīņu ar ārzemju lidsabiedrībām, kas lidoja Baltijā*.

* "Spārnotā Latvija" 1938, nr. 3.

Nedaudz par tām ārzemju aviosabiedrību satiksmes lidmašīnām, kas lidoja Latvijā 1930.–1940. gadā

Lidmašīna *Fokker F VII-3M*

Polijas gaisa satiksmes aviosabiedrība *Lot* lidoja caur Latviju (sēžoties Spilvē) ar triju tipu lidmašīnām. Līdz 1936. gadam — ar *Fokker F VII-3M* trismotoru augstplākšņiem ar 8 pasažieru vietām (+2 vietas apkalpei). Šīs lidmašīnas tika būvētas pēc licences Polijā un tajā laikā bija ļoti populāras Eiropā un pat Amerikā (vēl ar neievelkamu šasiju).

Tehniskie dati: motori — 3 gab., Raita sistēmas, 9 cilindru, zvaigžņu, ar 200 ZS jaudu; spārna vēziens — 19,3 m; lidmašīnas garums — 14 m; augstums — 3,9 m; spārnu laukums — 59 m²; lidsvars — 3600 kg; krava — 1450 kg; tukšsvars — 2150 kg; $V_{(max)} = 200$ km/h; $V_{(kreis)} = 170$ km/h; $V_{(sēs)} = 75$ km/h; lidojuma tūlums — 850 km*.

Lidmašīna *Lockheed Electra-10A* (Amerikas konstrukcija)

1936. gada 19. aprīlī aviosabiedrība *Lot* sāk satiksmi ar jaunajām divmotoru lidmašīnām *Lockheed Electra-10A* ar 10 pasažieru vietām un 2 vietām apkalpei. Zemplāksnis ar ievēljamu šasiju.

19. aprīlī *Lot* pārstāvji inž. Krasovskis un inž. Gabanskis Rīgas gaisa ostā bija aicinājuši valsts iestāžu un aviācijas pulka pārstāvjus jaunu līgumu noslēgšanai un lidmašīnu demonstrēšanai. Bija ieradies Satiksmes ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta Gaisa satiksmes nodaļas vadītājs inž. J. Jēriņš ar ministrijas pārstāvjiem, kā arī Kara aviācijas pulka komandieris un civilās aviācijas inspektors plkv. J. Indāns ar virsnieku grupu. Lūgtie viesi tika vizināti ar jaunu lidmašīnu, kopā ap 60 personu. Pēc lidojumiem tika organizētas uzkodas *Lot* angārā.**

Pasažieru un apkalpes skaits 10+2. Tehniskie dati: lidmašīnas motori — 2 gab. 400 ZS *Pratt & Whitney Wasp Junior SB*; spārnu vēziens — 16,76 m; lidmašīnas garums — 11,76 m; augstums — 3,07 m; nesošā virsma — 72,5 m²; tukšsvars — 2814 kg; krava — 1607 kg; lidsvars — 4421 kg; $V(max) = 332$ km/h; $V_{(kreis)} = 314$ km/h; $V_{(sēs)} = 101$ km/h; lidojuma tūlums — 1240 km.

* Kapt. I. Rucelis. Civilā aviācija Polijā // "Spārnotā Latvija", 1935, nr. 10.

** "Spārnotā Latvija" 1936, nr. 22.

Lidmašīna Lockheed 14

1938. gada 16. maijā gaisa satiksmes sabiedrība Lot Latvijas sabiedrībai, satiksmes ministram B. Grinbergam, Pasta un telegrāfa departamenta direktoram H. Resnajam un citiem lūgtiem viesiem prezentēja jauno Lot lidmašīnu Lockheed-14. Aviosabiedrību Lot pārstāvēja Polijas Satiksmes ministrijas ekspluatācijas direktors majors Zeiferts un pārstāvis Piontkovskis. Lidmašīnu vēlāk ekspluatēja līnijā Varšava–Rīga–Helsinki.*

Pasažieru un apkalpes skaits 12+2. Tehniskie dati: lidmašīnas motori — 2 gab., *Hornet Sieg*, 750 ZS; $V_{(max)} > 400$ km/h; $V_{(kreis)} = 370$ km/h; lidojuma tālums — līdz 4000 km, krava — 1700 kg.

Aviosabiedrības Lot darbību Latvijā raksturo šādi dati (no Līgotņu Jēkaba grāmatas "Tēva sēta", 1937, inž. J. Jēriņa rakstā "Skats uz aviāciju").

Satiksmes sabiedrības Lot darbības pārskats 1932.–1936. gadā Spilves gaisa ostā

Gads/Pārvadājums	1932	1933	1934	1935	1936
Pasažieri	182	583	495	460	546
Pasts (kg)	4,89	58,26	111,13	37,24	42,91
Krava (kg)	2256+78,07	7258+170,8	6290+298,5	873	166,45

Salīdzinājumam *Deruluft* darbības pārskats Spilves gaisa ostā no 1928. līdz 1936. gadam, tāgad darbības pēdējie gadi.

Gads/Pārvadājums	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Pasažieri	264	355	420	381	462	978	2310	3240	3291
Pasts (kg)	1999	1479	2901	5707	1739	1609	3666	2920	2543
Krava (kg)	2080	1945	3220	10 830	1228	1335	2314	2649	2629

Lidmašīna Junkers Ju-52/3m

Vācu sabiedrība *Deruluft* (pastāvēja līdz 1936. gada 31. decembrim), pēc tās *Deutsche Lufthansa* (līdz pat Otrā pasaules kara sākumam) sākot ar 1935. gadu Latvijā un Baltijā lidoja ar jaunām trismotoru lidmašīnām *Junkers Ju-52/3m*, vispopulārākajām vācu satiksmes lidmašīnām tajā laikā.

Šo populāro lidmašīnu — kā viņu sauca piloti "Tante Ju" — trīsdesmito

* "Spārnotā Latvija" 1938, nr. 6, 8, 9.

gadu sākumā konstruēja vācu aviokonstruktors inž. Ernests Zindels (prototips pirmoreiz lidoja 1930. gada 13. oktobrī). Tā bija samērā robustas konstrukcijas trismotoru lidmašīna, domāta 15–17 pasažieru pārvadāšanai, ar neievelkamu šasiju un izgatavota no profilēta dūralumīnija skārda, zemplākšņa shēmas — kā daudzas iepriekšējās *Junkers* lidmašīnas. To ražoja vēl līdz 1947. gadam un kopskaitā līdz tam izgatavoja ap 40 000 eksemplāru. Leģendāra tā kļuva ne tikai kā satiksmes lidmašīna, plaši izmantota Eiropā, Āzijā un Amerikā, bet arī kā universāla kara lidmašīna (jau sākot ar 1932. gadu) — sākumā kā bumbvedējs un transporta lidmašīna, praktiski lietota pilsoņu kara laikā Spānijā, tad kā gaisa desanta lidmašīna (līdz 30 izpletņlēcējiem) Otrajā pasaules karā (Krētas ieņemšana 1941. gadā, ģen. Rommela karaspēka apgāde pa gaisu pāri Vidusjūrai 1942. gadā, Staļingradā ielenktā karaspēka evakuācija 1942.–1943. gadā) un pat kā radioizlūkošanas un zemūdeņu meklēšanas lidmašīna. Šo lidmašīnu vēl tās izmantošanas sākumā kā satiksmes lidmašīnu plaši lietoja Baltijā un Latvijā; arī zviedru–krievu avioapvienībā *AB Aerotransport–Aeroflot* līnijā Stokholma–Veļikije Luki–Maskava, kā arī iekšzemes aviolīnijās — Somijā aviosabiedrība *Aero O/Y* un Igaunijā aviosabiedrība *AGO Airline Company* isi pirms kara. Vēlāk pēc Baltijas okupācijas šīs abas igauņu lidmašīnas *Junkers Ju-52/3m*, tāpat kā mūsējās *Dragon Rapid* un lietuviešu *Persival Q6 LY-SOA* un *LY-SOB*, 1940. gada vasaras beigās un rudenī pārņēma PSRS Civilās gaisa flotes Baltijas pārvalde lidojumiem galvenokārt uz austrumiem, arī vietējās līnijās. Starp citu, ar igauņu *Ju-52* lidoja bijušais aviācijas pulka pilots Jānis Kolužs.

Pasažieru un apkalpes skaits — 17+3. Tehniskie dati: lidmašīnas motori — 3 gab. 660 ZS *BMW 132A*; spārnu vēziens — 29,3 m; lidmašīnas garums — 18,9 m; augstums — 4,5 m; nesošais laukums — 110,5 m²; tukšsvars — 6665 kg; krava — 3835 kg; lidsvars — 10 500 kg; $V_{(max)} = 290$ km/h; $V_{(kreis)} = 255$ km/h; $V_{(sēs)} = 100$ km/h; lidojuma tālums — 1300 km.

Vēl Latvijā lidoja (nolaidās Spilvē) zviedru–krievu aviosabiedrības *Aerotransport AB* un *Aeroflot* lidmašīnas *Douglas DC-3* (krievu *Li-2*) līnijā Stokholma–Rīga–Veļikije Luki–Maskava. Divmotoru zemplākšņu lidmašīna ar ievelkamu šasiju un gludu dūralumīnija metāla apšuvumu un vairāk nekā 20 pasažieru vietām.

Viena tāda *DC-3* cieta avāriju Spilvē, startējot agrā pavasarī, kad Spilves lidlauks vēl nebija pietiekami apžuvis (1937. vai 1938. gadā). Nespēdama laikus atrauties no zemes, lidmašīna pārlēca pāri Bolderājas šosejai un otrā pusē iekrita cūku kūtī. Spilves gaisa ostu šad tad vēl apmeklēja atsevišķas caurlidojošas vai speciāliem nolūkiem uz Rīgu sūtītas lidmašīnas. Tā 1934. gadā tieši uz vēsturiskajiem 15. maija notikumiem Rīgā, Spilves aerodromā, nolaidās vācu lielgabariņa satiksmes lidmašīna *Junkers G-38* ar vācu žurnālistiem (šādas 34 vietu satiksmes lidmašīnas, katra ar četriem 750 ZS dīzeļmotoriem un daļēju pasažieru vietu izvietojumu spārnos, lidsvars 24 tonnas, 1929. gadā Vācijā bija uzbūvētas tikai divas), un tā pēc Rīgā pavadītās nakts aizlidoja atpakaļ uz Vāciju.

Vēl Spilves aerodromā tranzītlidojumā ir nolaidusies vācu *Focke-Wulf FW-200 Condor* tipa četru motoru satiksmes lidmašīna D-AETA *Westfalen*. Tas viss notika vēl tad, kad Spilves aerodromā nebija izbūvēts betonēts skrejceļš un lidmašīnas sēdās zālītē kopā ar mūsu kara aviācijas pulka, Aizsargu aviācijas un Latvijas aerokluba lidmašīnām. Tikai tad nevainojami darbojās Spilves aerodroma meliorācijas sistēma.

VI. Aviosabiedrību *Deruluft* un *Lufthansa* darbība pirmskara Latvijā (1922–1939)

Abas šīs aviosabiedrības — vācu–krievu lidsabiedrība *Deruluft* un vācu *Lufthansa* — bija lielākās un populārākās Latvijā. *Deruluft* darbojās jau no 1922. gada, *Lufthansa* — no 1926. gada 6. janvāra.

Sākumā līnijas Kēnigsberga–Maskava apkalpošanai *Deruluft* iegādājās desmit lidmašīnas *Fokker F III* ar 360 *ZS Rolls Royce Eagle VIII* dzinējiem, ar tām tika apmācīti seši vācu un trīs krievu piloti; noorganizēti meteobiroji un sakaru dienesti šīs līnijas darbības nodrošināšanai. 1922. gadā šai līnijai bija tikai divi pietiekami apgādāti lidlauki — Kēnigsbergā *Devau* un Maskavā Hodinkas aerodroms. Vēlāk tiem pievienojās citi.

Spilvi laikposmā no 1921. gada epizodiski jau bija izmantojušas dažādas citas vācu lidsabiedrības, piemēram, *Danziger Luftrederei*, *Sablating* un *Junkers Luftverkehr*, kā arī igauņu *Aeronaut* un pašu latviešu Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrība.

1924. gada jūnijā Latvijas sūtniecība Maskavā paziņoja Krievijas valdībai, ka pasažieriem, lidojot virs Latvijas teritorijas, jāsaņem Latvijas vīza un lidmašīnām, lidojot virs Latvijas, jāievēro noteikts lidojuma virziens un laiks, to paziņojot Latvijas lekslietu ministrijai.*

Veikto lidojumu regularitāte no 94,5% 1925. gadā pieauga līdz 98,2% 1926. gadā. 1922.–1923. gadā bija sākti arī lidojumi ziemā, kas radīja problēmas, nolaižoties dažādos klimatiskajos apstākļos rietumos un austrumos uz riteņiem un slēpēm. Turpmākajos darbības gados, sākot ar 1924. gadu, iezīmējās centieni pagarināt līniju arī līdz Berlīnei, izveidojot kombinēto satiksmi: no Maskavas līdz Kēnigsbergai lidojumā dienā un tālāk līdz Berlīnei ar ātrvilcienu naktī. Šāds ceļojums ilga 24 stundas.

1925. gadā Maskavas–Kēnigsbergas ceļa posmam tālākajā satiksmē ar Berlīni pievienojās vācu aviosabiedrība *Deutsche Aero Union* ar lidmašīnu *Dornier Merkur* un *Junkers G-24* nakts lidojumam uz Berlīni. Šajā nolūkā tika speciāli izveidota nakts lidojumu trase ar orientācijas prožektoriem un apgaismotiem

* "Jaunākās Ziņas", 1924, nr. 124, 3. maijs.

nosēšanās laukumiem piespiedu sēšanās gadījumos. Šis *Deutsche Aero Union* funkcijas vēlāk pārņēma tikko nodibinātā *Lufthansa*. Kopējais lidojuma laiks tika samazināts līdz 14–15 stundām.

Līdz 1931. gadam *Deruluft* darbu raksturo šādi statistikas dati.

Gads	Nolidotie kilometri	Pasažieri	Pasts (kg)	Krava (kg)	Kopā (kg)
1922	174 768	338	1047	17 915	64 562
1923	215 480	382	1589	23 487	77 556
1924	352 786	552	2382	34 519	104 901
1925	492 237	1463	5410	54 059	203 789
1926	514 185	1192	10 733	25 892	136 785
1927	630 542	1809	25 574	49 694	402 868
1928	790 465	2510	27 992	69 886	299 058

Jāņem vērā, ka tālaika lidmašīnām *Fokker FIII*, *Dornier Merkur* un *Junkers F-13*, kā arī *Junkers G-24* kravas un pasažieru celtspēja bija visai ierobežota.

Lidmašīnu celtspēja

Lidmašīna	Pasažieru skaits	Derīgā krava (kg)
<i>FIII (Fokker)</i>	5	540
<i>Junkers F-13</i>	4	390–450
<i>Dornier Merkur</i>		500–1000
<i>G-24</i>	9	990

Sākot ar 1928. gadu, kā to pierāda Latvijas Satiksmes ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļas vadītājs inž. J. Jēriņš savā rakstā "Skats uz aviāciju" ("Tēva sēta", 1937), *Deruluft* lidmašīnas *F-13* un *Dornier Merkur* jau sēdušās Spilves aerodromā (1929. gada attēlā redzamas *Junkers F-13 D230* un *D424*, kā arī *Dornier Merkur RR-30*, kas lidoja Maskavas–Rīgas–Kēnigsbergas–Berlīnes līnijā. 1931. gada 5. maijā aviosabiedrība *Deruluft* savā maršrutā ietver arī atzarojumu uz Tallinu un Ļeņingradu.

Tā kā Spilves aerodroms jau ar 1927.–1928. gadu sāka ieņemt arvien nozīmīgāku vietu starptautiskajā gaisa satiksmē kā dažādu avioliņiju krustpunkts lidojumiem no rietumiem uz austrumiem (Kēnigsbergas–Maskavas līnija), kā arī no dienvidiem uz ziemeļiem (Vijņas–Rīgas–Tallinas līnija), 1938. gadā tika sākti plaši Spilves aerodroma teritorijas paplašināšanas un drenēšanas darbi, uzcelti

angāri gaisa satiksmei un sporta aviācijai. Jūnijā* Pasta un telegrāfa departaments izsludināja konkursu gaisa ostas ēkas celtniecībai gaisa satiksmes stacijas vietā. Būvei tika paredzēti 30 000 latu**. Ēku sāka būvēt 1937.–1938. gadā, un to uzcēla īsi pirms Otrā pasaules kara sākuma. 1941. gadā tā gāja bojā pirmajā kara dienā ugunsgrēkā, vācu aviācijai bombardējot Spilves aerodromu (aizdegās degvielas cisternas ēkas tuvumā Ilģuciema dzelzceļa atzarojumā):

1931. gadā aviosabiedrība *Deruluft* līdztekus lidmašīnām *Dornier Merkur* vēl turpina lidot uz Berlīni arī ar *Junkers F-13*. Lidmašīnas *Merkur*, tāpat kā *F-13*, bija pilnībā izgatavotas no metāla ar daudz spēcīgāku *BMW VI 450 ZS 12* cilindru V motoru salīdzinājumā ar 180–300 ZS 6 cil. Lidmašīnas *F-13* motoru ar ievērojamākām tāllidojuma iespējām (> 1000 km), konstruētu un ielidotu tikai 1929. gadā.

Līnijā Kēnigsberga–Maskava (arī uz Berlīni) 1929. gadā tika ekspluatētas šādas lidmašīnas: trīs *Fokker FIII*, sešas *Dornier Merkur* (arī *Comet*) un divas *Albatros L-58*; vēlāk, sākot ar 1935. gadu, arī jaunās lidmašīnas *Junkers Ju-52/3m* ar 15–17 vietām *G-24* vietā. Bet tas jau tad, kad *Deruluft* aviolīnijas bija pārņēmusi vācu aviosabiedrība *Lufthansa* — pēc tam kad 1931. gadā Vācija bija atteikusies pagarināt kopdarbības līgumu ar Krieviju lidsabiedrībā *Deruluft*. Šis līgums vispirms uz pieciem gadiem, līdz 1926. gadam, tika noslēgts *Deruluft* dibināšanas laikā 1921. gadā, tad 1926. gadā pagarināts vēl uz pieciem gadiem — līdz 1931. gadam. Un *Deruluft* veica lidojumus līdz 1931. gada beigām, līdz šis apvienotās lidsabiedrības likvidēšanai. Krievija vēlāk, lai uzturētu “savas vecās iespaidu sfēras Rietumos”, nodibināja jaunu kopīgu aviosabiedrību ar zviedriem *AB Aerotransport–Aeroflot* lidojumiem no Maskavas caur Velikije Luikiem uz Rīgu un Stokholmu. *Deutsche Lufthansa* kā apvienotā Vācijas nacionālā aviosabiedrība, kā jau minēts iepriekš, bija izveidojusies, apvienojoties divām aviosabiedrībām — *Aero Lloyd* un *Junkers Luftverkehr*. Līdz ar to *Lufthansa* pārņēma visai raibo (19 lidmašīnu tipi) bijušo aviosabiedrību lidmašīnu parku ar 120 lidmašīnām, kaut arī sākot ar 1932.–1933. gadu galvenās ekspluatētās lidmašīnas tips kļuva *Ju-52/3m*.

Junker Ju-52/3m no Spilves regulāri dažādās aviolīnijās sāka lidot no 1935. gada (jau *Lufthansa* sastāvā).

1936. gadā Spilvē ik dienas apgrozījās ap 40–50 pasažieru, 1938. gadā — jau 100. No 1938. gada lidojumi notika arī ziemā. *Lufthansa* 1937. gadā pārveda no Spilves 4839 pasažierus. Kopējais pārvadāto pasažieru skaits no Spilves (pēc krievu avīzes *Segodņa večerom* 1937. gada 9. jūnijā) bija: 1932. gadā — 700, 1933. gadā — 2000, 1934. gadā — 3000, 1935. gadā — 4700, 1936. gadā — 5800, un 1937. gadā bija gaidāmi vairāk nekā 8000 pasažieru. Spilve savu uzdevumu kā starptautiska lidosta pildīja sekmīgi.

* “Jaunākās Ziņas” 1931, 29. jūn.

** “Dzelzceļa Vēstnesis”, 1936, nr. 15.

1937. gadā *Lufthansa* ar *Ju-52* apkalpoja šādus maršrutus:

- 1) Rīga–Veļikije Luki–Maskava;
- 2) Rīga–Kauņa–Kēnigsberga–Berlīne (bijete līdz Berlīnei maksāja 140 latu, līdz Kauņai — 30 latu);
- 3) Rīga–Tallina–Helsinki;
- 4) Kēnigsberga–Kauņa–Rīga–Tallina–Ļeņingrada.

Bibliogrāfija

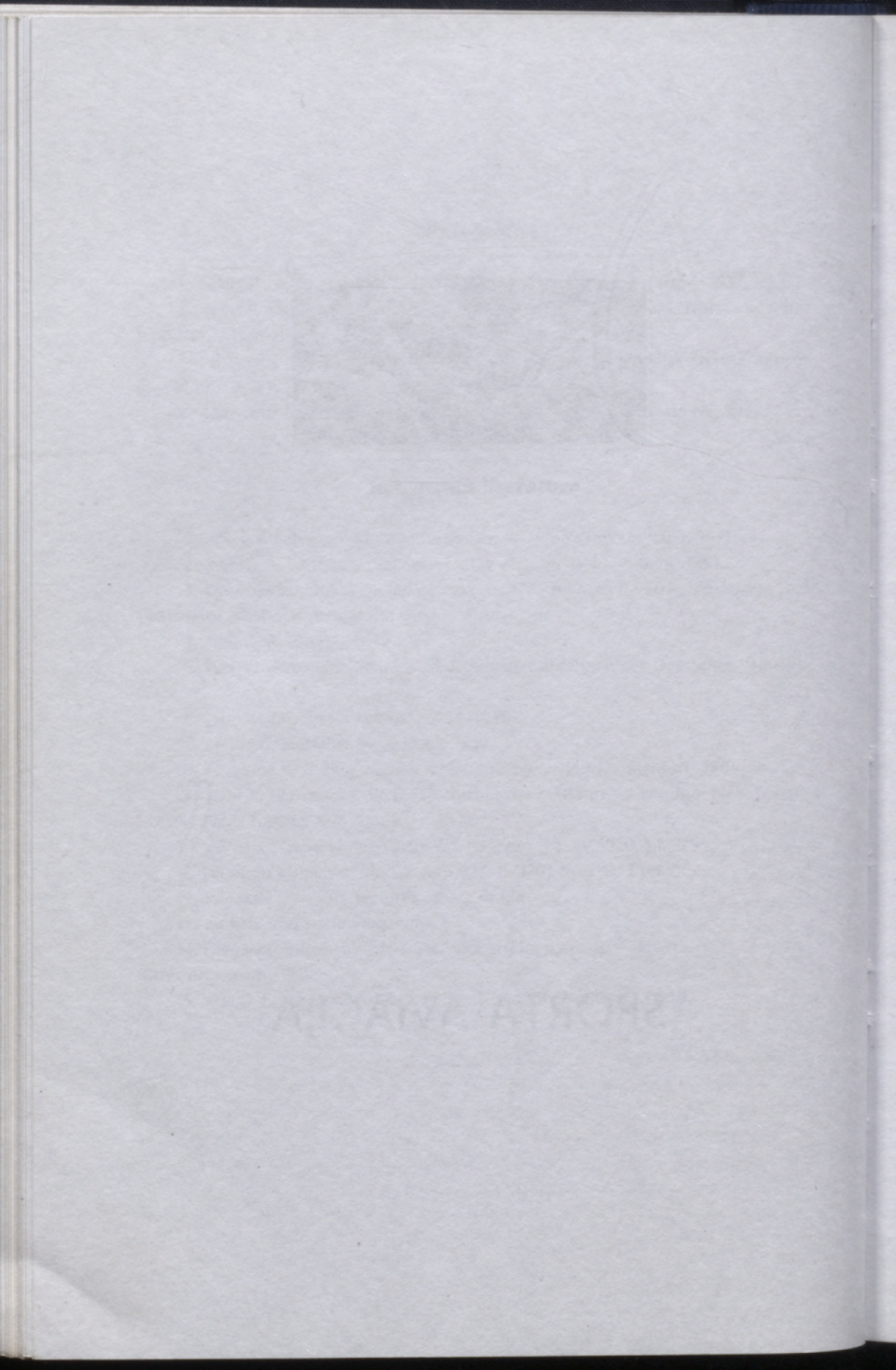
1. Zālītis F. Latvijas vēsture vidusskolām. — Rīga: Valters un Rapa, 1937.
2. Belte P. Rīgas Jūrmalas, Slokas un Ķemeru pilsētas ar apkārtni — vēstures lappuses // Jūrmala, 1990. sept.
3. Valsts vēstures arhīvs. Fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 27. Armijas aviācijas grupas pavēle nr. 10 1919. gada 28. jūnijā, nr. 12 1919. gada 2. jūlijā.
4. Andersons E. Latvijas vēsture 1914–1920. — Stokholma: Daugava, 1967.

Izmantotā literatūra

1. Zālītis F. Latvijas vēsture vidusskolām. — R.: Valters un Rapa, 1937.
2. Balodis A. Latvijas un latviešu tautas vēsture. — R.: Rabata, 1991.
3. Drošības komitejas materiāli, lieta nr. 1773 un lieta P-9801-L apsūdzībā pret Voldemāru Jakubovu Aleksandra dēlu.
4. "Jaunākās Ziņas", 1921–1924.
5. Žurnāls *Aerokurier* Rietumvācijā. "Aus den Anfängen der Deutsches Verkehrsfliegerei".
6. Žurnāls "Spārnotā Latvija", 1934–1940.
7. Meyer G. Luftfahrt. — Leipzig, 1959.
8. Femming R. L. Flugzeuge. — Neue Kaiser Verlag Klagenfurt, 1986.
9. Streit K. W., Taylor J. W. R. Geschichte der Luftfahrt. — London: New English Library, 1972. Tulkota 1976. gadā.
10. Žurnāls "Gaisa Flotes Vēstnesis" (krievu val.). — 1920, nr. 1/5.
11. Padomju armijas centrālais arhīvs, F 1174701 lieta nr. 1 un citi.
12. Pieraksti no Valsts vēstures arhīva fonda.
13. Junkers und seine Flugzeuge.
14. Fliegerkampfgeschwaders Sachsenberg im Baltikus. — Oberlts a. D. Herbert-Asmis Angelroth, 1919.
15. Kruger E. Jagdstaffeln über Kurland und Oberschlesien. 1959.



SPORTA AVIĀCIJA



I. Sporta aviācijas pirmsākumi Latvijā (1920–1929) un Latvijas pirmais aeroklubs

Par sporta aviācijas attīstības sākumu Latvijā uzskatāms laiks pēc Pirmā pasaules kara, kad bijušie latviešu lidotāji un aviācijas speciālisti no Krievijas bija atgriezušies dzimtenē, un pēc Latvijas kara aviācijas nodibināšanas (aviācijas grupu nodibina 1919. gada 7. jūnijā) sāka organizēt arī savu sporta aviāciju. Iniciatoru aviācijas virsnieku grupa — vltņ. Frīdrihs Zute, ltn. Herberts Deprejs u. c. — 1920. gada 23. novembrī sasauca Latvijas aerokluba dibināšanas sapulci, kurā ievēlēja aerokluba pagaidu valdi šādā sastāvā: vltņ. Jānis Lindbergs, Jānis Ozols, Voldemārs Jakubovs, Rūdolfs Drillis, Jānis Indāns, Pāvils Stūrāns, Eduards Tomsons un Sergejs Staprāns — visi aktīvi vai demobilizēti kara aviācijas pārstāvji (protokols nr. 1, 1920. g. 26. nov.). Pagaidu valde pilnvaroja vltņ. J. Ozolu iesniegt Rīgas apgabaltiesai pagaidu valdes izstrādātos aerokluba statūtus, kuri tika apstiprināti 1920. gada 15. decembrī. 1921. gada 5. janvārī notika pirmā Latvijas aerokluba valdes sēde, kurā par valdes priekšsēdētāju ievēlēja vltņ. Jāni Lindbergu, par viņa vietnieku — vltņ. J. Ozolu un sekretāru V. Jakubovu, reizē arī kasieri.

Latvijas aviācijas parks (kara aviācijas struktūra) pēc sava sarikojuma 27. novembrī Latviešu biedrībā visus vakara ieņēmumus 7900 rubļu skaidrā naudā nodod kā ziedojumu un sākuma kapitālu jaunnodibinātajam aeroklubam darbības sākšanai. Valde par savu pirmo uzdevumu uzskata reprezentācijas vizīšu organizēšanu pie Valsts prezidenta J. Čakstes, Ministru prezidenta K. Ulmaņa un kara ministra ģen. J. Baloža, kā arī Latvijā akreditēto ārvalstu sūtņu apmeklēšanu.

Sākts bija plaši un reprezentatīvi!

Aeroklubs bija pirmā civilās un sporta aviācijas organizācija Latvijā, kura Latvijas pirmajos neatkarības gados apvienoja visus tos aviācijas speciālistus, pilotus, tehnisko personālu, aviokonstruktorus, privāto lidmašīnu būvētājus, aviācijas veterānus un arī jaunos entuziastus, kuri nebija iesaistīti kara aviācijā, kaut arī galvenā loma aeroklubā bija tieši kara aviācijas pārstāvjiem. Šī prakse pastāvēja arī turpmāk, gandrīz visu starpkaru periodu, sevišķi pēc K. Ulmaņa valsts apvērsuma 1934. gadā, kad dažādās aviācijas sporta organizācijas, kas bija izveidojušās, sairstot pirmajam aeroklubam, tika apvienotas Latvijas aeroklubā, kurš pastāvēja līdz pat krievu okupācijai.

Pirmā aerokluba darbs bija visai daudzveidīgs, kaut arī savas pastāvēšanas

laikā tas neizpildīja savu galveno uzdevumu — lidošanas darba attīstīšanu un jauno pilotu sagatavošanu, kas arī bija viens no iemesliem tā iziršanai 1929. gadā. Tieši šo darbību veica jaunnodibinātās aviācijas biedrības pēc aerokluba.

Viens no pirmajiem un galvenajiem aerokluba darbības uzdevumiem kā kompetentai aviācijas organizācijai bija palīdzības un konsultāciju sniegšana Latvijas valdībai (Satiksmes ministrijai un Pasta un telegrāfa departamentam), organizējot gaisa satiksmi Latvijā un iesaistot tajā ārzemju aviosabiedrības. Aeroklubs sastādīja līgumu projektus ar aviosabiedrībām *Sablating, Junkers, Dansk Luftekspres, Danziger Luftrederei* u. c., darbojās ar saviem pārstāvjiem Lindbergu, Viziņu, Ozolu Gaisa satiksmes padomē, novērtēja izveidoto Gaisa satiksmes likumu Latvijā 1926. gadā.

Sevišķi aktīvi šajā darbībā iesaistījās pirmais aerokluba valdes priekšsēdētājs vltņ. Jānis Lindbergs, kļūdams par pirmo Latvijas speciālistu gaisa satiksmes jomā, kas arī piespieda viņu atteikties no valdes priekšsēdētāja posteņa. Viņa vietā tika ievēlēts vltņ. Alfrēds Valeika (pirms viņa īslaicīgi par valdes priekšsēdētāju bija darbojies Nikolajs Jeske un Jānis Indāns — abi aktīvi kara lidotāji).

Mainoties valdes priekšsēdētājam, mainījās arī viņa vietnieki un valdes sastāvs ar tādām Latvijas aviācijā pazīstamām personām kā I. Indānu, Oši, R. Celmu, Nikolaju Sudmali, Ķīsi, Lejiņu, Dzērvī, Martenu u. c. Nemitīgi mainījās arī kluba biedru sastāvs. Vieni aizgāja paši vai tika izslēgti biedra naudas nemaksāšanas dēļ. Viņu vietā nāca citi. Visi aerokluba biedri tika dalīti divās kategorijās. Tie, kas jau agrāk bija darbojušies aviācijā, bija tā sauktie aktīvie biedri, un visi pārējie — biedri veicinātāji. Nav gandrīz neviena tālaika aviatora, kas kaut neilgu laiku nebūtu bijis aerokluba biedrs. Aeroklubs bija izveidojies par visu Latvijas aviatoru sabiedrisko centru. Te pulcējās gan bijušie, jau demobilizētie cara laiku "ķeizarlidotāji", kā viņus "nokristija" jaunie, — Rūdolfs Celms, Reinholds Celmiņš, Nikolajs Sudmalis, Kārlis Viziņš, Voldemārs Bērziņš, Nikolajs Jevlampjevs, Vadims Popovs, Nikolajs Žurkins, E. Ķīsis un vēl daudzi citi, kā arī bijušie aviācijas tehniskie darbinieki — tehniķis Rūdolfs Vītols, inž. Kārlis Samtiņš, inž. Rūdolfs Zārdiņš, K. Zablockis (studējis aviācijas zinības Vācijā), Marģeris Ķeniņš (darbojies Francijā), kā arī aviācijas nākotnes autoritātes Kārlis Irbītis, Nikolajs Pūliņš, Herberts Cukurs, Mārtiņš Kalve, Herberts Runka u. c.

Aeroklubā tika organizēti aviācijas vakari, lekcijas, muzikāli dzejas vakari, tējas dzeršana, loterijas un citi pasākumi. Ir zīmīgi, ka 1924.–1925. gadā Aizsardzības ministrija lūdza LAK (Latvijas aerokluba) sastādīt budžeta projektu kārtējam gadam, lai to ietvertu Aizsardzības ministrijas budžetā. Tādu autoritāti bija iekarojis aeroklubs!

Kluba naudas līdzekļi vēl papildinājās ar aviācijas svētku ieņēmumiem, kurus sarīkoja aeroklubs ar aviācijas divizona līdzdalību (lidojumu demonstrējumi). Jelgavā aviācijas svētki uz pils saliņas tika sarīkoti 1923. gada 12. augustā, bija plānots līdzīgus rīkot arī Daugavpilī 16. septembrī (diemžēl tie nenotika). Tīrais ienākums no aviācijas svētkiem Jelgavā bija 30 935 rubļi. Puse no ieņēmumiem tika veltīta Lidotāju fonda izveidošanai finansiālās palīdzības sniegšanai kredītu veidā (bez procentiem) individuāliem lidmašīnu būvētājiem —

N. Pūliņam, H. Runkam un H. Cukuram, kā arī "drošiem" valdes locekļiem un kluba biedriem. Pārējā sapelnītā nauda tiks izlietota kluba izdevumiem — telpu īrei, aviatoru apbedīšanai. Pie aerokluba tiek noorganizēta Tehniskā komisija inž. R. Zārđiņa un lidotāja R. Celma vadībā, lai risinātu lidmašīnu būves un tehniskās pārbaudes problēmas, arī lai kopā ar Straubergu izvērtētu lidmašīnas projekta konkursa rezultātus.

Bija nodibināta bezmotora lidojumu sekcija lidotāja R. Gulbja un tehniķa Kārļa Irbīša vadībā sakarā ar pirmo veiksmīgo buru lidojumu Latvijā 1923. gada 4. septembrī, kuru ar pašbūvētu buru lidmašīnu Slīteres Zilākalna apkaimē veica students Alberts Upmalis. Aktīvi darbojās arī lidmodeļu būves nozare Kārļa Irbīša vadībā. Aeroklubā organizēti lidmodeļu būves kursi, rīkotas sacensības. Irbītis izgatavojis vairākus lidmodeļus kā balvas aerokluba saviesīgajos vakaros. Savas darbības laikā A. Valeika kā valdes priekšsēdētājs valdes sēdē 1923. gada 13. novembrī ierosina izgatavot un dāvināt vienības karogu aviācijas divizionam, līdzekļus karoga izgatavošanai savācot kā ziedojumus aviācijas vakaros. Karogu mākslas izšūšanas darbnīcā izgatavo Paegles kundze pēc mākslinieka Priedes projekta. Aeroklubam tas izmaksā ap 10 000 rubļu. Karogs aviācijas divizionam tiek pasniegts svinīgos apstākļos 1924. gada 7. jūnijā — kara aviācijas gadadienā. To Spilvē divizona komandierim plkv. J. Baško pasniedz Ministru prezidents Zamuels* pēc karoga iesvētīšanas Mārtiņa baznīcā.

1924. gada 2. septembrī notiek kārtējā valdes priekšsēdētāja pārvēlēšana, kad pēc Valeikas par priekšsēdētāju tie ievēlēts Nikolajs Sudmalis, viens no pirmajiem latviešu lidotājiem cara armijā, cīnījies Pirmā pasaules kara laikā kā jūras lidotājs Melnās jūras flotē pret turkiem un bulgāriem.

Viņa "valdīšanas" laikā turpinās neveiksmīgi mēģinājumi atrisināt lidmašīnu problēmu aeroklubā, ko jau bija sācis risināt iepriekšējais valdes priekšsēdētājs Valeika 1923. gada vasarā, ierosinot aeroklubam iegādāties pirmo lidmašīnu ārzemēs. Kā starpnieks šā jautājuma kārtošānā pieteicās Voldemārs Bērziņš, Lidotāju kluba nākamais vadītājs, solot šīs lidmašīnas iepirkšanu nokārtot ar pazeminātu ievadumtu.

Acīmredzot no tā nekas neiznāca, jo turpinās kluba valdes pārrunas ar Finanšu ministriju par ievadumtas samazināšanu ar aviācijas divizona starpniecību. 1924. gada 15. aprīlī Valeika mēģina atrisināt jautājumu par bijušo lidspēju atjaunošanu aviācijas divizionā jau bez savas aerokluba lidmašīnas — un atkal bez rezultātiem. Jaunie lidotgribētāji — Pūliņš, Runka un citi — vispār netiek pieminēti.

Un tad jaunās valdes priekšsēdētājs Nikolajs Sudmalis 1924. gada 9. septembrī ierosina aerokluba lidmašīnu būvēt pašiem, izsludinot konkursu šīs lidmašīnas projektam. 1925. gada 2. februārī pēc konkursa rezultātu paziņošanas (par to vēlāk) tehniķim Kārlim Irbītim tiek uzdots izgatavot šā projekta darba zīmējumus.

Līdztekus minētajiem pasākumiem kluba valdes loceklis Vladimirs Popovs

* "Jaunākās Ziņas", 1924, nr. 128, 7. jūn.

mēģina iet savu ceļu šīs problēmas atrisināšanai un 1925. gada 30. maijā ierosina dibināt privāto aviācijas skolu, nopērkot lidmašīnu *Rumpler* (vācu trofejlidmašīna) Zviedrijā. Kamēr šī lidmašīna tiek Rīgā remontēta, aerokluba valde pēkšņi 1925. gada 29. oktobrī pieņem lēmumu pārtraukt visus darbus kluba lidmašīnas būves sagatavošanai.

Popova lidmašīna 1926. gada sākumā ir izremontēta, un Popovs kopā ar inž. Zablocki 15. februārī startē pirmajā lidojumā. Notiek avārija, kurā lidmašīna iet bojā, abi lidotāji necieš. Tā beidzās visi aerokluba vadības centieni sākt aeroklubā arī lidošanu.

Ar to arī sākās aerokluba darbības lejupslīde, arī sarežģījumi aerokluba finansiālajā darbībā. Jau 1923. gada beigās, vēl Valeikas darbības laikā, ar lekšlietu ministrijas atļauju tika noslēgts savāds līgums par pievienošanos *Dancing Palace* — Loto klubam, it kā aerokluba finansiālā stāvokļa uzlabošanai, jo Loto klubs ik mēnesi maksāja aeroklubam 25 000 rubļu "nodevu"!

Bija sākušies arī konflikti ar Lidotāju fonda kredītu saņēmējiem, kas nespēja atmaksāt kredītus. Sevišķi šajā jomā izcēlās Pūliņš, kas bija spiests ieķīlāt savu "Sprīdīti". Finanšu konflikti nonāca pat līdz tiesai.

Parādus nebija nokārtojuši arī inž. R. Zārdiņš, R. Celms u. c. Tāpēc aeroklubs bija nonācis finansiālās grūtībās. Presē 1928. gada 20. jūnijā parādījās ziņa par lekšlietu ministrijas ierosinājumu klubu slēgt. Visam kroni uzlika klubā izdarītā kratišana, ko veica lekšlietu ministrijas policija, atrazdama kluba telpās kontrabandas preces. Kāda persona vai personu grupa bija izmantojusi aerokluba personīgas iedzīvošanās nolūkā. 1929. gada 25. maijā, balstoties uz Rīgas apgabaltiesas lēmumu, aeroklubs bija likvidējams, un tāpēc tika norādīts saukt pilnu biedru sapulci kluba likvidācijai. Sapulce notika 1929. gada 2. septembrī, un līdzšinējā valde turpmāk darbojās tikai kā kluba likvidācijas valde iepriekšējā sastāvā.

1929. gada 21. septembrī "Valdības Vēstnesī" nr. 214 tika pasludināta kluba likvidācija.*

Kā jau minēts iepriekš, aeroklubam atrisināt lidošanas problēmas tā arī neizdevās, jo divdesmitajos gados Latvija vēl bija grūtā ekonomiskā stāvoklī, un tas arī bija galvenais iemesls šai neveiksmei. Iegādāties jaunu lidmašīnu nebija iespējams, galvenokārt pārāk augstās ievadmuitas dēļ, un iegūt kara laiku trofejlidmašīnu Latvijā bija neiespējami, ar tām nepārtrauktos remontos jau mocījās kara aviācija. Tāpat visai ierobežota bija lidmašīnu būves iespēja piemērotu mazākas jaudas motoru trūkuma dēļ.

Šajā ziņā Latvija un tās aeroklubs bija daudz neizdevīgākā stāvoklī nekā aeroklubi Rietumos un pat karu zaudējušajā Vācijā (kaut arī tur pastāvēja būves un lidošanas ierobežojumi). Rietumos pēc kara bija palikuši milzīgi kara laika nelikvidēti, arī kara lidmašīnas. Tās par samērīgi lētu maksu bija iegādājamas, un

* Apraksta materiāli no Latvijas Vēstures arhīva, fonds 1893, 1. apr., arh. nr. 10 — Latvijas aeroklubs.

šo iespēju izmantoja daudzi, arī aeroklubi un gaisa satiksmes sabiedrības. Tomēr šāds lidmašīnu sagādes veids nebija tas labākais galvenokārt ekonomisku apsvērumu dēļ, jo bijušās kara lidmašīnas bija apgādātas ar sporta aviācijas vajadzībām pārāk jaudīgiem motoriņiem, ar lielu degvielas patēriņu. Tāpēc arī sporta aviācija Rietumos pirmajos pēckara gados sāka iet savdabīgu attīstības ceļu — vairāk orientējoties uz vieglajām sporta lidmašīnām ar mazjaudīgiem motoriņiem, iepriekš izejot planierisma posmu.

Pēckara periodā viss sākās, un jo sevišķi Vācijā, ar dažādu planieru būvi "mājas apstākļos", sacensībām ar tiem un dažādu rekordu sasniegšanu. Un drīz vien planierisms un buru lidošana sāka attīstīties kā patstāvīga aviācijas nozare, sasniedzot neiedomājamus sportiskos un būves tehnoloģiskos rezultātus. No planierisma kā blakusnozare attīstījās motoplanierisms ar pakāpenisku pāreju uz vieglmotoru lidmašīnām.

Nedaudz par šo attīstību Rietumos.

1920. gadā Vācijā Rhonas kalnājos — Vaserkupē — un 1922. gadā Anglijā — Itfordhilā tika organizētas pirmās planieristu sacensības ar dažādas konstrukcijas pašbūvētiem planieriem. Šīm sacensībām 1923. gadā kā planierisma apakšnodaļa sekoja pirmās motoplanieru sacensības Kentas Lipnes lidlaukā Anglijā. Tās bija pirmās sacensības pasaulē, kurās no 8. līdz 15. oktobrim piedalījās 27 dalībnieki ar pašbūvētiem motoplanieriem vai praktiski jau vienvietīgām vienmotora vieglajām lidmašīnām. Galvenais sacensību kritērijs bija maksimāli nolidotais attālums ar minimālu degvielas patēriņu, tātad arī ar minimālu motora jaudu (1. vietas ieguvējs nolidoja ar savu *Vren* tipa motoplanieri 139 kilometrus, izlietojot tikai 5 litrus degvielas). Tā kā tad vēl netika rūpnieciski ražoti vieglie mazjaudas aviācijas motori, sacensību dalībnieki izlietoja saviem lidaparātiem pārbūvētos motociklu motorus ar ķēdes pārvalu uz propellera asi (tāda sistēma tika lietota arī H. Cukura pirmajā vieglmotora lidmašīnā 1924. gadā *C-1 "Auseklītis"*, kas pēc uzbūves atgādināja motoplanieri). Minētās sacensības Anglijā varēja uzskatīt par pirmo pieredzes apmaiņas forumu paškonstruēto un "mājas apstākļos" būvēto vieglmotoru lidmašīnu attīstības vēsturē.

Pēc šīm sacensībām mazjaudas lidmašīnu būvē sāka iesaistīties arī atsevišķas lidmašīnu būves firmas ar jau rūpnieciski ražotiem mazjaudas aviācijas motoriņiem. Piemēram, 1923.–1924. gadā Vācijā tika izlaists sērijas motors *Mercedes* — 2 cilindru, 4 taktu boksera tipa gaisadzesināms aviācijas motors ar 20 ZS jaudu, kā arī šim motoram piemērota lidmašīna *Klemm/Daimler L-20* — brīvi nesošs divvietīgs zemplāksnis, kuram vēlākajos gados sekoja pazīstamā sporta lidmašīna *Klemm-L25* ar 45–50 ZS motoru, slavena visā Eiropā.

Sporta lidmašīnu attīstībai Rietumos sekoja arī Latvijas aviācijas pionieri, individuālo lidmašīnu būvētāji un to konstruktori — Nikolajs Pūliņš, Herberts Cukurs, Herberts Runka, Rūdolfs Vītols, Kārlis Irbītis, Rūdolfs Zārduņš, Imants Šleifers u. c.

Iegādāties ārzemēs rūpnieciski ražotas sporta lidmašīnas ar moderniem mazjaudas motoriņiem — tas viņiem nebija pa spēkam, jo sākumā šīs lidmašīnas tika izlaistas mazās sērijās, kas stipri sadārdzināja to cenu. Atlika tikai viens

ceļš — būvēt tās pašiem "mājas apstākļos" galdnieku darbnīcās tradicionālajā koka būves tehnoloģijā, labākajā gadījumā pieaicinot palīgā aviācijas amatniekus, galdniekus, atslēdzniekus un motoristus. Problēmu parasti radīja motoru iegāde. Latvijā tādu pārdošanā nebija, izņemot dažus lietotus vēsturiskus *Anzani* ar 25 ZS motora jaudu, kas vēl bija saglabājušies no pirmskara laikiem. Pasūtīt jaunus motorus ārzemēs mūsu būvētāji parasti atsacījās to augsto cenu dēļ. Vienīgā iespēja tikt pie motora savai lidmašīnai bija to pasūtīt ārzemēs jau lietotu, kā to, piemēram, darīja N. Pūliņš. H. Cukurs iemanījās sagādāt motoru savam C-3 no Bruņošanās pārvaldes norakstītajiem motoriem par metāllūžņu cenu.

Nav jāskaidro, kādas problēmas šie motori ekspluatācijas laikā sagādāja to lietotājiem. Tā bija jācinās sporta aviācijas pionieriem mūsu sporta aviācijas pirmsākumos! Vienīgais ceļš, kā tikt pie lidošanas, bija lidmašīnas būvēt pašiem, un to arī darīja mūsu pirmie pēckara sporta lidotāji — aviācijas pionieri.

II. Sporta aviācijas pionieri Latvijā

Ne visi Latvijas aerokluba biedri bija apmierināti ar līdzšinējo kluba administratīvi organizatoriski konsultatīvo darba stilu, sevišķi tie jaunās paaudzes pārstāvji, kam svarīgāka likās pati lidošana, kuru klubs nespēja nodrošināt. Ne visiem bija pieņemama arī stipri militarizētā kluba vadība ar pavisam citiem darbības mērķiem, bez vajadzīgās iniciatīvas un degsmes tieši lidošanas darba organizēšanā. Viņiem trūka vajadzīgā entuziasma, kas bija pārpilnībā jauna-jiem, arī dažiem pašreizējiem jaunajiem kara lidotājiem vltn. Herbertam Cukuram un Kārlim Konstantam. Vecie jau bija pielāgojušies miera laika apstākļiem, bez sevišķiem ideāliem nākotnē, rīkoja dažādas vakara saiešanas ar dziesmām un melodeklamācijām, kavējās kara laika atmiņās ar baismajiem nostāstiem par lidojumiem kara laikā. Jaunie tikmēr studēja dažādus ārzemju aviācijas žurnālus un literatūru, ko bija pasūtījis klubs, angļu *Aeroplane* un *Flight*, franču *Les Ailes* un *L'Aeronautique*, vācu *Flugsport*. Aerokluba bibliotekārs pēc inženiera Zārdiņa bija vēlākais aviokonstruktors Kārlis Irbītis, tad vēl tehnikuma audzēknis. Šeit Kārlis Irbītis arī iepazinās ar pirmajiem sporta lidmašīnu būvētājiem Latvijā Nikolaju Pūliņu un vltn. Herbertu Cukuru — jaunās ēras atklājējiem Latvijas sporta aviācijas vēsturē, kuru abu mērķis bija uzbūvēt savas personīgās lidmašīnas un ar tām lidot.

1. Nikolaja Pūliņa biogrāfija

Dzimis 1901. gada 14. septembrī Talsos, miris 1979. gada 23. martā Gēteborgā Zviedrijā. Senas Kurzemes jūrnīeku dzimtas atvase. Viņa tēvs Kārlis Pūliņš bija kuģu īpašnieks un kapteinis, bet Nikolaja brālis Pēteris bija tēvam piederošā kuģa "Maiga" kapteinis. Viens no pirmajiem, kas pacēla uz sava kuģa Latvijas sarkanbaltsarkano karogu. Pūliņu senču ciltskoks sniedzas līdz pat 1803. gadam, kad Uguņciema Reizu māju saimnieks Sanders Pauliņš, bijušais dzimtilvēks, atpērk savas mājas un viņam piešķir uzvārdu Pūliņš. No šī brīža viņa ciltskoks pletās plašumā. Visi viņa pieci dēli, arī mazdēli un mazmazdēli ir vai nu burukuģu būvētāji, takelāžnieki un buru šuvēji, kuģu īpašnieki, vai kapteiņi. Trijās paaudzēs 17 diplomēti kuģu kapteiņi. Tas bija dižais Latvijas burukuģu būves un jūrniecības attīstības laiks pagājušajā gadsimtā. Bet no šīs jūrniecības

vides neizauga vis, kā tas bija parasts Pūliņu dzimtā, kārtējais kuģa kapteinis, bet gan pirmais Latvijas sporta aviācijas lidotājs. Daudzu personīgo sporta lidmašīnu būvētājs, pirmo sporta pārlidojumu veicējs Latvijā un ārzemēs.

Pirmā pasaules kara laikā Nikolajs kā sešpadsmitgadīgs zēns pamet turīgas ģimenes dzīvi un kā brīvprātīgais dodas karā, 1917. gadā iestādamies Rēveles "Nāves bataljona" jātnieku izlūkos. 1917. gada 5. oktobrī, desantējoties Monas salā (Igaunijas Monzundā), ticis ievainots un krīt vācu gūstā. Četras reizes cenšas bēgt no gūsta, bet neveismīgi. 1918. gada 25. novembrī atbrīvots no gūsta, ierodas Rīgā. Brīvprātīgi piesakās Latvijas armijā 1918. gada 3. decembrī un piedalās Kalpaka bataljona cīņās Kurzemē, Zemgalē un Rīgas atbrīvošanā no boļševikiem. "1919. gada 7. februārī kaujā pie Lēnes muižas Skrundas rajonā, kad mūsu daļām draudēja boļševiku ielenkums, Pūliņš ar vieglo ložmetēju niknā apšaudē izvirzījās ārpus mūsu pozīcijām un apšaudīja ienaidnieku, noturēdams to uz vietas, līdz mūsu vienības atkāpās uz jaunajām pozīcijām. Atgriezās rotā, iznesdams līdzī arī ložmetēju."* Par šo varoņdarbu 1926. gadā apbalvots ar Lāčplēša Kara ordeni nr. 1982. 1919. gadā pēc Rīgas atbrīvošanas dien 2. Ventspils kājnieku pulkā, bet no 1920. gada augusta — Latvijas armijas aviācijas grupas 2. nodaļā kā motorists kaprālis (aviācijas grupas pavēle nr. 73, 5. p. Vēstures arhīvs, fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 27). Diemžēl dienēt aviācijā kapr. Pūliņam nenācās ilgi, jo jau 1919. gada 19. oktobrī viņu aviācijas parka komandieris vlt. R. Drillis, "attīrot vienību no liekiem karavīriem", aizkomandē uz 9. Rēzeknes kājnieku pulku "vecajā specialitātē" smago ložmetēju rotā (aviācijas grupas pavēle nr. 73, 5. p. Vēstures arhīvs, fonds 1477, 1. apr., arh. nr. 24; aviācijas parka pavēle nr. 18, 18. okt.). Tur viņš turpina dienēt Bermonta karaspēka uzbrukuma laikā un tiek paaugstināts par seržantu.

1920. gada 10. martā demobilizējas un pievēršas miera laika dzīvei, strādādamams par aģentu gumijas izstrādājumu rūpnīcā "Varonis". Rūgtums par Latvijas aviācijas vadības izrīcību, viņu atgrūžot no aviācijas, Pūliņu neatstāj ne brīdi visā turpmākajā darbības laikā sporta aviācijā. Viņa sapnim kļūt par lidotāju tika likti šķēršļi jau pašā sākumā.**

Bet Pūliņš no iecerēm uzbūvēt savu lidmašīnu un ar to lidot neatkāpās, kā to ārzemēs jau darijuši daudzi. 1923. gada vasarā viņš nejausi kādā Rīgas veikalā ierauga pārdošanā trīscilindru *Anzani 25 ZS* aviācijas motoru. Lietotu, acīmredzot palikušu vēl no latviešu aviācijas censoņu, Rozentāla un Cīruļa, darbošanās pirmskara periodā. Ar šāda tipa motoru *Blerio 1909*. gadā pārlidoja Lamanšu. Tas viss tomēr Pūliņu neatbaida, un viņš iegādājās šo motoru savai iecerētajai lidmašīnai. Aeroklubā viņš iepazīstas ar aviācijas tehniķi Rūdolfu Vitolu un inženieri Rūdolfu Zārdiņu, kuri viņam projektē mazu vienvietīgu sporta lidmašīnu "Sprīdītis", kas ne visai bija piemērota Pūliņa plāniem, jo viņš vēl

* Izraksts no grāmatas "Lāčplēša Kara ordeņa kavalieri". — R.: Jāņa sēta, 1995.

** Apraksta materiāli ņemti no grāmatām — A. Pope. "Burinieku gadsimts Latvijā", 1989, un "Lāčplēša Kara ordeņa kavalieri", 1995.

nemācēja lidot. Motora mazā jauda, tikai 25 ZS, neļāva būvēt lielāku divvietīgu lidmašīnu. Laikam Pūliņš cerēja iemācīties lidot pats, kā to jau līdz šim bija veikuši daudzi aviācijas pionieri aviācijas attīstības pirmsākumos, arī latviešu lidotāji P. Ābrams Gatčīnā Krievijā un A. Lazdiņš un E. Alberings Spilvē. Viņš neņēma vērā arī to, ka bija tuvredzīgs un pastāvīgi bija spiests nēsāt brilles. Vēlāk daudzi pēc viņa neskaitāmajām avārijām par viņu zobojās, ka viņš pļāvā nespējot govi atšķirt no siena kaudzes.

2. Lidmašīna "Sprīdītis I"

(P-1, Pūliņa pirmā lidmašīna)

Tās konstruktors bija tehniķis Rūdolfs Vītols. Aerodinamiskos aprēķinus veica aviācijas inženieris R. Zārdiņš. Lidmašīna būvēta Rīgā, irētājās galdniecības darbnīcās Dārtas ielā 14. To būvējuši galdnieks Knauke un mehāniķi Podiņš un Joniškāns. Propelleri izgatavoja meistars Bite. Būvē piedalījies arī bijušais cara armijas un Krievijas Pilsoņu kara dalībnieks lidotājs Reinholds Celmiņš (redzams attēlos).

Pēc konstrukcijas šī lidmašīna bija mazjaudas (dzinējs *Anzani* 24 ZS) mazgabarīta koka konstrukcijas nostiegrots divplāksnis ar pielokāmiem spārniem transportam aiz automašīnas vai — to novietojot sakļautā veidā minimāla izmēra telpās (autogarāžā).

Tehniskie dati: spārnu platums — 5,8 m (tikai!); lidmašīnas garums — 4,7 m; augstums — 1,8 m; spārnu laukums — 10,5 m²; tukšsvars — 160 kg (no tā motors 65 kg); lidsvars — 250 kg; lidojuma ātrums — ap 100 km/h.

Spārni un ķermenis izgatavoti no koka. Ķermenis segts ar saplāksni, spārni ar audeklu. Stūres izgatavotas no tērauda caurulēm un skārda ar audekla pārsegu. Lidmašīnas instrumenti: ātruma un augstuma rādītājs, motora apgriezīnu rādītājs un eļļas spiediena manometrs. Lidmašīnas ķermenis un stūru stabilizatori bija krāsoti sarkani, pārējās daļas dzeltenas. (Aviokonstruktora K. Irbīša apraksts un zīmējums.)

Lidmašīnu 1924. gada 26. aprīlī ielidoja jauns aviācijas divīziona lidotājs seržants Augusts Lazdiņš — aviācijas grupā no 1919. gada 7. septembra. 1920. gada 20. februārī viņš kopā ar lidotāju Voldemāru Jakobovu pārlido no Rēzeknes uz Spilvi lidotāja Korobovska lidmašīnu *Sopwith Strutter*, ar kuru V. Korobovskis kopā ar mehāniķi Joniškānu pārbēga no boļševikiem. Vispār cenšas kā motorists visiem lidot līdzī un pašmācības ceļā iemācās lidot pats. 1920. gada 18. jūlijā nelegāli izlido patstāvīgi ar Aviācijas skolas lidmašīnu *Albatros* nr. 5, par ko saņem sodu "6 stundas nostāvēt zem flintes", bet ar 1. nodaļas komandiera Priedīša rekomendāciju 14. augustā tiek ieskaitīts Aviācijas skolas lidotāju nodaļā un jau 16. augustā (pēc divām dienām) izlido patstāvīgi — oficiāli. Viņam skolā vairs nebija daudz ko mācīties, jo lidot bija iemācījies pats, "pa kluso". 1921. gada 10. martā tiek paaugstināts par lidotāju seržantu un

iedalīts 2. nodaļā kā lidotājs. Tā paša gada 21. novembrī cieš smagu avāriju Jelgavā ar iznīcinātāju *Nieuport 23*, tur pēc pacelšanās sarikodams personīgos aviācijas svētkus — lidmašīna pilnībā sadragāta un pašam lauza kreisā roka un kāja. Pēc samērā ilgas ārstēšanās Jelgavas un Rīgas slimnīcās Pūliņš viņam uztic savas jaunās uzbūvētās lidmašīnas “Sprīdītis” ielidošanu, ko lidotājs Lazdiņš ar lielāko prieku arī veic 1924. gada 26. aprīlī.

Neilgi pēc tam Lazdiņš izstrādā atkal jaunu meistartīķi un ar “Sprīdīti” nolaižas Esplanādes laukumā pašā Rīgas centrā. 1924. gada 15. jūnijā ļoti veiksmīgi demonstrē “Sprīdīti” aviācijas divizona rīkotajos aviācijas svētkos Spilvē* uz uznākošā negaisa fona, par to izpelnās sevišķu skatītāju atsaucību.

1924. gada 1. jūlijā Spilves aerodromā lūgtajiem viesiem Valsts prezidentam J. Čakstem, kara ministram Birkenšteinam, ģenerāļiem Radziņam un Goperam, kā arī aviācijas divizona komandierim plkv. J. Baško — tiek demonstrēts jaunais franču vienplāksņa iznīcinātājs *Gourdou-Lesseure GL-21*, ko veic franču lidotājs Devillers**. Šis iznīcinātājs tika iegādāts aviācijas divizionam 1924. gada augustā***. Franču lidotājs veic efektīvas augstākās pilotāžas demonstrējumus mazā augstumā. Un lidotājs Augusts Lazdiņš sadomā klātesošajiem to pašu demonstrēt ar “Sprīdīti”. Bet viņam nelaimējas, jo kādā straujā pagriezienā apstājas vienmēr nedrošais vecais *Anzani* motors, un “Sprīdītis” ar spārnu skar zemi. Vienas puses spārni tiek sadragāti, un cieš arī korpasa priekšējā daļa un šasija. Pats Lazdiņš dabū jaunus nobrāzumus un zilumus. Pēc tam par Lazdiņu kā lidotāju vairs nekas nebija dzirdams. Melš, ka viņš aizbēdzis uz Padomju Savienību, jo acīmredzot aviācijas divizionā viņam “gaisa vairāk nebija”. Un tā Nikolajam Pūliņam ar savu pirmo lidmašīnu izlidot pašam tā arī neizdevās — pirmo Latvijā uzbūvēto un lidojošo sporta lidmašīnu. Bet viņš pēc šīs lidmašīnas avārijas neapstājās! Turpināja darboties tālāk.

1924. gada rudenī Latvijas aeroklubā Kārlis Irbītis iepazinās ar Pūliņu, kurš pēc “Sprīdiša” avārijas bija ne visai labā omā. Irbītim izdevās Pūliņu pierunāt pārbūvēt “Sprīdīti” par vienplāksni. Viņš apsolīja Pūliņam veikt visus nepieciešamos aprēķinus un izgatavot darba zīmējumus. Pūliņš bija ar mieru, un tā sākās vairāk nekā 10 gadus ilgā šo abu aviācijas pionieru radošā sadarbība, kas turpinājās arī pēckara gados emigrācijā. Irbītis tika iepazīstināts ar Pūliņa lidmašīnu būves darbnīcu un “Sprīdiša” atliekām. Darbnīca bija gara šaura telpa, ko apsildīja ar mazu dzelzs krāsnīņu, kuras dūmvads stiepās visā telpas garumā. Kurināts tika ar visu ko, kas pagadījās pa rokai. Apskatot tuvāk “Sprīdiša” atliekas, izrādījās, ka vesela bija palikusi augšējā spārna vidusdaļa jeb tā sauktais baldahīns. Tam tad varēja pievienot vienplāksņa abas spārnu konsoles, atbalstot tās pret ķermeni ar diviem spārnu balstiem. K. Irbītis tajā laikā gatavojās

* “Jaunākās Ziņas” 1924., nr. 133, 16. jūn.

** “Jaunākās Ziņas” 1924, nr. 145, 2. jūl.

*** Vēstures arhīvs, fonds 1447, apr. 1. akts nr. 7, slepena aviācijas divizona pavēle nr. 14 1924. gada 1. septembrī, pieņemšanas akts nr. 5811 16. augustā.

beigt Rīgas Valsts tehnikumu, un blakus diviem tehnikuma projektiem viņam nu bija jāizgatavo vēl šis trešais. Jaunajam spārnam tika lietots vācu planieru profils, bet "Sprīdīša II" būve ievilkās līdzekļu trūkuma dēļ. Tas nāca gatavs tikai 1925. gada jūnija sākumā. Ķermenis bija nokrāsots iepriekšējā — sarkanā — krāsā, spārni un stūres virsmas — sidrabotā. Spārnu galus šķērsoja Latvijas karoga krāsas. Ielidošanas dienā 1925. gada 13. jūnijā ap lidmašīnu pulcējās visi trīs tās izgatavotāji amatnieki — Knauke, Podiņš un Joniškāns, kā arī šajā pasākumā ieinteresētie kara lidotāji. Daudzi kritizēja neparasti garos un šauros eleronus un stipri vienkāršoto spārnu balstu sistēmu salīdzinājumā ar franču iznīcinātāja *Gourdou-Lesseure* balstiem. Divdesmito gadu sākumā lidotāji vispār diezgan skeptiski izturējās pret vienplāksņiem, pieraduši pie parastajiem divplāksņiem (pat līdz Otrajam pasaules karam).

Lidmašīnu "Sprīdītis II" ielidoja lidotājs Fricis Sproģis (Krievijas Pilsoņu kara un aviācijas divizona lidotājs). Lidmašīnā palika iebūvēts tas pats iepriekšējais *Anzani 25 ZS* motors. Pirmie izmēģinājumi beidzās veiksmīgi, bet Pūliņš jau domāja par nākamās būvi. Vispirms viņš gribēja "Sprīdīti II" pārbūvēt par divvietni, lai beidzot arī pats varētu sākt mācīties lidot, bet no tā K. Irbītis viņu atrunāja, apsolīdams viņam uzkonstruēt jaunu — divvietīgu — sporta lidmašīnu. Bet tās būvei bija vajadzīga nauda, un Pūliņš nolēma tās sagādei rīkot privātās aviācijas dienas provincē ar ieejas maksu un priekšlasījumiem par aviāciju un lidojumu demonstrējumiem. Tajā laikā daudzi vēl vispār lidmašīnu tuvumā nebija redzējuši, kur nu vēl — kā tā paceļas, lido un nolaižas. Vispirms kādā no tuvākajām svētdienām lidmašīna ar kravas auto tika pārvesta uz Dobeli, jo pārlidojums no Spilves uz Dobeli likās pārāk riskants pasākums. Lidmašīnu novietoja plašā pļavā, kur to samontēja, un lidotājs Sproģis daudzkārt pavisam zemu pārlidoja Dobeles un tuvāko apkārtni, lai pievilinātu skatītājus. Tie uz lidojumu demonstrējumiem sanāca ne mazums. Lidojumi iejūsmināja it visus, un lidotājs Sproģis tika jūsmīgi sveikts gan pēc lidojumiem pļavā, gan arī vakarā Dobeles pilsdrupās deju laikā pie brašas ragu mūzikas. Šeit publikas apskatei bija novietota visā savā godībā arī lidmašīna, pie kuras Pūliņš noturēja savu priekšlasījumu par aviāciju. Laiku pa laikam iedarbināja arī *Anzani* motoru, kura sprakstoņa skanēja tālu klusajā vakarā un pievilka publiku tāpat kā ragu mūzika.

Līdzīgas aviācijas dienas tika sarīkotas arī citur ar lielākiem vai mazākiem panākumiem un ienākumiem, kas Pūliņam bija galvenais. Lidotājs Fricis Sproģis lidoja ar "Sprīdīti II" no pagasta uz pagastu, pa ceļam izpildīdams neskaitāmas piespiedu nolaišanās motora sliktas darbības vai stāšanās dēļ. Viss bija noorganizēts tā. Pūliņš un rezerves lidotājs Nikolajs Jakubovs, palaižot gaisā "Sprīdīti II" ar Sproģi, tam nekavējoties dzinās pakal ar velosipēdiem, jo drīz vien jau tālumā redzēja Sproģi nolaižamies vai nu kādā noļautā pļavā, vai laukā, vai arī uz parasta lauku ceļa. Panākot "Sprīdīti", kopīgiem spēkiem to aizstūma uz kādu līdzienāku vietu, saveda kārtībā motoru, un Sproģis lidoja tālāk. Tikai Sproģim pašam ir zināms, kā viņš spēja neskaitāmas reizes nolaisties uz vismazākajiem laukumiem, nebojājot lidmašīnu. Vēlāk, atgriežoties no "turnejas"

pa laukiem, viņi ar "Sprīdīti" pelnījās tālāk, gan kaisot virs Rīgas dažādo firmu reklāmas lapiņas, gan arī citādā veidā. Visu šo pasākumu rezultātā Pūliņam tomēr izdevās nedaudz nopelnīt naudu divvietīgas lidmašīnas "Ikkars" (jau faktiski trešās) būvei. Vēl nāca klāt līdzekļi, pārdodot viņam kā Lāčplēša Kara ordeņa kavalierim piešķirto zemi gleznainā Lojas upes apkārtnē Cīravā.

Pārdots Herbertam Runkam tika arī pats "Sprīdītis" — tādām pašām nelidotājam (pagaidām) kā Pūliņš. Viņš mēģinājuma lidot ar "Sprīdīti" uz Ķīsezera ledus, bet drīz pēc tam to pārdeva tālāk istam lidotājam vltm. Kārlim Konstantam.

Pūliņš vēl nebija paspējis vai iedrošināties patstāvīgi izlidot ar kādu no saviem abiem "Sprīdīšiem", kā to bija darijuši daudzi citi aviācijas pionieri, tā uzreiz bez apmācības ar divvietni, un nu "pieprasīja" Irbītim konstruēt viņam divvietni, ar kuru viņš beidzot varētu iemācīties lidot pats ar lidapmācītāju. Līdzekļi jaunas lidmašīnas būvei bija daļēji sagādāti, trūka vienīgi lidmašīnas projekta un motora. Mazas domstarpības starp Irbīti un Pūliņu izcēlās, vienīgi izvēloties lidmašīnas shēmu — zemplāksni vai augstplāksni. Irbītis vairāk — kā par modernāku — bija par zemplāksni, bet Pūliņš vēl veco, konservatīvo uzskatu dēļ — par augstplāksni (tajos laikos vēl par zemplāksņiem klīda visādi nostāsti par spārnu izturību uz vēri, vibrācijām lidojumā un sliktām grīstes īpašībām). Irbītim nācās piekāpties "pasūtītāja vēlmēm" un projektēt viņam divvietīgu parasta tipa augstplāksni ar diviem paralēliem spārnu balstiem un šaurām spraugas šķērsstūrēm visā plāksņa garumā ar iespēju tās abas vienlaikus noliekt uz leju spārna celjspēka palielināšanai un nosēšanās ātruma samazināšanai, reizē nezaudējot to darbību kā šķērsstūrēm.

Pasažiera vieta bija novietota zem spārna, lidotāja vieta — aiz tās. Šāda veida šķērsstūres Latvijā tika izmantotas pirmo reizi. Protams, lidmašīna tika apgādāta ar dubulto vadīšanas sistēmu apmācībai. Propelleri lidmašīnai pēc motora iegādes Irbītis projektēja pats. No ārzemēm Pūliņš bija iegādājies 6 cilindru *Anzani* tipa 45 ZS motoru, zvaigznes shēmas (visai neparastu, it kā divi trīscilindru 25 ZS *Anzani* motori apvienoti vienā). Jaunas lidmašīnas projektēšana 1925. gada rudenī Irbīti tā aizrāva, ka viņš izšķīrās pēc Rīgas Valsts tehnikuma absolvēšanas neiestāties Latvijas Universitātē un līdz iesaukumam armijā piepelnīties kā tehniskajam zīmētājam Pasta un telegrāfa departamenta galvenajās darbnīcās. No Pūliņa Irbītis par lidmašīnas projektu nekādu atlīdzību nebija prasījis, rēķinādamies ar Pūliņa spaidīgajiem materiālajiem apstākļiem lidmašīnas būvē. Galvenais bija iegūt vērtīgo pieredzi lidmašīnas konstruēšanā. Lidmašīna tika būvēta vienīgi no Latvijā sastopamiem materiāliem (priedes koka un Latvijā ražota aviācijas saplākšņa) turpat galdnieku darbnīcās Dārtas ielā 14. Lidmašīnas konstruktors Irbītis, cik to atļāva viņa obligātais karadienests aviācijas divizionā, kontrolēja būves gaitu. Kādu dienu darbnīcās ieradās toreizējais kara ministrs Rūdolfs Bangerskis. Uzzinājis, ka Pūliņš pats vēl nav iemācījies lidot, kaut arī jau nesis lielus upurus "aviācijas labā", apsoliya viņam sagādāt iespēju iemācīties lidot. Ministrs savu solījumu izpildīja, un Pūliņš tika apmācīts lidot vltm. O. Pukšes vadībā Kara aviācijas skolā ar lidmašīnu *Avro 548*

nr. 33 un drīz vien izlidoja patstāvīgi. 1926. gada vasarā lidmašīna nāca gatava, to nokristīja par "Ikaru", un 7. septembrī lidmašīnu ielidoja vln. Oļģerts Pukše. Tas slavēja lidmašīnas vieglo vadāmību, mazo nosēšanas ātrumu un brīnišķīgo redzeslauku uz leju, kāda nebija nevienai kara lidmašīnai. Tā nolaižoties "kā vārna". Neparasta viņam likās vienīgi samērā mazā motora jaudas rezerve, jo motoram bija tikai 45 ZS jauda, tas lidojumā stipri vibrēja (neparastās zvaigznes shēmas dēļ ar pāra cilindru skaitu) un lielākā augstumā apledoja karburators. Ar "Ikaru" sāka lidot arī pats lidmašīnas īpašnieks Pūliņš, iegūstot aizvien lielāku veiksmi lidmašīnas vadīšanā. Sāka vizināt arī pasažierus.

Savdabīgu konstruktora gandarījuma baudu dabūja izbaudīt arī Irbītis, lidodams līdzī kā pasažieris paša konstruētā lidmašīnā. Bet drīz vien ar lidmašīnu sākās savdabīgi starpgadījumi, ar ko tā saistībā ar Pūliņu vienmēr palika slavena Latvijas sporta aviācijas vēsturē.

Tā viens no dedzīgākajiem līdzī lidotājiem vai pasažieriem bija kāds jauneklis vārdā Edgars Alberings (vēlākais Latvijas aerokluba propagandas daļas vadītājs). Viņš vienmēr palīdzēja Pūliņam sagatavot lidmašīnu lidojumiem un to sakopt pēc lidojumiem. Tā kā lidmašīnai bija dubultā vadīšanas sistēma, viņš viegli varēja izsekot visām stūres kustībām un bieži "piepalīdzēja" Pūliņam lidmašīnas vadībā. Kādu dienu, pietiekami apguvis lidmašīnas vadību (tā viņam likās), viņš, Pūliņam klāt neesot, izstūma lidmašīnu no angāra, palaida motoru un izpildīja patstāvīgu lidojumu. Viņam izdevās ar to arī laimīgi nolaisties. Šo savu "varoņdarbu" tas darīja zināmu visai Latvijas sabiedrībai, sarakstīdams par šo gadījumu grāmatu "Es lidoju", izraisīdams visai kritiskas atsauksmes lidotāju aprindās. Šo izrīcību Pūliņš Alberingam nepiedeva nekad, arī pēc Otrā pasaules kara sarakstē ar Kārli Irbīti emigrācijā.

Arī Irbītis sāka mācīties lidot ar "Ikaru" un 1932. gadā ar to izlidoja patstāvīgi. Par instruktoriem viņam bija lidotāji vln. O. Pukše, Herberts Cukurs, Kārlis Konstants un Alfrēds Paulovskis. Kādu reizi lidojot ar vln. Cukuru kā instruktoru, esot vēl nelielā augstumā, Irbītis (kā jau konstruktors) ieraudzīja, ka kreisais priekšējais balsts kopā ar apkalumu, kas reizē bija arī skrietuļu apkalums, brīvi šūpojas gaisā. Kreisās puses spārns tad turējās tikai uz viena balsta. Ja spārns būtu savērpies, lidmašīna kļūtu nevadāma un būtu neglābjami nogāzusies. Bet tas nenotika. Spārnu aprēķini bija pareizi, un spārns izturēja vērpes pārbaudi. Irbītis par redzēto ziņoja Cukuram, un tas, tūlīt aptvēris situāciju, sāka nolaišanos, kas beidzās normāli. Apskatot defektu uz zemes, abi sākumā neko nevarēja saskatīt, jo apkalums bez slodzes bija atkal sakļāvies un lūzuma vietu nevarēja saskatīt. Kādā citā lidojumā, Irbītim lidojot ar vln. K. Konstantu, startā sāka niķoties motors, un viņiem bija piespiesti jānolaižas. Atgriezties ar lidmašīnu atpakaļ aerodromā un nosēsties pret vēju mazā augstuma dēļ vairs nebija iespējams. Nācās sēsties ar stipru muguras vēju kādā lidlaukam pieguļošā pļavā, tas beidzās ar propellera lāpstu galu nošķēpelēšanu, jo lidmašīnai riteņu bremžu, tāpat kā lielākai daļai tā laika lidmašīnu, nebija un tā izskrējienā aizriņoja par tālu.

Un tā "Ikarus" sāka izrādīt savas "bērnības kaites". Šiem lidojumiem sekoja

pārlidojums uz Mērsragu kā oficiālais pārbaudes lidojums lidmašīnas imatrikulācijas un sporta licences saņemšanai — pašam Pūliņam. Lidojums notika 1928. gada 24. jūnijā, Līgo vakarā. Pie viena Pūliņš bija sadomājis nolaisties Mērsragā un apmeklēt sava tēvoča mājas Kuģiniekus un tur, kā latviešiem pieņākas, nosvinēt Līgo vakaru. Ar kuģi "Maiga" tur jau iepriekš bija ieradušies līgotāji no Rīgas. Pārlidojumā uz Mērsragu bija ielūgts arī "Ikara" konstruktors Kārlis Irbītis.

Un "Ikara" odiseja ar lidotāju Pūliņu sākās. Pašu lidojumu Irbītis apraksta šādi: "No Spilves pacēlāmiem Līgo vakara pēcpusdienā un drīz sasniedzām Rīgas līča krastu, gar kuru turpinājām lidojumu līdz pašam Mērsragam (90 km). Zināmā mērā nodrošinājāmi piespiedu sēšanās gadījumā — lai būtu iespēja nolaisties pludmalē. Virs Rīgas jūrmalas atpūtniekus uzjautrinājām, izšaudami no lidmašīnas dažas krāsainas raķetes, un lidojām atkal tālāk. Bet taisni tad, kad smilšaino jūras krastu sāka aizstāt akmeņains jūras krasts, motors sāka niķoties. Šeit nosēsties bez lidmašīnas salaušanas vairs nebija iespējams. Vairākkārt strauji mainot motora apgriezienus (to "pārgāzējot"), gruzītis karburatorā tika aizrauts un motora defektu novērsām. Drīz arī parādījās Engures ezers, pārlidojām Bērziemu, un tālumā parādījās arī zājainais Mērsraga līcis. Pūliņš jau iepriekš ar mērsradzniekiem bija sarunājis, lai tie, lidmašīnai tuvojoties, iedzudinātu ugunsgrāku, lai pēc tā dūmiem varētu noteikt vēja virzienu pie zemes un lidmašīna varētu droši nolaisties. Bet mērsradznieki bija sanesuši pārāk sausu malku, un dūmus abi pārlidotāji nevarēja saskatīt. Krietni piepūloties, vēja virzienu tomēr noteicām. Tas pūta no krasta, un nolaišanās virziens bija mums neizdevīgs. Bija jāšēžas pret krastu. Pūliņš to meistarīgi veica, lidojuma augstumu samazinot, lidojot paralēli krastam un sagriežot lidmašīnu pret krastu tikai pašās beigās. Lidmašīnas riteņi mīksti pieskārs zemei, un pēc neliela izskrējiena lidmašīna apstājās. Bija veikts pirmais garākais pārlidojums ar sporta lidmašīnu Latvijas aviācijas vēsturē. Pēc tam kopā ar sagaidītāju pūli devāmies uz tēvoča Kuģiniekiem, kur pievienojāmies pārējiem līgotājiem. Satikām arī Pūliņa brāli Pēteri, kas ar Pūliņu tēvam piederošo kuģi bija atvedis līgotājus. Tika līgots pa īstam!"

Pašā līgošanas kulminācijā Pūliņš jau vēlā pievakarē nolēma līgotājiem demonstrēt savu "Ikaru" lidojumā, un tad viss arī sākās.

Kā par nelaimi, citkārt kūtrais *Anzani* pielēca ar pirmo propellera iegriezīti, un Pūliņš, neizpētījis laukumu un pat nenoteicis patieso vēja virzienu, sāka ieskrējenu. Ar pārāk augstu paceltu asti lidmašīna ieskriedamās pazuda saceltajā putekļu mākonī, lai pēc brīža jau atrautos no zemes un sāktu strauji uzņemt augstumu. Pūliņš izpildīja dažus stāvus griezienus virs skatītājiem un aplidoja jūrā noenkuroto "Maigu". Savāda likās tikai motora neparastā skaņa un svešādā propellera šņākšana. Un tad jau Pūliņš nāca uz sēšanas, kas izdevās nevainojami. Izskrējiena beigās "Ikars" tomēr savērās uz vienu pusi, jo bija salūzis viens no skrietuļu balstiem, acimredzot jau pie pacelšanās. Turklāt no abām propellera lāpstām bija nošķelti pa 10 cm. Ieskrējienā lidmašīna bija iekļuvusi smilšu laukumā, un tur arī propelleris tika bojāts. Tāpēc arī motors

neparasti drebēja. Tādā stāvoklī ar lidmašīnu lidot atpakaļ vairs nebija iespējams. Jaunu propelleri Pūliņam no Rīgas pārveda K. Irbītis no Bakmanes firmas — no lidmašīnas "Vanadžiņš". "Ikara" šasija tika izlabota Mērsragā, un Pūliņš ar jauno propelleri bez kļūmēm atlidoja viens uz Rīgu. Pēc šā lidojuma Irbītis inženierim Jānim Jēriņam, Satiksmes ministrijas Gaisa satiksmes pārvaldes priekšniekam, iesniedza "Ikara" tehniskos aprēķinus, un lidmašīna ieguva imatrikulācijas apzīmējumu YL-AAA kā pirmā civilās aviācijas lidmašīna Latvijā. Pūliņš ieguva sporta lidotāja apliecību nr. 1, Paulovskis — nr. 2. Kamēr Rīgā "Ikaram" tika gatavots jauns propelleris, K. Irbītis vēlējās izmēģināt aizdoto vācu propelleri lidojumā divvietīgā variantā. Par pilotu tika uzaicināts lidotājs Paulovskis. Paceļoties pret aviosabiedrības *Deruluft* novietni, abi ar bažām konstatēja, ka ieskrējiena garums līdz atrašanās brīdim no zemes ievērojami pieaudzis, un "Ikars" nemaz nedomāja atrauties tur, kur parasti tas jau bija gaisā. Lidmašīna ar grūtībām tika atrauta no zemes, un *Deruluft* novietnes karoģa masts bīstami tuvu aizslidēja garām spārna galam. Pēc uzrāviena lidmašīna tomēr vēl nebija ieguvusi vajadzīgo ātrumu kāpšanas uzsākšanai un atkal tuvojās zemei, un abi lidotāji ar bažām vēroja, kuru no daudzajiem aerodroma malā esošo dārziņu žogiem skars lidmašīnas riteņi. Tomēr viss beidzās laimīgi, un atlika vienīgi secināt, ka skaistais Vācijas aviofirmā *Hugo Heine* izgatavotais propelleris nebija piemērots "Ikaram". Pašu spēkiem izgatavotais bija labāks.

Pēc šiem starpgadījumiem "Ikara" apgūvē Pūliņš kļuva arvien drošāks un sāka domāt par turpmākiem lidojumiem ar savu lidmašīnu.

Aviācijas vēsturē bija sācies tālo pārlidojumu laikmets ar sporta lidmašīnām. 1927. gada 21. maijā amerikāņu lidotājs Čārlzs Lindbergs ar savu sporta lidmašīnu *Spirit of St. Louis* bija pirmais vienatnē 33,5 stundās šķērsojis Atlantijas okeānu no Ņujorkas uz Parīzi. Šim lidojumam sekoja daudzi citi, ar kuru aprakstiem bija pilni Latvijas laikraksti. Arī Pūliņš sāka sapņot par tāllidojumiem, kaut vai sākumā tepat Latvijā un, "kas zina", varbūt kādreiz nākotnē arī kur tālāk! Šim nolūkam "Ikars" bija jāuzlabo un jāpārveido, jo Pūliņš ar savu lidmašīnu gribēja sākt apgūt arī figūrlidojumus. Kārlis Irbītis tad jau atvaļinājies no karadienesta (viņš dienēja Latvijas Kara aviācijas pulkā un bija tur ieguvis virsniekvietnieka dienesta pakāpi, apguvis aviācijas motorista specialitāti), strādāja kā konstruktors K. Bakmanes firmas aviācijas nodaļā. Tur arī tika nodots "Ikars" pārbūvei (to nobeidza Sporta lidotāju biedrības darbnīcās Kuģu ielā Pārdaugavā). Vispirms tika nolemts "Ikāru" apgādāt ar jaunu, darbībā drošāku un spēcīgāku motoru. Lidotājs Herberts Cukurs, tad jau arī savas sporta lidmašīnas būvētājs, piedāvāja Pūliņam kādu vecu 130 ZS *Clerget* rotatīvo motoru, kuru tas bija ieguvis no aviācijas pulka mācību lidmašīnas *Avro*. Irbītis Pūliņu no šā varianta atrunāja un ieteica aizrakstīt kādai firmai Berlīnē, kas tirgojās ar lietotiem aviācijas motoriem. No šīs firmas Pūliņš iegādājās *Siemens SHS 77 ZS* 7 cilindru normālu zvaigžņu motoru (šādus motorus tajā laikā plaši izmantoja Vācijas sporta lidmašīnās), savukārt Pūliņš savu 6 cilindru *Anzani* pārdeva lidotājam vln. Kārlim Konstantam, kas bija sācis atjaunot no Cukura iegādāto katastrofā sasisto "Auseklīti" (ar "Auseklīti" 1932. gada 15. aprīlī gāja bojā

lidskolnieks Feizaks). Jaunais motors bija krietni smagāks par *Anzani*, un tāpēc nācās pārbūvēt visu lidmašīnas ķermeņa priekšējo daļu (izgatavot jaunu, izturīgāku motora rāmi un jaunu motora kapotu). Bija jāizgatavo arī jauna šasija no metāla caurulēm un jāpastiprina spārnu balsti, ievietojot starp esošajiem jaunu diagonālbilstu. Priekšējai pasažieru vietai izgatavoja noņemamu pārsegu, lai paredzamo pārlidojumu laikā tur novietotu papildu benzīna tvertni. Pārbūvētais "Ikars II" nāca gatavs 1930. gada pavasarī, un to ielidoja Pūliņš pats. Kādā dienā izpildot treniņlidojumus turpat Spilvē, lidojumu starplaikā uz starta tika pārrunātas dažādas lidojumu problēmas, arī degvielas taupīšanas jautājums. Visi nāca pie slēdziena, ka visizdevīgāk ir nosēsties pašā aerodroma malā, lai nebūtu jārullē atpakaļ uz starta līniju un varētu startēt tūlīt tālāk no nosēšanās vietas. Tikai tad, nākot uz sēšanas, bija pēc iespējas zemāk jāpārlido dzelzceļš un neaizbērtais aerodroma novadgrāvis. Un to, kā bija norunāts, Pūliņš ar savu "Ikaru" arī vairākkārt izpildīja un nosēdās pie pašas grāvja malas. Kādā no nākamajiem lidojumiem kā līdzlidotājs bija pieteicies viens no Spilves aerodroma zēniem, no kuriem nekad nebija miera. Viņš tika piesprādzēts priekšējā sēdekli, un Pūliņš startēja nākamajam treniņlidojumam. Bet, nākot uz sēšanas, nebija ņēmis vērā, ka nupat bija piepildījis pilnu tvertni un lidojumā vēl bija paņēmis līdzī pasažieri. Pārrēķinājās un ar abiem lidmašīnas riteņiem aizķēra dzelzceļa sliedes. "Ikars" ar slaidu lēcieni kūleniski pārsviedās uz muguras un "atdusējās" mikstajā pļavā aerodroma malā. Pārējie no starta vietas steidzās palīgā. Lidmašīna kā noguris putns gulēja pļavā uz muguras ar kājiņām (šasiju) gaisā, bet abi lidotāji, jau atbrīvojušies no piesprādzēšanās sīknām, domīgi staigāja lidmašīnai apkārt. Nebija bojāts ne propelleris, ne arī pati lidmašīna. To ar rokām apgriezta apkārt, un tā varēja lidot tālāk.

Kā 1931. gada 1. jūnijā ziņoja laikraksts "Jaunākās Ziņas", "sestdien Pūliņš ar savu "Ikaru" bija devies lidojumā apkārt Latvijai ar pirmo ceļa mērķi — Kuldīgu. Virs Zemītes pagasta Pūliņš iekļuva negaisa mākonī, apmaldījās un pēc stundas nolaidās kādā pļavā pie Jelgavas. Kad negaiss rimās, devās tālāk uz Kuldīgu. Virs Raņķu pagasta (Skrundas tuvumā) 1000 m augstumā apstājās motors, un Pūliņš centās nosēsties kādā pļavā Ventas tuvumā pie krasta. Traucēja govju bars, kuram Pūliņš pārlēca pāri un izskrējienā ieskrēja kārklu krūmājā. Lidmašīna atkal "kapotēja" (pārmeta kūleni) un Pūliņam uzkrita virsū, vārīgi savainojot tā degunu. Pūliņš norīkoja tai apsardzi, bet pats devās uz Kuldīgu pēc palīdzības pie bijušā jūras aviācijas divizona komandiera Nikolaja Jevlampjeva. "Ikaru" izjauca un pārveda uz Rīgu kārtējam remontam. Nākamā avārija notika tā paša gada 7. jūlijā ("Jaunākās Ziņas"). Pēc aviācijas svētkiem Liepājā, uz kuriem bija atlidojis Pūliņš (svētkus rīkoja jaunnodibinātā Latviešu lidotāju biedrība, vēlākais Latvijas Republikas lidotāju klubs), viņš lidoja atpakaļ uz Rīgu ar starpnosēšanas Kuldīgā. Sajaukdams nosēšanās zīmes (!?) un nolaižoties pa vējam, izskrējienā iedrāzās gravā, atsitās pret tās pretējo malu, salauza propelleri, skrietules un bojāja motoru, saskrāpēja seju. Lidmašīna atkal pa zemes ceļu bija jāpārved uz Rīgu kārtējam remontam. Ar to Pūliņa avāriju sērija vēl nebeidzās. Irbītis savās piezīmēs apraksta vēl kādu kārtējo avāriju:

"Kādā lidojumā pāri Jelgavai Pūliņam bija pārkarsis "Ikara" motors un "ieēdies" viens no motora virzuļiem. Vienīgā iespējamā piespiedu nolaišanās vieta — kāds pusuzarts attālāks zemesgabals šosejas malā. Lidmašīna jau gandrīz pārslīdēja pāri arumiem, sasniedzot lauka neuzarto daļu, bet pietrūka dažu metru. Lidmašīnai "caurkritot" (Pūliņš vilka līdz beidzamam), tā ar riteņiem pieskārs neuzartā lauka malai, kam sekoja neizbēgamais un neatvairāmais kūlenis, un lidotājam, karājoties siksnās ar galvu uz leju, atlika tikai minēt, vai atkal salauzts propelleris vai bojāts motors un spārns. Bija noticis sliktākais. Bojāts bija viss, un tas maksāja atkal daudz naudas un piepūles." Bet drīz vien salāpītais "Ikars" atkal lidoja! Un Pūliņš sāka gatavoties jau nopietnākam lidojumam — pārlidojumam pāri Baltijas jūrai uz Zviedriju.*

* Aprakstam galvenokārt izmantoti aviokonstruktora Kārļa Irbīša manuskripti grāmatai *Of Struggle and Flight*, izd. Kanādā 1986. g., ko viņš man atdāvināja Latvijas aviācijas vēstures pētniecībai.

III. Nikolajs Pūliņš ar "Ikaru II" pāri Baltijas jūrai (1932. gada 26.–29. jūlijā)

Pūliņš jau sen bija sapņojis par šo lidojumu, jau tūlīt pēc Mērsraga pārlidojuma, vēl ar "Ikaru I" un veco *Anzani* 6 cilindru zvaigžņu motoru. Bet Satisms ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļas vadība — vadītājs Resnis un inž. Jēriņš — viņu no tā atrunāja, brīdinot to ar tik nedrošu motoru nedarīt. Motors tagad uzlabotajam "Ikaram II" bija relatīvi jauns, un Pūliņš pats arī ar šo lidmašīnu piešāvis roku. Nu vairs nebija ko vilcināties! No aviācijas pulka pret 500 latu drošības naudu tika aizdots kompass (!?), bet no brāļa, jūras kapteiņa, peldveste un jūras kartes kompasa kursa aprēķināšanai. Bija paņemtas līdzī arī Zviedrijas piekrastes kartes sīkākai orientācijai.

Un lidojums no Spilves 1932. gada 25. jūlijā varēja sākties — bez radiosakariem, navigācijas un aklā lidojuma instrumentiem. Pūliņš apraksta "Divreiz pāri Dzintarjūrai" fragmentā savā aizsāktajā, bet neiznākušajā grāmatā "Pirmie ērgļi" stāsta: "Nekad iepriekš nebiju lidojis mākoņos vai tumsā, un par stāvokli gaisā man nepārtraukti signalizēja vienīgi mana personīgā sēdvietā."

Vispirms Pūliņš aizlidoja uz Ventspili un tur nolaidās Pārventas liedagā ūdens malā, lai uz Zviedriju — Stokholmu — lidotu tālāk nākamajā dienā, 26. jūlijā, agri no rīta. Ventspils liedagā mirgoja sagaidītāju sakurts ugunskurs, un viņu sagaidīja Ventspils radiostacijas vadītājs kapt. Jaunronis, Pūliņa brālēns Ozoliņš un Latvijas Republikas lidotāju kluba pārstāvji lidotāji Voldemārs Bērziņš un Rūdolfs Celms. Firmas *Shell* pārstāvis atveda degvielu sešām lidojuma stundām. Pūliņš plānoja aizlidot līdz Stokholmai 3 h un 29 minūtēs (335 km). 26. jūlijā jau pirms saules lēkta Pūliņš bija pie savas lidmašīnas, lai izlidotu pēc iespējas agrāk, kad gaiss vēl ir mierīgāks. Kad Pūliņš startēja lidojumam pāri jūrai, koku galotnes vēl klāja rīta migla.

Pulksten 8.13 Pūliņš pārlido Gotlandi un konstatē, ka ir stipri aiznests uz dienvidiem. Tiek mainīts lidojuma virziens, vairāk uz ziemeļiem, un lidojums turpinās starp Gotlandes ziemeļu gala Faro pussalu un mazu gleznainu saliņu Baltijas jūrā *Gotska Sandön* virzienā uz Landsortas bāku Zviedrijas piekrastē, virs kuras sāk niķoties motors, un Pūliņš ir spiests visu šķietami lieko sviest pār bortu, lai pēc iespējas mazāk zaudētu lidojuma augstumu. Ar vairākkārtējām "pārgāzēšanām" gruzītis no karburatora tiek ierauts motorā, un tas darbojas tālāk "kā pulkstenis". Vienīgi degvielas kaut kā palicis pamaz, un pazudusi arī

Zviedrijas piekrastes karte. Klāt drīz vien ir cietzeme un klinšainie Zviedrijas krasti. Priekšā kaut kāds milzīgs ezers ar daudzām gleznainām saliņām (Melara ezers rietumos no Stokholmas) un tā ziemeļu piekrastē maza pilsētiņa (kā vēlāk noskaidrojās, Enkopinga). Tā kā orientācija ir zaudēta līdz ar kartes nozušanu, neatliek nekas cits kā piespiedu nosēšanās, kamēr vēl ir pietiekams daudzums degvielas un normāli darbojas motors. Kādas pilsētiņas laukā nolaišanās izdevās normāli. Pūliņš bija nosēdies 5 km no Enkopingas.

Viņš nosēdās 70 km no plānotā nosēšanās aerodroma — Barkabijas kara aerodroma, 15 km no Stokholmas. Faktiski aizlidojis Stokholmai garām gar tās dienvidu malu vēl uz rietumiem ap 70 km. Par līdzšinējo lidojuma gaitu pa radio uz Ventspili bija paziņojusi Landsortas bākas radiostacija, "ka Pūliņš 9.10 ir pārlidojis bāku ar slikti darbojošos motoru virzienā uz rietumiem". Tālāk Pūliņam telefoniski, sazinoties ar dažādām vietām Zviedrijā, bija sekojis *Shell* pārstāvis līdz pat piespiedu nosēšanās vietai, kur "Ikars II" tika atkal no jauna uzpildīts un no kurienes tas bez grūtībām sasniedza paredzēto lidojuma galamērķi — Barkabijas kara aerodromu. Šeit arī tika izsēdināts vienīgais lidojuma pasažieris — Ogres zaķītis, kuru zviedru lidotāji nokristīja par Emilu un palaida brīvībā mežā. Par savu lidojumu pāri jūrai Pūliņš sievai Eiženijai no Mērsraga neko nebija paziņojis, lai to lieki neuztrauktu. Viņa par lidojumu uzzināja tikai pēc tā sekmīga nobeiguma.

Atpakaļ uz Rīgu, Spilvi, Pūliņš startēja 29. jūlijā 8.00 no rīta un to sasniedza bez starpnolaišanās Ventspilī, vienīgi pārlidodams Ventspils radiostaciju par zīmi, ka viņš ir laimīgi pārlidojis jūru un turpina lidot uz Rīgu. Rīgā Pūliņu sagaidīja jau agrāk pieminētie Latvijas Republikas Lidotāju kluba pārstāvji Vol-demārs Bērziņš un Rūdolfš Celms un vēl plašs sagaidītāju pulks.

Pirmais tālākais pārlidojums uz ārzemēm Latvijas sporta aviācijas vēsturē bija sekmīgi veikts. Pūliņš kopā nolidoja 1128 km 14 stundās. Pēc lidojuma 1. augustā notika viņa godināšana Latvijas Republikas lidotāju kluba telpās Rīgā, Lāčplēša ielā 15, kur viņam tika nodota apsveikuma vēstule no toreizējā Pasta un telegrāfa departamenta direktora — inženiera B. Einberga (vēlākā Latvijas satiksmes ministra un Latvijas aerokluba prezidenta). Vēstules teksts bija šāds:

Augsti godātais N. Pūliņa k-gs,

Jūsu drošsirdīgais lidojums pāri Baltijas jūrai pierādījis Jūsu spīdošās lidotāja īpašības, un tas kā izcils notikums paliks neizdzēšamiem burtiem ierakstīts Latvijas civilās aviācijas attīstības vēsturē. Lai Jūsu drosme, izturība un ticība saviem spēkiem būtu par paraugu mūsu jaunākajai lidotāju paaudzei un iedvesmotu to līdzīgiem panākumiem.

Rīgā 1932. g. 1. aug.

Inž. B. Einbergs,

Pasta un telegrāfa dep. direktors

Vēstule publicēta žurnālā "Spārnotā Latvija" 1934. gada jūlijā saistībā ar N. Pūliņa desmito gadadienu sporta aviācijā.

Pēc veiksmīgā lidojuma uz Zviedriju un laimīgas atgriešanās mājās Pūliņu tūdaļ pārņēma jauna iecere — aizlidot vēl tālāk, uz seno Kurzemes hercogistes koloniju Āfrikā — Gambiju. Pāri Kauņai uz Dancigu, tad Berlīni, Frankfurti, Lionu, Barselonu un pāri Vidusjūrai uz Āfriku. Par līdzlidotāju viņš uzaicināja lidotāju Rūdolfu Celmu, kas prata vairākas svešvalodas — tas bija tik svarīgi lidojumam ārzemēs. Celms šā lidojuma gaitu aprakstītu savās korespondencēs laikrakstiem, un būtu jauni ienākumi lidojumu turpināšanai.

Paredzamajam lidojumam bija nepieciešama jauna, speciāli konstruēta lidmašīna. Lidmašīnas konstrukcijas izstrādi Pūliņš uzticēja savam senam paziņam, jau praksē pārbaudītam aviokonstruktoram Kārlim Irbītim. Bet lidmašīnas būvei bija nepieciešami līdzekļi, un ne mazums. Tos sagādāt Pūliņš centās visādos veidos. Vispirms Aizsargu aviācijai tika pārdots uzticamais "Ikars II", kurš savās tālākajās gaitās kalpoja aizsargiem kā mācību lidmašīna pirmo aviācijas pilotu sagatavošanā, — par nesamērīgi zemu cenu, kas nepavisam nenasniedza lidmašīnas patieso vērtību, varbūt vairāk aiz patriotiskiem apsvērumiem, jo Pūliņš pats arī iestājās Aizsargu aviācijā. Bet ar to vēl nepietika. Pūliņš 1932. gadā nodibināja jaunu Aviācijas veicināšanas biedrību, par kuras priekšnieku uzaicināja sabiedrībā pazīstamu ģenerāli, bijušo kara ministru Rūdolfu Bangerski, savu senu atbalstītāju. Jaunnodibinātajai biedrībai viens no pirmajiem uzdevumiem bija Pūliņa iecerētā lidojuma atbalstīšana. Arī līdzekļu sagāde. Biedrības sekretāram Ceigera kungam izdevās no kāda no aizjūras atgriezušās lietuviešu marku tirgotāja Lisjuka iegūt aptuveni 1000 latu aizņēmumu par tiesībām Latvijā izdot ar aviācijas tematiku saistītas speciālas pastmarkas. Irbītis turpmāk bija zem pastāvīga spiediena no Aviācijas veicināšanas biedrības, kā arī abu lidotāju puses, pasteidzinot lidmašīnas konstruēšanu. Pūliņam izdevās Anglijā iegādāties četrcilindru gaisadzesējamo *Cirrus MK III* rindu motoru ar stāvošiem cilindriem, kas attīstīja 95 ZS jaudu un bija daudz modernāks par "Ikara II" *Siemens Sh5* motoru, kaut gan jau lietotu. Lidmašīnu būvēja Pārdaugavā, kādās ērģeļu fabrikas telpās, kur pa dienu bija nodarbināts galdnieks Knauke, kas pa vakariem piestrādāja pie jaunās lidmašīnas būves. Savā brīvajā laikā pie lidmašīnas būves strādāja arī daži aviācijas pulka amatnieki, mehāniķi atslēdznieki E. Podiņš un Grūbe, kā arī skārdnieks un kaparkalējs Kaplers un Kārlis Dreijers. Irbītis centās laikus piegādāt amatniekiem lidmašīnas būvei nepieciešamos zīmējumus, lai nekavētu tās būvi.

1. Lidmašīna I-6 "Gambija" (Irbīša sestā lidmašīna)

Lidmašīna pēc shēmas bija līdzīga Irbīša iepriekšējām konstrukcijām, izgatavota pilnībā no Latvijā pieejamiem materiāliem — koka, saplākšņa un audekla pārsega. Augstplāksnis ar V veida spārnu balstiem, šoreiz bez nolokāmas spārna pakalējās daļas spārna celtspēka palielināšanai un nolaišanās ātruma samazināšanai. Līdzīgs efekts tika panākts, palielinot spārna nesozo laukumu, kas nedaudz samazināja lidojuma ātrumu nolaižoties spārna pretestības

palielināšanās dēļ. Spārniem tika izmantota ievērojama bultas forma lidojuma gareniskās stabilitātes palielināšanai — ar dziļu iegriezumu spārna pakaļējā centrālajā daļā ērtākai iekāpšanai pirmajā pasažiera vietā un ar izvirzījumu spārna centrālajā priekšējā daļā laukuma zudumu kompensācijai. Lai lidmašīnu varētu ērti transportēt bez izjaukšanas (arī ērtākai novietošanai mazās telpās), spārni bija piekļaujami ķermenim. Ķermeņa priekšējā daļa, motora pārsegs, motora cilindru izvietojuma dēļ stāvus ieguva šim motora veidam raksturīgo formu ar izpūtējiem motora augšējā daļā. Šasijām gaisa pretestības samazināšanai tika izmantoti riteņu plūdlīnijas aptecētāji.

Lidmašīna nāca gatava 1933. gada maija sākumā. Tā kā tālā lidojuma sākums lielāka propagandiska efekta dēļ bija nolikts uz 28. maiju, kad notiks aviācijas pulka rīkote aviācijas svētki Spilvē, neatlika pietiekami laika lidmašīnas pārbaudei un sagatavošanai lidojumam. Lidmašīna viegli izgāja Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļas pārbaudes un ieguva imatrikulācijas apzīmējumu YL-AAH. Aviācijas veicināšanas biedrība neaptvēra, cik riskanti ir laist tāllidojumā īsti neielidotu un neizmēģinātu, tikko uzbūvētu lidmašīnu. Aviācijas svētku dienā daudzu tūkstošu skatītāju klātbūtnē Latvijas kara ministrs ģenerālis Jānis Balodis nosauca jaunuzbūvēto lidmašīnu par "Gambiju", un tā devās tālajā ceļā — vispirms uz Dancigu ar starpnosēšanos Kauņā, kur abus lidotājus pieņēma Latvijas sūtnis Lietuvā Liepiņš. Bet tad pēc pāris dienām Rīgā pienāca bēdīga vēsts, ka lidmašīna ir avarējusi Vācijā, Pomerānijā pie Bērvaldes miesta, pārlidojumā uz Berlīni. Avārija bija notikusi pēkšņas motora stāšanās dēļ ar sekojošu piespiedu nosēšanos nepiemērotā vietā. Lidotāji Nikolajs Pūliņš un tā pavadonis Rūdolfs Celms avārijā nebija cietuši un drīz atgriezās Rīgā, atvedot līdzī ar sadauzītās lidmašīnas atliekas. Ģenerālis Bangerskis kā Aviācijas veicināšanas biedrības priekšnieks gan centās iedvesmot abus lidotājus lidojumu turpināt, nopērkot jaunu lidmašīnu, un lidotāji arī apskatīja kādu lietotu angļu lidmašīnu *Puss Moth*, bet tiem nebija pietiekami līdzekļu tās iegādei. Lieki aizrādīt, kādu rezonansi šī avārija izraisīja Latvijas aviācijas aprindās un vispār sabiedrībā. Labs nodoms izjuka sasteigtības un liekas propagandiskās ažiotažas dēļ. N. Pūliņš ar šo neizdevušos lidojumu un lidmašīnas bojāeju cieta lielus materiālus zaudējumus, bet, kaut cik "atkopies", tūlīt stājās pie jaunas lidmašīnas būves — 1933. gada rudenī*. Motors, par laimi, bija cietis maz, un to pēc neliela remonta varēja izmantot nākamajai lidmašīnai "Zilais putns" (tādi vispār tika uzbūvēti trīs ar nelielām atšķirībām motora ziņā).

Pēc neveiksmīgā lidojumā uz Gambiju Pūliņu bija pārņēmusi jauna aizraušānās — figūrlidojumi. Konstruējot viņam jaunu lidmašīnu, Kārlis Irbītis centās to izveidot atbilstoši jaunajām Pūliņa vēlmēm, reizē pēc iespējas izmantojot vēl derīgās "Gambijas" daļas. Spārns ar pastiprinātu izturību un samazinātu virsmu tika izgatavots pilnībā no jauna, tāpat arī stūres ar samazinātu

* Šajā laikā, 1933. gadā, lietuvieši Dariuss un Girens pārlido Atlantijas okeānu no Amerikas uz Eiropu ar *Lituanika I* (Vācijā abi iet bojā lidmašīnas katastrofā). 1934. gada 22. jūnijā Vaitkus (arī lietuvietis) ar *Lituanika II* lidojumu atkārtu veiksmīgi.

virsmu. Motoru rāmis (reizē ar motoru) un ķermeņa priekšējā daļa kopā ar skrietulēm palika iepriekšējā. Pārveidots tika pilnībā salauztais lidmašīnas ķermenis.

Jauno lidmašīnu pabeidza būvēt 1934. gada pavasarī un atveda uz Spilvi ar piekļautiem spārniem. Spārnus atvāžot un ieliekot savienojumu vietās divas bultas, lidmašīna bija lietošanas kārtībā. Tā ieguva imatrikulācijas apzīmējumu YL-AAI. Atvesta uz aerodromu, tā izskatījās lieliski, nokrāsota viegli zilā krāsā ar tumši zilu ķermeņa priekšējo daļu, kā arī spārnu un stūru šķēlmalām. Tāpēc to arī nosauca par "Zilo putnu". Tas bija pirmais!

Jau pirmajā lidojumā lidmašīna pierādīja savas labās īpašības, un Pūliņš ar to izpildīja daudzus lidojumus Latvijā, kā arī uz kaimiņu valstīm — Igauniju, Lietuvu un arī uz Padomju Savienību, iemaldoties pāri robežai un nosēžoties Sebežas tuvumā pavisam nelielā, krūmiem apaugušā laukumā. Pēc lidmašīnas rūpīgas apskates padomju varas pārstāvji atļāva viņam, kā par brīnumu, aizlidot atpakaļ uz Latviju pašam. Kārtējā lidojumā 9. augustā kopā ar lidmašīnas konstruktoru Irbīti draudzības vizītē pie Lietuvas sporta lidotājiem netālu no Jelgavas lidmašīnas motors sāka niķoties un "nelabi kratīties", tā ka no tālākas lidošanas bija jāatsakās. Pūliņš par piespiedu nolaišanās vietu izvēlējās garu Lielupes pussalu (tā saukto saliņu) iepretim Jelgavas pilij, kur viņiem izdevās laimīgi nolaisties, bezmaz uzskrienot virsū kādam jelgavniekam, kas uz saliņas sauļojās. Motoru izlabot pašiem nebija iespējams, un Pūliņš Irbīti aizsūtīja uz Rīgu pēc saviem mehāniķiem Podiņa un Grūbes. Pēc motora salabošanas un zāles nopļaušanas lidmašīnas ieskrējienam Pūliņš otrā dienā veiksmīgi startēja no piespiedu nolaišanās vietas un aizlidoja uz Kauņu viens, ielūgdams Lietuvas sporta lidotājus uz aviācijas svētkiem Daugavpilī 1934. gada 2. septembrī, kurus sarīkoja Aviācijas veicināšanas biedrība. Šeit ar "Zilo putnu" demonstrējumu figūrlidojumus veica kā Pūliņš, tā arī atvaļinātais virsn. vietn. R. Dzenis, sacenzdamies savā starpā gan figūru veidošanā, gan arī pārgalvībā, biedējot skatītājus. Pēc tam abi ar "Zilo putnu" vizināja pasažierus, laimīgos lidojuma laimētājus loterijā.

15. septembrī Pūliņš pēc Igaunijas aerokluba ielūguma piedalījies Tallinas aviācijas svētkos aizlido uz Tallinu, pēc tam arī uz Vīlandi. Piedalās arī aviācijas svētkos Valmierā, demonstrējot ar savu "Zilo putnu" kārtējo figūrlidojumu programmu.

Šiem lidojumiem seko vēl daudzi citi — līdz liktenīgajai svētdienai pirms Ziemassvētkiem, kad Pūliņš totāli salauza "Zilo putnu I", demonstrējot figūrlidojumus neatļauti mazā augstumā un iegristējot zemē no 40 metru augstuma motora stāšanās dēļ. Pats Pūliņš līdzīgi pasakainam Fēniksam izkāpa no drupu kaudzes sveiks un vesels, ja neņem vērā vieglus sejas ieskrāmbājumus. Viņa pirmie vārdi pēc avārijas bija: "Zilais putns beigts, uzbūvēšu jaunu, draugi, piezvaniet galdniekiem!"

Vakarā pēc avārijas draugu pulkā savā dzīvoklī viņš mazāk stāstīja par pašu avāriju, vairāk runāja par jauno lidmašīnu — kur pirkt kokmateriālus, kādu spārnu profilu labāk izvēlēties. Avārijā Pūliņam laimējās palikt dzīvam tāpēc, ka

lidmašīnas ķermeņa priekšgals trāpīja dziļā grāvja vidū, bet spārni, atsizdamies pret grāvja malām, uzņēma triecienu uz sevi. Pūliņam atkal, jau kuro reizi, laimējās.

Viņa enerģija visu atkal sākt no jauna likās neizsmeļama. "Zilais putns I" tika atjaunots, uzlabots un modernizēts. Irbītis konstruēja pilnīgi jaunu spārnu ar moderno amerikāņu M-12 spārnu profilu. Spārni tika apgādāti ar vērtņēm ("bremzklapēm") nolaišanās ātruma samazināšanai, un lidmašīnā iebūvēja "jaunu" jau lietotu (kā parasti, jo tādi bija lētāki) Anglijā iegādātu *Armstrong Siddeley* pieccilindru, zvaigžņu *Genet* tipa motoru ar jaudu 110/115 ZS kopā ar *Fairey Reed* tipa metāla propelleri. Šā motora iebūves dēļ nācās atkal pārveidot ķermeņa priekšējo daļu ar cita veida motora pārsegu. Lidmašīna ieguva imatrikulācijas apzīmējumu YL-AAQ, un to ielidoja Pūliņa lidapmācītājs un "Ikaru" ielidotājs kapt. ltn. Oļģerts Pukše 1935. gada 18. augustā. Par lidmašīnas krustmāti kļuva civilās aviācijas inspektora J. Indāna kundze. Tas viss notika jau pēc Latvijas aerokluba atjaunošanas.

Jaunais "Zilais putns II" lidojumā sasniedza ātrumu 177 km/h, kas ievērojami pārsniedza visu iepriekšējo Irbīša konstruēto lidmašīnu ātrumu. Ar šo lidmašīnu Pūliņš vēl izpildīja daudzus skaistus lidojumus Latvijā, bet diemžēl ne ilgi, jo 1936. gada sākumā viņš "Zilo putnu II" pārdeva Latvijas aeroklubam par 8600 latiem un pats pēkšņi beidza savas sporta lidotāja gaitas. Kāds tam bija iemesls, var tikai minēt! Tā varēja būt pārmērīga parādu nasta, kas žņaudza Pūliņu arvien vairāk — daudzo uzbūvēto personīgo lidmašīnu dēļ (septiņas lidmašīnas). Tas varēja būt arī veselības jautājums (tuvredzība, kas viņu ļoti traucēja lidojumos). Spēku izsīkums pēc tik daudzu lidmašīnu uzbūvēšanas un raibajām lidotāja gaitām. Iespējams, arī ģimenes problēmas, jo cik ilgi gan ģimenes locekļi varēja paciest šo viņa aizraušanos ar aviāciju. Īstos iemeslus viņa aiziešanai no aviācijas laikam neuzzināsim nekad, jo Pūliņš vienmēr bija mazrunīgs un noslēgts cilvēks. Paliek vienīgi fakts, ka aviācijai šajos 11 gados (no 1924. līdz 1935. gadam) viņš bija devis daudz. Pēc 1935. gada viņš vairs nekad neatgriezās aktīvo lidotāju pulkā, kaut arī sporta aviācijai Latvijā bija iestājies zelta laikmets, tās labākie gadi.

Līdz ar Pūliņa aiziešanu no aviācijas iznīka arī abas viņa pārdotās lidmašīnas. Aizsargu aviācijas lidotājs Naumanis Latgalē sasita "Ikaru II", bet atjaunoto "Zilo putnu II" YL-AAQ sasita Latvijas aerokluba motorlidotāju kursu lidskolnieks Konrāds Caune, ieslidinot to zemē 1936. gada novembrī. Šo lidmašīnu 1937. gadā atjaunoja VEF, apgādājot to ar jaunu modernu 90 ZS 4 cilindru *Cirrus Minor* rindu motoru un pasniedzot to kā VEF darbinieku dāvanu Latvijas aeroklubam. Lidmašīna saņēma apzīmējumu YL-ABF, un to 1937. gada 22. maijā ielidoja aerokluba lidapmācītājs vln. Paulis Sotnieks. Diemžēl lidmašīna "Zilais putns III" jau pēc gada — 1938. gada 31. jūlijā — gāja bojā avārijā, startējot Valkas apkārtnē (lidotāji ltn. Viktors Krastiņš un Aleksandrs Bejaņins — abi no Latvijas aerokluba). Tā Latvijas sporta aviācijas vēsturē beidzās Nikolaja Pūliņa "Sprīdišu", "Ikaru" un "Zilo putnu" ēra.

2. Nikolajs Pūliņš emigrācijā (1944–1979)*

Pirmajā krievu okupācijas periodā, 1940.–1941. gadā, Pūliņam brīnumainā veidā izdevās izvairīties no padomju represijām (apcietināšanas, deportācijas), kaut arī viņš bija cīnījies pret boļševikiem vairākkārt, arī 1919. gadā Latgales frontē 9. Rēzeknes kājnieku pulka sastāvā pēc pārvešanas uz turieni no aviācijas divizona, kā arī bijis aizsargu aviācijā kopš tās dibināšanas. Vācu okupācijas laikā, 1942.–1943. gadā, viņš vairākkārt parādījās Baložos (aiz Juglas tilta Rīgā) un klusēdams vēroja, kā mēs svētdienās tur lidojām ar pašbūvētiem planieriem pie Bukultu tilta. 1944. gadā viņš emigrē no Latvijas uz Vāciju, no kurienes nonāk Zviedrijā un apmetas uz dzīvi Zviedrijas rietumos — Gēteborgā, Molnlikes piepilsētā. Sākumā tur dzīvo kopā ar māsu Mildu, pēc tam ar savu otro sievu Maigu. Strādā spēkstacijā, kas ražo strāvu un siltumu. Daudz braukā dienesta komandējumos pa Zviedriju un Somiju. Viņa kundze Maiga strādā par medicīnas māsu vietējā slimnīcā. Atvaļinājuma laikā abi ceļo ar motorlaivu pa Zviedrijas šērām un apmeklē Vāciju. Pūliņš ir neapmierināts ar klimatiskajiem apstākļiem Zviedrijas rietumos un laikposmā starp 1965. un 1969. gadu apsver iespēju pārcelties uz dzīvi Kanādā, Venecuēlā vai Čīlē. Šajā jautājumā vērsās pēc padoma pie Kārļa Irbīša, sava sena paziņas kopējās aviācijas pionieru gaitās Latvijā pirms kara.

1965. gadā abi sāk intensīvu sadarbību, sarakstoties kopējās grāmatas "Pirmie ērgļi" izveidošanai par Latvijas aviācijas vēsturi pirmskara periodā.

Vēsturisko materiālu vākšanā sarakstījās ar bijušajiem neatkarīgās Latvijas aviācijas darbiniekiem emigrācijā: Mārtiņu Kalvi — Anglijā, Jāni Rudzīti — Brazīlijā, Vili Motmilleru — Austrālijā, Rūdolfu Zārdu — Vācijā, Mancu (Daugavpils aviācijas inženieri) un vēl citiem.

Diemžēl 1969. gadā pēc četriem kopdarbības gadiem Kārlis Irbītis atsakās no tālākas sadarbības un sāk 1971. gadā gatavot pats savu Latvijas aviācijas vēstures grāmatu, kuru arī izdod 1986. gadā ar nosaukumu *Of Struggle and Flight, The History of Latvian Aviation*. Šajā laika sprīdī Pūliņš ir sarakstījis savas "Sporta lidotāja atmiņas", kas diemžēl nekad nav publicētas un gājušas bojā pēc viņa nāves. Tāpat palika neuzrakstīta līdz galam grāmata "Pirmie ērgļi". Nav arī zināms, kur palicis Pūliņa Lāčplēša Kara ordenis un dažādās aviācijas nozīmes.

Vēl arvien Pūliņš arī Zviedrijā netur labu prātu uz Edgaru Alberingu, kas savā laikā nelegāli — bez Pūliņa atļaujas — izlidoja patstāvīgi ar viņa "Ikaru" un gatavojās sarakstīt savu Latvijas aviācijas vēsturi. Vēstulēs Irbītim Pūliņš arvien nespēj aizmirst Latvijas militāro aviācijas darboņu negatīvo attieksmi pret viņu un konstruktoru Kārli Irbīti, kuri viņu abu sadarbību uzskatīja vienīgi par niekošanos, izņemot bijušo aviācijas pulka komandieri Jāzepu Baško un

* Šī nodaļa sarakstīta, balstoties uz K. Irbīša un N. Pūliņa saraksti. Vēstules grāmatas autoram nodevis Kārlis Irbītis.

aviācijas grupas organizatoru vītn. Alfrēdu Valeiku. Personīgajā dzīvē Pūliņš bija noslēgts, varbūt arī ar vēzi slimās sievas Maigas iespaidā, un izvairījās no jebkuras saskares ar aviācijas sabiedrību emigrācijā. Vairākkārt izvairījās un nepieņēma pie sevis Latvijas aviācijas vēsturnieku Zviedrijā Pauli Branki, kā arī pat savu brāli Pēteri no Čikāgas, nemaz nerunājot par māsasdēlu inženieri Aleksandru Kristsonu.

Savās vēstulēs Irbītim Pūliņš zināmā mērā slimo ar vajāšanas māniju, saskatot visos, kas apmeklē Latviju vai no turienes atgriežas, čekas aģentus.

Nikolajs Pūliņš miris Gēteborgā 1979. gada 23. martā no neatklātās vēža slimības, jau pirms savas ar vēzi slimās sievas. Viņu izvadīja mācītājs Oļģerts Laiviņš, tuvākie piederīgie, lidotājs Jānis Grīnbergs, vēsturnieks Paulis Branke un citi.

Materiāli vēstures nodaļai par Nikolaju Pūliņu ņemti no:

- 1) K. Irbīša manuskriptiem;
- 2) žurnāliem "Spārnotā Latvija" — 1934. un 1935. g.;
- 3) avīzes "Jaunākās Ziņas" kārtējiem ziņojumiem par Pūliņa lidojumiem un avārijām;
- 4) Latvijas aviācijas vēsturnieka Paula Brankes vēstules no Zviedrijas;
- 5) K. Irbīša un N. Pūliņa vēstuļu apmaiņas 1965.–1969. gadā.

Nikolaja Pūliņa uzbūvētās lidmašīnas no 1924. līdz 1935. gadam

Nr. p.k.	Nosaukums	Reģistrācijas zīme	Motors	Pirmais lidojums	Izmēģinātājs	Konstruktors	Irbiša konstrukcija	Tehniskie parametri						
								B	L	h	F	Gt	Gl	V _{max}
1.	"Sprīdītis I"	-	Anzani 25 ZS 3 cil.	1924. gada 24. aprīlī	Lazdiņš	R. Vītols		5,8	4,7	1,8	10,5	160	250	100
2.	"Sprīdītis II"	-	Anzani 25 ZS 3 cil.	1925. gada 13. jūnijā	Sproģis	K. Irbītis	I-1	8,6	5,6	1,9	12	205	320	105
3.	"Irkars I"	YL-AAA	Anzani 45 ZS 6 cil.	1926. gada 7. septembrī	Pukše	K. Irbītis	I-2	11,0	6,4	1,9	16,3	280	480	128
4.	"Irkars II"	YL-AAA	Siemens Halske SH-5, 77 ZS 7 cil.	1930. gada pavasārī	Pūliņš	K. Irbītis	I-5	11,0	6,8	2,1	16,4	500	712	145
5.	"Gambija"	YL-AAH	Cirrus MK III 95 ZS 4 cil.	1933. gada maija sākumā	Pūliņš	K. Irbītis	I-6	12,0	7,5	2,3	19,5	500	800	150
6.	"Zilais putns I"	YL-AAI	Cirrus MK III 95 ZS 5 cil.	1934. gada pavasārī	Pūliņš	K. Irbītis	I-7	10,0	8,1	2,3	15,0	440	690	160
7.	"Zilais putns II"	YL-AAQ	Genet 110/ 125 ZS 5 cil.	1935. gada 18. augustā	Pukše	K. Irbītis	I-8	10,0	8,0	-	15,0	425	700	165
8.	"Zilais putns III"	YL-ABF	Cirrus Minor 90 ZS 4 cil.	1937. gada 22. aprīlī	Sotnieks	K. Irbītis	I-8a	10,0	8,1	-	15,0	425	660	160

Apzīmējumi tabulā: B — spārna vēziens (m); L — lidmašīnas garums (m); h — lidmašīnas augstums (m); F — spārna laukums (m²); Gt — tukšsvars (kg); Gl — lidsvars (kg); V_{max} — maksimālais lidojuma ātrums (km/h).
Piezīme. Lidmašīnu I-8a uzbūvēja VEF.

IV. Herberts Cukurs un viņa lidojumi uz Gambiju un Tokiju (1933–1937)

Dzimis 1900. gada 17. maijā Liepājas amatnieka, mehāniskās darbnīcas īpašnieka Jāņa Cukura un viņa sievas Annas (dzim. Skudras) ģimenē. Bērību pavada Liepājā kopā ar brāli darbnīcas rajonā. No turienes arī nāca Herberta tieksme vienmēr kaut ko meistarot un būt — vēlāk arī lidmašīnas. Jaunībā darbojas brīvprātīgajos ugunsdzēsējos. Pabeidzis Liepājas četrgadīgo pilsētas skolu, kā astoņpadsmitgadīgs jauneklis 1919. gada 22. martā, Latvijas atbrīvošanas kara laikā, brīvprātīgi iestājas Latvijas armijā. Iedalīts 2. Ventspils kājnieku pulka Cēsu bataljona 7. leģendārajā "Urrā" rotā, Latgales frontē cīnās pret Sarkanarmiju ložmetējnieku vadā. Par cīņās parādīto drosmi un varonību paaugstināts par seržantu. Pēc brīvības cīņām mācījies Kara skolas virsnieku kursus, kur paaugstināts par leitnantu. 1921. gada 7. septembrī tiek pārcelts uz aviācijas divizionu un ieskaitīts Aviācijas skolas lidotājuursos (divizona pavēle Nr. 183, 1921. g.). Laika posmā līdz 1922. gada 22. septembrim kopā ar lidapmācītāju nolido 11 h 27 min un izlido patstāvīgi. No 22. septembra līdz 10. novembrim veic lidotāja pārbaudes lidojumus un iegūst lidotāja novērotāja nosaukumu. 1923. gada 13. janvārī tiek paaugstināts par virsleitnantu un iedalīts kā iznīcinātāju lidotājs 1. nodaļā ar vācu trofejiznīcinātāju *Fokker DVII* un itāļu *Balilla*.

Dzīvo Rīgā, Baltās muižas ielā 18, dz. 2, tā sauktajā Baltajā muižā Ilģuciemā. Dienesta laikā jūras aviācijā Liepājā no 1925. gada janvāra līdz 1927. gada 14. novembrim uzturas savā dzimtajā pilsētā. Pēc lidojuma uz Gambiju 1934. gada jūnijā tiek paaugstināts par kapteini un ieskaitīts kara aviācijas pulka 1. iznīcinātāju eskadrijā kā pilots iznīcinātājiem *Bristol Bulldog* un *Gloster Gladiator*.

Dienesta starplaikos veic tāllidojumus ar pašbūvētām lidmašīnām uz Gambiju (Āfrikā) un Tokiju. Miris 1965. gada 23. februārī Urugvajā (Montevideo), ebreju teroristu noslepkavots.

Nikolajs Pūliņš Latvijas sporta aviācijas vēsturē kļuva slavens ar savām daudzajām personiski uzbūvētajām lidmašīnām (kopā septiņām) un pirmo sporta lidmašīnu lidojumiem Latvijā, pirmo oficiālo pārlidojumu un daudzajiem lidojumiem pa Latviju un tuvākajām kaimiņvalstīm, kā arī ar daudzajām "veiksmīgajām" avārijām (šeit būtu jāmin franču aviācijas pioniera Ferbera izteiciens: "Lidmašīnas nelauž tikai tie, kas nelido."), bet profesionālais kara un reizē

sporta lidotājs Herberts Cukurs pēc darbības nozīmīguma Latvijas sporta aviācijas vēsturē nebūt neatpaliek no Pūliņa un daudzos aspektos ir pat pārāks par viņu, sevišķi ar saviem unikālajiem pārlidojumiem pa Eiropu, Āfriku un Āziju (Gambijas lidojumā viņš nolidoja 19 342 km, lidojumā uz Tokiju — 40 342 km). Jāuzsver, ka šos lidojumus viņš veica ar paškonstruētām un pašbūvētām lidmašīnām, pilnībā būvētām no Latvijā sastopamiem materiāliem.

Kopā ar N. Pūliņu un kara lidotāju vln. Kārli Konstantu ir veicis arī plašu sabiedrisko darbu aviācijas popularizēšanā Latvijā, nodibinot Latvijas Aviācijas sporta lidotāju biedrību. Uzbūvējis pirmo "iesācēja" tipa mācību planieri Latvijā, ieviesis planierismā (pārņemot Vācijas pieredzi) tā saukto autostartu (planiera pacelšanu gaisā, uztinot pacēlāja trosi uz rotējošas spoles, kas nostiprināta uz automašīnas pakajējā riteņa), kā arī organizējis pirmos sportistu lēcienus ar izpletņiem no sporta lidmašīnas C-3 (pirmā sievietē izpletņlēcēja Latvijā Helēna Eglīte-Hothe un vēlākais planierists Jānis Butevics). Apmācījis pirmos planieristus Rīgā un Jelgavā (J. Butevicu, A. Pantejevu u. c.).

Atšķirībā no N. Pūliņa Herberts Cukurs, sākot savu darbību sporta aviācijā, jau bija profesionāls lidotājs aviācijas divizionā, vēlāk jūras aviācijā un Kara aviācijas pulkā līdz pat tā likvidēšanai padomju okupācijas dēļ 1940. gadā. Un tomēr viņš konstruēja un būvēja savas lidmašīnas un veica ar tām tik ievērojamus lidojumus. Tādu kara lidotāju Latvijas aviācijas vēsturē nebija daudz. Vēl tikai vln. Kārlis Konstants un vln. Imants Šleifers. Pārējie kara aviācijas lidotāji darbojās vienīgi militārajā aviācijā. Izņemot nedaudzos, kuri sporta aviācijā bija lidapmācītāji Latvijas aerokluba sporta lidotājuursos. Vēl jāatzīmē, ka atšķirībā no Pūliņa, kuram visas lidmašīnas (izņemot "Sprīdīti I") bija konstruējis Kārlis Irbītis, Cukurs savas lidmašīnas konstruēja pats.

Dienēdams aviācijas divizona 1. nodaļā par iznīcinātāja *Fokker DVII* pilotu (vācu trofejlidmašīna), H. Cukurs 1922. gadā bija sācis divizona darbnīcās savas personīgās viegļmotora lidmašīnas C-1 būvi. Lidmašīna gandrīz nāca gatava tieši uz 1924. gada tradicionālajiem aviācijas svētkiem 15. jūnijā un bija izstādīta publikas apskatei kopējā lidmašīnu ierindā (15 lidmašīnas) ar nosaukumu "Auseklītis". Tā bija pirmā brīvi nesoša zemplāksņa lidmašīna mūsu aviācijā vispār. Līdz šim mūsu aviācijas piloti — kā kara, tā arī sporta aviācijā — pret šo lidmašīnas shēmu izturējās visai rezervēti. Arī Pūliņš noraidīja Irbīša priekšlikumu būvēt tieši šādas shēmas lidmašīnas leģendārā "Ikara" vietā. Pilotu vidū cirkulēja visādas baumas par šīs shēmas lidmašīnu "mistiskām" neļāvīgām lidpašībām. Šo baumu iespaidā bija arī mūsu aviācijas augstākā vadība, iepērkot lidmašīnas ārzemēs. Tā par mūsu kara aviācijas modernāko iznīcinātāju tradicionāli kļuva divplāksnis *Gloster Gladiator MK1*. Arī mūsu iepirktās satiksmes aviācijas lidmašīnas *DH Dragon Rapid* bija divplāksņi — pēdējie mohikāņi daudz modernāko *Junkers J-52*, *Douglas DC-3* un citu satiksmes lidmašīnu vidū.

1. Herberta Cukura uzbūvētās lidmašīnas

C-1 (H. Cukura pirmā konstrukcija)

Tā bija viegļmotora lidmašīna ar motora jaudu tikai 12 ZS (varētu to nosaukt arī par motoplanieri). Toreiz tādas, pakļaujoties Versaļas miera līguma noteikumiem, Vācijā bija modē, arī citās Eiropas zemēs. Būve tika sākta Rīgā 1922. gadā (kapt. A. Graudiņa ziņa) un pabeigta 1924. gada 15. jūlijā. Kā izteicies Kārlis Irbītis, uz lidmašīnas konstrukciju lielu iesaidi bija atstājis vācu aviokonstruktors *Dr. ing. Verners fon Langsdorfs*, toreiz darbojies Zviedrijā. (Daudzi ievērojami vācu aviokonstruktori, lai izvairītos no Versaļas miera līguma ierobežojumiem, darbojās ārzemēs — Zviedrijā, Somijā, Dānijā, Šveicē u. c.). Cukura lidmašīnu C-1 Langsdorfs aprakstījis žurnālā *Flugwoche* 1925. gada martā, un tas ir plašākais lidmašīnas apraksts, kas publicēts par C-1.

C-1 bija brīvi nesošs vienvietīgs zemplāksnis — pilnībā izgatavots no koka (pat šasijas) un aviācijas finiera (tādu ražoja Latvijā un eksportēja uz Vāciju un citām zemēm). Spārns bija izgatavots divdaļīgs, ar vienu galveno lonžeronu un papildlonžeronu spārnu aizmugures daļā. Katru spārna pusi iebīdīja virs ķermeņa apakšējā lonžerona un sastiprināja savā starpā ar bultām. Spārna salaidumu pie ķermeņa izveidoja no alumīnija skārda. Spārns bija ar vieglu V un bultas formu, apvilks ar audeklu, sašaurināts uz spārnu galiem. Vidējā horda — 1,10 m. Spārnu salaidums — 1:11 (Joti līdzīgs planiera spārnam), ar lielu aerodinamisko kvalitāti. Ķermeņa priekšdaļa četrstūra ar noapaļojumu augšdaļā. Astes daļa pārejoša uz trīsstūri (kā tālaika itāļu iznīcinātājam *Balilla* divizionā). Aiz pilota vietas galvas aptecētājs labākai aptecei, kā arī drošībai "kapotējot". Ķermenis pilnībā apvilks ar aviācijas finieri. Lidotāja vieta novietota starp abiem spārnu lonžeroniem lidmašīnas smaguma centrā. Šasija izveidota ar caurejošu hromņiķeļa riteņu asi uz koka balstiem. Riteņi izgatavoti no finiera, apvilkti ar audeklu! Ar gumijas riepām. Augstuma stabilizators iebīdāms ķermeņa izgriezumā. Virzienstūres ķīlis izgatavots kopā ar ķermeni, apvilks ar finieri. Stūres, izņemot eleronus, bez atsvaru kompensācijas, apvilktas ar audeklu.

Motors sākumā bija 2 cilindru *Harley Davidson*, pārbūvēts motocikla motors ar 7–9 ZS jaudu (šādus motorus plaši izmantoja ārzemju viegļmotoru lidmašīnās Vācijā, Anglijā, ASV). Motora rāmis izgatavots no koka! Propelleris — divlāpstu, koka, pašu izgatavots, piedzenams no motora ar ķēdes reduktoru — apgriezīgu skaita samazināšanai attiecībā 1:2. Degvielas tvertne minimālas ietilpības, novietota virs motora! Propellera plūsmā! Pēc būtības šis lidmašīnveidīgais lidaparāts vairāk līdzinājās motoplanierim ar motoru priekšā, ar milzīgu motora jaudas slodzi un lieliskām planēšanas spējām.

Savu C-1 Cukurs ielidoja 1924. gada 15. jūlijā*, tātad pēc Pūliņa "Sprīdiša"

* "Jaunākās Ziņas" 1924, nr. 157, 16. jūl.

kā otro sporta lidmašīnu Latvijā. Lidmašīnas startu ļoti apgrūtināja "vārgais" motors. Toties pēc tā apstādināšanas lidmašīna lieliski planēja.

Pēc atvaļināšanas no armijas 1924. gada 20. novembrī Cukurs atgriezās savā dzimtajā Liepājā un turpina lidojumus ar C-1 Liepājas pludmalē, līdz pat 1926. gadam veicdams ar to vairāk nekā 100 lidojumu, izraisīdams lielu interesi Liepājas jaunatnes vidū. Tā pulcējas jaunizveidotajā aeroklubā kapt. Freimaņa vadībā pie Ventspils 2. kājnieku pulka. Cukurs tikmēr atkal bija sācis dienestu 1925. gada 12. janvārī jūras aviācijas nodaļā, vēlāk divizionā un sāka domāt par jaunas lidmašīnas būvi, leģendāro C-3 "Kurzemes hercogiene". Klubs viņam bija vajadzīgs jaunās lidmašīnas būves veicināšanai. Tagad jau veco C-1 viņš pārdeva savam kolēģim lidotājam aviācijas divizionā un pulkā Kārlim Konstantam (lidotājs no 1922. gada 11. oktobra līdz 1931. gada 14. novembrim), kas bija atvaļināts no aviācijas slīktās redzes dēļ, tomēr turpināja lidot sporta aviācijā. Tas savam iegādātajam "Auseklītim" uzmontēja citu, spēcīgāku motoru — sen pazīstamo vēsturisko 3 cilindru 25 ZS *Anzani*. Lidmašīnu apzīmēja kā C-2 (acīmredzot jaunā motora dēļ), un tā tika oficiāli reģistrēta Satiksmes ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļā ar imatrikulācijas apzīmējumu YL-AAC. Ar šo lidmašīnu saistās traģisks notikums Latvijas sporta aviācijas vēsturē — studenta Jāņa Feizaka bojāeja 1932. gada 15. aprīlī. H. Cukurs Latvijas Aviācijas sporta lidotāju biedrībā bija apmācījis viņu lidot ar divvietīgo lidmašīnu C-3, bet to neuzticēja viņam pirmajā patstāvīgajā lidojumā. Feizaks izlidoja ar vēl neapgūto C-2, vienvietīgo, netika galā ar tās vadību, un Feizaks gāja bojā. K. Konstants sadauzīto lidmašīnu atjaunoja un iebūvēja tajā vēl jaudīgāku, mums jau pazīstamo 6 cil. *Anzani* 34 ZS motoru. Un lidmašīnu "pārkristīja" par "Peka-Peka", tā tika ekspluatēta līdz pat 1937. gadam, veicot daudzus planējošus lidojumus augšupejošās strāvās (savu lielisko planēšanas spēju dēļ).

Lidmašīna C-3 "Kurzemes hercogiene"

Kā jau minēts, H. Cukurs, vēl dienējot jūras aviācijā, Liepājā 1925. gada decembrī sāka priekšdarbus savas jaunās lidmašīnas C-3 radīšanai, tās konstruēšanai un aprēķiniem. Visu to, arī vēlāk pašu būves gaitu un ar to saistītās problēmas viņš plaši apraksta grāmatā "Mans lidojums uz Gambiju". Kādu viņš bija iecerējis savu nākotnes lidmašīnu? Tai būtu jābūt nelielai, divvietīgai, derīgai arī lidapmācībai un pietiekami izturīgai, lai ar to, kaut ar nelielas jaudas motoru, varētu izpildīt augstāko pilotāžu (katra lidotāja sapnis!) — veidot cilpas, mucas, reversmeņus, dažādus apmetienus un grīsti. Par tāliem pārlidojumiem H. Cukurs tad vēl nesapņoja. Pēc vairāk nekā septiņu mēnešu darba lidmašīnas projekts bija gatavs. Toreiz viņš paredzēja lidmašīnā iebūvēt 35 ZS motoru, ar kuru varētu sasniegt ātrumu 125 km/h. Lidmašīna tika konstruēta ar četrpadsmitkārtīgu drošību (!?), lai vajadzības gadījumā varētu tai "uzlikt" arī jaudīgāku motoru. (Šī vēlme H. Cukuru neatstāja, arī projektējot nākamo

lidmašīnu C-6.) Kad Liepājas aerokluba enerģiskais priekšnieks kapt. Freimanis bija sagādājis ap 800 latu kapitālu, lidmašīnas būvdarbi varēja sākties (pēc 1926. gada decembra). Tika sameklētas nepieciešamās darbnīcu telpas Liepājā, palīgi būvē — flotes instruktoru skolas kaprāļi: Limbahs, kas gatavoja lidmašīnu apkalumus, Lediņš un Spole — bijušie galdnieki, kas sāka lidmašīnas ķermeņa būvi. Tā kā neērtības sagādāja pastāvīgā braukāšana no dienesta vietas Liepājas kara ostā uz pilsētu, būvi pārcēla uz Liepājas kara ostas rajonu — H. Cukura dzīvokli. Dzīvokli tika samontēts lidmašīnas ķermenis un iesākta stūru būve. Kā palīgs pieteicās vēl jaunmatrozis Plēsums. Drīz vien dzīvokļa telpas kļuva būvei par šaurām un nācās pārcelties atpakaļ uz pilsētu. 1927. gada vasarā Liepājas Valsts tehnikuma direktors Kupics atļāva lidmašīnas būvi turpināt tehnikuma darbnīcās. Lidmašīnas būvē tika iesaistīti tehnikuma audzēkņi par 10 santīmiem stundā, kuri gatavoja un līmēja spārna ribiņas un apšuva pusgatavo lidmašīnas ķermeni ar aviācijas finieri. Tehnikuma mehāniskajās darbnīcās gatavoja apkalumus un virpoja dažādas bultiņas. Tomēr, neskatoties uz samērā veiksmīgu būves sākumu, būve bija jāpārtrauc līdzekļu trūkuma dēļ. Ar virsnieka, virleitnanta algu jūras aviācijā nepietika. Bija jāmeklē jaunas iespējas lielāku ienākumu nodrošināšanā. 1927. gada 14. novembrī Cukurs atvadās no jūras aviācijas (?) un ar uzņēmēja lķnera starpniecību iesaistās kā šoferis Glūdas dzelzceļa būvē — vadā akmeņus un granti, kļūdams par kravas automašīnas īpašnieku. Vēlāk, pa karjeras kāpnēm kāpdams aizvien augstāk, — arī par transporta vadītāju un ekspeditoru. Lidmašīnas būve varēja atkal turpināties. Tomēr ne ilgi, jo Cukurs bija nodomājis pārcelties uz Rīgu, Balto muižu Spilves apkārtnē, kas kļuva arī par turpmāko lidmašīnas būves vietu. Savu "Auseklīti" un arī pusbūvēto C-3 ("Auseklītis" vēl nebija pārdots) viņš pārveda uz Rīgu ar kuģi "Gaida". Tālākā lidmašīnas C-3 būve turpinājās visu 1929. un 1930. gadu līdz pat 1930. gada aprīlim (28. aprīlī tā tika ielidota).

Šajā laikā arī tika nodibināta Latvijas Aviācijas biedrība, kas palīdzēja Cukuram būvēt topošo lidmašīnu. Strādādams Rīgā, kā civilists Cukurs uzzināja, ka Kara aviācijas skolā norakstīti divi veci 80 ZS 8 cilindru *Renault* tipa motori, kas glabājās artilērijas noliktavās kā lūžņi. Ar biedrības starpniecību Cukurs tos pieprasīja savai lidmašīnai. Pagāja seši mēneši, kamēr viņš saņēma atļauju no Bruņošanās pārvaldes tos iegādāties. Par motoriem tika samaksāts 30 latu gabalā. No diviem sakombinēja vienu. Lūk, kur noderēja tēva mehāniskajās darbnīcās un arī vēlāk šofera gaitās gūtā prakse, darbojoties "ar dzelžiem". 1930. gada 28. aprīlī lidaparāts C-3 beidzot bija gatavs, un to, protams, Cukurs kā vecs sauszemes un jūras lidotājs ielidoja pats.

C-3 bija zemplākšņu tipa lidmašīna, otrais zemplākšnis Latvijā. Spārni tika pastiprināti ar turošiem balstiem virspusē. Lidmašīnas propelleris bija ar samērā lielu diametru, kuru prasīja vēsturiskais 1916. gada *Renault* motors (mazi apgriezieni) un kurš piešķīra lidmašīnai īpatnēju "augstu" izskatu (*Renault* motori bija uzstādīti, izgatavoti pēc franču licences Anglijā, angļu mācību lidmašīnām *Avro 504-K*, un tās modifikācijai *Avro 538N*); Latvija šīs lidmašīnas iepirka no Anglijas, 1925. gadā (slepenā pavēle nr. 1, 1925. g. 10. janv., Vēstures arhīvs, fonds

1477, 1. apr., lieta nr. 9). Vecais *Renault* motors kalpoja Cukuram līdz pat 1933. gada 9. novembrim, līdz tā nomaīņai ar tautas dāvināto *Gipsy* — modernu 4 cilindru 130 ZS gaisadziesināmu motoru.

H. Cukura bezmotora lidaparāts C-4

1923. gada 6. septembrī laikrakstā "Jaunākās Ziņas" nr. 197 bija ievietots paziņojums. "Lidotāja nelaime": "4. sept. Pēcpusdienā starp Kolku un Pitragu avarēja jauna bezmotora lidmašīna. Vētra lidmašīnu pārlauza, un no liela augstuma tā iegāzās jūrā. Lidotājs students mehāniķis Upmals izglābts."

Tas bija pirmais planiera lidojums pēckara Latvijā. Nākamais, kas sāka nodarboties ar bezmotora lidmašīnas problēmu risināšanu, bija Herberts Cukurs. Pēc savu lidmašīnu C-1 "Auseklītis" un C-3 "Kurzemes hercogiene" uzbūvēšanas un pārceļšanās uz dzīvi Rīgā viņš konstruē un uzbūvē pirmo pirmapmācības planieri Latvijā C-4 pēc vācu planiera *Zöglin* parauga, izlietojot tā būvei norakstītas aviācijas pulka lidmašīnas *Sopwith Strutter 1½* spārnus un stūres (pēc konstruktora K. Irbiša ziņām) un piebūvējot klāt šim daļām jaunu fermveida ķermeņi ar vaļēju sēdvietu ķermeņa priekšā (raksturīgi visiem vienvietīgiem pirmapmācības planieriem). Šāda tipa planieris vispār pirmo reizi parādījās Vācijā 1926. gadā, un šā planiera konstruktors bija Fricis Stāmers. Šis planieris kļuva par pamattipu veselai plejādei līdzīgu planieru ne tikai Vācijā un Eiropā, bet visā pasaulē, arī sākuma periodā pēc Otrā pasaules kara Vācijā un Latvijā — uzbūvēts Rīgas jauno tehniķu stacijā šīs grāmatas autora vadībā. Latvijā šāda tipa planierus sauca par "skabargām". Savu uzbūvēto planieri C-4 Cukurs izstādīja publikas apskatei 1932. gada Latvijas ražojumu izstādē Esplanādē, kur arī to demonstrēja lidojumā, startējot ar gumijas virves (amortizatora) palīdzību. Ar šo planieri Cukurs 1932. gada 19. septembrī pirmo reizi Latvijā izmēģināja arī tā saukto autostartu, ar kuru bija iespējams planieri pacelt lielākajā augstumā, tālākajā planieristu apmācības gaitā (līdz 150–200 m) vēl aizvien vienvietīgā mācību metodikā, kad lidskolnieks visu laiku no paša mācību sākuma lido viens, lidapmācītājam paliekot uz zemes un dodot norādījumus skolēnam tikai pirms lidojuma. Pirmie lidskolnieki ar planieri C-4 bija Apolons Pantelejevs (vēlāk Rīgas buru lidotāju skolas priekšnieks), Jānis Butevics (Jelgavas buru lidotāju skolas priekšnieks), J. Rācenis un pirmā planieriste izpletņlēcēja Latvijā Helēna Eglīte-Hothe. Vēlāk Cukurs šo planieri pārdeva Jelgavas planieristiem (aizsargu planieristu kopai), un ar to 1933. gada 27. februārī Jānis Butevics veica pārbaudes lidojumus H. Cukura un K. Konstanta klātbūtnē, iegūdam pirmā oficiāli reģistrētā planierista apliecību Satiksmes ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļā. Šeit arī bija izstrādāti noteikumi planierista nosaukuma iegūšanai.*

* J. Butevics. Mācies lidot. Ievads buru lidošanā. — R.: A. Gulbis, 1934.

2. Lidojums uz Gambiju

(no 1933. gada 28. augusta līdz 1934. gada 25. maijam)

Pēc Pūliņa neveiksmīgā lidojuma uz Gambiju un avārijas Vācijā 1933. gada maija beigās H. Cukurs tā paša gada 28. augustā bija pārņēmis no Pūliņa Gambijas lidojuma stafeti un devies tālajā ceļā.

Avīzes pēc viņa izlidošanas* rakstā "Nepamatotas baumas par Cukura lidojumu uz Gambiju jeb Tokiju" ziņoja kaut ko pavisam neizprotamu: "Latvijas aviācijas biedrības sporta lidotājs H. Cukurs vakarīt ap pusdienas laiku izlidojis uz Rietumiem personisko komerclietu kārtošanai. Viņu izvadīja lidojumā sieva Milda (dzim. Bērzupe) un dēlēns Gunārs, kā arī biedrības vadītājs N. Sudmalis. Vakar saņemta ziņa, ka Cukurs sasniedzis Berlīni un nākamajā dienā devies tālāk uz Parīzi. Tur viņš savai lidmašīnai nopirks jaunu motoru un atgriezīsies Rīgā." Tālāk ziņojumā: "Izņemdam atļauju izlidošanai Gaisa satiksmes pārvaldē, viņš teicis, ka nodomājis aplidot pasauli, un lūdzis lidojuma maršrutu citiem neizpaust." Nolaisties Tempelhofas aerodromā Berlīnē Cukuram atļauja nav bijusi (sākās notikumi Cukura stilā! — aut. piezīme)."

Ak šie avīžu korespondenti!

Nākamā ziņa**: Cukurs nolaidies Leburžē aerodromā Parīzē un attālumu ap 1000 km no Berlīnes līdz Parīzei nolidojis vienā dienā. Pēc tam*** plašs paskaidrojums par Cukura lidojumu, autors atv. plkv. ltn. Oto Zeltiņš — tolaik avīzes korespondents Parīzē. No Parīzes Cukurs tālāk vēl nav aizlidojis, jo remontē savas lidmašīnas motoru franču aviācijas motoru rūpniecībā *Renault*. Motors tiek pārbaudīts tālākam lidojumam, jo ir galīgi izdilis.

Un, visbeidzot, skaidri un gaiši****: "Cukurs lidojumu uz Gambiju turpina un vakar no Bordo izlidojis uz Spāniju."

Kas tad īstenībā bija noticis?

Cukurs tik tiešām 1933. gada 28. augustā, bez liekas ažiotažas un propagandas bija devies tālajā lidojumā uz Gambiju (jo ko var zināt — jau nu lidojums beidzas tikpat pēkšņi kā Pūliņam, kaut arī Cukurs savu jauno lidmašīnu C-3 bija pietiekami ielidojis un izmēģinājis dažādos lidojumos tepat Latvijā no 1930. gada 28. aprīļa līdz 1933. gada 28. augustam — pretēji Pūliņam, kas bija devies tālajā ceļā ar tikko uzbūvētu un īsti neizmēģinātu lidmašīnu, plaši izreklamēdam savu lidojumu, Latvijas kara ministra J. Baloža pavadīts.

Bet Cukura vecais *Renault* motors tik tiešām bija sācis niķoties un sagādāja tik daudz rūpju (un arī avāriju) tālākajā ceļā. Bet atkāpties vairs nebija iespējams — bija jācīnās tālāk. Jo šoreiz tas jau bija Latvijas un tās sporta aviācijas prestižs. Par to bija jācīnās.

* "Jaunākās Ziņas", nr. 193, 31. aug.

** "Jaunākās Ziņas" nr. 199, 2. sept.

*** "Jaunākās Ziņas" nr. 200, 7. sept.

**** "Jaunākās Ziņas" nr. 208, 16. sept.

Kāpēc par savu tāllidojumu mērķi mūsu pirmie sporta aviācijas pionieri Pūliņš un Cukurs bija izvēlējušies tieši Gambiju tālajā Āfrikā?

Tas bija saistīts ar romantiski patriotisko jūtu uzplūdumu vēsturiskajās atmiņās par īslaicīgu latviešu tautas daļas — kurzemnieku (Pūliņš un Cukurs bija kurzemnieki) dzīves apstākļu uzlabošanos Kurzemes hercoga Jēkaba valdīšanas laikā (1642–1682) salīdzinājumā ar vispārējo drūmo latviešu tautas dzīvi svešzemju kalpībā citos novados. Saimnieciskā uzplaukuma laikā, kas pamatojās uz vietējās rūpniecības attīstību un tirdzniecību ar ārzemēm (Kurzemes hercogistei bija ap 60 tirdzniecības kuģu — burinieku ar savu kara floti to apsardzībai, būvēti Ventspilī), hercogs Jēkabs aizjūras tirdzniecībā bija ieguvis pirmo Kurzemes koloniju Āfrikas rietumu krastā, Gambijas upes grīvā. Šo koloniju viņš bija nopircis no kāda Gambijas cilts valdnieka — vispirms Sv. Jēkaba salu Gambijas upes grīvā, pēc tam arī citas zemes Gambijā. Salā tika uzbūvēts Jēkaba forts un izmitināti Kurzemes kolonisti tirdzniecībai ar vietējiem iedzīvotājiem — koloniju preču, ziloņkaula, ādas, piparu, krāsvielu un pat zelta "ietirgošanai", vēlāk šīs preces piegādājot ar lielu peļņu Austrumeiropas valstīm, Krievijai, Polijai u. c. Pirmie kolonisti Gambijā ieradās 1651. gada 21. oktobrī ar burinieku "Valzivs" (hercoga Jēkaba kuģi ķēra zivis un medija valzivis Islandes ūdeņos). Pēc 1660. gada zviedru-poļu kara beigām (Kurzemes hercogiste bija Polijas vasaļvalsts) sākās Kurzemes saimnieciskā lejupslīde, un Kurzeme savu koloniju Gambiju 1661. gada martā zaudēja. To sagrāba Holande, pēc tam tur nostiprinājās angļi. Pēc 282 gadiem un 14 dienām 1933. gada 3. novembrī šeit ar savu C-3 atlidoja Herberts Cukurs. Kurzemnieks.*

Herberta Cukura 1934. gadā izdotās grāmatas "Mans lidojums uz Gambiju" un laikraksta "Jaunākās Ziņas" saīsināts lidojuma apraksts

(103 turpinājumi no 1933. gada 23. oktobra (nr. 239) līdz 1934. gada 29. maijam (nr. 116))

28. augustā. Plkst. 12.15 starts Spilvē. Pēc pusstundas lidojuma sasniegta Latvijas robeža pie Meitenes, tālāk pārlidota Tilzīte, pēc 3 h sasniegta Kēnigsberga Vācijā. Nosēšanās Dancigā degvielas papildināšanai. 520 km nolidoti 3 h 50. min. 29. maijā pārlido N. Pūliņa "Gambijas" avārijas vietu un turpina lidojumu uz Berlīni, kuru sasniedz vēlu vakarā. Līdz šim vecais *Renault* motors darbojās nevainojami (iegādāts pirms sešiem gadiem, ekspluatācijā četrus gadus).

29. augustā. Berlīnē ar Latvijas sūtņa Vācijā Kociņa un sekretāra Ozoliņa palīdzību tiek kārtotas dažādas formalitātes Vācijas tālākai pārlidošanai, arī t. s. trešās personas apdrošināšanas dokumenti.

* F. Zālītis. Latvijas vēsture. — R., 1937.

30. augustā. Starts no Tempelhofas aerodroma Berlīnē uz Parīzi. Pārlido Erfurti un Ronas kalnājus (līdz 950 m augstus). Pēc 3,5 stundām nolaižas Frankfurtē pie Mainas, kur viņu sagaida inž. Langsdorfs ar ģimeni — viņa konstruēto lidmašīnu "garīgais iedvesmotājs". Pēc divām stundām izlido tālāk uz Parīzi. Sāk parādīties pirmie motora darbības traucējumi, nestrādā viens cilindrs. Frankfurtē konstatē samazinātu motora kompresiju. Meteoapstākļu pasliktināšanās aiz Zārbrienas, zemie mākoņi, redzamības pasliktināšanās. Tālākais lidojums jāturpina zemlidojumā, orientējoties pēc šosejām, jo lidmašīna nav apgādāta ar aklā lidojuma instrumentiem. Ar grūtībām beidzot saskata Parīzes ēku jumtus un nolaižas Leburžē aerodromā. 1000 km no Berlīnes veikti 7,5 stundās. Parīzē Cukuru sagaida Latvijas sūtnis Francijā Cielēns un sūtniecības sekretārs Tomsons, kā arī Parīzes latvieši Krols, Rudzītis, Zeltiņš ("Jaunāko Ziņu" korespondents Francijā).

Parīzē Cukura lidmašīnas vēsturiskais 1916. gada *Renault* motors rada sensāciju. Tāds Francijā atrodams tikai viens, un tas pats aviācijas muzejā. Motoru rūpnīcas *Renault* vadība tūdaļ atsūta bez atlīdzības trīs rūpnīcas mehāniķus Cukuram palīgā motora remontam. Motors tiek noņemts, izjaukts un pārbaudīts turpat aerodromā. Rūpnīcā izgatavotas jaunas daļas. Nomainīts magneto, virzuļu gredzeni, cilindru blīves (motors V veida, divrindu, 8 cilindru ar vertikāli stāvošiem cilindriem). Pēc desmit dienām motors ir saremontēts un uzlikts atpakaļ lidmašīnai. Parīzes latviešu biedrība vienbalsīgi nolemj atbalstīt Cukuru ar 500 latu ziedojumu tālākajam lidojumam. Izpletņu rūpnīca "Vineja" izsniedz Cukuram bez maksas izpletni tālākajam lidojumam, neprasot nekādas garantijas. Izpletņa cena — ap 1800 latu. Cukurs Parīzē izpilda dažus mēģinājuma lidojumus ar izremontēto motoru (motors tomēr nedod pilnus apgriezienus, jo acīmredzot ir stipri izdilis).

Latvijas Aviācijas biedrības priekšsēdētājs un pastāvīgais Cukura lidojumu atbalstītājs Nikolajs Sudmalis 1933. gada 21. oktobrī laikrakstā "Jaunākās Ziņas" nr. 238 publicē plašu rakstu par Cukura lidojumu uz Gambiju, uzsākot kampaņu jauna motora iegādei par tautas saziemotiem līdzekļiem (pirmo ziedojumu Cukura fondā dod ģenerālis Bangerskis, tad daudzi citi). Laikrakstā "Jaunākās Ziņas" tiek publicēti ziedotāju saraksti, un tā tiek savākti motora iegādei nepieciešamie 7000 latu). Diemžēl jauno motoru *Gipsy* Cukurs saņem tikai 12. decembrī Dakarā — pēc neskaitāmām likstām ar veco *Renault* motoru un Gambijas sasniegšanas 3. novembrī.

14. septembrī. Cukurs beidzot izlido no Parīzes uz Puatjē. Viņu pavada Latvijas sūtniecības darbinieki kopā ar pārējiem latviešiem Parīzē. Sākumā mākoņu augstums 300 m. Pārlido Parīzi, garām Orleānai (šeit mākoņi jau ap 1000 m), pāri Luāras kalnainiem apgabaliem ar senlaicīgajām pilīm. Ir aizpūsts sāņus un iekļūas aizliegtajā zonā. Tiek apšaudīts ar šrapneliem. Grūti atrast Puatjē. Pēc nosēšanās tālāk lidot nav iespējams, jo virs Bordo lietus, zemi mākoņi, vētra. Vakars jāpavada kopā ar franču lidotājiem burgundieša un franču šampanieša sabiedrībā.

15. septembrī. Pārlidojums uz Bordo–Tulūzu–Perpinjolu. Lidojuma sākums grūtos meteoroloģiskos laika apstākļos. Slikta redzamība, dūmaka. Jālido virs kalnaina apvidus mazā augstumā, viņa dārzi, koki, kalni. Apmēram pēc stundas laika apstākļi uzlabojas, parādās saule, un mākoņu augstums 1500 m. Redzams Atlantijas okeāns. Starposēšanās Bordo. Tālākam lidojumam startē tikai pēc divām stundām, jo virs Tulūzas negaiss. Pēc starta laika apstākļi lieliski. Lidojuma augstums 1600 m. Sēšanās Tulūzā. Degvielas uzpildīšana, jo jālido tālāk pāri Pireneju kalniem. Līdz Perpinjolai atlikuši 160 km. Pirenejus pārlido 2000 m, dažas kalnu galotnes tikai 100 m augstumā. Pēc 40 min lidojuma ir virs Vidusjūras un steidzīgi nolaižas Perpinjolā uznākušās tumsas dēļ. Nolidoti atkal 1000 km.

17. septembrī. Starts no Perpinjolas Francijā uz Barselonu Spānijā. Pirms tam 2 dienu aizturēšanās Perpinjolā lidmašīnas pieša remontam un vīzas kārtošānai lidojumam uz Spāniju. Atstatums līdz Barselonai 200 km gar Spānijas kalnaino piekrasti. Kalnu virsotnes ap 1500 m un vairāk. Motors strādā labi. 70 km aiz Perpinjolas mākoņu siena. Dodas uz jūras pusi pa kalnu ielejām. Mākoņi nospiež Cukuru jau līdz 200 m. Pie jūras migla. Motors sāk tricēt un darbojas nevienmērīgi. Pēc 1 h un 15 min lidojuma pieņem lēmumu atgriezties Perpinjolā. Motora remonts līdz tumsai.

18. septembrī. Atkārtots starts uz Barselonu. Lieliski meteoapstākļi, mākoņu bāze 2000 m. Bezvējš. Droši pārlido jau apgūtās kalnu grēdas. 80 km no Barselonas meteoapstākļi pasliktinās. Lidojuma augstums nepārtraukti jāsamazina līdz 100 m. Jālido gar jūras krastu. Jūras krasti klinšaini. Sāk "uzdot" motors. Pārstāj strādāt viens no cilindriem, tad otrs, trešais. Atstatums līdz Barselonai atlicis vairs tikai 60 km. Lai nesadauzītos pret piekrastes klintīm, ielido jūrā. Motors raustās ar pieciem cilindriem. Ir jāsēžas, jo lidojuma augstums nepārtraukti samazinās. Ierauga kādu izžuvušas upes gultni un dodas uz turieni — piespiedu nosēšanās. Izskrējiena beigās ieskrien kādā 2 m dziļā bedrē ar ūdeni. Kūlenis, un Cukurs iespiests zem lidmašīnas pilota sēdekli. Netiek pats laukā. Izplūstošā benzīna tvaikos lēnām ieslīgst miegā. Atjēdzas, kad to kāds rausta aiz pleca. Spāņu karabinieris. Atskrējušie ļaudis palīdz atsvabināties un izlīst no lidmašīnas. Avārija notiek pie Malgratas 16 km no Barselonas. Lidmašīna pa zemes ceļu tiek pārvesta uz civilo aerodromu Barselonā. Avārijā lidmašīna laimīgā kārtā nav cietusi, un bojājumi visai niecīgi! Propelleris vesels, spārni bez bojājumiem, pat stūres, virzienstūre vesela, kas bija pēdas dziļumā ieurbusies gruntī. Saspiests vienīgi galvas aptecētājs, vēja aizsargstikls, motora apsega virsējā daļa un bojāta šasija. Sākas lidmašīnas remonts aerodroma darbnīcās. Remonts jāveic Cukuram pašam. Motora bojājumi visai niecīgi. Sasprādzis motora karteris, ko pa pastu atsūta no Rīgas (no otrā iepirkta motora). Reduktora karteris tiek sametināts uz vietas. Darbu organizācijā un remontmateriālu sagādē palīdz Latvijas konsuls Dons Koldeforns. Lidmašīna turpat civilajā aerodromā tiek izmēģināta lidojumā. Atkal nestrādā viens cilindrs. Motora kārtējais remonts, līdz tas "sāk griezties, kā pienākas", un lidmašīna tiek pārlidota uz Barselonas militāro aerodromu. Izlidošanu tālāk kavē nelabvēlīgie me-

teoapstākļi, kā arī liktenīgais 29. datums Latvijas aviācijā, turklāt vēl piektdiena, kad lidot vispār bija aizliegts (iepriekš vienmēr bija algas diena!).

30. septembrī. Cukurs startē uz Valensiju (270 km). Viņu pavada spāņu iznīcinātāju lidmašīnas. Pēc nolidotiem 20 km, kad pavadītāji atvadās, sāk atkal niķoties viens no motora cilindriem. Ko darīt? Vai atkal atgriezties, jo apakšā kailās kalnu radzes? Nolemj lidot tālāk ar 7 cilindriem. Uzmokās līdz 1800 m, un pēc 25 min cilindrs atkal sāk darboties normāli. Redzamība lieliska. Pēc 2 stundām un 45 min sasniedz Valensiju. Nolaižas tikko iekārtotajā aerodromā bez angāriem. Atkal motora remonts līdz vēlam vakaram. Tā kā šeit nav ne angāru, ne darbnīcu, nopietnākam motora remontam nolemj nākamajā rītā doties tālāk uz 180 km attālo Alikanti.

1. oktobrī. Debess nomākusies, gaiss smacīgs, vēja nav. Ar pilnu gāzi motors velk uz augšu. Pirmā mākoņu kārtā 700 m, 1300 m augstumā nākamā. Izlien abām cauri un kāpj tālāk. Priekšā 1550 m augstie Sjerraitonas kalni. Bet motors lēkā un raustās kā negudrs, liekas, ka lūzīs motora rāmis. Nolidota 1 h 20 min, kalniem būtu jābūt pāri. Velti meklē mākoņu logus, lai orientētos. Bez speciāliem instrumentiem aklajam lidojumam dodas mākoņos uz leju. Zaudē orientāciju telpā un izkrīt no mākoņiem 800 m augstumā. Apakšā jūra. Kilo-metra attālumā krasts. Priekšā apmēram 10 km attālumā Alikante. Nolaižas klinšainā aerodromā. Sākas motora remonts ar vietējo satiksmes aviācijas mehāniķu palīdzību. Atrod jaunu plīsumu motora karterī. Nav strādājuši vienas puses V motora cilindri. Motora remonts ilgst piecas dienas.

6. oktobrī. Cukurs startē tālākajam lidojumam uz Malagu. Motors strādā labi. Izlien cauri gubu mākoņiem un sasniedz 2000 m. Dodas tālāk. Pēkšņi motorā atskan spēcīgs brīkšķis un kaut kas daudzās kā ar veseriem. Apstādina motoru un griež atpakaļ. Bet aerodromu vairs nerasniegt! Propelleris negriežas, motors nerūc. C-3 planē kā planieris. Augstums vēl ap 1000 m. Planē starp divām kalnu grēdām kādā ielejā ar vīna dārziem, citronu un vīģu birtalām. Lauka, kur nosēsties, nav. Izvēlas kādu vīna dārzu, kur krūmi zemāki. Lidmašīna nobriekš, saļemas, bet apkārt nesviežas un pēc dažiem izskrējiena metriem apstājas. Pie lidmašīnas saskrien spāņu zemnieki un palīdz to izvilkt laukā no dārza. Lidmašīnu ar noņemtiem spārniem, piekabinātu pie automašīnas, aizvelk atpakaļ uz Alikantes aerodromu. Te mehāniķi kopā ar Cukuru izceļ motoru no lidmašīnas un to izjauc. Konstatē, ka pirmajam cilindram pārlūzis virzuļa pirksts un tas saārdījis cilindru un virzuli. Šajā smagajā brīdī Cukuram tiek pasniegta ģenerāļa Bangerska telegramma ar novēlējumiem sasniegt mērķi — Gambiju. Īstā laikā! Pēc piecām dienām motors tiek daļēji samontēts un pēc dažu trūkstošo daļu saņemšanas vēl no Rīgas, otrā vecā *Renault*, tās iemontētas atkal motorā. Lidmašīna un motors tiek izmēģināti lidojumā virs aerodroma.

22. oktobrī. Cukurs dodas tālāk uz Malagu. Bez starpgadījumiem, ja neskaita motora apstāšanos nolaižoties. Lidot tālāk nav iespējams, jo virs Tanžeras, nākamās pārlidojuma nosēšanās vietas, plosās negaiss.

23. oktobrī. Laika apstākļi ir uzlabojušies, un Cukurs startē pārlidojumam uz Tanžeru, pāri Gibraltāra jūras šaurumam. Pārlidojumu pāri Vidusjūrai veic

3000 m augstumā un nosēžas jau Āfrikas kontinentā, zājainajā Tanžeras lidlaukā. Francijas kolonijā. Pusdienlaikā startē tālāk uz Kasablanku. Lidojuma beigās, nolaižoties Kasablankā, atkal apstājas motors. Lidojums ilgst 2 h 45 min pāri samērā līdzenam apvidum ar labām piespiedu nosēšanās iespējām. Lidot tālāk divas dienas nav iespējams nelabvēlīgu meteoapstākļu dēļ.

25. oktobrī. Laika apstākļi daudz maz pieņemami, un lidojums turpinās pāri apgabalam ar milzu kalniem, kur nolaisties nav iespējams. Pēc 200 km sākas Riodeoro tuksnesis. Ne mazāko dzīvības pazīmju — tikai smiltis un lielas smilšu kāpas. Pēc vēl 100 km sāk celties jūras migla. Motors kā par brīnumu strādā labi, bez defektiem. Nolaižas aerodromā pie Jubijas raga. Aptuveni 500 km garš pārlidojums veikts 4 stundās un 20 minūtēs. Nolaižoties tikko nesiekrien lielā sapūstā smilšu kaudzē. Pēdējā mirklī ar "divstāvu āzi" izdodas kaudzi pārlēkt. Lidmašīna tiek ievilkta angārā un uzpildīta. Izrādās, ka viņam šeit nebija atļauts nolaisties, bet tikai nākamajā nolaišanās vietā Villakisnerosā. Nākamajā rītā lidot tālāk uz 600 km attālumā esošo Villakisnerosu nav iespējams. Neganti auro vējš, un krāc okeāns. Degvielas abās tvertnēs kopā — 235 litri. Motors patērē 35 litrus stundā. Tātad degvielas tikai 7 stundām un, šādam vējam pūšot, līdz nākamai nosēšanās vietai var nepietikt.

Vējš nesamazinās divas dienas, un ir jāzaudē tik daudz laika. Līdz pašai Dakarai, zināmā mērā lidojuma galapunktam pirms Gambijas, atlikuši vēl 200 km. Motoram vēl jānostrādā ap 28 stundām, — raksta Cukurs savās atmiņās. Vai tas izturēs?

30. oktobrī. No Jubijas raga Cukurs izlido uz Villakisnerosu. Apakšā tikai tuksnesis. Jābaidās no arābiem — laupītājiem, kas apšauda pāri lidojošās lidmašīnas. No okeāna ceļas migla. Tā klājas aizvien biežāka. Tomēr laimīgi pēc 3 h un 40 min sasniedz Villakisnerosu — lielā līdzena smilšu laukā. Vēl arvien spāņu kolonijā. Pēc dažām stundām lido tālāk uz Portetjennu pāri jūras līcim. Pēc 2,5 stundām nolaižas Portetjennā. Riodeoro, bīstamais arābu apgabals, laimīgi pārlidots. Vienā dienā veikti 950 km. Motors vēl turas, tikai ejas spiediena rādītājs brīžam nerāda neko, un motors trīc un dreb aizvien vairāk.

31. oktobrī. Izlido no Portetjennas uz Senluisu. Atkal lidojums pāri okeāna līcim, jo Portetjenna tāpat kā Villakisnerosa atrodas uz pussalas un apkārt pa sauszemi lidot negribas. Tālāk lidojums pāri Sahāras tuksneša daļai. Drīz tas arī beidzas, un zemi sāk klāt zāļu puduri. Daudz sālsezeru. Pēc piecām stundām nolaižas Senluisā. Ir kļuvis vēsāks. Ejlas manometrs bija atsācis atkal rādīt. Bija grūtības atrast aerodromu, kas atradās uz mazas ezera saliņas. Pēc Sahāras smiltīm redzamas palmas un citi zaļumi. Te jau cita Āfrika. Skaista un pievilcīga. Atkal franču kolonija.

2. novembrī. Starts no rīta uz Dakaru, priekšpēdējo pārlidojuma vietu. Pēc stundas un 10 minūtēm veikti 200 km. Pēc priekšrakstiem pie Dakaras jāpielido tikai 200 m augstumā. Uz cietā Dakaras aerodroma kārtējo reizi tiek nolauzts lidmašīnas piesis. Jādodas uz Anglijas konsulātu pēc vīzas un atļaujas lidot uz Gambiju, jo tā vēl arvien ir angļu kolonija.

Vīza tiek izsniegta, bet konsuls informē, ka Beterstā pie Gambijas aerodroma neesot. Franči savukārt stāsta, ka aerodroms ir!

3. novembrī. Gambija tikai nepilnu 300 km attālumā. Motoru palaižot, tas šņāc kā plēšas, jo kompresijas motoram tikpat kā nav. Gaiss plūst garām gredzeniem, vārstiem un vēl nezin kur. Motors dreb. 1200 m augstumā uzņem kursu uz Gambiju. Kad tiek sasniegta Gambijas upes grīva, tā ir tik plata, ka mitrā miglainā gaisā knapi var saskatīt otru krastu. Visapkārt purvi ar milzu upēm. Pirmā Latvijas lidmašīna — Cukura C-3 — 1933. gada 3. novembrī ir sasniegusi Gambiju un pārlido tās grīvu. Aplido mūsu senās kolonijas Gambijas pašreizējo galvaspilsētu Beterstu apkārt vienu, otru un trešo reizi, meklējot sausāku vietīņu, kur varētu nolaisties. Visur tikai ūdens un ūdens. Kur sauszeme, tur kokī. Un tikai kādus 13 km no Beterstas ierauga laukumiņu ar mājām un barakām un baltu riņķi vidū — aerodromu. Aerodroms ļoti mazs. Nosēšanās jāaprēķina precīzi, un beidzot lidmašīna jau ripo pa Gambijas zemi. Ne visai laipni Cukuru sagaida vietējā angļu administrācija, prasa Cukuram, ko viņš te Gambijā meklējot, vai viņam esot paziņas, kur apmesties. Angļiem nepatīk Cukura laipnā izturēšanās pret vietējiem nēģeriem, un tie pieprasa samaksu par lidmašīnas novietošanu — 17 latu par diennakti.

6. novembrī. Cukurs saņem telegrammu, ka jaunais motors ir ceļā uz Dakaru. Bet angļi paziņo, ka viņa lidmašīna te aerodromā nevarot palikt, un 9. novembrī Cukurs izlido no šīs angļu kolonijas atpakaļ uz Dakaru pie daudz laipnākajiem frančiem. Pirmais lidojuma posms uz Gambiju ir beidzies. Nolidots vairāk nekā 7600 km virs Eiropas un Āfrikas. Tagad tikai jāsagaida Latvijas tautas dāvinātais motors un ar to jādodas atpakaļ uz mājām. Pārlidojums ilga 68 dienas (no 1933. gada 28. augusta līdz 3. novembrim). Un, kā raksta pats Cukurs, galvenie faktori, kas paildzināja šo pārlidojumu, bija — motors, meteoroloģiskie apstākļi un pats Cukurs. Viņa fiziskā un garīgā slodze pārlidojuma laikā un arī vēlēšanās redzēt pasauli. Zemes, kuras viņš pārlidoja un kurās uzkavējās.

H. Cukura atpakaļlidojums no Gambijas uz Latviju

Decembra sākumā Dakarā pienāca jaunais motors — latviešu tautas dāvināts, moderns angļu *De Havilland Gipsy Major* ar 130 ZS jaudu, kopā ar propelleri — tam uz zemes maināms solis. Četrus cilindru vienrindas gaisadzēsinašs motors ar karājošiem cilindriem (vecajam *Renault* bija tikai 80 ZS, un tas bija astoņu cilindru V veida motors ar cilindriem, izvietotiem uz augšu). Nācās pilnībā pārveidot un no jauna izgatavot motora pārsegu. Motors diemžēl bija nepilnīgi komplektēts. Trūka benzīna sūkņa, montāžas instrumentu, kā arī motora zīmējumu. Tas viss kavēja jaunā motora iebūvi lidmašīnā. Turklāt Cukurs vēl bija saslīmis ar malāriju un nācās ārstēties un ievērot ārsta norādījumus. Lidmašīnu būves amatnieku un sevišķi skārdnieku uz vietas nebija, un visu izgatavot vajadzēja Cukuram pašam. Un tā tikai pēc pusotra mēneša motora iebūve lidmašīnā bija pabeigta un motors lidmašīnā bija gatavs

izmēģinājumiem. Lidmašīna, pateicoties modernākajam un vieglākajam motoram, bija kļuvusi par 100 kg vieglāka, tas labvēlīgi ietekmēja tās lidotspējas. Sēšanās ātrums un izskrējiena garums bija kļuvis mazāks, kāptspēja lielāka. Turklāt lidmašīna vēl tika apgādāta ar aklā lidojuma instrumentiem, un nu ar to varēja lidot arī miglā un mākoņos. Trūka vienīgi radioiekārtas sakaru uzturēšanai. Tika izpildīts mazs mēģinājuma pārlidojums uz Tisu un atpakaļ (130 km). Motors diemžēl strādāja tikai apmierinoši. Pa kartera ventilācijas caurumiem plūda laukā stipri daudz eļļas! Motoram tika dota iespēja labi piestrādāties. Lidmašīna spēja attīstīt ap 230 km/h. Tā bija gatava atpakāllidojumam uz Latviju.

8. februārī. Cukurs izlido uz dzimteni (pēc pieciem mēnešiem) kopā ar ceļabiedriem — diviem maziem Dienvidamerikas pērtiķiņiem Gao un Timbaktu, kurus viņam uzdāvināja franču draugi. Cukuru pavadīt agri no rīta, vēl tumsā, ieradušies daudzie franču draugi ar kundzēm. Kad austrumos parādās gaismas svītra, Cukurs startē atpakaļceļā. Pa citu maršrutu, nekā šurp lidojot. Tālāk no Atlantijas okeāna rietumu krasta — dziļāk Āfrikas iekšzemē. Vispirms uz Bamako. Uzņem augstumu 1500 m un stiprā ziemeļu vēja ar ātrumu 180 km/h pāri kokiem apaugušajam apvidum dodas uz austrumiem. Arvien tālāk no okeāna. Ik pēc 30 līdz 35 km no kokiem ir attīrīti nolaišanās palīglaukumi franču kara lidotājiem, tā ka lidot ir droši. Pēc 3 h 15 min ir sasniegts Tambakundas aerodroms. Motors strādāja labi. Tikai šajā ceļā patērēti vairāk nekā 6 litri eļļas. Visa lidmašīna mirkst eļļā. Sākas nedienas ar jauno motoru, kas ilgst līdz pat Romai. Bet ir veikti pirmie 500 km uz mājām. Tālāk šajā dienā lidot nav iespējams, jo aerodromā nav pievesta degviela un eļļa, kas Cukuram turpmāk kļūst aizvien vairāk nepieciešama! Degvielu beidzot izsniedz no kara aviācijas rezervēm.

9. februārī. Atkal agri no rīta Cukurs dodas tālāk uz Kaijesas aerodromu. Pārlidojamais apgabals kļūst aizvien kalnaināks, un lidmašīnu stipri šūpo. Bet motors eļļu sviež laukā pa visiem caurumiem aizvien vairāk. Āra temperatūra pie zemes +55°C. Pēc nolaišanās C-3 ripo uz startu tālākajam lidojumam. Sākas kalnainais tuksnesis. Beidzot sasniegta Bamako. Šeit franču kara aerodroms. Melnie strēlnieki raujas ar benzīnu un lupatām, lai notīrītu no lidmašīnas eļļu, un franču mehāniķi nevar saprast, kāpēc motors tik ļoti sviež laukā eļļu. Iemeslu nevar atrast. Bamako ir tālākā vieta Āfrikas dienvidos, ko savā lidojumā sasniedzis Cukurs. No šejienes lidojuma maršruts arvien vairāk pagriežas uz ziemeļiem.

10. februārī. Lidojums turpinās gar Nigēras upi. Pēkšņi kreisais spārns dabū spēcīgu triecienu, jo ir nolūzis ātruma rādītāja pieņēmējs, Pito caurulīte, kas bija piestiprināta pie spārna. Atsitoties pret spārna balstu, tā dod šo triecienu. Lidojums pāri kalnainiem džungļiem. Pazib atsevišķi nēģeru ciemi. Lidojums turpinās aptuveni 1000 m augstumā. Šeit patikami vēss. Tālāk gar Nigēras upi plaši purvi ar krokodiliem. Motors strādā lieliski. Vienīgi tā eļļa! Plūst vēl arvien. Nolaižas Mopti aerodromā ar beidzamām eļļas rezervēm. Aizvien neviens nevar atrast eļļas noplūdes iemeslus.

11. februārī. Startē tālākajam lidojumam uz Gao (610 km) pāri Gurmai un

Hombori. Lidojuma lielākā daļa pāri tuksnesim. Sākumā kalnaini džungļi. Kalni ne augstāki par 500 m. Jālido gar taku (ko varētu nosaukt arī par ceļu) — tā piekodinājuši franču lidotāji. Citādi būtu grūti viņu atrast piespiedu sēšanās gadījumā. Aiz Hombori sākas tuksnesis. Kad pār to ir nolidoti ap 100 km, saskata pastiprinātu eļļas izsviešanu no motora. Viss spārns un ķermeņa viena puse eļļā. Jāgriežas steidzīgi atpakaļ uz Hombori palīgaerodromu, kuru tas jau nesen pārlidojis. Jāglābjas, jo eļļa līdz Gao nepietiks. Laukums visai ierobežots ar sliktām pieejām. Riteņi pieskaras zemei, un C-3 apstājas laukuma malā. Eļļas tvertnē palikuši vairs tikai 3 litri. Izpūsti vējā 13 litri četru stundu laikā. Šī Cukura lidmašīna ir pirmā lidmašīna, kas te vispār nolaidusies. Brīnums — Cukurs atrod telegāfa sakarus un dod ziņu uz Gao par starposēšanos ceļā, lūdz atgādāt kaut 10 litrus eļļas, lai varētu aizlidot uz Gao, kas atrodas 260 km attālumā.

12. februārī. Atlido lielais *Potez* tipa divplāksnis ar pašu Gao eskadrijas komandieri un trim instruktoriem, un pēc nolaišanās tas pieripo pie C-3. Ir atvedis eļļu. Vēl daži sīki remontī. Pārlūzis augstuma stabilizatora apkalums — to lidojumam līdz Gao nosien ar stiepli, un abas lidmašīnas dodas uz Gao kopīgi. Tur C-3 novieto angārā (ārā bieži plosās smilšu vētras), vietējo mehāniķu konsilijs nolemj motoru izcelt no lidmašīnas un izjaukt, lai noteiktu iemeslu, kāpēc motors spļauj eļļu. Atrod uz virzuļiem milzīgu piedeguma kārtu, un visi virzuļu gredzeni sagriezušies ar salaiduma vietām vienā malā. Tāpēc arī kompresija bija tik vāja.

15. februārī. Kad motors beidzot saremontēts, ir saslimis pats H. Cukurs.

22. februārī. Tiek veikti daži mēģinājuma lidojumi, bet motors spļaudās gandrīz tāpat kā līdz šim. Nolemj lidmašīnā iebūvēt papildu eļļas tvertni, lai varētu aizlidot līdz Eiropai, un tad tur motoru saremontēt pa īstam. Tā paiet 11 dienas.

27. februārī. Viss beidzot ir kārtībā un var turpināties tālākais pārlidojums. Jālido 200 m augstumā pāri tuksnesim pēc takas tajā un tā sauktajām balisēm, balti krāsotām metāla būvēm orientācijai. Pēc 1 h un 20 min sasniedz Tanbankortu — 200 km no Gao. Lido tālāk. Sākas bīstamākais pārlidojuma posms — Tanzeruftas tuksnesis — slāpju un nāves tuksnesis. Visapkārt dzeltensarkanās smilšu kāpas. Pastiprinās vējš. Taka redzama aizvien grūtāk. Jāsamazina lidojuma augstums līdz minimumam. Kad tā lidots aptuveni četras stundas, sāk pietrūkt eļļas. Laiž darbā papildu tvertni. Visbeidzot, saskata Bidonas 5. aerodromu. Nolaišanās tajā. Nolidoti 790 km — ceļa bīstamākais posms. Uzpildīšanās, un lidojums turpinās līdz Rēganai, vēl 510 km uz ziemeļiem. Parādās palmu oāzes, un seko sēšanās Rēganā. Tanzeruftas tuksnesis, 1300 km pārlidoti 7 stundās un 45 minūtēs.

28. februārī. Starts uz 780 km attālo Kolombešaru. Pūš stingrs pretvējš. Pa ceļam daudz oāžu. Pēc stundas un 10 minūtēm sasniegta Adrara, zināmā mērā lidojuma krustpunkts, šeit ceļi aiziet visos virzienos. Jāatrod īstais, arvien vēl uz ziemeļiem. Lidojums atkal pāri tuksnesim ar augstām klejojošām kāpām. Pēc trim stundām sākas 600 m augsti klinšu kalni. Pārlido dažas oāzes, franču

palīgaerodromus, fortus, un tad sākas smilšu vētra. Gaisā izaug milzīgi smilšu stabi. Viss vārās un mutuļo. Pagriežas uz Menuara forta pusi un bēg no vētras. Kādus 10 km aiz forta starp klintīm saskata nelielu līdzenu laukumu un tajā steidzīgi nolaižas. Ir jāglāb tagad lidmašīna. Jānostiprina stūres, jāaizbāž ar lupatām motora caurumi. Pats uzguļas uz korpusa pie astes, lai smilšu viesulis lidmašīnu neapmet, un atliek vienīgi gaidīt, kamēr vētra pāriet. Tā ilgst ap 40 minūtēm. Nostiprina lidmašīnu ar akmeņiem un kājām dodas uz fortu, lai paziņotu uz Kolombešaru par savu piespiedu starpnosēšanos smilšu vētras dēļ. Organizē lidmašīnas apsardzību naktī. Pirmo nakti pats guļ pie lidmašīnas. Fortā nelabvēlīgo meteoapstākļu dēļ nonīkst lieku dienu.

1. martā. Laiks uzlabojas, un startē no šā paša klinšainā laukumīņa uz Kolombešaru. To sasniedz pēc 20 minūšu lidojuma (tik maz iepriekš pietrūka smilšu vētras dēļ). Nolaižas lielajā aerodromā. Neveiksmīgi, pa vējam. Izskrējieni ir milzīgi un beigās nolauž piesi. Izrādās, ka smilšu vētrā iestrēdzis vēja rādītājs un tas rādītājs nepareizi. Kopā nolidoti 2100 km. No jauna jāpārbauda motors un jāsalāpa veselība pašam. Atkal sāk mocīt drudzis. Bet arī laiks nav labvēlīgs tālākam lidojumam.

6. martā. Laiks beidzot ir uzlabojies, un arī veselība "saprāvīta" — var startēt tālākajam lidojumam uz Orānu. Jānolido 740 km. Maršrutā vairāki palīgaerodromi Ainsefrā, Mešerijā. Redzamība lieliska, un var kāpt līdz 3000 m, jo jāpārlido 2500 m augsti kalni. Augšā stindzinošs aukstums. Kalnu virsotnes sniegā. Starpaerodromos nenolaižas. Arvien tikai uz priekšu. Ātrāk uz mājām (bet tās vēl tik tālu). Pēc kompasa virzās tieši uz Orānu. Aiz kalniem beidzamais 130 km platais tuksnesis. Kad virs tā nolidoti pirmie 30 km, apakšā, tālu lejā, sākas smilšu vētra. Turas vēl arvien pēc iespējas lielākā augstumā, lai vētra nesasniegtu lidmašīnu. Ceļā jau 3,5 stundas. Kurss arvien uz ziemeļiem. Beidzot tuksnesis ar savu atvadu vētru kā dzeltena necaurredzama masa paliek tālu aizmugurē. Atkal sniegotie kalni, ielejas un nu jau apstrādāti lauki, ceļi, pat asfalta šosejas, un tālu priekšā iznirst Vidusjūra ar baltiem mākonīšiem. Kalni kļūst aizvien zemāki, un var samazināt lidojuma augstumu līdz 1500 m. Ierauga lielo Orānas ezeru, modernu civilizētu pilsētu, ostu ar kuģiem — Orānu. Pēc 4,5 h lidojuma nolaižas Orānas zāļainajā aerodromā ar angāriem.

7. martā. Lidojums no Orānas uz Alžīru. Lidot tālāk līdz Tunisai nevar, jo trūkst karšu. Palaižot motoru, tas nemaz negrib normāli strādāt. Jātīra sveces. Daudz eļļas piedegumu. Laiks brīnišķīgs un silts. Dzidrs gaiss. Lido starp kalniem pāri skaistajām ielejām. Kalni ar sniegotām virsotnēm. Pēc kalnu pārlidošanas plašs līdzenums. Saskata Alžīras līci un nolaižas mitrajā Alžīras lidlaukā 24 km no pilsētas. Ūdens vien nošķīst sēžoties. Pirmā C-3 slapjā pelde kopš Spilves. 340 km veikti 2 h 10 min.

8. martā. Alžīras vecākais mehāniķis, pienācis pie C-3, pagriež tā propelleri, nospiež — "tā nav kompresija". Parāda Cukuram citu *Gipsy*, kura propelleri var tikko dabūt pāri sastinguma punktam. Tiek nolemts motoru noņemt un apmainīt gredzenus. Turklāt no lidmašīnas pamatīgi jātīra eļļa un smiltis. Pēc motora izjaukšanas konstatē, ka atkal gredzenus saduru vietas ir visas kopā.

Tāpēc arī nav kompresijas. Pa telegrāfu rūpniecā tiek pasūtīti jauni gredzeni. Jāgaida, kamēr tie tiek atsūtīti.

15.–16. martā. Gredzeni ir saņemti. Motors samontēts. Tiek pārveidota eļļas tvertne un novietota citā vietā.

20. martā. Izmēģinājuma lidojums. Motors strādā normāli, bet ar eļļas problēmu nekas nav uzlabojies. Nedēļa jānonikst meteoapstākļu dēļ.

27. martā. Beidzot izlido pēc 20 Alžirā pavadītām dienām uz Tunisu. Attālums līdz Tunisai — 700–800 km atkarībā no tā, pa kādu maršrutu lido. Lidojot taisni pāri kalniem — 700, gar piekrasti — 800 km. Lido virs apsnigušajām kalnu virsotnēm, mākoņiem. Mākoņu bāze paceļas līdz 2500 m. Pārlidojamais apgabals apaudzis zaļiem mežiem. Vīna dārzi. Brižam kalnu virsotnes paceļas līdz 2400 m, līdz mākoņiem. Nākas aplidot Bisertu, jo te aizliegtā zona. Vēl palielina lidojuma augstumu. Lido virs mākoņiem pēc kompasa kursa un žiroskopiskā kursa turētāja. Mākoņu logi zuduši. Pēc laika aprēķina, ka jābūt jau virs jūras. Un tad arī to ierauga — beidzot. Caursit mākoņus un pakāpeniski samazina lidojuma augstumu līdz 600 m. Saskata Tunisas aerodromu ar lieliem angāriem un uzrakstu baltā lokā *Tunis*. Nolaīžas. Nolidoti 700 km trīs stundās ar vidējo ātrumu 230 km/h. Lidot tālāk uz Itāliju, Palermo, nevar, jo tur līst. Slikti meteoapstākļi. No Dakaras izlidošanas vietas pa jauno maršrutu nolidoti 6525 km. Vispār pa Āfriku — ap 10 000 km bez avārijām, kaut daudzām motora klizmām. To pastāvīgie remontī un nelabvēlīgie meteoapstākļi kavējuši doties ātrāk uz priekšu. Tā arī šeit Tunisā. Meteozīņas no Sicīlijas nelabvēlīgas, turklāt arī Latvijas aviācijai nelabvēlīgais 29. datums. Aizturas Tunisā. Kārtējie tūristiskie ceļojumi.

2. aprīlī. Startē lidojumam uz Sicīliju pāri Vidusjūras šaurumam. Pacēlies 500 m virs Tunisas, ir jau caurlidojis pirmo mākoņu kārtu. Cauri retajiem mākoņu logiem redz jūru. Lidojuma augstumu palielina līdz 3000 m, pāri otrajai un trešajai mākoņu kārtai. Arvien vēl brižam redzama jūra. Palaikam jālido pēc aklā lidojuma instrumentiem, vēl arvien tikai pēc kompasa. Ilgi nevar saskatīt Sicīlijas krastus. Visur tikai jūra. Un tad beidzot saskatāma arī tā. Samazina lidojuma augstumu. Ir nolidoti (virš jūras) 240 km 1,5 stundās. Apakšā Sicīlijas kalnainais apvidus. Vēl pēc pusstundas sasniedz Palermo — šeit nolaīžas. Kopējais pārlidojuma laiks līdz šejieni — divas stundas. Tālāk lidot nevar, jo visi šeit svin Lieldienas. Iestādes lidojuma tālākajai noformēšanai slēgtas.

4. aprīlī. Startē lidojumam uz Romu. Attālums 780 km. Zemi mākoņi. Pirms izlidošanas no Palermo līst. Sākumā jālido mazā augstumā gar klinšainiem krastiem. Vēlāk laiks uzlabojas. Var uzkāpt līdz 1000 m, virs pirmās mākoņu kārtas. Motors sāk raustīties. Eļļas spiediens krit. Pārlido Mesīnas šaurumu, ap 85 km. Redzamība pasliktinās. Sīks lietus. Pārlido Vezuva vulkānu. Pielido klāt Neapolei, bet te nesēžas — Joti mazs aerodroms. Turpina lidojumu uz Romu. Lietus sāk līt aizvien stiprāk. Lido 400 m gar jūras krastu. Lietus dēļ motors sāk rīstīties. Tālāk lidot nav iespējams — griežas atpakaļ uz Neapoli. Pēc 1 h 20 min nolaīžas Neapolē. Eļļas spiediens nokritis līdz 2 atmosfērām.

5. aprīlī. Eļļas spiediens nokritis vēl līdz 1,5 atm. Tāpēc no starta atsakās.

Izjauc eļļas filtrus — tur babīta skaidas, arī eļļas sūkņi. Ir ieēdies eļļas sūkņa redukcijas vārsts. Konstatē, ka motora izgatavošanas rūpnīcā tas nav regulēts.

6. aprīlī. Mēģina motoru. Eļļas spiediens atkal nokrīt no 2 atm. līdz 1,5. Vārsta atsperē par vāju. Ieliek atsperē lodīti, un spiediens tūdaļ paceļas līdz 3,5 atm. Meteoapstākļi lidošanai nepiemēroti.

7. aprīlī. Startē lidojumam uz Romu. Aerodroms izmircis (naktī lijis), grūti pacelties. Zemi mākoņi. Izlien tiem cauri un lido virs tiem. Orientējas pa mākoņu logiem. Lido gar jūras krastu. Krastā plašie Pontijas purvi. Tuvojoties Romai, mākoņi sabiezē, logu mazāk. Beidzot ierauga Romu un nolaižas Litorio aerodromā. Lidot tālāk nevar, jo trūkst kartes tālākajam lidojumam. 1 h 20 min motors noēdis 7 litrus eļļas, t. i., 5 l stundā. Līdz Neapolei tas patērēja stundā tikai 2 litrus. Šādā stāvoklī lidot tālāk nav iespējams.

8. aprīlī. Remontē motoru un pieprasa *De Havilland* motorbūves firmas ekspertīzi savam motoram.

11. aprīlī. Motorbūves firmas eksperts pieņem lēmumu par motora apmaiņu, to neizjaucot.

21. aprīlī. Vecais *Gipsy* tiek noņemts no C-3 un pārsūtīts uz rūpnīcu.

3. maijā. Cukurs saņem jaunu motoru (bez maksas).

5. maijā. Jaunais motors iebūvēts lidmašīnā. Jāpārbūvē motora rāmis, jo motors ir citas konstrukcijas (motora iebūves un nostiprināšanas detaļas, benzīna sūkņi).

9. maijā. Izlido no Romas (pēc mēneša) uz Franciju. Lido gar piekrasti. Negaisa dēļ nolaižas pirms Marseļas kādā franču flotes aerodromā. Aerodroms tiek remontēts. Viss izrakņāts. Sēšanās tomēr izdodas laimīgi.

10. maijā. Startē tālākajam lidojumam uz Marseļu. Sēšanās Marseļā. Jaunais *Gipsy* darbojas nevainojami.

11. maijā. Starts no Marseļas uz Lionu. Nolaižas Bronas aerodromā. Startē tālākam lidojumam uz Parīzi. To sasniedz bez starpgadījumiem. Maza aizkavēšanās pie laipnajiem frančiem.

14. maijā. Izlido no Parīzes uz Vāciju. Neilgi pēc starta jāatgriežas, jo iesprūdis kāršu pārbīdīšanas mehānisms. Motoru neapstādinot, pēc 45 min lido tālāk. Lido gan Marnas upi. Nosēžas Frankfurtē pie Mainas. Grib lidot tālāk uz Berlīni, bet vakara un tumsas dēļ nepaspēj.

15. maijā. Izlido pēcpusdienā. Paceļas līdz 1000 m augstumam, lai pārliidotu Ronas augstieni (950 m) un Vaserkupi — Vācijas lidošanas centru. Nolaižas Erfurtē.

16. maijā. Izlido uz Berlīni. Pārlido Desavu (Junkers lidmašīnu būves rūpnīca), Bervaldi — Pūliņa Gambijas lidojuma avārijas vietu, Dancigu. Lidojumu turpina gar Baltijas jūras krastu. Laiks lielisks. Lidojuma augstums 2500 m. Nosēšanās Kēnigsbergā.

H. Cukura atgriešanās Latvijā un triumfālā sagaidīšana Liepājā un Rīgā

17. maijā. Cukurs izlido no Kēnigsbergas vispirms uz Liepāju, savu dzimto pilsētu.

Liepājas kara ostas lidlaukā jau pulksten 12 pulcējas vairāki simti sagaidītāju. Bet pusdienlaikā sākas viesuļvētra, arī izlidošanas vietā Kēnigsbergā, tas aizkavē Cukura atgriešanos. Ziņa par gaidāmo Cukura atgriešanos ātri izplatījies Liepājā, un ap pulksten 19 aerodromā jau pulcējas aptuveni 7000 sagaidītāju. Tiek sakurināti trīs lieli uguns kuri nolaišanās vietas labākai apzīmēšanai.

Parādās slavenais C-3, kas aplido vairākus lokus ap pilsētu un nolaižas aerodromā. Cukuru sveic viņa ģimene — Cukura kundze ar dēlēnu Gunāru, tēvs, Latvijas Aviācijas biedrības priekšnieks lidotājs veterāns Sudmalis, pastāvīgs sava lolojuma atbalstītājs un propagandētājs, Liepājas aerokluba priekšnieks kapt. Freimanis, bijušie dienesta biedri — Liepājas jūras aviācijas divizona lidotāji. Pēc jūsmīgas sagaidīšanas Cukuru uz rokām aiznes līdz automašīnai, ar kuru tas dodas pie slimās mātes un jaunuzdzimušās meitas Antineas, kura piedzimis Cukura prombūtnes laikā. Liepājā Cukuru svinīgi uzņem 2. Ventpils kājnieku pulka karavīri, viņa iepriekšējās dienesta vietas (pirms aviācijas) locekļi — pulka komandieris plkv. Spandegs, bijušais rotas komandieris Latgales atbrīvošanas cīņās Hofmanis un citi. Vasarsvētkus Cukurs pavada savas ģimenes vidū.*

25. maijā. Atgriešanās izlidošanas vietā — Spilves aerodromā Rīgā.

Uz Spilvi sagaidītāju pārvešanai kursē speciāli norikoti autobusi. Sagaidīšanu pārraida Latvijas Radio. Cilvēku — kā aviācijas svētkos! Pēc Latvijas Aviācijas biedrības ziņām — ap 10 000. Vairākumā jaunatne, kurai Cukurs ar savu lidojumu un regulārajiem tā aprakstiem "Jaunākajās Ziņās" modinājis neapslāpējamu interesi par aviāciju. No valdības uz sagaidīšanu ieradies kara ministrs ģen. J. Balodis, satiksmes ministrs B. Einbergs, izglītības ministrs Adamovičs, armijas augstākā vadība, ģen. Peniķis — armijas virspavēlnieks, armijas štāba priekšnieks ģen. Hartmanis, aviācijas pulka vadība — plkv. J. Baško un A. Skurbe, skautu organizācijas vadītājs ģen. Gopers, diplomātiskā korpusa pārstāvji, Lietuvas un Francijas sūtņi Latvijā (Francija — galvenā lidojuma atbalstītāja), daudzie ziedotāji Cukura motora iegādei atpakaļceļam, Latvijas Aviācijas biedrības vadītājs Sudmalis, Cukura ģimenes locekļi no Liepājas, Cukura kundze ar dēlēnu Gunāru. Aerodromā kārtību nodrošināja aviācijas pulka karavīri, policijas kājnieki un jātnieki, Aizsargu organizācijas locekļi.

Pulksten 18 no Torņkalna puses parādās C-3. Loks virs Rīgas un Spilves, un lidmašīna nolaižas. Kara orķestris spēlē apsveikuma maršu. Cukurs pierullē ar savu lidmašīnu pie skatītājiem. *Gipsy* izbeidz savu dziesmu, un no lidmašīnas izkāpj šāsdienas varonis. Cukuru apsveic ģen. J. Balodis, satiksmes ministrs

* "Jaunākās Ziņas", 1934, nr. 109, 18. maijs.

B. Einbergs. Kara ministrs paziņo, ka "par mazās Latvijas vārda nešanu plašajā pasaulē", "par nopelniem lidojumā, neatlaidību un izturību" vadība nolēmusi Cukuru uzņemt atpakaļ armijā un no virsleitnanta paaugstināt par kapteini. Latvijas Republikas lidotāju kluba uzdevumā atvaļinātais vln., toreiz eskadrijas komandieris Aizsargu aviācijā A. Valeika paziņo, ka Starptautiskā lidotāju līga, kurā ietilpst lidotāju klubs, piešķīrusi Herbertam Cukuram Latvijas 1933. gadā labākā lidotāja nosaukumu. Pēc nebeidzamiem apsveikumiem un uzrunām pie vārda tiek pats Cukurs. "Dārgā dzimtenes tauta, esmu laimīgs, ka varu atgriezties tādā brīdī, kad dzimtā zeme atbrīvota no smagā partiju sloga. Es pateicos mīļai Latvijas tautai par daudzajiem ziedojumiem, par tiem latiem, ko sev atņāvuši kā jauni zēni, tā sirmas māmuļas, lai dotu man iespēju sveikam atgriezties dzimtenē. Kā pateicību ģen. Balodim pārvedu un tagad nododu viņam šo melnā virsaiša zobenu. Armijas vadonim ģen. Balodim par godu "Lai dzīvo!" Tad Aizsardzības biedrības un skautu organizācijas šefs ģen. Gopers piesprauž Cukuram Aizsardzības biedrības medaļu un skautu Baltās liliņas ordeni.

Skatītāju tūkstoši pārrauj policijas un karavīru ķēdes un dodas pie lidmašīnas. Ielenc Cukuru un viņa ģimeni. Pēta lidmašīnas aprakstītos sānus ar dažādo nolaišanās vietu zīmēm un emblēmām. Plaša un raiba autogrāfu kolekcija Eiropas un Āfrikas valodās. Pēc tam Cukurs sēžas lidmašīnā un aizrullē to uz civilās aviācijas angāru. Parāda publikai abus mazos līdzlidotājus pundurpērtiķišus Gao un Timbaktu. Ilgi ap angāru bango sajūsmināto apsveicēju pūļi. Beidzot no angāra atkal parādās Cukurs. Viņu paceļ uz rokām un nes pa aerodromu līdz automobilim, kas to kopā ar ģimeni aizvīzina uz Rīgas dzīvokli Baltajā muižā.*

Herberta Cukura Gambijas lidojuma vērtējums

Kaut spriedumi par šo lidojumu latviešu sabiedrībā bija visai dažādi un arī kritiski, sevišķi aviācijas aprindās, profesionālo lidotāju vidū, vienam apstāklim tomēr jāpiekrīt ikvienam — H. Cukurs savu lidojumu uz Gambiju, kaut arī tas ilga deviņus mēnešus, veica, turklāt ar pašbūvētu lidmašīnu, visai sarežģītos apstākļos. Līdzīgu piemēru pasaules aviācijas vēsturē trūkst. Katrā gadījumā tas bija dēkains, ar drosmi, uzņēmību, izturību un neatlaidību apveltīts lidojums, kas deva gandarijumu ne tikai pašam Cukuram, kas jau sen sapņoja par tāliem lidojumiem pasaulē (arī uz Tokiju jau pirms Gambijas lidojuma), bet deva labumu arī Latvijai, kā, Cukuru sagaidot Spilvē, teica kara ministrs ģen. J. Balodis savā uzrunā: "Jūs esat pāduši mazās Latvijas vārdu pasaulē." Cukura lidojums radīja plašu aviācijas propagandas efektu Latvijā, modināja valsts iestāžu un sabiedrības interesi par aviāciju, sevišķi jaunatnes vidū, kam Cukurs bija kļuvis par dienas varoni. Varbūt tas bija šā lidojuma galvenais sasniegums, jo

* "Jaunākās Ziņas", 1934, nr. 114, 26. maijs.

jaunatnes interese turpmāk neatslāba nekad, tas sevišķi izpaudās turpmākajā Latvijas aerokluba un Aizsargu aviācijas darbībā. masveidīgā planieru būvē pašu spēkiem, tiekmē apgūt planieristu un motorlidotāju profesiju aviācijas skolās.

Lidojuma maršrutu Cukurs bija izvēlējis visai prasmīgi — izvairoties no bīstamu vietu, augstu kalnu un plašu ūdeņu pārlidošanas, vairāk sekojot jau apgūtām gaisa trasēm, kur ātrāk varētu sagaidīt palīdzību piespiedu nosēšanās gadījumos. Savu lidojumu viņš pārsvarā veica gar Vidusjūras un Atlantijas okeāna piekrasti, pa kalnu ielejām un tuksnesī apzīmētajiem ceļiem, virs rezerves aerodromiem grūti pieejamās vietās, pie viena piespiedu stāvēšanas laikā aerodromos neaizmirstot arī apmeklēt populārus tūrisma objektus. Lidojumā uz Gambiju un no tās viņš lidoja pa dažādiem maršrutiem! Lasītāji laikrakstā "Jaunākās Ziņas" ar baudu lasīja ne tikai viņa gleznaini aprakstītos lidojuma iespaidus, bet arī plašos ceļojuma aprakstus, arī "džungļu un tuksnešu piedzīvojumus". Cukurs iepazīstināja lasītājus ar dažādu tautu un valstu vēsturi, sevišķi ar latviešu kādreizējo koloniju Gambijā, citu valstu arhitektūru un iedzīvotāju dzīves paražām. Un 103 lidojuma un ceļojumu apraksti turpinājumos laikrakstā "Jaunākās Ziņas", protams, sniedza viņam ievērojamu finansiālu atbalstu lidojuma turpinājumam, cīnoties ar dažām lidmašīnas materiālās daļas un paša uzturēšanās likstām ārzemēs. Visur viņam tika sniegta palīdzība — ne tikai Latvijas sūtniecībās un no latviešu tautības iedzīvotājiem ārzemēs, bet arī no Francijas, Spānijas, Itālijas aviācijas aprindām pārlidojumu nolaišanās vietās. Motora un lidmašīnas remontos ceļā viņam vienmēr palīdzēja Francijas, Spānijas un Itālijas aviospeciālisti un mehāniķi. Visur bez maksas. Ārzemju prese nepārtraukti interesējās un aprakstīja viņa lidojumu, sevišķi izceldama viņa pilota spējas un neatlaidību mērķa sasniegšanā. Tik tiešām vēlreiz jāuzsver Cukura nevainojamās pilota, motorista un lidmašīnas remontētāja spējas, lidojuma laikā nolaižoties dažādos aerodromos un ne visai piemērotos maza izmēra laukumos, veiksmīgie piespiedu sēšanās gadījumi (tikai viens "kapots" jeb apmešanās visā lidojuma gaitā) — neskatoties uz to, ka Cukurs no jūras aviācijas divīziona Liepājā 1924. gada 20. novembrī tika atskaitīts pavājinātas reizes dēļ, atceļot viņu no lidošanas ar iznīcinātāju *Fiat CR-1* (oficiāli "pēc paša vēlēšanās"), par ko viņš pats atzīstas savā rakstā "Jaunākās Ziņas" nr. 94, 28. aprīlī. Bet bija arī vēl citi iemesli, ko zināja liepājnieki, bet par kuriem neviens nerakstīja (izlidošana caur tilta apakšu, braukšana ar lidmašīnu, kurai noņemti spārni, pa pilsētu utt.) Pēc ģen. Baloža pavēles uzņemt Cukuru atpakaļ kara aviācijā viņš turpināja lidot 1. iznīcinātāju eskadrijā Rīgā (pavēle nr. 129, 1939. g. 11. jūn.), arī ar vismodernākajiem tālaika iznīcinātājiem *Gloster Gladiator*, līdz pat padomju okupācijai 1940. gadā.

Vislielāko atzinību Cukuram lidojumā uz Gambiju parādīja latviešu tauta, saziņojot jaunu motoru *Gipsy*, lai viņš varētu laimīgi atgriezties dzimtenē. Šo motoru viņš izmantoja arī savai jaunajai lidmašīnai C-6 "Trīs zvaigznes", aizlidojot ar to uz Tokiju 1936.–1937. gadā.

3. Herberta Cukura lidmašīna C-6 "Trīs zvaigznes" un viņa lidojums uz Tokiju

(no 1936. gada 30. oktobra līdz 1937. gada 16. jūlijam)

Mazāk populārs un latviešu sabiedrībā zināms ir Cukura nākamais lidojums — uz Tokiju 1936.–1937. gadā ar jaunuzbūvēto lidmašīnu C-6 "Trīs zvaigznes". Šis pārlidojums vērtējams vēl augstāk nekā iepriekšējais — uz Gambiju, kaut vai nolidotā attāluma turp un atpakaļ (līdz Gambijai 19 342 km, līdz Tokijai — 40 350 km) un apmeklēto valstu (Latvijas vārda nešana pasaulē) ziņā (Lietuva, Vācija, Ungārija, Dienvidslāvija, Bulgārija, Turcija, Sirija, Irāka, Irāna, Pakistāna, Indija, Birma, Ķīna, Vjetnama, Koreja un Japāna). Pārlidojums kļuva slavens ārzemēs vēl ar to, ka iepriekš četri dažādu valstu piloti bija nesekmīgi mēģinājuši veikt līdzīgu maršrutu un sasniegt Tokiju (Tālie Austrumi vispār bija pievilkuši daudzus). Bet tālo pārlidojumu veica daudziem nezināmas mazas valsts — Latvijas — pārstāvis ar pašbūvētu lidmašīnu.

C-6 bija pirmais moderni iekārtotais brīvi nesošais zemplāksnis Latvijas aviācijas vēsturē, vēl pirms K. Irbīša slavenajiem zemplāksņiem *I-11* un *I-12*. Cukurs ar savu C-6 jau lidoja 1935. gada aprīlī, bet Irbīša *I-11* tika ielidots tikai 1936. gada jūnija beigās. Irbīša *I-11* un *I-12* tomēr pēc aerodinamiskā izveidojuma bija pārāki par C-6 (arī pēc virsmas nostrādes), jo ar 90 ZS *Cirrus Minor* motoru sasniedza līdzīgas lidspējas kā Cukurs ar savu C-6 ar *Gipsy Major* 130 ZS motoru. C-6 bija arī smagāks (lidsvars 1100 kg pret 680 kg) un lielāks (C-6 spārna vēziens — 11 m un laukums — 12,8 m² pret 9,3 m un 11,3 m²) nekā Irbīša konstrukcijas lidmašīnas.

Lidmašīnu C-6 sāka būvēt 1935. gada februārī. Konstrukтивie meti tika izstrādāti jau tūlīt pēc atgriešanās no Gambijas (1934. gada 25. maijā), un tās būvi kapt. Cukurs veica no dienesta aviācijas pulkā brīvajā laikā, izmantojot 13 amatnieku palīdzību. Lidmašīna izmaksāja 24 300 latu. Lidmašīnas būvi varēja tik ātri veikt tāpēc, ka Cukurs bija guvis plašu atbalstu sabiedrībā. Lidmašīnas motoru *Gipsy Major* viņš noņēma no savas iepriekšējās lidmašīnas C-3 "Kurzemes hercogiene" un iebūvēja jaunajā C-6. Kara ministrs ģen. J. Balodis deva līdzekļus lidmašīnas pārvalka, audekla iegādei. Hjorda ķīmiskā un lakas fabrika ziedoja krāsas, laku un emalju, Rudziša finiera rūpnīca — aviācijas finieri, un Valsts elektrotehniskā rūpnīca (VEF) uzdāvināja radioiekārtu un elektrisko instalāciju.

Konstruktīvi šis jaunais brīvi nesošais zemplāksnis stipri atšķīrās no līdz šim būvētām lidmašīnām — tas līdzinājās tikko ekspluatēt sāktajiem modernajiem zemplāksņiem iznīcinātājiem Rietumos. Lidmašīna bija pilnībā koka konstrukcijas zemplāksnis ar trapeceveida viengabala caurejošu spārnu ar vienu koka lonžeronu. Spārns pievienots ķermenim ar speciāliem apkalumiem. Spārna eleroni diferenciāla tipa, kas aizņem pusi no katras spārna puses. Vidējo daļu starp eleroniem un ķermeni aizņem nolokāma spārnu pakalējā mala — aizplāksņi, kas paredzēti celtspējas palielināšanai nolaižoties un paceļoties. Lidmašīnas ķer-

menis pēc formas — taisnstūris ar noapaļotu augšdaļu, izveidots no sešām ķermeņa sijām ar divkāršu finiera apšuvumu. Lidotāja kabīne slēgta ar atbīdāmiem tripleksa (neplīstoša stikla) logiem. Kabīnes platums — 58 cm, izpolsterēta ar samtu. Motora rāmis izgatavots no kadmijotām tērauda caurulēm. Starp motoru un pilota vietu novietota ugunsdroša starpsiena, kas izgatavota no divkāršām 1 mm biezām alumīnija plāksnēm, starp kurām ievietota azbesta kārtā. Galvenā lidmašīnas benzīna tvertne ar tilpumu 230 l novietota starp starpsienu un kabīni. Lidotāja vieta aiz plāksņu lonžerona. Lidmašīna būvēta kā divvietīga, ar pasažiera vietu aizmugurē, aiz pilota. Pasažiera vietā var ievietot papildu degvielas tvertni ar 160 l tilpumu. Lidmašīnas šasijs — neatkarīga tipa no diviem hidrauliskās amortizācijas balstiem ar riteņu aptecētājiem, *Messier* tipa, riteņi — 50 x 150 mm, ar hidrauliskām bremzēm. Piesis no koka ar gumijas virves amortizāciju, grozāms un apkalts ar metāla plāksnēm. Astes virsmas, tāpat kā plāksņi, brīvi nesošas ar stabilizatoriem. Stūres ar *Fletner* tipa kompensatoriem. Vadierīces parasta tipa uz lodišu gultņiem. Stūru troses ķermeņa iekšpusē. Motors *De Havilland 130 ZS Gipsy Major*, 4 cilindru ar karājošiem cilindriem, gaisadzesināms. Motors pārsegts ar alumīnija pārsegu. Propelleris *Fery* tipa, uz zemes maināms solis, diametrs — 2 m. Degvielas patēriņš — 44 l stundā. Propellera piedziņa bez reduktora. Maksimālie propellera apgriezieni — 2350 minūtē.

Lidmašīna apgādāta ar šādiem navigācijas un lidojuma kontroles instrumentiem: divi *Askania* tipa kompasī, mākslīgais aviohorizonts (žiroskopiskais), divi ātruma rādītāji, divi augstuma rādītāji (viens no tiem iebūvēts instrumentu panelī, otru var novietot pēc pilotu vēlēšanās), divi limeņrāži, gareniskā un šķērsstāvokļa rādītāji. Un, protams, motora darbības kontroles instrumenti: termometri, manometri un tahometri. Bija uzstādīts arī rullīšu tipa karšu turētājs. Ar lidmašīnu iespējams izpildīt nakts lidojumus. Ir borta ugunis un 450 W prožektors. Kabīnē elektriskā apsildīšana ar reostatiem temperatūras regulēšanai. Strāvas avots — 12 V akumulatora baterija. Motora palaišanai izmanto elektrisko starteri. Lidmašīnai ir uzstādīta VEF ražotā radioiekārta ar 10 W jaudu. Raidītājs ar trim viļņu diapazoniem 900, 868 un 600 m. Uztveršanas iekārtai trīs viļņu diapazoni. Radioiekārtu var izmantot arī kā radiotelegrāfu un radiotelefonu. Telegrāfa darba zona — 600 km, telefonam — 150 km. Divas antenas — viena pastāvīga 6 m garumā novietota lidmašīnas ķermenī, otra 100 m garumā izlaižama ar speciālu tītavu! Šī lidmašīna 1936.–1937. gadā bija viena no modernākajām Latvijā.

Lidmašīnas imatrikulācijas apzīmējums bija YL-ABA.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 11 m; lidmašīnas garums — 8 m; lidmašīnas augstums — 2,3 m; nesošā virsma — 13 m²; lidmašīnas tukšsvars — 625 kg; lietderīgā krava — 525 kg; lidsvars — 1150 kg; plāksņu slodze — 88,4 kg/m² (tajos laikos daudz!); jaudas slodze — 8,8 kg/ZS; lidojuma ātrums — maksimālais tuvu pie 300 km/h, kreisēšanas — ap 220 km/h, nosēšanās — 70 km/h; kāptspēja (ar kravu 350 kg) — 3000 m / 16 min; lidojuma ilgums — 8–12 stundas; izturības koeficients — ~20!? (tā pielaižama jebkuros figūrlidojumos).

Lidmašīna pēc ielidošanas 1936. gada beigās tika vispusīgi izmēģināta un uzlabota visu 1936. gada vasaru, un tikai tad, kad tā vairs neradīja šaubas tālidojuma izpildei, Herberts Cukurs 1936. gada 20. oktobrī devās tālajā ceļā, par kuru bija sapņojis jau sen. Lidojuma kartes bija pasūtītas no Francijas, lidojumu atļauja vairs Padomju Savienības nebija saņemta! Šeit Cukuram bija atteikts. Bija jāmaina sākotnēji plānotais maršruts. Izlidoja no Spilves klusi, bez preses pārstāvjiem, tikai tuvinieku un Spilves amatpersonu, *Deruluft* pārstāvja Rušmaņa un radiotelegrāfista Jāņa Delles pavadīts. Pirmā nolaišanās Kauņā degvielas papildināšanai, kuru Lietuvas aeroklubs piešķīra par brīvu. Nākamā sēšanās Dancigā, un te jau bija jāmaksā. Tā kā Latvijas aeroklubs vēl nebija FAJ loceklis, nekādu atvieglinājumu nebija. Tādējādi tika sadārdzināta maksa par angāra izmantošanu un apkalpošanu. Pirmo nakti nācās pavadīt Dancigā. Nākamajā rītā, 21. oktobrī, starts uz Berlīni, bet rudens miglas dēļ te nosēsties nebija iespējams un bija jālido tālāk līdz Štetīnei.

Pirmo rakstu par savu lidojumu avīzei "Jaunākās Ziņas" Cukurs pārsūta no Dancigas, un šo rakstu sērija avīzē tiek iespiesta sākot ar 6. novembri (nr. 253) līdz aizlidošanai uz Tokiju — 196 turpinājumos. Cukurs skaitās šīs avīzes speciālkorespondents, un viņa raksti avīzē parādās regulāri. Acīmredzot šī darbība ir arī viņa galvenais ienākumu avots visa lidojuma laikā. Savu korespondenta rakstammašīnu viņš vazā sev līdzī visur, pat džungļu "plašajos medību laukos" lidojumu starplaikos aprakstot savas "zemes gaitas", kuras viņam pēc avārijas Honkongā visai ieilga — līdz sešiem mēnešiem, bet par to vēlāk!

No Štetīnes Cukurs aizlido uz Berlīni un nosēžas Tempelhofas aerodromā. Visu lidojuma gaitu traucē un apgrūtina nelabvēlīgie rudens meteopastākji — zemie mākoņi un migla, jau no Dancigas.

No Berlīnes pāri Drēzdeni dodas uz Prāgu, bet mākoņu dēļ neizdodas tur nolaisties. Arī Vīnē. Austriju nākas pārlidot vairs mākoņiem 2000 m augstumā. Pirms Budapeštas mākoņi izkļūst, un nākamā sēšanās pēc Berlīnes ir šeit. Neliela uzturēšanās Ungārijā, lai dotos "ciemos pie puštas ļaudīm", jo viņa lidojuma mērķis bija ne tikai pats lidojums, bet arī, kā viņš pats raksta, "iepažīt citu tautu dzīvi un viņu paražas". Cukurs pagaidām vēl nesteidzas. Ceļo pa zemi. Māk saistoši aprakstīt visu redzēto un piedzīvoto. Lasītājus tas varbūt interesē vairāk nekā pats lidojuma apraksts. Jāpilda avīzes izdevēja pasūtījums. Pēc izlidošanas no Budapeštas pārlido Ungārijas lidenumu 300 m augstumā. Dodas uz Belgradu. Pirms tās atkal slikti laika apstākļi, zemi mākoņi. Nosēžas Belgradā. Tālāk lidot pagaidām nav iespējams meteopastākļu dēļ. Izstaigā Belgradu, apceļo tās tuvāko apkārtni. Iepazīstas ar serbu stiprajiem dzērieniem un piparotajiem ēdieniem. Lidojumu tālāk aizvien vairāk sāk traucēt kalni. Starts no Belgradas uz Sofiju. Tā kalnos. Jāuzņem lidojumā pāri par 3000 m, jo augstāko kalnu virsotnes slejas līdz 2586 m. Nolaižas Sofijā, kas atrodas ielejā starp kalniem. Sofijā trīs dienas līst lietus. Var atkal, laiku gaidot, klejot pa Sofijas apkārtni. Turpmākais lidojums ved uz Stambulu (agrāk Cargrada vai Konstantinopole) 550 km attālumā. Vairs aerodroma, kas atrodas 580 m vairs jūras līmeņa, "jāuzskrūvē" augstums līdz 3000 m, lai droši varētu tikt pāri Balkānu kalniem.

Pārlido Andriapoli. Redzamība laba. Aizmugurē paliek Balkānu kalni. Pārlidojamais apgabals daļēji līdzens, ar lieliem lēzeniem pakalniem. Pārlido Turcijas robežu. Kreisā pusē manāma Melnā jūra — tālāk Marmora jūra. Ir jālido virs jūras apmēram 10 km no krasta. Pēc tam nolaižas senā sultāna galvaspilsētā Stambulā. Aerodroms nelīdzens. Pilsēta uzcelta starp divām pasaules daļām — Eiropu un Āziju. Sākas pirmās gaitas Āzijā. Aerodroms 25 km no pilsētas. Mošejas, nocietinājuma mūri. Skaistais jūras līcis Bosfors. Nākamais lidojuma posms uz Koniju. Pāri Turcijas sāls tuksnešiem. Vispirms pāri Stambulai līdz Melnajai jūrai. Bosfora un Melnās jūras krasti kalnaini. Kādus 100 km jālido virs jūras. Lido 2000 m augstumā, kopā jānolido 800 km virs Mazāzijas. Pārlido Ekišebiru. Maz apdzīvots apgabals, sāls tuksneši un ezeri. Upes izžuvušas. Lidojuma augstums vēl vairāk jāpalielina. Lielākie kalni jāaplido. Pēc nepilnām četrām stundām sasniedz mazu lidlauciņu 2000 x 100 m lielas kalnu grēdas malā, 1100 m augstumā. Nosēžas bijušajā sultāna galvaspilsētā. Tālāk lidojums uz Adanu. Jāpārlido 3500 m augsti kalni. Priekšā parādās zaļgie Vidusjūras austrumu daļas ūdeņi. Pēc kalnu pārlidošanas samazina lidojuma augstumu līdz 200 m. Pārlido Tirzu un nolaižas Adanā, netālu no Vidusjūras Iskenderunas līča — pēdējo formalitāšu nokārtošanai Turcijā. Aerodroms — vienkāršs lauks. Saņem atpakaļ savu "Leiku", kas bija noplombēta. Fotografēt te bija aizliegts. Uzpilda lidmašīnu un pārlido uz Sīriju. Pēc pēdējās Aleksandretas kalnu grēdas pārlidošanas sākas tuksnešains (sarkans) apgabals. Nolaižas Halebas aerodromā, kuru tikai ar grūtībām, trīs reizes pārlidojot pilsētu, izdodas atrast. Aerodroms ļoti nelīdzens, un to šķērso 400 m garš šosejas posms, ko reizē izmanto arī kā pacelšanās joslu. Šeit jau plīvo Cukuram draudzīgais Francijas karogs, kuras valodu viņš prot. Pati Halebas pilsēta 10 km attālumā. Šeit krustakarotāju pilsdrupas, kapu pieminekļi. Ir beidzies Mazāzijas pārlidojums. Tālāk starts uz Bagdādi, Irākas galvaspilsētu, pāri saules izdedzinātajiem Sīrijas dzelteniem pelēkajiem tuksnešiem. Cukuru pavada viņam draudzīgie franču lidotāji. Pāri Eifratas upei, gar kuru lidoja no Halebas, un klāt arī teiksmainā "Tūkstoš un vienas nakts" pilsēta — Bagdāde.

Lidojums kopā ilgst četras stundas. Neilga Bagdādes apskate, un nākamajā rītā lido tālāk. Startē jau tumsā. Pārlido naksnīgo ugunis mirdzošo Bagdādes pilsētu un lido uz Basru pāri kailajam tuksnesim, Eifratas purviem, kur plosās "brāļu kari". Augstums, drošs paliek drošs, jāuzņem līdz 2000 m. Lielisks Baširas lidlauks. Viss asfaltēts. Visapkārt priežu meži. Piepilda degvielas tvertnes un lido uz Persiju (Irānu) Persijas līča malā 200 km attālumā. Pāri purviem un mūklājiem. Nolaižas Buširā. Milzīgs karstums. Ar baudu izpeldas Persijas līča ūdeņos. Degvielu visās nolaišanās vietās uzpilda firmā Shell bez starpgadījumiem un traucējumiem.

Pulksten 7 no rīta starts uz Džasaku, vēl Irānas teritorijā Omanas līča piekrastē 1000 km attālumā. Bezvējš. Pāri augstiem klinšainiem kalniem un tuksnesīgām ielejām. Nolaišanās iespējas minimālas. Pēkšņi kaut kas nav kārtībā ar motora eļļošanas sistēmu. Eļļas spiediens sāk kristies. Uz kabīnes grīdas sāk plūst eļļa. Augstums 1500 m. Motors ir jāizslēdz, lai to nesadedzinātu.

Piespiedu nosēšanās kādā klinšainā laukumīņā kalnos, Joti nelidzenā vietā. Izskrējiēnā lidmašīna pieripo pie stāvas klinšu nogāzes malas. Pārrauts pieša amortizators, un piesis izsitis caurumu ķermeņa finiera apšuvumā. Visa lidmašīna noplūdusi eļļā, un eļļas tvertne tukša. Eļļas sistēmas avārijas iemesls — plaisa eļļas tvertnē, pa kuru visa eļļa iztecējusi laukā. Piespiedu sēšanās vieta apmēram 20 km no Linges pilsētiņas. Kājām jādodas pa tuksnešainiem kalniem pēc palīdzības. Lidmašīna kalnos paliek viena. Otrā dienā karavāna ar palīgiem dodas uz nolaišanās vietu. Eļļas tvertne tiek noņemta, plaisa aizdrīvēta ar lupatām un drīvējums nostiprināts ar metāla plāksnītēm un skrūvēm. Eļļa sadabūta no kāda vietējā automobiļa motora. Tiek sameklēta vieta, no kurienes varētu pacelties, lai aizlidotu uz Džasku un tur veiktu kapitālu eļļas tvertnes remontu un uzpildīt jaunu eļļu. Lidmašīna tiek pārvilkta uz sameklēto pacelšanās laukumu apmēram kilometra attālumā. Tā kā ir stiprs pretvējš atbilstoši vajadzīgajam pacelšanās virzienam, pacelšanās notiek bez kļūmēm. Tiek uzņemts 1500 m augstums un bez kļūmēm aizlidots uz Džasku. Šeit atrodas mazs ciemats, jūras bāka un gluds, ciets lidlauks. Tiek pārlieta eļļa, vēlreiz pārbaudīts tvertnes lāpījums un lidots tālāk uz 1000 km attālo Karač. . Apvidus zem lidmašīnas vēl arvien mežonīgs un tuksnešains. Lidojumu turpina gar krastu. Pārlido Beludžistānas aerodromu 2500 m augstumā un turpina lidojumu uz Karači. Tuksnesis te sarkanbrūnā krāsā. Jau Pakistānas teritorijā. Pēc 7 stundām un 55 minūtēm nolaižas Karači civilajā aerodromā. Eļļas tvertne tiek vēlreiz noņemta, pārkniedēta un saladēta. Otrā dienā firmas *De Havilland* mehāniķis kapitāli pārbauda motoru. Kad lidmašīna ir pilnībā savesta kārtībā, turpinās lidojums, jau Indijas teritorijā, pāri Indijas vidus un ziemeļu daļai.

Starts no Karači. Pāri Haiderabadai gar dzelzceļu uz Jodpuru. Lidojums 3000 metru augstumā. Nolaižas Jodpurā. Nākamajā rītā tālāk uz Agru. Tuksnešainie apgabali beidzas, un viss zaļo. Agra — lielākā pilsēta Radžpūputanas apgabalā. Minimāls nosēšanās laukums ar sliktām pieejām. Uzpilda degvielu un lido tālāk. Grūts starts — ar tūlītēju griezienu pēc atrašanās no zemes par 180 grādiem, lai tiktu pāri "aerodroma" malā augošajiem kokiem. Tālāk jālido 200 metru augstumā zem mākoņu bāzes. Tie spiež lidojumu veikt aizvien zemāk, un visbeidzot jāpaceļas un jālido virs mākoņiem. Grūtības ar navigāciju (jo tad radiokompasu vēl nebija, vismaz Cukura lidmašīnai). Jālido pēc klasiskajām navigācijas metodēm ar parasto kompasu, cīnoties ar nonesumiem. Nolaižas Allahabadā. Lidmašīna tiek novietota milzīgā tukšā angārā. Miglas dēļ tālāk lidot nav iespējams. Pastaigas aerodroma apkārtnē, iepazīšanās ar Indijas tempļiem un visu pārējo Indijai raksturīgo. Nākamais lidojuma posms — lidojums līdz Kalkutai Bengālijas liča piekrastē. Pēc starta tūdaļ ieskrien miglā. Steidzīgi pāri visādiem šķēršļiem un radiotorņiem jāuzņem augstums. Virs 700 m viss skaidrs. Virs mākoņiem otrā to kārtā, atkal grūta orientēšanās. Zeme tikai brīžam redzama starp mākoņiem. Nav iespējams saskatīt Benaresu, kurai jālido pāri. Sākas kalni, apauguši kokiem, kuru galotnes lien laukā no mākoņiem. Beidzot mākoņi izklīst un redzamība lieliska. Lido pāri Hataribagas apgabalam. Kalni ar mežiem un nelieliem ciematiem. Kalni beidzas. Parādās upes un kanāli.

Palmu meži un Dumduma aerodroms purvājos pie Kalkutas. Šaurs aerodroms, kur grūti nolaisties. Neiedomājama sutoņa. Lidmašīna tiek novietota angārā, iepazīšanās ar Kalkutu un tās apkārtni.

Nākamais lidojuma posms — lidojums uz Akujabu, jau Birmas teritorijā, 300 km attālumā pāri mukuljiem un purviem. Ļoti bīstams rajons, kur pazuda angļu lidotājs Smits, viens no Cukura priekštečiem eksotiskajos Austrumos. Akujabas apkārtne purvi beidzas un zaļo ar mūžamežiem apaugušie kalni. Viss zaļo. Skaista apkārtne. Nolaizas Akujabas apkārtne degvielas papildināšanai zaļu aerodromā. Līdz Rangunai 600 km. Atkal sākas purvi, džungļi, kalni, salas jūras piekrastē. Kalni līdz 4000 m. Lido lielā augstumā. Jācinās ar uznākušajiem negaisiem. Lietus, pērkona grāvieni, mētāšana. Vēl arvien jālido virs kalniem ar mūžamežu. Tad kalni beidzas un sākas rīsa lauki. Klāt arī Ranguna, kur nolaizas Bengālijas liča piekrastē. Tālāk lidojums uz Bangkoku jau Taizemes teritorijā. Atkal rīsa lauki, purvi, upes. Jāpārlido 50 km platais jūras līcis un atkal pāri kalniem uz mūžamežiem. Tajos izcirsti piespiedu nolaīšanās laukumi aviācijai. Lido 3500 m augstumā. Neizdodas uzņemt sakarus ar Bangkoku — Āzijas Venēciju. Arī aerodroms applūdis, un jānosēžas uz rullēšanas joslas. Bangkoka ir vistālākais dienvidu punkts pārlidojumā uz Japānu. Tālu uz dienvidiem no "ģenerālā kursa". Nākamajā rītā vēl tumsā ierodas aerodromā, lai šķērsotu visu Indoķīnas pussalu, Taizemi, Laosu un nolaistos Hanojā. Tiek brīdināts par tai-fūna draudiem. Pēc starta atkal pārplūduši lauki, un tad pēc 700 km atkal kalni, mūžameži, Ķīnas dienvidu jūras piekrastes rajons. Arvien vairāk lidojumu sāk traucēt milzīgi mākoņu masīvi, kuros ir spiests lidot uz aklo — mēģinot tiem izsisties cauri.

Lidojuma augstums jāpalielina līdz 3500 m un jāielido jūrā, lai neaizķertu piekrastes kalnu virsotnes. Tā kā atkal ir zaudēta orientācija, jāizsitas uz leju un lidojuma augstums jāsamazina līdz 500 metriem, līdz apakšā zem mākoņiem ierauga vētrains jūru. Jāmeklē krasts, jo degvielas rezerves maldoties ir samazinājušās. Beidzot ierauga atsevišķas piekrastes salas — vienu, otru — un Vinhas pilsētiņu ar aerodromu, kur spiests nolaisties. Līdz Hanojai atlikuši tikai 280 km. Pēc uzpildīšanās grib lidot tālāk, bet notiek starpgadījums, kas to izjauc. Izgriežot propelleri, lai palaistu motoru, ir aizmirsis izslēgt aizdedzi, un motors pēkšņi pielec. Propelleris ķer Cukura labo roku un norauj miesu līdz kaulam. Jāizpilda neliela medicīniska aprūpe, un starts ir nokavēts. Atliek vienīgi ciemoties pie kādas viesmīlīgas vjetnamiešu ģimenes. Nākamajā rītā starts uz Hanoju. Jāšķērso atkal kalni, kuru galotnes pazūd mākoņos. Tuvojas Hanojai — te viss atkal pārplūdis. Aerodromā turklāt vēl notiek remonts. Cukuru sagaida vienmēr laipnie franču lidotāji, angārā palīgi nomazgā lidmašīnu, saremontē piesi un ķermeņa finiera apvalku pieša rajonā. Nākamajā dienā lidot tālāk tomēr neizdodas, jo trūkst Ķīnas karšu (18. novembrī); kamēr tā tiek sagādāta, ciemojas pie franču lidotājiem. Satiek vienu paziņu no Dakaras, sava Gambijas lidojuma, un tā ciemošanās Hanojā ieilgst dažas dienas. Beidzot kartes no Ķīnas ir sagādātas un var lidot tālāk uz Honkongu. Līdz ar gaismu izlido no Hanojas. Lido pāri Vjetnamas piekrastes kalniem, jūras līcim. Kalni paceļas

līdz 2000 m augstumam. Tālāk gar Ķīnas jūras piekrasti. Pēc divu stundu lidojuma ieskrien mākoņos, un tālāk jālido aklā lidojumā. Cauri uz augšu tiem netiek. Nevar noteikt, vai lidojums notiek virs jūras vai cietzemes. Spiests samazināt lidojuma augstumu, lai atjaunotu orientāciju. Mākoņi gandrīz līdz zemei (vai jūrai). Brīžam kaut ko saskata, bet nespēj orientēties. Līdz beidzot uzskrien virsū portugāļu ostai Makao uz kādas salas. Nu viss ir skaidrs, atliek tikai pagriezt uz austrumiem un lidot tālāk uz Honkongu. Sasniedz tās ostu. Ierauga aerodromu, kuru no trim pusēm apņem 700 m augstas klintis. Pieeja vienīgi no jūras. Nosēžas aerodromā, kur to sagaida angļu ierēdņi. Tālāk lidot nav iespējams, jo atkal trūkst karšu. Un tā cits nekas neatliek kā lidmašīnu iestumt angārā un pašam doties uz Honkongu un apmesties viesnīcā. Par stāvēšanu angārā jāmaksā "barga nauda". Otrā rītā jau tumsā ierodas aerodromā, lai lidotu tālāk uz Šanhaju 1300 km attālumā.

Un tad startā notiek nelaime, kas aizkavē Cukuru lidot tālāk uz veselu pusgadu. Tā kā vējš pūš lejā no kalniem un pret tiem startēt nav iespējams, ir jāstartē pa vējam uz jūru. Ieskrējiena laikā turklāt jāizpilda virziena maiņa, lai pēc iespējas pagarinātu ieskrējiena garumu.

Ieskrējiena laikā jau ar ātrumu 120 km/h, kad lidmašīnai būtu jāatrujas no zemes, pēkšņi spējš trieciens, lidmašīna sāk griezties un svērties ar degunu uz leju.

Kaut kas plīst un lūst, un propelleris jau kapā cieto akmeņaino zemi. Motors tiek izslēgts, un lidmašīna ar kreiso spārnu pa priekšu ar nolauztām šasijām uz vēdera slīd pa zemi, līdz beidzot apstājas. Pagaidām lidojums ir beidzies!

Kas bija noticis?

Cukura prombūtnē aerodromā tika savestas un sagāztas nenolidzinātas un neapzīmētas smilšu kaudzes, dažas pat metra augstumā. Rīta krēslā Cukurs tās nebija pamanījis, jo, kad viņš aerodromā nolaidās, to tur nebija; par tām viņš netika arī brīdināts pirms starta. Lidmašīna ieskrējienā bija ietriekusies tajās un avarējusi. Pēc avārijas tūdaļ ieradās ķīniešu strādnieki un smilšu kaudzes nolīdzināja. Lidmašīnas bojājumi bija šādi: saliekts metāla propelleris un motora kloķvārpstas gals; motoram norautas motora stiprināšanas ausis un pārsprādzis karteris; spārni bija palikuši veseli (divdesmitkārtīga izturība!), sadauzīts bija vienīgi spārna prožektors un navigācijas uguni; saliekti vai sasprāguši dažādi montāžas apkalumi un iesprāguši gareniski viena ķermeņa sija. Angļu aerodroma administrācija savu vainu avārijā centās noliegt un nekādu palīdzību lidmašīnas novākšanā no lidlauka nesniedza. Palīdzēja vienīgi divi ķīniešu lid skolnieki, kas atradās aerodromā. Lidmašīna tika izjaukta un novietota angārā. Nedaudz attāpies no šoka, Cukurs Eiropā pasūtīja nepieciešamās rezerves daļas remontam un ar kāda ķīniešu advokāta starpniecību iesniedza sūdzību pret aerodroma administrāciju. Rezerves daļas soliņa atsūtīt pēc dažiem mēnešiem. Un Cukurs nolēma šo piespiedu stāvēšanas laiku izmantot lietderīgi un kā "Jaunāko Ziņu" speciālkorespondents doties ceļojumā uz Ķīnu un kaimiņvalstīm — Indoķīnu, Vjetnamu, Laosu un Kambodžu, sūtot uz Latviju regulārus aprakstus par ceļojuma iespaidiem: piedzīvojumiem džungļos — tīģeru medi-

bām, cīņām ar krokodiliem un citām intriģējošām tēmām. Tā Cukurs pelnīja sev "dienišķo maizi" ar regulāriem Tālo Austrumu "mednieku stāstiem" "Jaunāko Ziņu" lasītājiem. Un viņam veicās! Kopā tika uzrakstīti un publicēti vairāk nekā 70 ārpuslidojuma ceļojuma apraksti (no 1936. gada decembra sākuma līdz 1937. gada jūnija beigām).

Pirmais viņa ceļojuma posms ilga no decembra sākuma līdz 1937. gada februāra beigām, tā laikā viņš apmeklēja Portugāles kolonijas Makao ostu un tās apkārtni, Ķīnas pilsētu Tonkinu, Vjetnamu, Laosu un Kambodžas džungļus, Saigonu. Marta sākumā atgriezās Honkongā, lai pārlicinātos, vai nav atsūtītas pasūtītās motora rezerves daļas, lai sāktu lidmašīnas remontu. Motora daļas bija pienākušas jau sen un stāvēja kastēs neizpakotas. Angļi savu solījumu — motoru saremontēt — nebija pildījuši, bet tikai iesnieguši Cukuram rēķinu par lidmašīnas stāvvietas apmaksu angārā. Un tas nebija mazs. Cukuram motoru nācās remontēt pašam. Bet tad šo darbošanos pārtrauca atkal no jauna uzliesmojusi malārija, kuru Cukurs bija saķēris savā Gambijas lidojumā. Četrpadsmit dienas nācās pavadīt kādā Honkongas slimnīcā. Aprīļa beigās, pēc pusotra mēneša, lidmašīna bija saremontēta, trūka vienīgi Anglijā pasūtītā propellera. To solīja atsūtīt pēc mēneša. Cukurs nolemj tomēr lidmašīnu izmēģināt ar kādu ķīniešu sporta lidotāja aizdotu propelleri. Sekmīgi veic lidmašīnas izmēģinājumus, paceļoties 1200 m augstumā un izpildot dažādas pilotāžas figūras. Nolaižoties gandrīz atkal uzdrāžas no jauna atvestajām smilšu čupām. Tā kā brīvs vēl ir mēnesis, Cukurs novieto izremontēto lidmašīnu angārā un dodas savā otrajā ceļojumā — uz Borneo salas džungļiem tīģeru medībās. Pēc eksotiskajiem piedzīvojumiem džungļos (kuri tik plaši aprakstīti "Jaunākās Ziņas") maija vidū atgriežas atkal Honkongā, lai turpinātu lidojumu uz Japānu (propelleris jau bija pienācis un uzmontēts). Vēl bija jāveic lidojums pāri Ķīnai (gar piekrasti), Korejai un jādodas pāri Japāņu jūras Korejas šaurumam uz Japānu. Avārija Honkongā aizkavēja lidojumu par 6 mēnešiem un 7 dienām un izmaksāja ap 7000 latiem. Tālāko lidojumu sarežģīja meteoroloģiskie un klimatiskie apstākļi, kas bija saistīti ar tuvojošos musonu lietus periodu.

Maija beigās izlido no Kaitakas aerodroma Honkongā uz Amoju. Jālido virs mākoņiem, virs kuriem atkal nākamie mākoņu slāņi. Sarežģīti lidojuma apstākļi. Pēc degvielas papildināšanas Amojā lido tālāk uz Fučavu — atkal virs mākoņiem, caur kuriem lien kalnu virsotnes. Jāpaceļas līdz 4000 m, lai tos pārlidotu, vai jālido virs piekrastes ūdeņiem. Traucē arī pērkona negaisi. Nolaižas Fučovas aerodromā, kas atrodas kalna ielejā. Nedaudz uzturas ciematā un nākamajā rītā pārlido uz Šanhaju. Divarpus stundu lidojums virs mākoņiem pāri kalniem. Nolaižas Šanhajā, kur latviešu izceļotāju pāri trīs simtiem. Šeit jāuzturas divas dienas, lai sagaidītu Manžuko un Japānas ielidošanas atļaujas (Manžuko 1936.–1937. gadā vēl nebija iekļauta Ķīnas teritorijā). Maija beigās izlido tālāk uz Pekinu. Laiks ir uzlabojies, un lidojums rit bez sarežģījumiem. Pa starpām nolaižas Tsingtau aerodromā — bijušajā vācu kolonijā. Grūti atrast kokiem apaugušo aerodromu. Virs aerodroma uzlaists piesienamais balons. Līdz Pekinai atlikuši vēl 650 km. To sasniedz viegli un iepazīstas ar to, vairākkārt

aplidojot. Cenšas nolaisties nelidzenajā un nelielajā laukumā. Bet to traucē pa "aerodromu" staigājošie Jaudis un rikšas. Nevar tos aizbaidīt projām un nolaižas kādā blakusesošā kareivju mācību laukumā — no turienes lidmašīna ir jāpārved uz "aerodromu". Neilga Pekinas apskate, jo nākamajā rītā jālido tālāk uz Mukdeni Mandžūrijā (650 km), pāri apstādītiem laukiem un plašiem purviem. Ierauga arī izslavēto Ķīnas mūri. Sasniedz Mukdeni un pārlido kara aerodromu, lai nolaistos civilajā. Izrādās, ka tas ir pārvērst par kādas aviorūpnīcas aerodromu un civilais pārcelts uz citurieni. Pārlido uz to. Šeit tas iekārtots lieliski. Gaisa satiksmes ēka, angāri, stāv daudzas modernas lidmašīnas, būvētas Japānā. Mukdenā paliek vairākas dienas, lai pārbaudītu lidmašīnu un sagatavotos pārlidojuma beigu posmam — lidojumam pāri Japāņu jūras Korejas šaurumam. Lidmašīnai tiek atrasti jauni defekti. Tek iepriekš remontētā eļļas tvertne, un degviela sūcas gar bojātajiem benzīna vadiem. Atkal saliekts piesis. Kopā ar palīgiem likvidē šos defektus. Arī motors dažos darbošanās režīmos (ar pilnu jaudu) trīc. Līdz Tokijai vēl atlikuši 2100 km. Otrā rītā, šejienes latviešu kolonijas pavadīts, startē beidzamajam lidojuma posmam — vispirms uz Korejas galvaspilsētu Seulu. Tur jau iepriekš paziņots par gaidāmo Cukura atlidošanu un viņu lieliski sagaida. Vēl pārlidojums uz Urusanu, nelielu pilsētiņu ar aerodromu. Ciemošanās ļoti laipnā un pretimnākošā japāņu ģimenē.

Otrā rītā pārlidojums pāri jūras šaurumam, faktiski jūrai, vairāk nekā 200 km uz Japāņu Hirosimas virzienā. Pārlidojums pāri jūras šaurumam ļoti mierīgos bezvēja apstākļos — stiprā dūmakā. Japānas krastus ierauga tikai tad, kad ir jau virs tiem. Mežiem apauguši kalni, šauras apdzīvotas ielejas. Pārlido Hirosimu, Okajamu un nolaižas ostas pilsētā Kobē. Te viņu sagaida preses pārstāvji, fotogrāfi — sagaidītāju pulki, jo viņa atlidošana uz Japāņu no tik tālas zemes — Latvijas — ir radījusi sensāciju. Daudzi līdz šejieni neatlidoja.

Nākamais, pēdējais, lidojuma posms pāri kalnu grēdām līdz Tokijai. Nolaižas Ilanēdas gaisa ostā pie Tokijas. Atkal sagaidītāju pulki, pilsētas oficiālās personas. Angārā klāts galds. Cukura lidmašīnu novieto zem slavenās japāņu lidmašīnas "Kamikadze", kas nesēn bija veikusi pārlidojumu uz Londonu un atpakaļ. Tokija bija sasniegta 1937. gada 2. jūnijā (no Spilves izlidoja 1936. gada 20. oktobrī).

Ciemošanās laikā Tokijā Cukurs piedalās dažādās viņam veltītās pieņemšanās — pie ārlietu ministra, Kara ministrijā, apmeklē Kara aviācijas skolu, satiek vecu Japānas paziņu lidotāju majoru Tanikavu, kas bija viesojies Rīgā, Kara aviācijas pulkā. Piedalās ar C-6 aviācijas svētkos Tokijā. Apmeklē Japānas kalnus un satiekas ar Japānas prinčiem. Bet laika apstākļi kļūst aizvien sliktāki. Nepārtraukti liet. Zemi mākoņi. Tomēr atrod kādu piemērotāku laika sprīdi un 10. jūnijā pulksten 7.20 startē atpakaļlidojumam uz dzimteni.*

* "Jaunāko Ziņu" speciālizlaidums 10. jūnijā — "Šodien Cukurs pēc izlidošanas no Tokijas 10.10 nolaidās Osakā un 10.40 izlidoja uz Koreju".

Atpakaļlidojums no Tokijas uz Latviju

Kavēšanās dēļ Honkongā atpakaļlidojumu stipri iespaidoja musonu lietus perioda sākums Tālajos Austrumos. Tas jūtami kavēja un sarežģīja lidojumu. Un ne tikai tas. Visu sarežģīja arī Krievijas atteikums ļaut pārlidot tās teritoriju lidojuma sākumā (22 valstis atļāva, Krievija ne!), kas piespieda Cukuru mainīt izplānotā lidojuma maršrutu un izlidošanas laiku (atpakaļlidojuma sākumā Cukurs vēl arvien cerēja šādu atļauju saņemt). Pirms tam lidojuma maršruts uz Japānu un atpakaļ bija izplānots apmēram par 10 000 km īsāks — pāri Krievijai un Mandžūrijai, mainot lidojuma virzienu tikai Korejā, pārlidojuma beidzamajā posmā uz Japānu. Un tikai atpakaļlidojums bija plānots pāri dienvidu zemēm un tropiem — Seno Ķīnu un Indoķīnu, Siāmu, Indiju, Persiju (Irānu), Irāku, Sīriju, Palestīnu, Turciju, Bulgāriju, Rumāniju, Dienvidslāviju, Ungāriju, Austriju, Čehoslovākiju, Vāciju un Lietuvu, tā saskaņojot labākos laika apstākļus ziemeļos un dienvidos. Tagad, lidojot turp un atpakaļ gandrīz pa vienu un to pašu dienvidu maršrutu, bija grūti saskaņot abos virzienos vispiemērotākos laika un klimatiskos apstākļus. Tāpēc arī Cukuram savā lidojumā abos virzienos visai bieži nācās cīnīties ar lidojumam nelabvēlīgiem laika apstākļiem — mākoņiem, miglu, spēcīgu pretvēju, lietu un negaisiem.

Tā, izlidojot no Tokijas, bija tūdaļ jāpaceļas virs mākoņiem, jo šeit pirms lidojuma sākuma bija ilgstoši lijis un pārsvarā bija zemi mākoņi. Atvadijies no japāņu svētā kalna Fudzijamas, pēc neilga pārlidojuma nolaižas Osakā. Dūmakas dēļ grūti atrast aerodromu. Pēc pacelšanās no šejienes, lai pārlidotu jūras šaurumu — tūdaļ atkal lidojums dūmakā un mākoņos, līdz ierauga Korejas krastus. Atrod Urusānu, kur jau pabijis pirms astoņām dienām. Šeit viss ilgstošajos lietos pārplūdis. Tikai aerodroms kā saliņa zaļo apakšā. Turpina lidojumu uz Seulu un šeit nolaižas jau pēc saules rieta. Nākamajā dienā turpinās lidojums tālāk uz Mukdenu pāri kalniem. Stiprs pretvējš kavē lidojumu. Nolaižas Mukdenā, lai nākamajā rītā lidotu tieši uz Tsingtau 1050 km attālumā. Šo attālumu nolido 7 h 15 min, atkal pretvējā. Pēc nosēšanās uzņāk migla. Sliktas laika prognozes nākamajās dienās. Jāpaliek šeit, gaidot labu laiku. Apmeklē Ķīnas jūras aviācijas bāzi. C-6 paliek lietū, jo angāru šajā aerodromā nav. Daudz maz pieņemamos laika apstākļos izlido no Tsingtau uz Šanhaju. Zemas mākoņu bāze un dūmaka, gandrīz migla. Tuvojoties Šanhajai, laika apstākļi uzlabojas, un, tā kā priekšā kalnu briesmas vairs nepastāv, tālāk lido mazā augstumā līdz pat Šanhajai.

Atkal miglas un lietus joslas neļauj lidot tālāk. Plāno pēc laika apstākļu uzlabošanās pārlidot līdz Honkongas bez nolaišanās, jo benzīna pietiek 10 stundu lidojumam, arī pāri Honkongas kalniem. Kamēr uzturas Šanhajā, tiek uzaicināts apmeklēt Šanhajas starptautisko lidoņu mājas, kur kā zīmi, ka te ir bijis Latvijas lidotājs, atstāj nacionālo valsts karodziņu.

Tālākais lidojuma maršruts ar maziem izņēmumiem sakrita ar iepriekš izlidoto maršrutu ceļā uz Japānu, tikai pretējā virzienā. Pa lielākai daļai nolaišanās notika tajos pašos aerodromos, pilsētās un nolaišanās laukumos. Vienīgi

mainījās lidojuma apstākļi, sevišķi laika apstākļu ziņā, kas kļuva arvien ekstrēmāki. Atsevišķie lidojuma posmi bieži tika pagarināti, lai kompensētu laika zudumus, nolaišanās vietās gaidot piemērotus laika apstākļus. Bija arī dažādi ārkārtēji notikumi atpakallidojuma laikā. Tā lidojumā virs Laosas pāri mūžamežiem, par laimi, lielākā augstumā, 150 km no Vjētnāmas sāka sprauslāt lidmašīnas motors, līdz tas apstājās pilnīgi. Lidmašīna pārgāja planējumā, un pretvējš grieza lidmašīnas propelleri tukšgaitā. Bet pēc kāda laika, kad jau bija krietni zaudēts lidojuma augstums, motors sāka atkal lēnām darboties. Bet uzticība motoram līdz ar to bija zaudēta. Cukurs nolaidās Vjētnāmas Laosā. Nākamais starpgadījums notika lidojumā virs Birmas, lidojot gar Indijas okeāna piekrasti no Rangunas uz Kalkutu ar starpnosēšanos Akijabā. Šeit pēc degvielas papildināšanas dažas minūtes pēc starta, lidojot gar piekrasti 400 m augstumā, motors pēkšņi apstājās pilnīgi. Nekādi mēģinājumi motoru iedarbināt kā iepriekšējo reizi nedeļa vairs rezultātus. Izdevās vienīgi lidmašīnu sagriezt pret cietzemi un piespiesti nolaisties kādā ar ūdeni pārpildītā risu laukā, tikko neapmetoties otrādi. Turpat uz vietas tika mēģināts atrast motora pēkšņās stāšanās iemeslu. Tas tika atrasts, izjaucot karburatoru. Šlagas gabaliņi žikleru kanālos. Tātad bija notikusi jaunprātība. Karburators tika iztīrīts, motors no jauna palaists, un tas darbojās tālāk nevainojami. Ticība tam bija atgūta! No lidmašīnas tika noliets maksimums degvielas, lai to atvieglinātu startam no kāda blakusesoša laukuma ar cietu grunti. Starts izdevās bez starpgadījumiem, un Cukurs atgriezās iepriekšējā starta vietā Akijabā. Benzīns tika ieliets no jauna un startēts uz Kalkutu otru reizi. Laiks bija uzlabojies, un lidojums notika pāri Bengālijas purviem un džungļiem, kur bez vēsts bija pazudis angļu lidotājs Kingsfords Smits. Tālākajā lidojumā Cukuru sāka mocīt malārijas drudzis, kas piespieda viņu beidzot nolaisties Vīnē. Nākamajā rītā, sadzēries pretmalārijas tabletes, Cukurs tomēr tālāk lidot nevarēja meteoapstākļu dēļ. Tas notika divas dienas pirms atgriešanās Spīlvē.

Pēc izlidošanas no Vīnes atkal bija iestājusies ļoti slikta redzamība, kas apgrūtināja orientēšanos un pārlidojuma vietas noteikšanu — Prāgu, kur bija paredzēts nolaisties. Atrast to neizdevās, un tika pieņemts lēmums nolaisties Drēzdenē. Bet, kad bija nolaidies, izrādījās, ka tā ir Hemnica. Radio lidmašīnā sen vairs nedarbojās, un smagie meteoapstākļi virs Eiropas izraisīja šo apmalšanās. Tālākais lidojums veda uz Berlīnes Tempelhofas aerodromu, pārnākšņošana šeit. Seko starts nākamajā rītā uz Dancigu, bet meteoapstākļu dēļ šeit nolaisties neatļauj, un Dancigas vietā Cukurs nolaižas Kēnigsbergā.

Un, visbeidzot, pēdējais lidojuma posms uz Latviju — Spīlvi. Laiks ir uzlabojies, un nekas vairs netraucē sasniegt galamērķi. Lietuva tiek aplidota pa jūru. Starp Škodu un Priekuli pārlidota Latvijas robeža. Aizlidots garām Liepājai. Daži riņķi virs Jelgavas un nolaišanās Spīlvē. Šeit viņam noorganizēta grandioza sagaidīšana. Jau pirms pielidošanas Spīlvei viņam pretī izlido trīs kara lidmašīnas no eskadrijas, kurā dienēja Cukurs, viņu satiek virs Jelgavas.

Spīlvē Cukuru sagaidīt bija ieradušies Latvijas armijas komandieris ģen. K. Berķis, armijas štāba priekšnieks M. Hartmanis, civilās aviācijas inspektors

plkv. J. Indāns un citi oficiāli sagaidītāji, viņa ģimene ar mazo meitiņu Antineu, kas viņu pavadīja tālajā ceļā. Cukuru par laimīgi veiktu lidojumu apsveic armijas komandieris ģen. Berķis, aviācijas pulka komandieris plkv. R. Kandis. Latvijas aeroklubs iecel Cukuru par savu goda biedru. Skaļi Cukuram uzgavilē lielais sagaidītāju pulks. Arī šo rindu autors. Angārā klāts galds, kur sapulcējas oficiālie sagaidītāji, aviācijas pulka virsnieki un ģimenes piederīgie, kas vēl ilgi sumina vēsturiskā tāllidojuma veicēju Herbertu Cukuru.

H. Cukurs vispirms lepojās ar to, ka viņa konstruētās un uzbūvētās lidmašīnas C-6 "Trīs zvaigznes" prototips godam izturējies grūtos pārbaudījumus visdažādākajos klimatiskajos apstākļos un vēl arvien ir lietojams. Pārlidojuma laikā viņš pavadīja gaisā 227 stundas un 45 min, nolidodams 40 045 km. 71 lidojuma posmā nolidotais attālums pārsniedz lidojuma garumu apkārt zemeslodei pa ekvatoru par 45 km. Lidojuma laikā tika izlietoti 7140 l degvielas un 272 l eļļas. Vidējais lidojuma ātrums — 190 km/h. Lidojuma laikā Cukurs šķērsojis 21 valsts teritoriju un iepazīs šo zemju tautas un tradīcijas. No Latvijas bijis prombūtnē astoņus mēnešus un 26 dienas. Avārijas dēļ Honkongā zaudējis sešus mēnešus un septiņas dienas no kopējā pārlidojuma laika. Lidojuma nolūks nebija sasniegt rekordus, bet gan iepazīties ar dažādām tautām un zemēm, propagandēt Latvijas sasniegumus lidmašīnu būvē. Sevišķu pateicību izsaka Latvijas kara ministram ģen. J. Balodim un "Jaunāko Ziņu" redakcijai, kuri vienmēr atbalstīja šo lidojumu.

Kas attiecas uz H. Cukuru kā pilotu, viņa lidojums uz Tokiju bija nepieredzēts sasniegums Latvijas sporta aviācijas vēsturē, kas vēl arvien nav pārspēts līdz pat mūsu dienām. Turklāt tas veikts pārsvarā grūtos meteoroloģiskos un klimatiskajos apstākļos ar visai pieticīgu lidmašīnas instrumentāciju šāda sarežģīta lidojuma izpildei, orientējoties lidojumā galvenokārt pēc "sentēvu" navigācijas metodēm, praktiski bez radionavigācijas palīdzības. Savas pilota spējas Cukurs pierādīja daudzajos aklajos un virsmākoņu lidojumos — vienmēr veiksmīgi nolaižoties svešos aerodromos un nosēšanās laukumos.

V. Mazāk pazīstami sporta aviācijas pionieri starpkaru periodā

Viens no viņiem bija **Herberts Runka**, dzimis 1905. gadā Madonā. Savas aviācijas gaitas sācis deviņpadsmit gadu vecumā 1924. gadā, vienā laikā ar Nikolaju Pūliņu un Herbertu Cukuru, izvirzīdams viņus sev par paraugu. Tāpat kā Pūliņš, viņš tad vēl nemācēja lidot, un savas lidmašīnas būve viņam bija vienīgais ceļš, kā tikt pie lidošanas, kas viņu "nomāca" kopš 1922. gada, kad Madonā nolaidās pirmā lidmašīna — viņam vēl vidusskolniekam esot. Studēdams Rīgā, viņš bieži apmeklēja pirmo aeroklubu, kur tikās ar tālaika aviācijas autoritātēm, arī aviokonstruktoru K. Irbīti — Pūliņa lidmašīnu konstruktoru. Daudz uzturējās arī Pūliņa lidmašīnu būves darbnīcās Dārtas ielā, visu rūpīgi vērodams un mēridams, līdz pieņēma lēmumu pašam sev uzbūvēt lidmašīnu Pūliņa galdniekmeistara Knaukes vadībā. Irbītis veltīja viņam savu trešo konstrukciju I-3 "Kaija", kuras būve tika sākta turpat Pūliņa darbnīcās. Tas bija brīvi nesošs vidusplāksnis, kura spārns tika uzmontēts tieši uz ķermeņa. Lidotāja vieta bija starp abiem spārna lonžeroniem ar pilota galvas aptecētāju uz ķermeņa aiz pilota vietas. Riteņi bija izgatavoti no koka ar saplākšņa apšuvumu. Motoru savai lidmašīnai Runka bija sameklējis un iegādājies *Anzani* tipa ar 25 ZS jaudu, vienu no abiem pirmskara lidmašīnu būvētāju Rozentāla un Čiruļa motoriem, tādu pašu kā Pūliņa "Sprīdītīm". Lidmašīnas būve līdzekļu trūkuma dēļ ievilkās līdz 1928. gadam, kad jau sen lidoja Pūliņa "Ikars" Rīgā un Cukura "Auseklītis" Liepājā. 1928. gada vasarā Runkas "Kaija" tika pārvesta uz Spilvi izmēģināšanai. Tajā laikā Spilvē lidotājs A. Paulovskis ielidoja Bakmanes firmas lidmašīnu būves nodaļā uzbūvēto divplāksni "Kristīne", kuru bija pasūtījis Kara aviācijas pulks mācību lidmašīnu Avro vietā (aviokonstruktora Zārdiņa konstrukcija). Runka lūdza Paulovski pie viena ielidot arī viņa uzbūvēto "Kaiju", jo pats vēl lidot nebija iemācījies. Paulovskis piekrita, *Anzani* motors ierēcās, un lidmašīna sāka garu ieskrējieni pa lidlauku, ilgi negribēdama atrauties no zemes, acimredzot nepietiekamas motora jaudas un palielinātā līdzsvara dēļ salīdzinājumā ar "Sprīdīti". Un tad notika traģikomisks atgadījums. Ieskrējiena beigās, kad lidmašīna jau rāvās nost no zemes, nokrita viens šasijas ritenis, kurš jautri aizriboja pa aerodromu. Sekoja lidmašīnas kūlenis, un lidmašīnas ielidotājs Paulovskis "izlidoja viens bez lidmašīnas". Sveiks un vesels nopurinājās no avārijas putekļiem un neatskatīdamies aizgāja no avārijas vietas turpināt "Kristīnes" ielidošanu. Runka savāca savu bojāto lidmašīnu un pārveda to uz Madonu.

Saremontēja, bet nevarēja atrast pilotu, kas būtu ar mieru to ielidot. Nolēma turpmāk ielidot to pats.

Lai pirms tam nedaudz "uztrenētos lidošanas mākslā", nopirka no Pūliņa veco, jau malā nolikto "Sprīdīti II" un sāka ar to lidošanas mēģinājumus uz Ķīšezera ledus Rīgā. Aizsalušais ezers likās Runkam ideāla mācīšanās vieta lidošanai, jo ezera plašums bija pietiekams, lai varētu pacelties, nedaudz palidot taisni un atkal bez griezienu nolaisties. Tomēr no paredzētās lidošanas nekas līgā neiznāca, jo uz gludā ledus nekādi neizdevās noturēt virzienu.

Runka "Sprīdīti", tāpat kā savu "Kaiju", pārveda uz Madonu, lai turpinātu lidošanas mēģinājumus ziemā uz Lazdonas ezera ledus. Pa starpām "Sprīdītis II" tika pārdots Cukura līdzgaitniekam lidotājam Kārlim Konstantam, kas dienēja Krustpilī kā lidotājs aviācijas pulka tālās izlūkošanas eskadrijā. Tur tad arī Konstants "Sprīdīti II" "piebeidza", aizķerdams lidojumā kādu stabu vai koku.

Tikmēr Runka sāka savus turpmākos pašmācības lidojumus uz Lazdonas ezera ar lidmašīnu I-3 "Kaija", bieži savu lidmašīnu izmantodams arī slēpotāju vilkšanai pa gludo ezera virsmu.

Viņš jau bija apguvis lidojumu dažu metru augstumā taisni un būtu tos turpinājis, ja nebūtu atgadījies jauns traģikomisks notikums viņa lidošanas praksē. Kādas kamanas ar siena vezumu uz ezera ledus acīmredzot pievilka Runkas lidmašīnu, kas lidojumā to aizskāra. Vezums apgāzās, zirgs izjūdzās un aizskrēja pa ezeru līdzīgi kā ritenis Spilvē.

Ar to lidošanas epopeja ar "Kaiju" Madonā arī beidzās. Izmantojams palika tikai izturīgais brīvi nesošais spārns, kuru Runka izlietoja savā nākamajā, jau otrajā divvietīgajā lidmašīnā I-10 ar 100 ZS Ford auto motoru. Tāpat kā Pūliņš savā laikā, lai iemācītos lidot, bija no vienvietīgā "Sprīdiša" pārgājis uz divvietīgo "Ikaru", Irbītis, izmantodams no I-3 atlikušo spārnu, konstruēja Runkam 1934. gadā jaunu lidaparātu I-10. Pagāja atkal gadi, līdz otrā Runkas lidmašīna bija uzbūvēta. Tas bija *Parasol* tipa augstplāksnis bez balstiem ar moderni izveidotu šasiju bez caurejošas riteņu ass ar gumijas ripu amortizāciju. Pa šo laiku Runka bija iestājies 3. Latvijas aerokluba sporta lidotāju kursā un 1937.–1938. gadā beidzot iemācījies lidot. Bet būvētāja, konstruktora un eksperimentatora gars to nelika mierā. Savai otrajai lidmašīnai I-10, nevarēdams atrast citu piemērotāku lidmašīnas motoru ar vajadzīgo jaudu, viņš iebūvēja 80–100 ZS automobiļa Ford A ūdensdzesināmo motoru ar tam nepieciešamo ūdens radiatoru. Tas viss, kā arī brīvi nesošais smagais, bet izturīgais spārns padarīja lidmašīnu ievērojami smagāku, nekā to bija paredzējis lidmašīnas konstruktors. Un Runkam radās problēmas ar piemērota lauka atrašanu lidmašīnas startam garā ieskrējiena dēļ.

Radās "ģeniāla doma" — to pārbūvēt par hidroplānu uz diviem pludiem, jo tad uz ūdens lielāku plašumu būs vieglāk sameklēt. Netika ņemts vērā apstākļi, ka starts no ūdens prasa vēl lielāku motora jaudu "pielipšanas" dēļ pie ūdens virsmas. Lidošanas eksperimenti tika veikti uz Daugavas. Diemžēl nesekmīgi. Nepareizi izveidoto pludu dēļ lidmašīna startā apmetā kūleni un sāka

lēmām grīmt. (Irbītis bija aculiecinieks šim notikumam.) Runka to izvilka no ūdens un saremontēja.

Pēc vairākiem gadiem noskaidrojās, ka Runka savu otro lidmašīnu pēc hidroavārijas bija atkal aprikojis ar sauszemes šasiju, pacēlies no Spilves lidlauka un gar Rīgas līča piekrasti lidojis uz ziemeļiem. Tuvojoties Ainažiem, auto motors sācis niķoties, un piespiedu sēšanās akmeņainā jūras krastā bijusi nenovēršama. Lidmašīna avarējusi un nav bijusi vairs izremontējama.

Bet ar to Runkam vēl nepietika! Vācu okupācijas laikā, 1942. gadā, es Runku satiku pēdējo reizi. Viņš man stāstīja, ka būvē savu trešo lidmašīnu Doma baznīcas blakustelpās, kur pats tolaik arī dzīvoja, — modernu divvietīgu augstplāksni ar segtu kabīni.

Pēc tam viņš pazuda, un nav zināms viņa turpmākais liktenis, jo vēl plosījās Otrās pasaules karš.

Kā otru sporta aviācijas pionieri pirmskara Latvijā var minēt lidotāju un aviācijas inženieri **Margēri Ķeniņu**. Dzimis 1901. gadā un emigrējis no Latvijas Pirmā pasaules kara laikā uz Šveici un Franciju. Pēc atgriešanās Latvijā 1920. gadā iesaukts Latvijas armijas aviācijas divizionā. 1924. gada 10. septembrī beidz Kara aviācijas skolu kā pilots, 7. oktobrī piešķirts lidotāja nosaukums (divizona pavēle nr. 336, 1924. g. 28. nov.). 1925. gada 1. oktobrī atvaļināts no armijas pēc paša vēlēšanās. 1927. gadā ieguvis augstāko aviācijas tehnisko izglītību Parīzē un praktizējies kā aviācijas inženieris Fārmaņa aviorūpnīcā Francijā. 1931. gadā atgriezās Latvijā un darbojās Republikas lidotāju klubā kā biedrības sekretārs. 1934. gadā iecelts par 2. Rīgas valsts arodskolas direktoru un skolas darbnīcās Strūgu ielā 5 izvērs savu praktisko darbību lidmašīnu būvē.

Viņš konstruē un uzbūvē īpatnējas konstrukcijas divvietīgu motoplanieri (pirmo Latvijā) ar 25 ZS Duglasa motocikla motoru, ar ķēdes pārvalu uz stumjošo propelleru spārna aizmugurē. Šis motors bija iegūts no bankrotējušās K. Bakmanes firmas avionodaļas no tur uzbūvētās lidmašīnas "Vanadziņš" pēc tās pārbūves ar jaudīgāku motoru (Duglasa motocikla motoru pēc Otrā pasaules kara izmantoja arī Jauno tehniķu stacijā uzbūvētajā motoplanieri "Rīga"). Īpatnēji izveidota ķermeņa pakalējā daļa un trīs koka caurules, kas veido ķermeņa pakalējās daļas fermu. Motoplaniera spārni transportam un novietošanai mazgabarīta telpās bija pielokāmi pie ķermeņa. Motoplaniera spārnu vēziens bija 14 m, planēšanas attiecība — 1/10, degvielas patēriņš — 10 l/h, lidošanas ātrums — ap 100 km/h, degvielas tvertne apmēram 400 km lidojumam četrās stundās.

Lidmašīnu uzbūvēja 2. arodskolas skolēni M. Ķeniņa vadībā. Motoplaniera konstrukcija bija izveidota vienīgi no Latvijā pieejamiem materiāliem — priedes koka un aviācijas finiera, kas tika ražots Latvijā — Rudziša firmā un VEF filiālē "Latvijas bērzs" Sarkandaugavā.

Motoplanieris sekmīgi lidoja, parasti Spilves apkārtnē, līdz to 1934. gada 16. novembrī motora stāšanās dēļ mazā augstumā virs Ilģuciema, aizķerot piespiedu sēšanās laikā radio antenu, stipri sabojāja Aizsargu aviācijas lidotājs Toms Gailītis. Viņš bija paņēmis lidošanai motoplanieri patvaļīgi bez īpašnieka

ziņas. Motoplanieri Ķeniņš atjaunoja un turpināja ar to lidot, starp citu, ziemā no Ķīsezera ledus. Diemžēl gan tikai vienvietīgā variantā, jo Duglusa motors divvietīgajam variantam bija par vārgu. Motoplanieris eksistēja vēl līdz 1940. gada 17. jūnijam, kad glabājās jaunā LAK Kalnciema aerodroma angāros. Turpmākais tā liktenis nav zināms. Motoplaniera konstruktors, būvētājs un lidotājs mira Rīgā 1945. gada rudenī Biķernieku sanātorijā pēc neveiksmīga bēgšanas mēģinājuma uz Zviedriju.*

Kā pēdējais aviācijas pionieris pirmskara Latvijā, savas personīgās lidmašīnas konstruktors un būvētājs jāmin aviācijas pulka vltņ. **Imants Šleifers** 2. iznīcinātāju eskadrijas pilotu no 1931. līdz 1935. gadam lidapmācītāju pulkā un Latvijas aerokluba buru lidošanas sekcijas priekšsēdētājs no 1937. gada 7. maija.

Par spīti aizņemtībai un daudziem sabiedriskajiem pienākumiem, viņš atrada laiku uzbūvēt pats savas konstrukcijas vismodernāko amatierbūves lidmašīnu *IŠ-1* (Imanta Šleitera pirmā konstrukcija), kāda jebkad uzbūvēta pirmskara Latvijā.

Lidmašīna tika būvēta Šleitera dzīvoklī un samontēta aviācijas pulka darbnīcās. Būve pabeigta 1939. gadā, īsi pirms krievu okupācijas — tā ka viņš nepaspēja to isti izmēģināt un ekspluatēt, ja neskaita pārlidojumu uz Kauču 1939. gada septembrī uz 1. Baltijas valstu sporta aviācijas sacensībām.

Vltņ. Imants Šleifers dzimis Jelgavā 1906. gada 8. oktobrī. 1928. gadā absolvējis Latvijas Kara skolu, iegūdamas leitnanta dienesta pakāpi. 1930. gada 8. aprīlī pārskaitīts no 3. Jelgavas kājnieku pulka uz Latvijas Kara aviācijas pulku un ieskaitīts Kara aviācijas skolas lidotāju novērotāju nodaļā. 25. jūlijā izlido patstāvīgi ar mācību lidmašīnām *Avro* un *Flamingo* lidapmācītāja vltņ. Treja lidgrupā. 1930. gada 1. septembrī paaugstināts par virsleitnantu, reizē iegūdamas lidotāja nosaukumu un tiesības. 1931. gadā izlido ar izlūku un bumbvedēja lidmašīnu *Šmolik Š-16* un 13. jūnijā tiek apstiprināts par kaujas lidotāju ar šo lidmašīnas tipu. 1931. gadā pēc Aviācijas skolas beigšanas pārcelts uz iznīcinātāju aviāciju, kur apgūst tālaika iznīcinātāju lidmašīnas *Martinsyde ADC-1*, *Balilla* un *Fiat CR-1*. Līdz 1936. gadam dien pulka 2. iznīcinātāju eskadrijā. Pēc tam nodarbināts pulka lidmašīnu remontkontrolē KOD (kara ostas darbnīcā Liepājā) un lidmašīnu pēcremontu izmēģinājumos. No 1937. gada darbojas pulkā kā lidapmācītājs rezerves lidotāju un virsdienesta instruktoru lidotāju kursus, arī Latvijas aerokluba rezerves lidotāju eskadrijā, reizē izpildidams buru lidošanas sekcijas vadītāja pienākumus. Cieta lidmašīnas avārijā Jelgavas apkārtnē, velkot lidmašīnas velcē buru lidmašīnu. Vācu okupācijas laikā pēc atvaļināšanās no aviācijas pulka strādā Satiksmes ministrijas auto nodaļā. Kā daudzi bijušie pulku lidotāji virsnieki piedalījās cīņā pret boļševismu Austrumu frontē. Krita no krievu partizānu snaipera lodes 1942. gada 27. septembrī Baltkrievijā, Koveļas apkārtnē.

* Aprakstu materiāli ņemti no aviāžu un žurnālu publikācijām, žurnāla "Atpūta" un avīzes "Brīvā Zeme" 1938. gada 1. septembrī, kā arī Kārļa Irbīša grāmatas manuskripta.

Lidmašīna IŠ-1 (Imants Šleifers)

Lidmašīna IŠ-1 bija vienvietīgs koka konstrukcijas zemplāksnis ar brīvi nesošu spārnu. Spārns apklāts ar finieri un aplīmēts ar audeklu, lakots ar speciālu laku, kas dod spārnām sevišķu izturību un gludumu. Spārns ar Šrenka tipa bremžplākšņiem.

Ķermenis — ovāla šķērsriezuma, ar finiera apšuvumu, izgatavots "monokoka" būves tehnoloģijā. Stabilizatori brīvnesoši, ar finiera apšuvumu. Stūres un eleroni apvilkti ar audeklu. Skrietules dalītas, paša konstrukcijas, izveidotas ar gaisa-eļļas amortizāciju bez riteņu bremzēm. Lidmašīna uzbūvēta gandrīz pilnībā no Latvijā esošiem materiāliem, un lidmašīnas būvē izmantota neparasti moderna būvtehnoloģija.

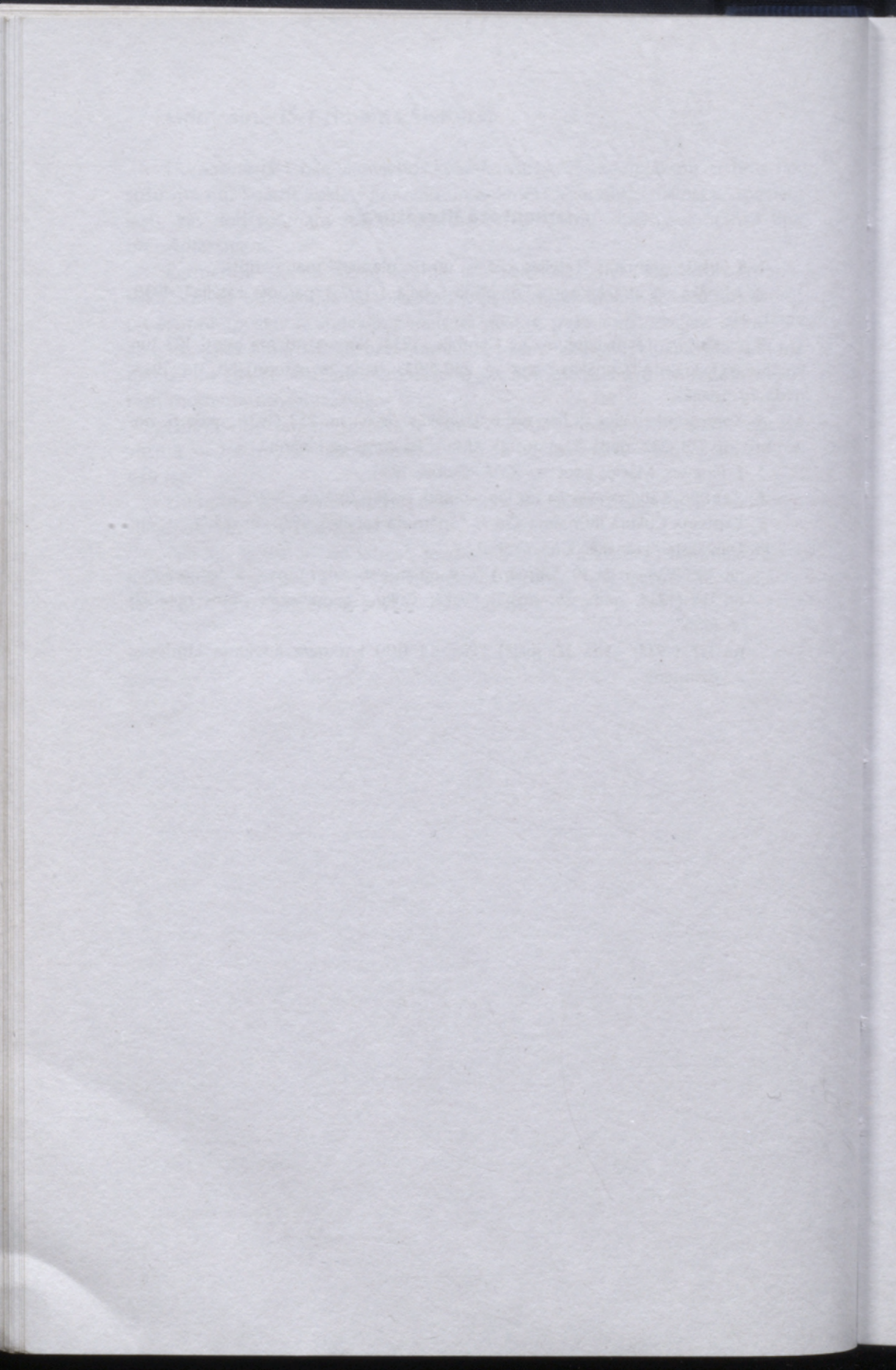
Lidmašīnas samēri un svaru dati: plākšņu vēziens — 7,6 m; nesošā virsma — 7,2 m²; lidmašīnas garums — 5,56 m; tukšsvars — 315 kg; lidsvars — 430 kg.

Lidmašīnā iebūvēts 4 cil. *Hirt HM60* motors, gaisadzesējams, ar karājošiem cilindriem un 72 ZS jaudu.

Plākšņu slodze — 60 kg/m²; jaudas slodze — 6 kg/ZS; maksimālais lidojuma ātrums — 250 km/h (!); nolaišanās ātrums — 85 km/h; kāptspēja — 1000 m/4 min; ieskrējiens startā — 70–80 m.

Izmantotā literatūra

1. K. Irbīša grāmatas "Latvijas aviācija un tās pionieri" manuskripts.
2. Mazākā un ātrākā sporta lidmašīnā Latvijā Š-1 // "Spārnotā Latvija", 1938, nr. 11.
3. H. Cukurs. Mans lidojums uz Gambiju, 1934. Korespondenta raksti 103 turpinājumos laikrakstā "Jaunākās Ziņas" nr. 239 (1933. gada 23. oktobrī)–Nr. 116 (1934. gada 29. maijā).
4. Korespondenta raksti laikrakstā "Jaunākās Ziņas" nr. 253 (1936. gada 6. novembrī)–nr. 173 (1937. gada 5. augustā). "Mans lidojums uz Japānu".
5. J. Butevics. Mācies lidot. — R.: A. Gulbis, 1934.
6. K. Irbītis. Latvijas aviācija un tās pionieri. — R.: Zinātne, 1997.
7. Kapteiņa Cukura lidmašīna C-6 // "Spārnotā Latvija", 1936, nr. 24.
8. Laikraksta "Jaunākās Ziņas" raksti
nr. 33 (1934. gada 10. februārī) "Cukura sudrabotais putns C-3 dzimtenē".
nr. 114 (1934. gada 26. maijā) "Vakar Cukura sudrabotais putns nolaidās Rīgā".
nr. 157 (1937. gada 17. jūlijā) "Pēc 44 000 km gara lidojuma atgriezies dzimtenē".





LATVIJAS AEROKLUBS

1934–1940

I. Sporta aviācijas reorganizācija 1934.–1935. gadā

Vēl Herberts Cukurs nebija atgriezies no lidojuma uz Gambiju, kad Latvijā sākās vēsturiskie 15. maija notikumi (15. maijā viņš vēl atradās Vācijā). Tie mainīja visu Latvijas politisko un saimniecisko dzīvi. Tika atlaista Saeima, likvidētas visas politiskās partijas, iecelts jauns Ministru kabinets. Sākās plaša visas valsts pārvaldes reforma. Radikālas izmaiņas notika arī civilajā un sporta aviācijā. Iepriekšējos gados tā pastāvēja saskaldīta septiņās dažādās sīkās aviācijas sporta organizācijās, kas eksistēja savstarpējas nenovīdības un konkurences apstākļos, materiāli nenodrošinātas, centralizēti neatbalstītas, pastāvīgās gaidās uz valsts atbalstu, bet pēc 15. maija visa civilā un sporta aviācija tika apvienota vienā kopējā organizācijā — Latvijas aeroklubā (LAK) ar centralizētu vadību. Tas nebija pirmais Latvijas aeroklubs, nodibināts 1920. gadā un darbojies līdz 1929. gadam, kuram likvidējoties un daļēji jau arī pirms tam bija nodibinātas dažādas aviācijas biedrības Latvijā:

- Latvijas Aviācijas veicināšanas biedrība (1925–1932);
- Latvijas Lidotāju biedrība (LB — vēlāk Republikas lidotāju klubs; 1928);
- Latvijas Aviācijas biedrība (1929);
- Latvijas Sporta lidotāju biedrība (1928–1932);
- Latvijas Buru lidotāju biedrība (1932–1934).

Tās bija galvenās aviācijas biedrības. Dažas sīkākās, kas mazāk saistītas ar lidošanu, neuzskaitīju. Tikai apvienojoties Latvijas aeroklubā, sporta aviācija spēja darboties valsts, nevis atsevišķu personu vai grupu interesēs. Sporta aviācijas galvenais darbības mērķis kļuva valsts aizsardzības spēju stiprināšana Kara ministrijas pārraudzībā. Šajā nolūkā jaunais Ministru kabinets 1934. gada 6. novembrī izdeva Likumu par civilo aviāciju ar papildinājumu 1934. gada 1. decembrī "Instrukcija par civilo aviāciju".*

1934. gada 14. novembrī Latvijas kara ministrs ģen. J. Balodis iecēla plkv. Jāni Indānu (Kara aviācijas pulka komandieri) par Latvijas civilās aviācijas inspektoru, kura vadībā tika veikta civilās aviācijas reorganizācija un pārveidošana atbilstoši toreizējiem valstiskajiem uzdevumiem. Viņa pienākumi un tiesības tika izklāstītas "Civilās aviācijas instrukcijas" I daļā.

* "Valdības vēstnesis" un "Spārnotā Latvija", 1938, nr. 8.

Instrukcija par civilo aviāciju, I daļa

(izdota papildus, pamatojoties uz Likumu par civilo aviāciju)

Civilās aviācijas inspektors tieši pakļauts armijas komandierim.

Civilās aviācijas inspektors:

- 1) dod saistošus norādījumus Aizsargu aviācijas tālākajā organizēšanā un komplektēšanā (Aizsargu aviāciju (AA) nodibināja jau 1931. gadā);
- 2) pārzina AA un sporta aviācijas personāla apmācību, apstiprina apmācības plānus un programmas;
- 3) apstiprina AA un sporta aviācijas materiālās daļas iegādes plānus;
- 4) personīgi pārbauda AA un sporta aviācijas apmācību un materiālās daļas stāvokli;
- 5) AA komandējošais sastāvs un sporta aviācijas amatu personas iecelšanas vienīgi ar civilās aviācijas inspektora piekrišanu.

Instrukcija stājas spēkā ar tās izsludināšanas dienu 1934. gada 29. novembrī.

Kara ministrs

ģen. J. Balodis

Armijas komandieris

K. Berķis

Latvijas aerokluba galvenie uzdevumi:

1. Apvienot visus Latvijas civillidotājus vienā organizācijā.
2. Sagatavot jaunus lidotājus un citus aviācijas speciālistus.
3. Veicināt aviācijas attīstību un popularizēt lidošanas sportu.
4. Izveidot aerodromu tīklu un sekmēt to būvi.
5. Izveidot un sekmēt mūsu aviorūpniecību, veicināt lidmašīnu un plānieri būvi.
6. Palīdzēt organizēt valsts aizsardzību un meteodienestu.
7. Vākt līdzekļus kara aviācijai.
8. Materiāli atbalstīt aviācijas nelaimes gadījumos cietušos lidotājus.*

Organizatoriski Latvijas aeroklubs savu darbību sāka šādi. Pamatojoties uz to, ka valdība savas "Instrukcijas par civilo aviāciju" II daļā bija noteikusi termiņu 1935. gada 1. februārī visu līdzšinējo aviācijas biedrību likvidācijā un to inventāra un naudas līdzekļu pārņemšanā, kā arī vēl sakarā ar to, ka līdz šim nebija iespējams izstrādāt un apstiprināt aerokluba statūtus, kā arī iecelt padomi un galveno valdi, — civilās aviācijas inspektors plkv. Indāns 1935. gada 25. janvārī pieņem lēmumu nodibināt Latvijas aerokluba pagaidu valdi, ieceļot šādus pagaidu valdes locekļus aerokluba darbības sākšanai — valdes priekšnieks kapt. Rūdolfs Kandis, sekretārs vlt. Augusts Graudiņš, valdes loceklis

* No brošūras "Latvijas aerokluba darbība" 1939. gada izdevuma.

kapt. Nikolajs Bulmanis. Pagaidu valde savu darbību izbeigs līdz ar LAK piln- tiesīgas valdes iecelšanu, ko veiks kara ministrs.

Turklāt civilās aviācijas inspektors nodibina Civilās aviācijas štābu, priekš- nieka amatā ieceļot kapt. Nikolaju Bulmani un propagandas nodaļā — atva- līnātu vltņ. Pēteri Zeltiņu (bijušo adjutantu). Latvijas aerokluba statūtus kara ministrs apstiprina 1935. gada 16. janvārī. Pagaidu valde savu darbību sāka 1935. gada 29. janvārī apstiprināto statūtu robežās.

Pārņemot Latvijas aerokluba pārvaldīšanā bijušo likvidēto aviācijas bied- rību inventāru un naudas līdzekļus, izrādījās, ka tikai divas no septiņām pār- ņemšanas brīdī vēl bija dzīvotspējīgas — aviācijas veicināšanas biedrība ar priekšnieku — Centrālās padomes priekšsēdētāju ģen. Rūdolfu Bangerski un valdes priekšsēdētāju plkv. Jāzepu Baško un Latvijas Republikas lidotāju klubs ar vltņ. A. Valeiku priekšgalā. Pārējās aviācijas biedrības — Latvijas Aviācijas bied- rība, pirmais Latvijas aeroklubs, Latvijas Buru lidotāju biedrība, Latvijas Sporta lidotāju biedrība u. c. — bija iznīkušas vai likvidējušas.

Latvijas aerokluba pagaidu valde un civilās aviācijas inspektors aerokluba darbības sākšanai iecēla aerokluba sekciju vadītājus: lidmodeļu sekcijā — inž. K. Zablocki, planieristu sekcijā — Jāni Butēvicu, tehniskajā sekcijā — Pasta un telegrāfa departamenta Gaisa satiksmes nodaļas vadītāju inž. Jāni Jēriņu, aero- dromu sekcijā — kapt. ltn. Kārli Blauu, propagandas sekcijā — Jāni Mežraupu u. c. Pagaidu valde pie varas bija tikai nepilnu gadu (no 25. janvāra līdz 1935. gada 29. novembrim). Kara ministra ieceltā aerokluba padome pirmo reizi uz savu oficiālo sēdi sanāca tikai 1935. gada 29. novembrī, kad tika iecelts pa- domes prezidijs, tās priekšsēdētājs, viņa vietnieks, galvenais valdes sastāvs un valdes priekšsēdētājs.

Latvijas aerokluba pagaidu valde kopā ar civilās aviācijas inspektoru veica ievērojamu darbu civilās aviācijas attīstībā un Latvijas aerokluba kā organi- zācijas nostiprināšanā. Civilās aviācijas inspektors jau 1935. gada 1. februārī apstiprināja "Aviomodelisma sekcijas darbības instrukciju", bet planieristu sek- cijai — 1935. gada martā. 1935. gada maijā tika izdots rīkojums "Par buru lido- šanas kopu dibināšanu Latvijā", kurās pulcējās planierisma entuziasti un planieru būvētāji visā Latvijā. 1935. gada aprīlī Rīgā pie LAK sāka darboties 1. sporta lidotāju kursi kapt. ltn. Riņķa vadībā. Teorētiskās nodarbības notika pie Kara aviācijas skolas. 1935. gada 29. jūnijā Latvijas aerokluba pārstāvji pie- dalās I Baltijas valstu aerokluba konferencē Kauņā. Mūsu valsts rajonos, līdzīgi kā Rīgā, tiek dibinātas aerokluba nodaļas, un kopējais aerokluba biedru skaits strauji aug, dažu mēnešu laikā pārsniedzot vairākus tūkstošus. 1935. gada jūlijā par buru lidošanas sekcijas vadītāja palīgu tiek iecelts Apolons Pantelejevs — turpmākais ilggadējais buru lidotāju vadītājs, Rīgas buru lidotāju skolas priekš- nieks un vēlākais buru lidošanas sekcijas vadītājs. Civilās aviācijas štābā 1935. gada 16. maijā kapt. Bulmani nomaina kapt. Iere, bijušais aviācijas pulka ad- jutants. Provincē un Rīgā tiek plaši rīkoti dažāda veida aviācijas svētki — aviā- cijas vispārējai propagandai, kā arī ieņēmumiem — kara aviācijai un Cietušo lidotāju fondam. Visur sāka mācību planieru būvi pašu spēkiem (Latvijas

aeroklubs bija izlaidis mācību planieru būves plānus). Tika likti pamati Latvijas aviācijas rūpniecībai Latvijā. VEF un Liepājas kara ostas darbnīcās tiek noorganizētas lidmašīnu būves nodaļas. Uzbūvētas pirmās sērijas lidmašīnas VEF I-12 un KOD-1, sākumā pašu vajadzībām aeroklubā un Aizsargu aviācijā. Daugavpils dzelzceļa darbnīcās inž. Samtiņa vadībā tiek uzbūvētas lidmašīnas "Vanags" un "Kaija".

Vispārējā sporta aviācijas attīstība virzījās straujiem soļiem. Un tas viss vēl līdz oficiālai Latvijas aerokluba nodibināšanai 1935. gada 29. novembrī.

Pirmajā Latvijas aerokluba padomē bija šādi 30 pazīstami Latvijas politiķi, saimnieciskie un militārie pārstāvji (visi iecelti): padomes priekšsēdētājs — satiksmes ministrs B. Einbergs, viņa vietnieki — iekšlietu viceministrs A. Bērziņš, Kara ministrijas Apgādes pārvaldes priekšnieks ģen. J. Ruškevičs, padomes locekļi — kara lidotāji kapt. R. Kandis, N. Bulmanis, vlt. Graudiņš, AA eskadrijas komandieris A. Valeika (bij. Latvijas nacionālās kara aviācijas dibinātājs), Informācijas un propagandas pārvaldes priekšnieks J. Mežraups, dažādu iestāžu direktori — P. Grāvis, B. Pavasars, O. Silis, J. Tepfers, juriskonsults V. Dāvis, V. Vīgants un V. Pakalniņš, robežsargu brigādes kom. L. Bolšteins, Aizsargu organizācijas priekšnieks K. Prauls; Rīgas pils. nekustamo īpašumu valdes priekšnieks E. Laimiņš, Sarkanā Krusta pārstāvis S. Paegle, arodskolu pārstāvis inž. K. Samtiņš, skautu organizācijas priekšnieks J. Dombrovskis, mazpulku priekšnieks R. Dzērve, Latvijas Bankas padomes priekšsēdētājs A. Klīve; Latvijas "Vanagu" organizācijas priekšsēdētājs M. Ozols; Skolotāju apvienības priekšnieks doc. S. Landaus; Rīgas prefekts T. Grinvalds.

levērojama Latvijas vadošo darbinieku galerija!

Latvijas aerokluba galvenā valde

Aerokluba priekšnieks — kara lidotājs kapt. Kandis, vietnieks — kara lidotājs kapt. Bulmanis, sekretārs — kara lidotājs vlt. Graudiņš — visi bijušie pagaidu valdes darbinieki.

Galvenās valdes locekļi (jau iepriekš minētie) — Valeika, Mežraups, Dombrovskis, Vilks, Landaus.

Kandidāti — Prauls, Dzērve, Ozols.

1936. gadā Latvijas aeroklubs savā turpmākajā darbībā pēc padomes sēdes 1935. gada 29. novembrī bija nonācis interesantā situācijā. Sanāksmes darba gaitā apstiprinātā jaunā pilntiesīgā valde (vairs ne pagaidu valde) sastāvēja no tiem pašiem locekļiem — kapt. Kanda, Bulmaņa un vlt. Graudiņa, kuri kopš 1935. gada 29. janvāra bija darbojušies kā pagaidu valdes locekļi aerokluba darbības izvēšanā un tagad praktiski tikai turpināja iesākto darbu. Ieceltā aerokluba padome, pateicoties tam, ka tā sastāvēja no ļoti ietekmīgām personām jaunajā K. Ulmaņa valsts pārvaldē, daudz plašāk nekā agrāk ietekmēja un atbalstīja jaunās valdes darbību. Latvijas aeroklubs ar šīs ietekmīgās padomes starpniecību izauga par patriotisku masveida organizāciju Latvijas aizsardzības stiprināšanā, kas savas pastāvēšanas beigu posmā 1940. gadā pulcināja ap sevi jau vairāk nekā 25 tūkstošus biedru — veicinātāju. Aeroklubs izvērta plašu

aviācijas popularizācijas un attīstības darbu, pateicoties šiem daudzajiem aerokluba biedriem, turklāt bez ievērojamām valsts budžeta dotācijām. Tā 1935. gadā LAK sagādātie līdzekļi biedrības budžetā bija 73% (iestāšanās un biedra naudas, aviācijas skolu mācību maksas un atsevišķu sekciju saimnieciskā darbībā iegūtie līdzekļi). Pārējos 27% veidoja ziedojumi un valsts budžets.

II. Aviācijas biedrības pirms Latvijas aerokluba nodibināšanas un to darbības pēdējie gadi

Daļēji jau izskatīju Latvijas aerokluba pagaidu valdes darbu aerokluba organizēšanās sākumā un veiktās reformas 1934. gada beigās un 1935. gada sākumā. Cik tas savādi arī būtu — isi pirms Latvijas aerokluba nodibināšanas un dažādo aviācijas biedrību likvidācijas 1935. gada februārī dažas no tām savas darbības beigu posmā ievērojami aktivizēja darbību.

I. Latvijas aviācijas veicināšanas biedrība ģen. R. Bangerska un plkv. J. Baško vadībā (biedrību nodibināja, kad Bangerskis ieņēma kara ministra posteni, vēlāk 1932. gadā biedrības darbību aktivizēja N. Pūliņš).

Šīs biedrības padomē un valdē bija pulcināti ievērojami Latvijas militārās vadības pārstāvji, piemēram, ģen. K. Berķis un E. Kalniņš, jūras eskadras komandieris kapt. Spāde, kā arī aviācijas darbinieki — aviācijas konstruktors K. Irbitis, aviācijas inženieris Novickis (vēlākais KOD aviācijas nodaļas tehniskais vadītājs), aviācijas inženieris K. Zablockis, lidotāji R. Celms, H. Cukurs, aviācijas pulka komandieris plkv. Skurbe u. c. Biedrībai bija filiāles Jelgavā, Daugavpilī, Rēzeknē, Skrundā. Sevišķi aktīva bija Jelgavas nodaļa ar 1509 biedriem (vad. J. Butēvics). Jau 1933. gadā Jelgavā bija sākta ķermeņa treniņplaniera "Jelgava I" būve (*Grüne Post* tipa). Uz Jelgavu no Rīgas pārvesti planieri: Cukura C-4 un Latvijas Buru lidošanas biedrības "Standarts" (pārvests 1935. gada 12. aprīlī, vēlāk nosaukts par "Aizsardzi"). Biedrība 1934. gadā Jelgavā organizēja aviācijas izstādi, kur izstādīja arī savus četrus jaunus uzbūvētos "Iesācēja" tipa planierus. 1934. gada 10. maijā šos planierus aviācijas propagandas dienā iesvētīja, dodot tiem nosaukumus: "Jelgava I", "Latvija", "Nameisis" un "Zemgale". Notika publiski lidojumu demonstrējumi pils salīnā, kur vēlāk arī tika uzbūvēts angārs planieru un tehnikas novietošanai. Uz šo pasākumu bija ieradušies satiksmes ministrs B. Einbergs un citu aviācijas biedrību pārstāvji, piemēram, Latvijas Republikas lidotāju kluba pēdējais priekšnieks A. Valeika, Latvijas Aviācijas biedrības vadītājs N. Sudmalis. Visi šie pasākumi noveda pie tā, ka 1934. gada 6. oktobrī ar satiksmes ministra B. Einberga atbalstu Jelgavā nodibināja pirmo buru lidotāju skolu Latvijā ar vadītāju Jāni Butēvīcu. Viņš reizē bija aerokluba buru lidošanas sekcijas vadītājs. Skolai apsveikumus sakarā ar tās atklāšanu atstāja Valsts prezidents A. Kviesis, Ministru prezidents K. Ulmanis, kara ministrs ģen. J. Balodis un vēl citi. 1935. gada 22. septembrī skolai pasniedza karogu

ar uzrakstu "Modri lidojot, sargāsim dzimteni". 1934. gada 2. septembrī Aviācijas veicināšanas biedrības Daugavpils nodaļa organizēja plašus aviācijas svētkus Daugavpilī ar Pūliņa "Zilā putna" un Cukura C-3, kā arī Jelgavas planiera "Jelgava I" piedalīšanos (planieri diemžēl totāli sadauzīja, tā pilots J. Butēvics necieta). Jau 1933. gada 7. oktobrī, pirms 15. maija notikumiem, biedrības valdes sēdē radās pirmie iedīgļi kaut kādas dažādo aviācijas biedrību apvienošanās struktūras radīšanai (plkv. J. Baško iniciatīva). Vēlāk šī iniciatīva pieņēma Latvijas aerokluba veidolu.

II. Aktīvi darbojās arī Latvijas Republikas lidotāju klubs (bijusī Latvijas Lidotāju biedrība — LB), kuru 1928. gadā nodibināja Voldemārs Bērziņš kopā ar N. Jevlampjevu, R. Celmu, V. Popovu un K. Irbīti. Vēlāk, 1934. gadā, biedrības vadību pārņēma atvaļinātais vlt. A. Valeika ar vietnieku M. Ķeniņu, sekretāri R. Gulbi un kasieri A. Gercu. Pie biedrības bija organizēta Aviācijas skola Alekseja Šturma vadībā. Par lidapmācītāju skolā darbojās Alfrēds Paulovskis. Skolas teorētisko daļu vadīja lidotājs inženieris Pauls Reinhards. Biedrībai jau no paša tās darbības sākuma bija vairākas lidmašīnas: no bankrotējušās K. Bakmanes firmas atpirtās lidmašīnas — "Vanadziņš" YL-AAF un divas inž. Zārđina konstrukcijas mācību lidmašīnas, kuras nepieņēma aviācijas pulks, — YL-AAD un YL-AAE, V. Bērziņa un M. Ķeniņa personīgi iegādātas. Klubā vēl bija vācu trofejlidmašīna LVG C VI YL-AAR (vēlāk pēc remonta KOD nodota Latvijas aeroklubam, kur tā lidoja līdz 1937. gadam) un mācību lidmašīna *Flamingo* YL-AAS, pārdota vācu lidotājiem Antonijam Rābam Hamiltona planiera *Grüne Post* aizvilkšanai uz Zviedriju. Vēl M. Ķeniņš bija uzbūvējis savas konstrukcijas divvietīgu motoplanieri ar 20 ZS 2 cil. *Douglas* motocikla motoru. Pēc Aizsargu aviācijas nodibināšanās lidmašīnas, izņemot LVG, tika nodotas (izīrētas) AA, kur tās tika ekspluatētas līdz pirmo lidmašīnu *Gourdou*, *Avro* un *Sopwith* saņemšanai 1931.–1933. gadā no aviācijas pulka.

Biedrībai bija savs angārs Spilvē ar uzrakstu *Ligne Internationale des Aviateurs*.

Rūdolfs Celms, nodibinot sakarus ar ārzemēs esošo Starptautisko lidotāju līgu, panāca biedrības iesaistīšanu tajā kā Latvijas sekciju, kurai katru gadu piešķīra ceļojošo balvu labākajam valsts lidotājam (Kliforda Harmona nacionālo lidotāju trofeju — *The Harmon National Aviators Trophy*). Sākot ar 1928. gadu šo balvu saņēma šādi Latvijas lidotāji, visi no kara aviācijas: 1928. gadā — Aleksandrs Zariņš, 1929. gadā — Voldemārs Jakubovs, 1930. gadā — Fricis Lāunītis, 1931. gadā — Kārlis Blaus, 1932. gadā — Alfons Liniņš, 1933. gadā — Herberts Cukurs, 1934. gadā — Jānis Indāns, 1935. gadā — Augusts Dzenītis, 1938. gadā — Viktors Eglītis.

III. Latvijas Sporta aviācijas biedrība bija darbojusies no 1928. līdz 1932. gadam. To nodibināja aktīvie personisko lidmašīnu būvētāji H. Cukurs, N. Pūliņš un K. Konstants. Biedrība aktīvi darbojās arī planierisma un izpletņlēkšanas attīstībā Latvijā. Biedrībā bija darbojušies vēlākie Latvijas planierisma vadītāji

A. Pantejejevs un J. Butēvics. Arī pirmā sieviete izpletņlēcēja Helēna Eglīte-Hote. Sava pirmā planiera C-4 būvē H. Cukura vadībā piedalījās arī Sociālistiskā jaunatnes sporta savienība "SSS" (R. Drīļa intervija).

Šo pirmo mācību planieri Latvijā H. Cukurs demonstrēja lidojumos 1. Latvijas ražojumu izstādē Esplanādē 1932. gadā. Biedrībā vienlaikus ar aviācijas pulku tika izpildīti pirmie lēcieni ar izpletņi no lidmašīnām C-3, kurus izpildīja Helēna Eglīte-Hote un Jānis Butēvics. Bija sākta arī lidpamācība ar C-3 H. Cukura vadībā.

Biedrība savu darbību beidza nesaskaņu dēļ starp H. Cukuru un N. Pūliņu, tāpēc ka pēdējais pārgāja uz Latvijas aviācijas veicināšanas biedrību, gatavojoties savam neveiksmīgajam lidojumam uz Gambiju: Cukurs savu C-4 pārdeva Jelgavas aizsargu planieristu kopai pirms sava lidojuma uz Gambiju un sadarbojās ar Jelgavas planieristiem.

IV. Latvijas Aviācijas biedrību nodibināja N. Sudmāls kopā ar J. Lindbergu pēc "pirmā aerokluba" likvidācijas. Biedrībai tāpat kā Latvijas Lidotāju biedrībai bija savs šķūnis Spilvē lidmašīnu novietošanai, kuru izmantoja Latvijas Sporta lidotāju biedrība savu personisko lidmašīnu C-3, "Ausekļa", Pūliņa "Ikara" novietošanai. Savu aktivitāti biedrība galvenokārt parādīja H. Cukura lidojuma sagatavošanā uz Gambiju un tā atbalstīšanā lidojuma laikā — uzturot sakarus ar Cukuru un informējot sabiedrību ar laikraksta "Jaunākās Ziņas" starpniecību par lidojuma gaitu. Sudmālis rosināja sabiedrību vākt ziedojumus jauna motora Gipsy iegādei Cukura lidmašīnai kā "tautas dāvanu" atpakaļlidojumam uz Latviju. Viņš arī organizēja motora Renault rezerves daļu nosūtīšanu motora remontiem turpceļā uz Gambiju.

V. Latvijas Buru lidotāju biedrību nodibināja 1932. gadā Georgs Paulovskis (nejaukt ar Alfrēdu Paulovski) kopā ar pirmajiem planierisma pionieriem Latvijā Apolonu Pantejejevu, Ēriku Šrāderu, Borisu Azelicki, Platonu Aksentjevu u. c. 1932. gadā biedrība izstādīja savu vēl nepabeigto pirmo mācību planieri "Dulais Dauka" 1. Latvijas ražojumu izstādē blakus Cukura planierim C-4. Lidojumi ar šo planieri tika veikti Bolderājas smilšu kāpās, aizstumjot planieri uz Bolderāju no Spilves ar rokas ratiņiem. Vēlāk mājokli izjauktā planiera novietošanai tie atrada kādā Bolderājas tekstilfabrikas šķūnī. Savu otro planieri, jau treniņa tipa, biedrība uzbūvēja 1933. gadā (*Grüne Post* — tādu pašu kā "Jelgava I"). Ar to īslaicīgi lidoja Bolderājā un jūras krastā Rīgas jūrmalā. 1934. gadā to pārdeva zviedram Hamiltonam lidojumam lidmašīnas velcē uz Zviedriju 16. jūlijā. Savu trešo, šoreiz jau buru lidmašīnu "Standarts" biedrība iegādājās Vācijā pēc *Grüne Post* pārdošanas. Ar to lidot iznāca pavisam maz, jo to nācās nodot Jelgavas buru lidotāju skolai pēc Latvijas aerokluba nodibināšanas.

Vispār toreizējo dažādo aviācijas biedrību darbā bija vērojama nepārtraukta biedru pāreja no vienas biedrības uz citu, vadošo personu maiņa, pašu biedrību apvienošanās, pašlikvidēšanās un pārveidošanās, bieži vien ar ne visai skaidrām mantiskajām un finansiālajām attiecībām gan biedrību, gan arī atsevišķu biedru starpā, finansiālajām kombinācijām un grūtībām.

1. Notikumi sporta aviācijā pirms aerokluba nodibināšanas

Latvijas sporta aviācijas pirmā gadu desmita (1924–1934) svinībās (savu personīgo aviatora jubileju tad nosvinēja arī viens no pirmajiem sporta aviācijas pionieriem Nikolajs Pūliņš kopā ar "savu" konstruktoru Kārli Irbīti). Rīgas kinoteātra "Metropole" vadība Aviācijas veicināšanas biedrībai pasniedza vērtīgu balvu — sudraba ceļojošo kausu sporta aviācijas tālākas darbības veicināšanai ar moto "Lidojumam apkārt Latvijai". Šis vēlējums turpmāk sākot ar 1936. gadu tika arī izpildīts, izmantojot kausu kā ceļojošo balvu Latvijas apkārtlidojumu sacensībās 1936., 1937., 1938. gadā, kurās piedalījās aerokluba, AA un vēlāk arī kara aviācijas lidotāji. Pirms tam, kausa dāvināšanas laikā, šādas sacensības vēl nebija iespējams noorganizēt lidmašīnu un dalībnieku trūkuma dēļ.

Arvien biežāk 1934. gadā tiek organizēti dažādi aviācijas propagandas pasākumi: sanāksmes ar referātiem par aviācijas tēmām, kurus nolasīja aviācijas pulka virsnieki, lidmašīnu un planieru lidojumu demonstrējumi AA un privāto lidotāju izpildījumā (Pūliņš un Cukurs), vietējo pašu spēkiem uzbūvēto planieru un angāru iesvētības ar vārdu došanu planieriem (Jelgavā).

Šādi pasākumi notika Lejasciemā (atlidoja Pūliņš ar savu "Zilo putnu"). Asaros pludmalē skautu nometnes laikā nolaidās AA lidmašīna *Sopwith Strutter* ar lidotājiem K. Reihmani un T. Gailīti. Divas reizes uz Limbažiem bez nolaišanās atlidoja AA lidmašīna. Arī Raņķos.

Valmierā 1934. gada 7. oktobrī tika sarīkoti aviācijas svētki ar N. Pūliņa un igauņu lidotāju Kriskas un Olta atlidošanu. Ar Pūliņa "Zilo putnu" lidoja arī R. Dzenis. Līdzīgi aviācijas svētki notika Garozā un Kuldīgā ar izpletņlēcēju demonstrējumiem (AA lidotājs K. Reihmanis, K. Lešinskis un Ozoliņš). Protams, visur, kur tas bija iespējams, programmas nagla bija publikas vizināšana ar lidmašīnām un izpletņlēcšanas demonstrējumi.

1934. gadā neiztika bez avārijām, par laimi — lidotāji necieta. Toms Gailītis 16. septembrī Rīgā, Kundziņsalā, avarēja ar Ķeniņa motoplanieri, novembrī H. Naumanis Daugavpils apkārtņē ar "Ikaru II", piespiesti nolaižoties, izbeidza šīs lidmašīnas slavenās gaitas. Lidotāji K. Teikmanis un K. Reihmanis divas reizes pēc kārtas avarēja ar AA lidmašīnu Avro nr. 2 Lubānas apkārtņē. Un, visbeidzot, N. Pūliņš īsi pirms Ziemassvētkiem nogrīstēja līdz zemei ar savu "Zilo putnu". Visu iepriekšminēto avāriju iemesls — motora stāšanās.

III. Latvijas aerokluba darbība 1935.–1936. gadā

1934. gadu varēja uzskatīt par sporta aviācijas stihiskās atdzimšanas un darbības uzlabošanās gadu (iespējams, 15. maija notikumu iespaidā) un 1935. — par reformu, apvienošanās un pārvērtību gadu, bet 1936. gads izveidojās par plānveida attīstības un centralizētas vadības gadu civilās aviācijas inspektora plkv. J. Indāna un LAK aerokluba vadītāja kapt. R. Kanda vadībā.

Visā Latvijā iesāktais un izvērstais aviācijas propagandas darbs turpinājās. Tika dibinātas arvien jaunas LAK nodaļas gan pilsētās, gan arī Latvijas novados (1936. gada 23. martā — jau 67), tās organizēja dažādus ar aviāciju saistītus pasākumus: nodaļu atklāšanas sarīkojumus, aviācijas dienas ar referātiem par aviāciju, ar lidmodeļu lidojumu demonstrējumiem un saviesīgajiem vakariem ar dejām un ziedojumu vākšanu (arī Kara aviācijas fondam).

Visi šie pasākumi deva ienākumus ne tikai nodaļām, bet arī LAK galvenajai valdei — darbības izvēršanai (LAK biedru iestāšanās iemaksa bija viens lats, biedru maksa — divi lati). Visas iestāšanās maksas un 25% no biedra naudām bija jānodod galvenajai valdei, arī 20% no aviācijas svētku ienākumiem. Vēl 20% bija jānodod Kara aviācijas fondam, kura darbību koordinēja Kara aviācijas fonda apakškomiteja pie galvenās valdes un LAK nodaļās. Vēl LAK finansēšanai nāca klāt ziedojumi no sabiedriskajām organizācijām, saimnieciskajiem uzņēmumiem, ministrijām un atsevišķām personām — gan kā vispārējie, gan kā mērķziedojumi atsevišķām darbībām, dažādu aviosporta sacensību balvām, planieru būves materiālu iegādei.

Visi šie kopējie ienākumi deva iespēju organizēt savu mācību lidmašīnu rūpniecisku izgatavošanu Liepājas kara ostas darbnīcu aviācijas nodaļās — KOD (protams, ar valsts līdzekļu atbalstu), kā arī planieru būvi planieristu kopās (tādu 23. martā bija jau 23). Rīgā un rajonos tika uzbūvēti vai vēl atradās būvē vairāk nekā 20 mācību, treniņu planieri un pat divas pirmās pašbūvētās buru lidmašīnas Latvijā, Jelgavas buru lidotāju skolā 1935. gadā, buru lidmašīnas *Kondor* un *Rhönbussard*, attiecīgi nosauktas par "Lāčplēsi" un "Ausekli".

Tas viss veicināja nepārtrauktu planieristu kadru pieaugumu, kas arī bija viens no LAK uzdevumiem (arī lidlauku un nolaišanās laukumu sagatavošana). Šis darbs sākās ar aviomodelistu masveida gatavošanu skolu aviācijas pionieru pulciņos (tādu 1936. gada beigās jau bija 93). Aviācijas modelistu pulciņu vadītājus (parasti skolotājus, skolu praktisko darbu apmācītājus) sagatavoja

speciālosursos (1936. gadā — Madonā un Liepājā). Buru lidotājus (planieristus), kā arī planieru būvētājus sagatavoja buru lidotāju skolās Jelgavā un Rīgā, kā arī planieristu nodaļās pie sporta lidotāju kursiem (Liepājā). Planieristus LAK nodaļu buru lidotāju kopās ar pašbūvētiem planieriem apmācīja planieristu skolu absolventi, kuri parasti arī vadīja planieru būvi. Sporta lidotājus (motorlidotājus) gatavoja sporta lidotājuursos Rīgā, Daugavpilī un Liepājā kara aviācijas lidotāji — lidapmācītāji — kā mūsu Aizsargu aviācijas un kara aviācijas rezervi (sporta lidotāju lidapmācības turpinājās arī pēc iesaukšanas obligātajā karadienestā aviācijas pulkā).

Darbu 12 atsevišķajās LAK aviācijas un organizatoriskā darba sekcijās vadīja sekciju vadītāji, kas bija iecelti ar civilās aviācijas inspektora pavēli.

Pie LAK pastāvēja savs Cietušo lidotāju fonds (līdzīgi kā Kara aviācijas pulkā) un Latvijas aerokluba karoga fonds.

Tādā veidā Latvijas aeroklubs 1935. un 1936. gadā veica valstiski svarīgu uzdevumu — virzīt sporta aviācijas attīstību Latvijā, reizē stiprinot valsts aizsardzības spējas.

Visam pamatā bija prasmīgi virzīta, valdības atbalstīta tautas patriotisko spēku kustība aviācijas un valsts aizsardzības atbalstīšanā — masveidā iestājoties par LAK biedriem, aviācijas veicinātājiem, tā palīdzot aeroklubam veikt šo svarīgo uzdevumu. 1936. gada beigās Latvijas aeroklubā jau bija 23 000 biedru (Lietuvā 100 000). Biedru skaits turpmākajos gados nemitīgi auga.

1936. gada 17. janvārī LAK galvenā valde sastādīja un pieņēma aerokluba 1936. gada budžetu — 11 538 latī. LAK padomes prezidijs to caurskatīja 22. janvārī un padome apstiprināja 7. februārī. Galvenie izdevumi bija paredzēti jauno motorlidotāju un planieristu sagatavošanai. Kā piemēru var minēt to, ka viena motorlidotāja sagatavošana aerokluba sporta lidotājuursos aeroklubam izmaksāja 2052 latus. Kā mācību maksu kursants sedza tikai 332 latus līdz 27 gadu vecumam (derīgi tālākai apmācībai AA un kara aviācijas skolās) un 832 latus sievietes un vecāki kursanti (derīgi tikai sportam).*

1936. gada janvāra sākumā uz Spilvi — Rīgas buru lidotāju skolas planieru novietni gaisa satiksmes angārā — pārveda no VEF tur izgatavoto treniņplanieri VEF-1, kuru bija konstruējis (praktiski uzlabojis) AA planierists, vēlākais VEF aviācijas nodaļas konstruktors Eižens Delle (1941. gadā nošauts VEF pagalmā, krieviem atkāpjoties no Rīgas). Galvenie planiera būvētāji bija VEF darbinieki Ozols, Sebris, Risbergs, Borkovskis, Krūms un Stukāns. Pēc konstrukcijas šis treniņplanieris bija stipri līdzīgs vācu planierim *Grüne Post*, uzbūvētam Rīgā 1933. gadā Latvijas Buru lidotāju biedrībā, kā arī 1934. gadā Jelgavā uzbūvētajam "Jelgava I". Atšķirība bija vienīgi nedaudz pagarinātajos spārnos (spārnu vēziens — 10,7 m; laukums — 14,5 m²), kā arī palielinātajā izturībā (piemērotos figūrlidojumiem), kas palielināja planiera tukšsvaru līdz 122 kg. Uzbūvēto treniņplanieri turpmāk izmantoja Rīgas buru lidotāju skola un Aizsargu aviācija planieristu tālākai apmācībai pēc pirmapmācības planiera "Iesācējs" (saukta arī

* Brošūra "Latvijas aerokluba darbība", 1939; žurnāli "Spārnotā Latvija".

par "Skabargu") apgūšanas, galvenokārt autostartā un lidmašīnas velcē. Ar šo treniņplanieri Rīgas buru lidotāju skolas priekšnieks Apolons Pantejejevs 1936. gada vasarā izpildīja pirmo cilpu Latvijas buru lidošanas vēsturē. VEF šo planieri 1936. gada 31. martā uzdāvināja AA.

Pēc jau uzbūvētiem planieriem 1934. gadā Jelgavā ("Jelgava I" un pirmapmācības "Iesācēja" tipa planieriem "Latvija", "Nameisis", "Zemgale", kā arī 1934. gada 15. decembrī Skrundā uzbūvētā "Skrunda I" (arī "Iesācējs") planieru būve pašu spēkiem planieristu kopās un skolās turpinājās arī 1935. un 1936. gadā.

1935. gadā rajonu LAK nodaļu planieristu kopās tika uzbūvēti šādi "Iesācēja" tipa planieri:

Ikšķilē — "Daugavietis" 1935. gada 10. jūnijā;

Gulbenē — "Gulbis" 1935. gada 2. jūnijā;

Valkā — "Ziemeļnieks" 1935. gada 4. jūlijā;

Tukumā — "Abava" 1935. gada 18. augustā;

Ludzā — "Māra" 1935. gadā;

Rūjienā — "Vanags" 1935. gada 25. augustā;

Rīgā — "AA nr. 1" 1935. gada janvārī.

1936. gadā tika uzbūvēti šādi pirmapmācības planieri:

Kuldīgā — "Kaija" un "Alise";

Madonā — "Cīrulītis" 1936. gada 30. septembrī;

Liepājā — "Ērglis", "Dzērve" 1936. gada 5. jūlijā, "Gaigaliņa" 1936. gada 17. oktobrī (pēdējo individuāli uzbūvēja aviomodelists un planierists Edvīns Bekmanis);

Gulbenē — balstu planieri "Iesācējs" (otrais planieris);

Rūjienā — "Gulbis" 1936. gada 2. augustā (otrais planieris);

Ventspilī — divi "Iesācēji" 1936. gada 9. augustā;

Slokā — "Sloka" 1936. gada 23. augustā;

Olainē — "Vanadžiņš" 1936. gada 26. decembrī.

Rasējumus šo planieru būvei izgatavoja LAK buru lidošanas sekcija (pārstrādājot vācu *Zögling* tipa pirmapmācības planiera zīmējumus), tos pavairojot un pret samaksu izsūtot interesentiem. Planiera būves apraksts tika publicēts 1934. gadā žurnāla "Spārnotās Latvijas" jūnija un jūlija numurā.

Pirmās 20 LAK buru lidotāju kopas

(pārējās organizētas turpmākajos gados)

Buru lidotāju kopas savu apzīmējuma numuru saņēma to organizēšanas secībā:

nr. 1 — Jelgava

nr. 4 — Rīga

nr. 7 — Dundaga

nr. 2 — Skrunda

nr. 5 — Ikšķile

nr. 8 — Valka

nr. 3 — Gulbene

nr. 6 — Olaine

nr. 9 — Rūjiena

nr. 10 — Ludza
nr. 11 — Rīga
nr. 12 — Rīga
nr. 13 — Jūrmala

nr. 14 — Tukums
nr. 15 — Bauska
nr. 16 — Jelgava
nr. 17 — Rīga

nr. 18 — Sloka
nr. 19 — Auce
nr. 20 — Rīga

Buru lidotāju kopas Rīgā nr. 4, 11, 12, 17, 30 darbojās tiešā Rīgas buru lidotāju skolas kontrolē. Planierus Rīgā būvēja LAK planieru būves darbnīcās Stabu ielā 25 (šīs telpas bija pārņemtas no Republikas lidotāju kluba), Alberta ielā 11 un Kalpaka bulvārī 1. Lidojumus veica Spilvē. Šajās darbnīcās praktiskās nodarbības bija arī LAK 1. aviācijas pionieru pulciņam, tā no paša sākuma saaugot ar planierismu. Daļa no šīm kopām pastāvēja pie atsevišķām Rīgas rūpnīcām (LAK pirmorganizācijām), kas šīs kopas arī finansēja. Piemēram, pie VEF, tekstilrūpniecības uzņēmuma "Lenta", velosipēdu fabrikas "Omega", "Latvijas dzelzceļa" u. c. No turienes nāca vēlākie planieru nosaukumi — "Lenta", "Dzelzceļnieks", "Maikapars" (tabakas izstrādājumu fabrika).

1936. gadā turpinājās jau 1935. gadā iesāktais 1. sporta lidotāju kurss, papildināts vēl ar 2. lidkursu — iesāktu 1936. gadā, balstoties uz 1935. gada 12. marta izdotajiem "Noteikumiem par sporta lidotāju sagatavošanas kursiem pie Kara aviācijas skolas", bet par to sīkāk turpmāk.

1. Mācību lidmašīnu sagāde Latvijas aeroklubam un Aizsargu aviācijai

Sakarā ar plaši izvērstu sporta lidotāju sagatavošanu Latvijas aeroklubā, kā arī viņu tālāku lidspēju uzturēšanu bija steidzīgi jārisina mācību lidmašīnu sagādes problēma. Galvenokārt to veica plkv. J. Indāns. Aviācijas pulkā tajā laikā kā vienīgo pirmāpmācības lidmašīnu lietoja pēc vācu licences Latvijā būvētās *Udet U-12 Flamingo* tipa lidmašīnas. Tās pagaidām aeroklubam netika nodotas, bet gan tikai jau stipri nolietotais *Albatros YL-ABB* Daugavpilij. Vēl aerokluba rīcībā bija no Republikas lidotāju kluba pārņemtais *LVG C VI YL-AAR*. Bija arī vēl aeroklubā no Pūliņa 1936. gada jūnijā nopirktais "Zilais putns" *YL-AAQ* ar *Genet* motoru, kā arī Daugavpilī 1935. gadā uzbūvētās lidmašīnas "Vanags" un "Kaija" (būvi pabeidza īsi pirms Daugavpils aviācijas svētkiem 15. septembrī, un tās reģistrēja kā *YL-AAV* un *YL-AAU*). Jau 1934. gada 11. decembrī kopējā apspriedē, kurā piedalījās J. Indāns, Aizsargu aviācijas priekšnieks J. Lindbergs, kā arī kapt. Kandis, Bulmanis un Dzenītis, tika spriests par pirmāpmācības lidmašīnu iegādi ārzemēs vai to būvi Latvijā. Runa bija par populāro angļu mācību lidmašīnu *Tiger Moth* vai *Spartan*. Tomēr galīgo lēmumu tad vēl nepieņēma. Nākamā apspriedē šinī pašā jautājumā notika 1935. gada 22. februārī (piedalījās Indāns, Bulmanis, LAK tehniskās sekcijas priekšsēdētājs inž. Jēriņš un Aizsargu aviācijas priekšnieka palīgs kapt. Jenkēvics). Sanāksmē Indāns referēja par sava komandējuma iespaidiem uz Igauniju 1935. gada sākumā, lai iepazītos

ar igauņu pirmapmācības lidmašīnu *PON-1* (igauņu *Posta, Orga* un *Neondorfa* konstrukcijas) un tās piemērotību un iespējamo licences būvi Latvijā. Sanāksmes dalībnieki pieņēma lēmumu par tās būvi Latvijā, Liepājas kara ostas darbnīcu aviācijas nodaļā. 1935. gada martā Indāns veica pirmo pasūtījumu Liepājā piecu lidmašīnu izgatavošanai, pārdēvējot šo igauņu konstrukciju par *KOD-1* (pirmo kara ostas lidmašīnas konstrukciju). Lidmašīnas prototips *YL-AAT* tika izgatavots uz vienotajiem aviācijas svētkiem (vienotajiem tādā nozīmē, ka tajos pirmoreiz kopīgi piedalījās kara, aizsargu un aerokluba lidotāji ar savām lidmašīnām) Spilvē 1935. gada 8. septembrī. Lidmašīnu *KOD-1* ielidoja darbnīcu izmēģinājumu lidotājs Alfrēds Paulovskis un aviācijas svētkos skatītājiem demonstrēja kapt. A. Dzenītis. Arī vēl pēc tam Aisteres aviācijas svētkos 22. septembrī. Oficiāla lidmašīnas lidotspēju pārbaude (lidmašīnas atbilstība pasūtītāja nosacījumiem) notika 1936. gada 7. februārī. Divas pirmās sērijas lidmašīnas 1936. gada 13. janvārī saņēma Aizsargu aviācija, nākamās divas — nr. 6 *YL-AAV* un nr. 7 *YL-AAZ* — 1936. gada 8. un 9. septembrī Latvijas aeroklubs. Visas līdz šim uzbūvētās lidmašīnas bija apgādātas ar angļu 5 cilindru *Armstrong Siddeley Genet* tipa zvaigžņveida gaisadzesināmo motoru ar 105/110 *ZS* jaudu, pēdējās jau ar *De Havilland Gipsy Major* 120/120 *ZS* 4 cilindru gaisadzesināmiem rindu motoriem (lidmašīnām nr. 9, 11 un 12), jo iepriekšējā piegādātājfirma *Armstrong Siddeley* pārtrauca *Genet* motoru piegādi.

Saņemto lidmašīnu sadalei 1936. gada 21. novembrī Rīgā tiek sasaukta LAK aviācijas skolu vadītāju sanāksme, kurā piedalās Rīgas aviācijas sporta lidotāju kursu priekšnieks vlt. Sotnieks, Liepājas aviācijas sporta lidotāju kursu priekšnieks inž. Sniķeris, Daugavpils aviācijas sporta lidotāju kursu priekšnieks inž. Samtiņš, Rīgas buru lidošanas skolas pr. v. Ē. Šrāders, Jelgavas buru lidošanas skolas pr. v. J. Butēvics, LAK buru lidošanas sekcijas pr. v. E. Delle.

Tā kā iepriekš pieminētas lidmašīnas *KOD-1* un *KOD-2*, pastāstīšu nedaudz tuvāk par to lidspējām, konstrukciju un izmantojumu. Tās bija galvenās Latvijas mācību un treniņu lidmašīnas Aizsargu aviācijā un aerokluba sporta lidotāju kursus no trīsdesmito gadu otrās puses līdz par 1940. gadam. Izgatavotas sērijveidā Liepājas kara ostas darbnīcu aviācijas nodaļā (*KOD*).

Lidmašīnas *KOD-1*

KOD-1 tika būvētas pēc igauņu *PON-1* parauga, ar tādu pašu angļu *Armstrong Siddeley Genet* 5 cilindru zvaigžņveida 105/110 *ZS* motoru. Arī lidmašīnas ģeometriskie izmēri, svaru dati un lidspējas bija līdzīgas. Varbūt tās nedaudz atšķīrās pēc būves tehnoloģijas, jo tika gatavotas *KOD* un lielākā skaitā (kopā ap 13 lidmašīnām). Tās bija vieglas (tukšsvars aptuveni 760 kg), maza izmēra (spārnu vēziens — 9 m; lidmašīnas garums — 7,1 m; augstums — 2,2 m), divplākšņu (kopējais spārnu laukums — 22 m²), divvietīgas mācību un treniņu lidmašīnas ar pilotu novietojumu vaļējās kabīnēs tandēmā. Lidmašīna bija aprīkota ar dubultu vadišanas iekārtu, dalītām neievelkamām šasijām (bez caur-

ejošas riteņu ass), ar astes piesi. Jauktas konstrukcijas (spārni — koka, ķermenis — fermveida, metināts no tērauda caurulēm). Visas spārnu, ķermeņa, astes virsmas apvilktas ar audeklu. Lidmašīnas maksimālais lidojuma ātrums — 150 km/h, kreisēšanas ātrums — 120 km/h; nolaišanās ātrums — 60 km/h, ieskrējieni startā — 80 m; izskrējieni nolaižoties — 65 m. Lidmašīna bez riteņu bremzēm. Kāptspēja 1000 m — 3–5 min; griesti — 5800 m; darbības rādiuss — 500 km. Šķērsstūres tikai apakšējos spārnos. Lidmašīna apgādāta ar speciālu degvielas piegādes sistēmu ačgārņiem lidojumiem. Augstuma stabilizators regulējams no lidotāju vietām. Lidmašīnas *KOD-1* pēc tam kad no Anglijas tika pārtraukta *Genet* motoru piegāde, tika apgādātas arī ar *DH Gipsy Major 4* cilindru gaisadzēsinašiem rindu motoriem ar palielinātu jaudu — 130 ZS, kas nedaudz mainīja lidmašīnas svaru datus — tukšsvars palielinājās līdz 800 kg, kā arī palielinājās lidmašīnas maksimālais lidojuma ātrums līdz 165 km/h un kreisēšanas ātrums līdz 150 km/h. Vispār *KOD-1* bija stabila un viegli vadāma lidmašīna. Ziemas periodā tā tika ekspluatēta arī ar slēpēm. Aizsargu aviācijā izmantotās lidmašīnas bija krāsotas tumši zaļā militārā aizsargkrāsā, aerokluba — sudrabotas ar atbilstošām pazīšanās zīmēm.

Lidmašīnas *KOD-2*

KOD-2 tika būvētas vienīgi Aizsargu aviācijai (kopā septiņas). Tās bija militāras treniņlidmašīnas, piemērotas dažādiem militāriem uzdevumiem — izlūkošanai, gaisa fotografēšanai, bumbu mešanai, izpletņlēcēju nomešanai, saka-riem. Tās bija apgādātas ar spēcīgākiem *Armstrong Siddeley Lynx 7* cilindru zvaigžņveida 215/240 ZS motoriem. Divvietīgas divplāksņu lidmašīnas ar vaļēju pilota vietu priekšējā kabīnē un novērotāja vietu aizmugurē, ar iespējamu bruņojuma (ložmetēja) izvietošanu "ložmetēja riņķī". Otrajā vietā varēja arī izvietot divus līdzlidotājus, piemēram, izpletņlēcšanas instruktoru un lēcēju. Lidmašīnu konstruējis inž. Novickis, *KOD* aviācijas nodaļas tehniskais vadītājs, un tā bija stipri līdzīga somu *Tuisku* tipa lidmašīnai, ar līdzīgiem lidojumu uzdevumiem un tādu pašu motoru.

Lidmašīna pēc izmēriem bija ievērojami lielāka un smagāka (spārnu vēziens — 12 m; garums — 8,09 m; spārnu laukums — 37,5 m²; tukšsvars — 1100 kg; lidsvars — 1630 kg).

Lidotāji šo lidmašīnu salīdzinājumā ar *KOD-1* dēvēja par "tramvaju". Arī lidspējas bija citas. Maksimālais lidojuma ātrums — 180 km/h, kreisēšanas ātrums — 160 km/h, nolaišanās — 60 km/h. Lidmašīnas konstrukcija stipri līdzīga *KOD-1*, metināts metāla cauruļu ķermenis, koka spārni, viss pārvilkts ar audeklu. Krāsojums un apzīmējumi Aizsargu aviācijas stilā. Lidmašīna bija apgādāta ar riteņu bremzēm un arī nakts lidojumu iekārtām, bumbu turētājiem zem spārnieniem. Tās pilotēja vienīgi augstākās klases aizsargu lidotāji.

Speciāli iecelta komisija, kurā bija kapt. Kandis, Dzenītis, kapt. ltn. Riņķis un vln. Graudiņš, kā arī lidapmācītājs virsn. vietn. Šusters, pārbaudot

Daugavpilī izgatavotās lidmašīnas "Vanags" un "Kaija", konstatēja to nepiemērotību kursantu pirmāpmācībai savu lidīpašību dēļ un atzina, ka tās turpmāk izmantojamas kā treniņlidmašīnas jau sagatavotu pilotu tālākai apmācībai, kā arī planieru un buru lidmašīnu pacelšanai tā sauktajā lidmašīnas velcē. Arī lidojumu demonstrējumiem provinces aviācijas svētkos. Sanāksmē vēl tika pieņemts lēmums organizēt pie Liepājas un Daugavpils sporta lidotāju kursiem buru lidotāju skolu filiāles.

1936. gadā pie Latvijas aerokluba motorlidošanas tālākai attīstībai tiek vēl organizētas papildus šādas struktūras: jau 1935. gada 6. februārī aviācijas vads — personīgo lidmašīnu īpašniekiem (H. Cukurs, N. Pūliņš, H. Runka, M. Ķeniņš u. c.), vads tehniskajā ziņā padots tehniskās sekcijas vadītājam inž. J. Jēriņam, vada komandieri apstiprina civilās aviācijas inspektors, un to ieceļ aerokluba valde (par vada komandieri ieceļ kapt. H. Cukuru; Latvijas aerokluba tiek organizēta Latvijas aerokluba eskadrija, kurā tiek ieskaitīti aviācijas pulka rezerves lidotāji savu lidspēju uzturēšanai, kā arī tie, kuri kaut kādu apstākļu dēļ netika ieskaitīti Aizsargu aviācijā. Par šo rezerves lidotāju eskadriju 1937.–1940. gadā — turpmākajā aprakstā.

2. Aerokluba masu organizācijas darbs

Pie Latvijas aerokluba jau kopš pirmās padomes sēdes 1935. gada 29. novembrī pastāvēja šādas sekcijas, kuras vadīja civilās aviācijas inspektora ieceltie sekciju vadītāji atbilstoši apstiprinātiem darba plāniem.

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. Organizācijas sekcijā | L. Pillups |
| 2. Propagandas sekcija | J. Mežraups |
| 3. Juridiskā sekcija | V. Davids |
| 4. Saimnieciskā sekcija | A. Valeika, kapt. ltn. Freimanis (gāja bojā lidmašīnas katastrofā) un E. Dzintars |
| 5. Tehniskā sekcija | inž. J. Jēriņš |
| 6. Buru lidošanas sekcija | J. Butēvics, A. Pantejevs |
| 7. Aviomodelisma sekcija | inž. K. Zablockis |
| 8. Jaunatnes sekcija | Z. Landaus |
| 9. Aerodroma sekcija | vltn. K. Blaus, N. Balodis |
| 10. Pretķīmiskā sekcija | Ošiņš |
| 11. Akadēmiskā sekcija | F. Gulbis, R. Vilks |
| 12. Aviācijas skautu sekcija | vltn. Čakanovskis |

Pie masu darba pasākumiem, kurus veica Latvijas aerokluba vadība biedru skaita un darbības paplašināšanai, ietilpa arī dažādu jaunatnes organizāciju, arī skautu un vanagu kustības iesaistīšana aerokluba darbā, dažādu aviācijas pulciņu un kopu veidošana pie šīm organizācijām. Bija pagājis jau vairāk nekā gads kopš civilās aviācijas inspektora ierosinājuma (1935. gada beigās) organizēt aviācijas skautu vienības, kad Latvijas skautu centrālā pārvalde sāka

darbību jaunā nozarē — aviācijas skauti. Šī nozare turpmākajā darbā izvirzīja sev šādus mērķus.

1. Izmantot aviāciju jaunatnes rakstura audzināšanā.
2. Popularizēt aviāciju un lidošanas sportu skautu organizācijās.
3. Iesaistīt skautu kustībā zēnus, kurus interesē aviācija.
4. Sniegt aviācijas skautiem teorētiskās un praktiskās zināšanas par aviāciju un buru lidošanu.
5. Sagatavot buru lidotājus — skautus.

Šo mērķu sasniegšanai aviācijas skautu nodarbībām tika piešķirts aviācijas raksturs. Aviācijas skauti darbojās vai nu īpašās skautu vienībās (pirmā tika organizēta pie LAK galvenās valdes līdzīgi kā 1. aviācijas pionieru pulciņš), vai arī jau pie esošām skautu vienībām kā aviācijas kopas. Aviācijas skautu kustības koordinēšanai skautu centrālā padome 1935. gadā izdeva "Noteikumus par aviācijas skautiem". Aviācijas skautu darbību vadīja un kontrolēja aviācijas skautu inspektors, Kara aviācijas pulka lidotājs vlt. Čakanovskis, tieši pakļauts civilās aviācijas inspektoram, kurš arī apstiprināja aviācijas skautu darba plānus un programmas. Aviācijas skautu vienību vadīja vienības vadītājs, sagatavots šim darbam speciālos skautu aviācijas vadītāju kursus, kādi notika no 1936. gada 2. līdz 8. janvārim un kuros tika sagatavoti ap 50 aviācijas skautu vadītāju. Pēc šiem kursiem īsā laikā tika noorganizētas četras aviācijas skautu vienības Rīgā un valsts rajonos, kuras sāka septiņu planieru būvi. Buru lidotāju kopu vadīšanai tika norikoti Rīgas buru lidotāju skolu beigušie instruktori. Tā, piemēram, skautu treniņplaniera *H-17* būves vadīšanai tika iecelts buru lidošanas instruktors Edgars Students, kura vadībā tika uzbūvēts un ielidots treniņtipa planieris *Hütter 17 "Skauts"*. Rīgas buru lidotāju skolā par skautu buru lidošanas kopas vadītāju tika apmācīts skautu vadītājs Bite.

Līdzīga attīstība bija vērojama arī Republikas vanagu organizācijā (oficiāli nodibināta 1921. gada 1. martā Valmierā). Šī organizācija par savas darbības galveno mērķi izvirzīja jauniešu patriotisku audzināšanu ar militāru noslieci, kam tik ļoti pretojās Saeimas sociāldemokrātu frakcija (kas vēlāk pati atbalstīja līdzīgu kreisi noskaņoto strādnieku SS organizāciju). Pēdējos neatkarīgās Latvijas pastāvēšanas gados šī organizācijā bija jau apmēram 13 000 biedru. Tie nēsāja, tāpat kā skautu organizācija, savu formu un zināmā mērā dublēja Aizsargu organizācijas jaunatnes nodaļu — jaunsargus. Arī šai organizācijai, tāpat kā skautiem, bija starptautiski sakari ar līdzīgām organizācijām ārzemēs — čehu organizāciju *Sokol*. Latvijas vanagu Valmieras nodaļas valdes loceklis B. Mūrnieks 1938. gadā Valmierā organizēja pirmo vanagu buru lidotāju kopu, kura uzbūvēja "Iesācēja" tipa planieri "Latvijas vanags" un 1939. gadā vēl ar LAK Valmieras nodaļas atbalstu otru, jau uzlabotas konstrukcijas balstu planieri ar segtu gondolu "Valmierietis" autostartam. Nodarības vadīja bijušais aviācijas pulka motorists Vilis Motmillers. Buru lidošanas kopa uzcēla savu angāru Valmieras muižas laukos. Valmieriešu darbošanos var uzskatīt par pirmsākumu pēckara Cēsu planieristu kluba darbībai, kura galvenais planieristu kontingents

nāca no Valmieras. Lidojumi uz Cēsīm pēc kara tika pārcelti plašāka aerodroma un labvēlīgāku lidojuma apstākļu dēļ.

Jaunu aerokluba biedru iesaistīšanai tika veikti arī citi pasākumi. 1935. gada martā Latvijas aeroklubā tika sasaukta Rīgas pilsētas dažādo iestāžu un rūpniecības vadītāju apspriede par aerokluba nodaļu dibināšanu pie šīm iestādēm. Apspriedē piedalījās Rīgas pilsētas diskonto bankas direktors un pazīstams aviācijas atbalstītājs Markus Gailītis (1938. gadā bojāgājušā aizsargu lidotāja Toma Gailīša tēvs), Latvijas Bankas pārstāvis J. Skaldiņš, pilsētas būvdarbu pārvaldes direktors Birkhāns, pilsētas galvas pārstāvis A. Raudzeps, Satiksmes direkcijas pārstāvis Zeltiņš, kā arī Rīgas rūpniecības direktori. Rezultāti pēc šīs apspriedes: pie Rīgas rūpniecības VEF, "Lenta", "Maikapars", kā arī "Latvijas dzelzceļa" tika nodibinātas planieristu kopas un sāka planieru būve. Šīs Rīgas rūpniecības planieristu kopas vēlākā darbības posmā tika aktīvi iesaistītas Rīgas buru lidotāju skolas darbā, nododot savus uzbūvētos planierus skolas rīcībā.

1936. gadā nodibinājās tā sauktā Aerokluba akadēmiskā sekcija, kurā iesaistījās augstāko mācību iestāžu pasniedzēji un studenti F. Gulbja un R. Vilka vadībā. tā Latvijas aerokluba biedru skaits nemitīgi auga līdz ar aerokluba ieņēmumiem no biedru un iestāšanās naudas iemaksām. Bez dažādo sabiedrisko organizāciju, iestāžu un privātpersonu ziedojumiem aerokluba ieņēmumi no 1935. gada 29. janvāra (aerokluba nodibināšanas) līdz 1938. gada beigām bija 119 823, 74 latī.* 1936. gada februārī Latvijas aeroklubs no savām iepriekšējām telpām Stabu ielā 25, dz. 12, kuras tas 1935. gada martā bija pārņēmis no Republikas lidotāju kluba, pārgāja uz jaunām, daudz plašākām un ērtākām telpām Kalpaka bulvārī 1, dz. 1 (apakšējā stāvā, Elizabetes ielas stūrī) — ar plašu mākslinieciski noformētu zāli un — tāpat kā Stabu ielā — darbnīcu telpām pagrabā. Šeit arī tika turpināta planieru un lidmodeļu būve. Kalpaka bulvārī 1 aeroklubs atradās visu laiku līdz pat tā likvidēšanai padomju okupācijas dēļ 1940. gadā. Namā pirms tam atradās Zviedrijas sūtniecība.

* Brošūra "Latvijas aerokluba darbība", 1939.

IV. Aviomodelisms

1936. gadā

Tūlīt pēc Latvijas aerokluba nodibināšanas aviomodelisms tika atzīts kā vismasveidīgākā, lētākā un reizē aviācijas kadru pirmā gatavošanas pakāpe. Tieši aviomodelisma sekcija aviācijas inženiera Konstantīna Zablocka vadībā bija viena no pirmajām, kas sāka darboties pie aerokluba. Aviomodelisma pirmsākumi Latvijā attiecināmi uz 1925. gadu, kad pirmā aerokluba darbības laikā (1921–1929) tā valde 1925. gada 2. februārī uzdeva savam kluba biedram, toreiz vēl Latvijas Valsts tehnikuma audzēknim Kārlim Irbītim (vēlākajam populārajam aviokonstruktoram Latvijā) organizēt pirmos aviomodeļu būves kursus un sacensības ar aviomodeļiem (valdes sēdes protokols nr. 88, 1925, 2. febr.). Tā Kārlī Irbīti var uzskatīt par aviomodelisma pamatlicēju Latvijā.

LAK sekcija inženiera Zablocka vadībā izvērsa plašu aviomodelisma propagandas darbu skolās un aerokluba nodaļās, kā arī dažādos bērnu un skolēnu sarīkojumos. 1935. gada maija beigās Bērnu palīdzības savienības rīkotajos bērnu svētkos Rīgā, IMKA sporta laukumā, Arkādijas, Dzegužkalna un Miera dārzā, tika demonstrēti aviomodeļu lidojumi un skolēnu apskatei bija izstādītas kara lidmašīnas (divas itāļu *Balilla* un viena vācu mācību lidmašīna *Albatros*), kā arī mācību planieris "Iesācējs". Sporta laukumā tika demonstrēts mācību planieru starts no amortizatora A. Pantejejeva vadībā.

Pie LAK galvenās valdes 1935. gada rudenī pēc vienotajiem aviācijas svētkiem 8. septembrī tika nodibināts 1. aviācijas pionieru pulciņš Straumaņa un Mendes vadībā. Šis pulciņš kļuva par līderi valstī un regulāri piedalījās aviomodeļu lidojumu demonstrējumos gan Rīgā, gan arī provinces aviācijas svētkos un citos ar aviācijas propagandu saistītos sarīkojumos. Pirmie aviomodelisti pulciņā bija A. Āboliņš, I. Silenieks, K. Tomass, E. Tenteris, E. Lešinskis, Šulmanis, Veide, Meijers, N. Alps un arī šo rindu autors. 1936. gada 19. aprīlī Rīgā 1905. gada stadionā notika pirmās pūķu un lidmodeļu sacensības Latvijā, kuras atklāja armijas komandieris ģen. Berķis un civilās aviācijas inspektors plkv. J. Indāns, tā akcentējot šā sarīkojuma nozīmīgumu aerokluba darbībā. Sacensībās uzvarēja V. Heniņš un S. Litvinčiks no Bērzmuižas un Edvins Bekmanis no Liepājas, vēlākais sava personiskā planiera "Gaigaliņa" uzbūvētājs un Aizsargu aviācijas pilots, diemžēl gājis bojā lidmašīnas katastrofā 1938. gada 6. oktobrī.

Aviomodelisma izplatība valstī gāja plašumā, un 1936. gada beigās pie

LAK jau bija reģistrēti 93 aviomodelistu pulciņi. Tika organizētas dažādas aviomodeļu sacensības. Rīgā kopā ar civilās aviācijas parādi un lidojumu demonstrējumiem notika otrās plašākās valsts aviomodelistu sacensības Spilvē. Vēl aviomodelistu sacensības notika Jelgavā no 2. līdz 4. oktobrim, kurās uzvarēja F. Tramdahs, vēlākais Jelgavas buru lidotāju skolas priekšnieks, gājis bojā planiera katastrofā 1937. gada 17. janvārī.

V. Civilās aviācijas štābs

Visu civilās aviācijas darbu, kurā ietilpa sporta, aizsargu un satiksmes aviācija, vadīja un koordinēja civilās aviācijas inspektors plkv. Jānis Indāns ar Civilās aviācijas štāba starpniecību. Viņš reizē bija arī Kara aviācijas pulka komandieris (no 1935. gada 9. marta līdz 1937. gada 10. februārim). Civilās aviācijas štābā ietilpa štāba priekšnieks kapt. Bulmanis (lidotājs no 1925. gada), sekretārs vltņ. Augusts Graudiņš (lidotājs no 1927. gada) un štāba informācijas un propagandas daļas vadītājs atv. vltņ. Zeltiņš (aviācijas grupas komandiera adjutants no 1919. līdz 1922. gadam). Štāba sastāvs turpmākajos darbības gados nemitīgi mainījās sakarā ar šo virsnieku — lidotāju pamatdarba uzdevumiem aviācijas pulkā. Tā Bulmani 1935. gada 16. maijā nomaina kapt. Jēre, Zeltiņu 1935. gada 9. decembrī — Aizsargu aviācijas nodaļas priekšnieks Alberings, kapt. Jēri kā štāba priekšnieku 1936. gada 3. augustā nomaina vltņ. Greizis, J. Indāna adjutanta pienākumus pilda vltņ. Kleinbergs, 1938. gada 5. janvārī viņu nomaina vltņ. Grasbergs, vltņ. Bambers 1937. gada 18. februārī nomaina vltņ. Graudiņu. Štābs izdeva visus ar civilo aviāciju saistītos rīkojumus un pavēles, kuras apstiprināja Indāns vai armijas komandieris K. Berķis (sevišķi attiecībā uz sporta lidotāju sagatavošanu). Štābs pilnībā kontrolēja visu LAK un tā sekciju darbību, izdodot dažādas instrukcijas, noteikumus, mācību programmas, sevišķi attiecībā uz galvenajām LAK sekcijām, aviomodelisma, planierisma un motoraviācijas kursiem. Piemēram, planierisma sekcijas darbu reglamentēja šādi noteikumi.

1. "Noteikumi par buru lidošanas sekciju", pagaidu noteikumi 1935. gada 15. februārī un noteikumi 1936. gada 1. februārī.

2. "Noteikumi par buru lidošanas kopu dibināšanu" 1935. gada 15. februārī.

3. "Noteikumi par buru lidošanas instruktoriem" 1936. gada jūnijā.

4. "Noteikumi par buru lidotāju skolām".

5. "Noteikumi par buru lidotāju apliecībām".

Līdzīgi ar dažādām instrukcijām un noteikumiem tika reglamentēta arī sporta lidotāju (motoraviācijas) sagatavošanas nozare. Šeit visam pamatā bija noteikumi, kurus savā pavēlē bija noteicis armijas komandieris ģen. K. Berķis 1935. gada 12. martā — "Noteikumi par sporta lidotāju sagatavošanu pie Kara aviācijas skolas", uz kuru pamata aviācijas pulks izdeva pavēli nr. 71 (1935, 18. marts) ar tekstu: "Sakarā ar armijas komandiera apstiprinātajiem noteikumiem pie Kara aviācijas skolas organizējami sporta lidotāju sagatavošanas kursi, par

kuru priekšnieku ieceļams kapt. ltn. Valters Riņķis." Savukārt civilās aviācijas inspektors plkv. J. Indāns ar savu rīkojumu nr. 1 jau 1935. gada 30. janvārī ieceļ kapt. ltn. Valteru Riņķi par sporta lidotāju sagatavošanas kursu vadītāju (?!).

Šie noteikumi tika papildināti un uzlaboti ar jauno Likumu par sporta aviāciju 1938. gada 4. februārī — vecā likuma "Par civilo aviāciju", izdotu 1934. gada 6. novembrī, vietā ("Valdības Vēstnesis", 31.)

VI. Baltijas valstu aeroklubu konferences

- I. Kauņā 1935. gada 26.–27. jūnijā.
- II. Rīgā 1936. gada 5.–7. jūlijā.
- III. Tallinā 1938. gada 17.–19. decembrī.

Konferenču galvenais uzdevums bija panākt vēl ciešāku sadarbību starp Baltijas valstu aeroklubiem un veicināt satiksmes aviācijas tālāku attīstību Baltijā. Baltijas valstu aerokluba konferenču sasaukšanu ierosināja Lietuvas aeroklubs kā lielākais trijās Baltijas valstīs — ar vislielāko aerokluba biedru skaitu (200 000 biedru), valsts finansētu budžetu un ievērojamiem sasniegumiem sporta aviācijā. Jāpiemin, ka Lietuvas atbrīvošanas kara laikā Lietuvas kara aviācija bija visspēcīgākā Baltijas valstīs, ar vislielāko lidmašīnu, lidotāju un kaujas lidojumu skaitu.

Visās trijās Baltijas valstu aeroklubu konferencēs dalībnieki ne tikai iepazinās ar konferences dalībvalstu nacionālo aeroklubu darbību, bet arī plaši diskutēja par Baltijas valstu gaisa satiksmes problēmām, jo šajās konferencēs piedalījās ne tikai attiecīgo aeroklubu vadošie darbinieki, bet arī Baltijas valstu gaisa satiksmes ministri un gaisa satiksmes vadītāji (piemēram, visās trijās konferencēs piedalījās Latvijas Pasta un telegrāfa departamenta Gaisa satiksmes jeb aviācijas nodaļas vadītājs inž. J. Jēriņš). Šī tradīcija saistīt aeroklubu darbību ar gaisa satiksmes problēmu risināšanu Latvijā pastāvēja jau kopš pirmā aerokluba darbības sākuma 1920. gadā, kad Latvijas valdība ar Satiksmes ministrijas starpniecību uzticēja aeroklubam risināt šo valstij svarīgo jautājumu, jo aeroklubs tad bija vienīgā kompetentā civilās aviācijas organizācija ar ievērojamām aviācijas autoritātēm, jo Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļa vēl nepastāvēja (to nodibināja tikai 1920. gadā).

Latvijas aerokluba (pirmā) valdes locekļi, bijušie kara lidotāji J. Lindbergs un K. Viziņš, kā arī vēl citi valdības vārdā vadīja sarunas un gatavoja sadarbības līgumus ar pirmajām ārzemju gaisa satiksmes sabiedrībām Latvijā, bija līdzautori pirmajam 1926. gadā izdotajam Gaisa satiksmes likumam.

Konferenču darbu parasti veidoja oficiālā daļa — svinīgā atklāšana ar konferences rīkotājvalsts ministru runām, sēdes, referāti un debates, dažādu rezolūciju un likumprojektu izstrādāšana, dīnejas un oficiālas pieņemšanas — un neoficiālā daļa — līdzdalība dažādos kolektīvos apmeklējumos un ekskursijās,

kuras rīkoja attiecīgo balstu aeroklubi, lai konferences dalībnieki tuvāk iepazītos ar nacionālo aerokluba darbu un vispār šo valstu ievērojamām vietām.

1. Konference Lietuvā

No Latvijas piedalās aerokluba priekšnieks kapt. R. Kandis un Pasta un telegāra departamenta Aviācijas nodaļas vadītājs inž. J. Jēriņš.

No Lietuvas piedalās Lietuvas aerokluba prezidents prof. Z. Žemaitis, Lietuvas Satiksmes ministrijas gaisa satiksmes referents inž. Šešplaukis un aerokluba ģenerālsekretārs Krigeris.

No Igaunijas — aerokluba pārstāvis inž. Orgs (viens no lidmašīnas *PON-1* konstruktoriem).

Konferenci atklāj Lietuvas satiksmes ministrs Staniškausks.

Konferencē Lietuvā tika pieņemtas šādas rezolūcijas un lēmumi.

1. Konferences dalībnieki apsveic Baltijas valstu valdību lēmumus stāties pie vispusējas aktīvas sadarbības civilās aviācijas jomā.

2. Konferences dalībnieki izsaka vēlmi, lai Baltijas valstu aeroklubi stātos pie vēl ciešākas sadarbības, rīkojot biežāk pārlidojumus šo valstu starpā, piedaloties kopējos aviācijas svētkos un sacensībās un rīkojot aerokluba konferences periodiski arī turpmāk.

3. Šajā nolūkā vērsties pie savām valdībām ar lūgumu novērst administratīvus un finansiālus šķēršļus, kas traucē šādu sadarbību.

Satiksmes aviācijas jomā:

1. Konference atzīst par vēlamu organizēt gaisa satiksmi starp Baltijas valstīm pašu pārraudzībā, kas ir svarīgi gan ekonomiski, gan arī politiski stratēģiskā ziņā, kaut vai ar valstu piemaksām. (Līdz šim pēc divu nacionālo aviokompāniju — Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrības un igauņu *Aeronaut* — bankrota Baltijā saimniekoja vienīgi ārzemju aviosabiedrības).

2. Satiksmes aviācijai jāizstrādā Baltijas valstu konvencija. Konferences dalībnieki lūgs savas valdības to realizēt.

Konferences neoficiālajā daļā tās dalībnieki apmeklēja Lietuvas aerokluba aerodromu, kur lidojumā tika demonstrēts jaunais autožirs, ar kuru kā pasažieris lidoja arī mūsu pārstāvis inž. J. Jēriņš (arī igauņu aviokonstruktors inž. Orgs). Pēc tam sekoja aerokluba apmeklējums, kur konferences dalībnieki iepazīs ar aerokluba ceļojošo izstādi — aviācijas propagandas nolūkos.

Apmeklējuma nagla bija ekskursija uz Lietuvas buru lidotāju skolu Nidā (braucienā ar kuģi pa Nemunu līdz turieni), kuru 1935. gadā apmeklēja arī mūsu buru lidošanas pārstāvji (arī tur lidoja) — Rīgas buru lidotāju skolas priekšnieks A. Pantelejevs un Jelgavas buru lidotājs Švaks (komandēti uz Nidu).

Nidas buru lidotāju skola (to 1940. gadā likvidēja padomju okupācijas dēļ) atradās Baltijas jūras piekrastē (aiz Klaipēdas) Kuršu jomas kāpā (60–80 metru augsta), Lietuvas un Vācijas robežas tuvumā. Tā pastāvēja no 1930. gada

(daudz agrāk, nekā buru lidošana sāka attīstīties Latvijā). Šeit lidoja galvenokārt apteques strāvās kāpas austrumu daļā, kas vērsta pret Kuršu jomas sauszemes pusi. Šeit sasniegti daudzi Lietuvas ilglidojumu rekordi (kāpas Vācijas daļā Rositenē pat pasaules rekords, kuru 1924. gada 11. maijā sasniedza vācu planierists Ferdinands Šulcs ar savu *Besenstiel* — 8 h 42 min). 1936. gada jūnijā Lietuvas planierists, skolas vadītājs Jons Piraģus noturējās apteques strāvās 22 h 36 min (aeroklubu konferences dalībnieks Rīgā 1936. gadā).

1936. gada 19. augustā šeit mūsu Rīgas 12. lidkopas dalībnieks Ādolfs Zanders, atrodoties mācību komandējumā no 4. līdz 19. augustam, noturējās apteques strāvās 30 min 20 s, tā iegūdamas pirmo starptautisko buru lidošanas C pakāpes nozīmīti Latvijai un arī sasniegdams pirmo oficiālo Latvijas ilglidojuma rekordu!!! Skolas pastāvēšanas laikā šeit sagatavoti vairāki simti Lietuvas A, B un C pakāpes buru lidotāju.

2. Konference Latvijā

Tā notika lepnajās Latvijas aerokluba telpās. Konferences rīkotāji un saimnieki bija Latvijas aerokluba padomes priekšsēdētājs, satiksmes ministrs B. Einbergs, priekšsēdētāja biedri sabiedrisko lietu ministrs A. Bērziņš un ģen. Ruškevics, Pasta un telegrāfa departamenta direktors H. Resnais un Aviācijas nodaļas vadītājs inž. J. Jēriņš, aerokluba priekšnieka vietnieks plkv. ltn. N. Bulmanis un aerokluba sekretārs vln. A. Graudiņš.

No Lietuvas — profesors Z. Žemaitis, J. Piraģus un J. Spotkevičs.

No Igaunijas — Satiksmes ministrijas juriskonsults J. Titso un tās pašas ministrijas inspektors Oto Orgs.

Konferenci atklāja satiksmes ministrs B. Einbergs.

Konferences darba gaitā galvenokārt tika skartas satiksmes aviācijas problēmas. Inž. Jēriņš referē par priekšdarbiem gaisa satiksmes līnijas Rīga–Liepāja atklāšanā (par lidmašīnu iepirkšanu, līnijas galapunktu iekārtošanu). Igaunijā delegāts ziņo par paredzamās gaisa satiksmes līnijas Tallina–Pērnavā–Tartu–Narva atklāšanu. Lietuvas delegāts — par nodomu organizēt līniju Kauņa–Klaipēda. Konferences dalībnieki atzina par vēlamu iekšzemes līniju vajadzībām iegādāties vienveidīgus lidmašīnu tipus ar diviem motoriem un 6–7 pasažieru vietām plus vēl pilota un radiotelegrāfista vietu. Diemžēl šo ieceri nerealizēja. Ja nu vienīgi Latvija un Lietuva pa daļai, iegādājoties katra pa diviem divplākšņiem *DH-89 Dragon Rapid*. (Lietuva 1937. gadā iegādājās vēl divas vienplākšņa amerikāņu lidmašīnas *Persival Q-6L*.) Igaunijā savukārt divas lidmašīnas *Ju-52*. Tika apspriests jautājums par Starpbaltijas gaisa satiksmes līnijas Tallina–Rīga–Kauņa organizēšanu. Projektu sagatavot uzņēmās lietuvieši. Vēl tika spriests par Baltijas valstu starpā noslēdzamo konvenciju (referēja J. Jēriņš), lai pastāvošo gaisa satiksmes praksi starp Baltijas valstīm ietvertu juridiskajās normās — par brīvu ielidošanu Baltijas valstu teritorijās un muitas un gaisa telpas nodokļu

atcelšanu aeroklubu lidmašīnām. Tika iztirzāts jautājums par centrālā meteo-biroja nodibināšanu iekšzemes un starptautisko gaisa satiksmes līniju apkalpošanai.

Konferences neoficiālā daļa bija visai plaša — no 5. līdz 7. jūlijam. 5. jūlijā konferences dalībnieki piedalījās Liepājas aviācijas svētkos, Velciema aerodroma iesvētīšanā un pamatakmens likšanā Rīgas–Liepājas gaisa satiksmes angāram, jūras lidmašīnu sagaidīšanā Liepājā pēc Ziemeļeiropas valstu aplidošanas aviācijas pulka komandiera plkv. J. Indāna vadībā. Trīs hidroplāni *Fairey Seal* pēc desmit valstu (Lietuvas, Polijas, Dānijas, Nīderlandes, Anglijas, Francijas, Norvēģijas, Zviedrijas, Somijas un Igaunijas) apciemošanas nolaidās hidro-aviācijas divizionā bāzē Liepājā.

7. jūlijā notika Latvijas aerokluba un Aizsargu aviācijas parāde Spilves aerodromā, pēc tam lidmodeļu un pūķu sacensības jauniešiem. Arī Brāļu kapu apmeklēšana.

Lietuvas delegācija uzlūdza Latvijas planieristus piedalīties Nidas buru lido-tāju skolaš četru gadu jubilejas svinībās 15. augustā. Tika nolemts uz turieni aizsūtīt gaisa vilcienu no lidmašīnām "Vanags" un Jelgavā būvētās *Rhön-bussard* tipa buru lidmašīnas "Auseklis" 1-11. Šis gaisa vilciens bija piedalījies aviācijas svētkos Ventspilī 9. augustā. Gaisa vilciens 11. augustā izlidoja uz Nidu (planierists J. Butēvics, šā planiera būves vadītājs, un velkošās lidmašīnas pilots virsn. vietn. Āboliņš vai vlt. Sotnieks). Pārlidojumā virs Ugāles mežiem planierists nezināmu iemeslu dēļ atkabinājās un, sēžoties nepiemērotā vietā, avarēja. Planieris tika stipri bojāts, bet pilots necieta. Nosēdās arī lidmašīna. Planieri vēlāk saremontēja, un tas lidoja tālāk — līdz Jelgavas planierists Verners Vidiņš to totāli sadauzīja 1938. gada 27. augustā — grīste nolaižoties, pilotam kājas lūzums.

Aerokluba vadība centās uz Nidu avarējušā planiera vietā nosūtīt citu, Jelgavas *Kondor* tipa planieri "Lāčplēsis". Tomēr šis pasākums neizdevās, un planieri uz Nidu neaizsūtīja. Tas 1936. gada 18. septembrī pilota Friča Tram-daha vadībā atgriezās no Rīgas Jelgavā (viņu "aizšlepēja" virsn. vietn. Āboliņš). Tā Latvija Nidas salidojumā nepiedalījās, kaut arī Nidā plīvoja Latvijas karogs.

3. Konference Igaunijā

(pirmo reizi Baltijas valstu aeroklubu konferencē piedalījās arī Somijas pārstāvji)

No Latvijas aerokluba piedalās jaunais aerokluba priekšnieks L. Pillups (kapt. Kandis, tad jau plkv. ltn. (1937. gada 10. martā iecelts par aviācijas pulka komandieri) un kapt. ltn. K. Krastiņš (jaunais aerokluba sekretārs) un pastāvī-gais konferenču dalībnieks, speciālists gaisa satiksmes jautājumos inž. J. Jēriņš.

No Igaunijas — visas tās aviācijas priekšnieks plkv. Tombergs un Igaunijas aerokluba vadība.

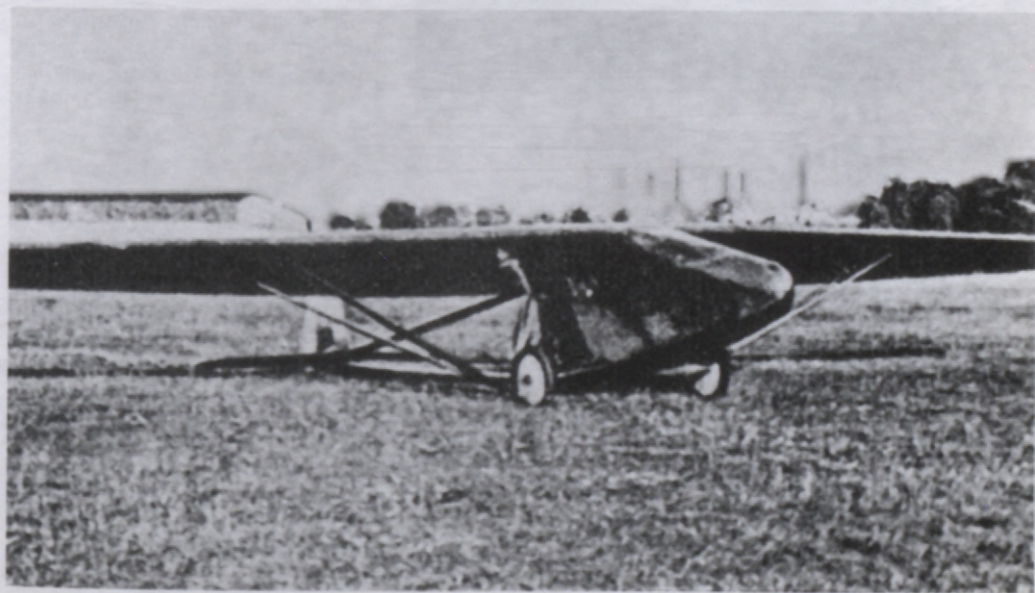


Latvijas sporta aviācijas pionieris Herberts Cukurs



Aviācijas inženieris aviokonstruktors
un lidotājs Margēris Ķeniņš

Marģera Ķeniņa divvietīgais motoplanieris ar motocikla motoru (1935)





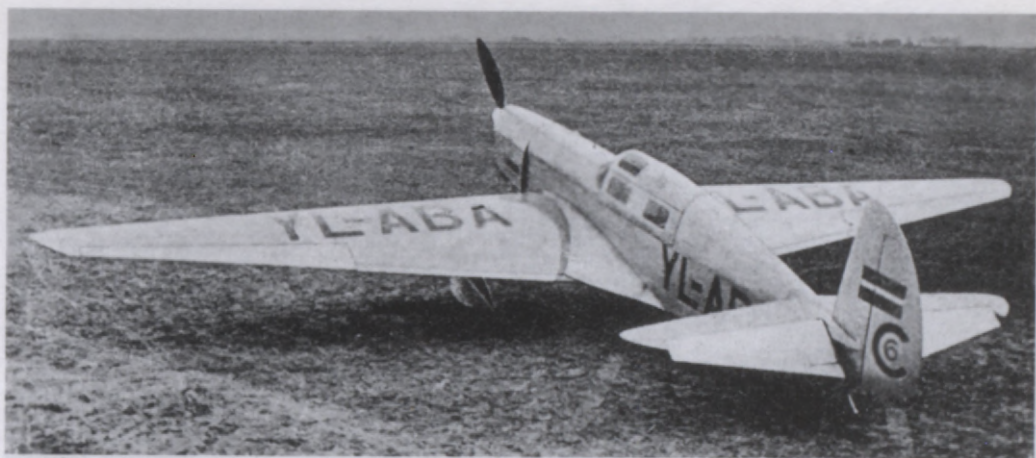
Lidotāju Nikolaja Pūliņa un Rūdolfa Celma pavadišana lidojumā uz Gambiju 1933. gada 20. jūnijā



Pie Kārļa Irbīša konstruētās lidmašīnas I-6 "Gambija" pirms Gambijas lidojuma. No kreisās: Rūdolfs Celms, Kārlis Irbītis, Elfrīda Irbīte un Nikolajs Pūliņš

Herberta Cukura konstruētā un izbūvētā lidmašīna C-3 "Kurzemes hercogiene", ar kuru viņš aizlidoja uz Gambiju (1933/1934)



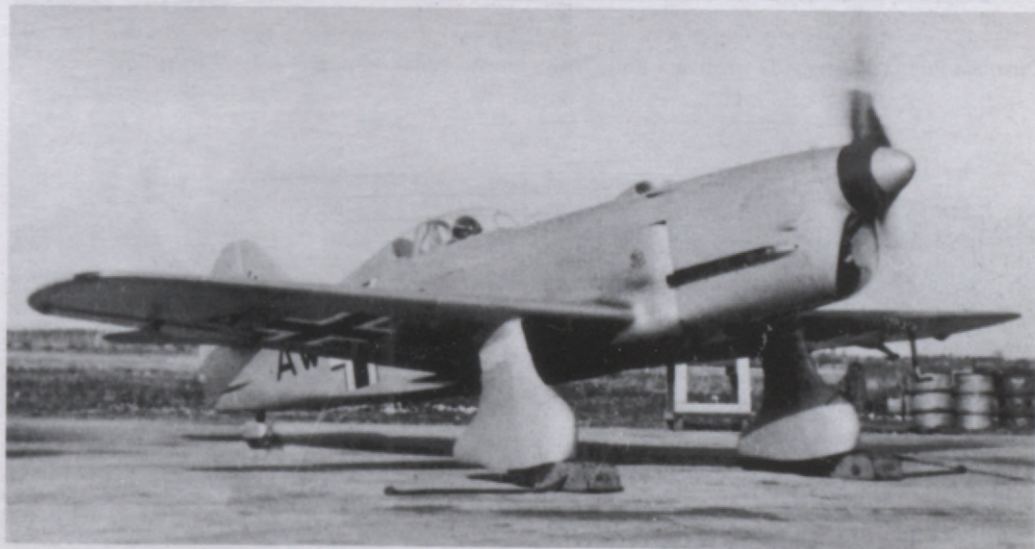


Herberta Cukura lidmašīna C-6 "Trīs zvaigznes" pirms lidojuma uz Japānu (1936)



Herberts Cukurs, atgriezoties Spilvē
no Tokijas lidojuma

Kārļa Irbiša konstruētais vieglais iznīcinātājs I-16





Herberta Cukura sagaidīšana Spilvē no lidojuma uz Tokiju



Pēdējā Nikolaja Pūliņa lidmašīna
"Zilais putns" (1937)

Nikolaja Pūliņa 1934. gadā uzbūvētā Kārļa Irbīša konstrukcijas lidmašīna I-7 "Zilais putns"



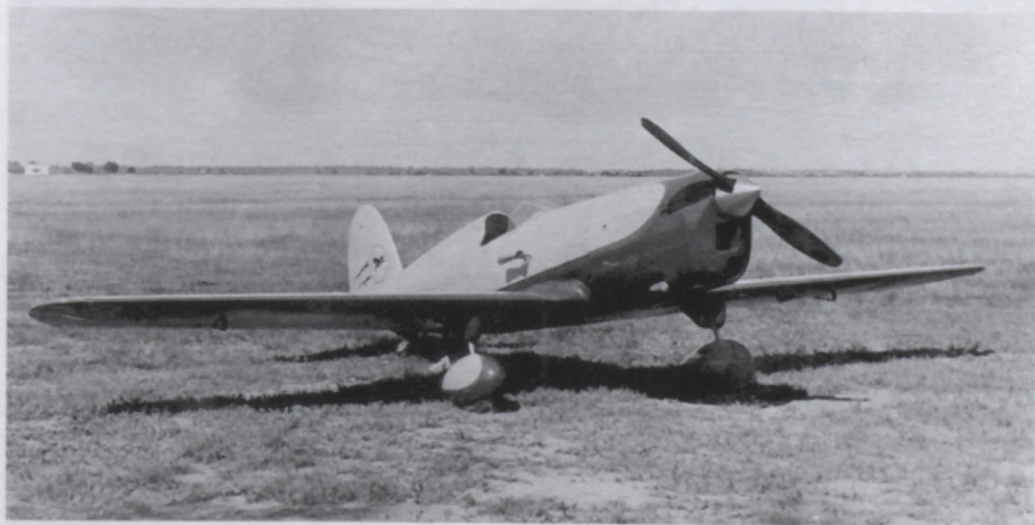


Herberta Runkas lidmašīna "Kaija" (1929)

Herberts Runka pie sava hidroplāna
Ķengaragā (1936)



Virsleitnanta Imanta Šleitera pašbūvētā
lidmašīna Š-7 (1939)





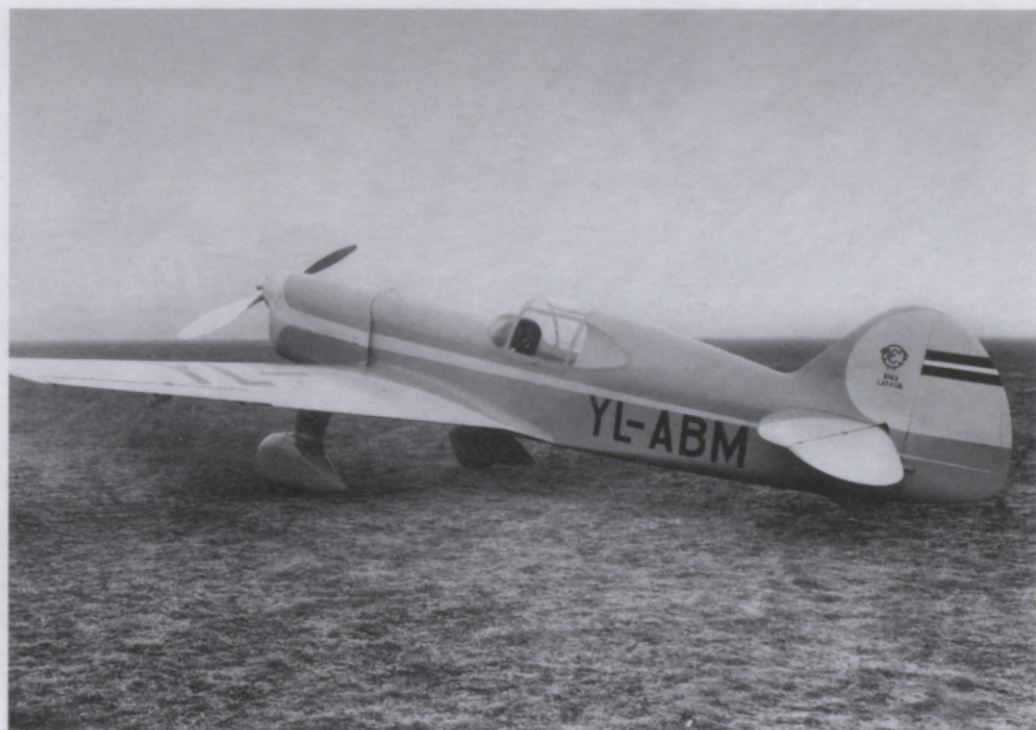
Aviokonstruktors Kārlis Irbītis (1934)



Nikolaja Pūliņa lidmašīna
"Spridītis II" (1925)

Nikolaja Pūliņa lidmašīnas "Ikars I" būve





Vienvietīga militāra treniņlidmašīna VEF I-14 (1937)

Sporta lidmašīna VEF I-12 YL-ABG (1937)





Jelgavas buru lidotāju skolā uzbūvētais motorplanieris *Condor II*



Labākās Latvijas buru lidmašīnas Kalnciema aerodroma atklāšanas svinībās 1940. gada 28. aprīli

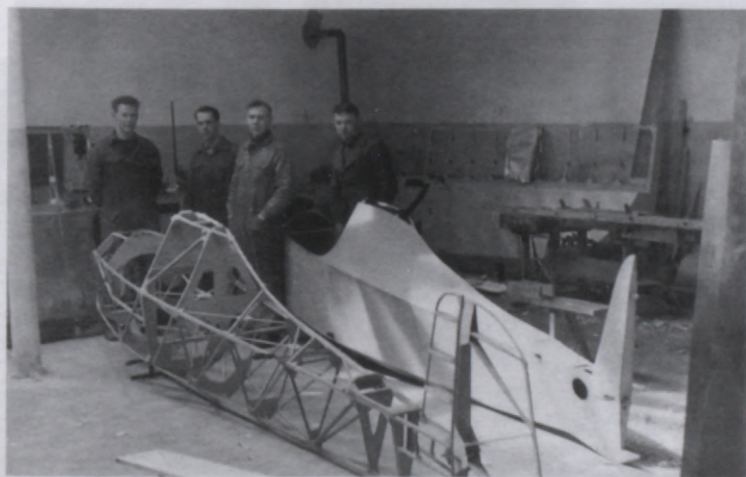
Alberts Vilks, labākais pirmskara buru lidotājs Latvijā, pirmajās Baltijas aeroklubu sacensībās Kauņā (1939)





Herberta Cukura pirmais iesācēja tipa planieris C-4 Latvijas ražojumu izstādē Esplanādē 1932. gadā

Latvijas Buru lidotāju
biedrības planieris "Dullais
Dauka" Rīgas jūrmalā, viens
no pirmajiem planieriem
Latvijā (1932)



Latvijas aerokluba buru
lidmašīnu izgatavošanas
darbnīcas Rīgā,
Ventšpils ielā



Nikolaja Pūliņa 1930.–1932. gadā uzbūvētā Kārļa Irbīša konstrukcijas lidmašīna I-5 "Ikars I"



Liepājas kara ostas darbnīcās
uzbūvētā tautas lidmašīna
KOD 3

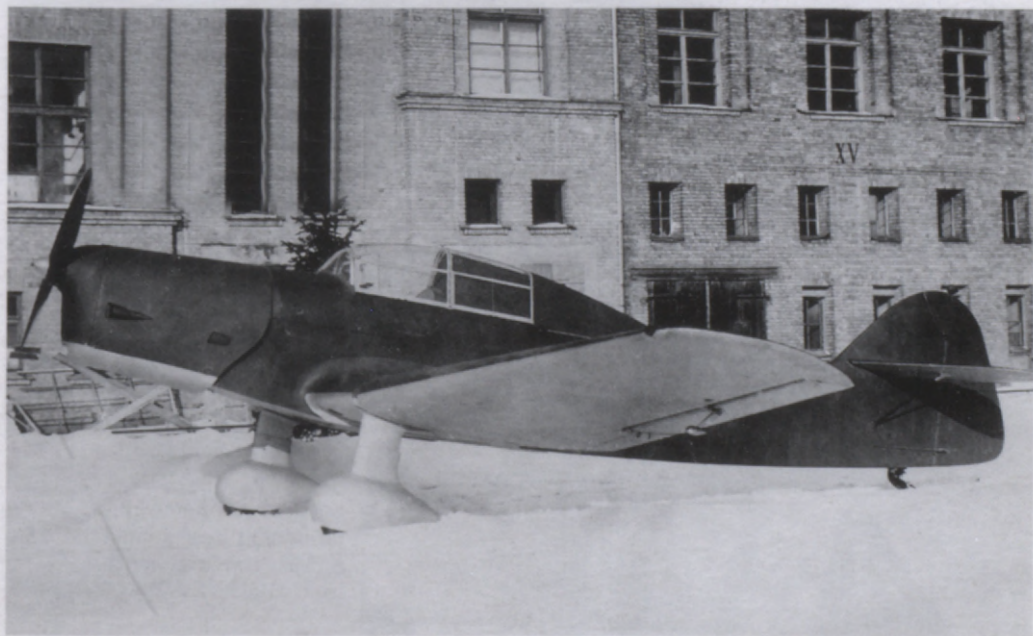
Sporta lidmašīnas KOD 4
būvniecība Liepājas kara ostas
darbnīcās





Pirmā VEF rūpnīcā būvētā Kārļa Irbīša sporta lidmašīna VEF I-11

Modernākā Latvijā konstruētā un būvētā mācību lidmašīna I-17 (konstruktors Kārlis Irbītis)





Lidmašīna VEF I 8a "Zilais putns", atjaunota VEF un dāvināta Latvijas aeroklubam 1937. gadā

Vienīgā Latvijā uzbūvētā
divu motoru lidmašīna
VEF IDA-10M (1939)



Konstruktors Kārlis Irbitis
un lidotājs izmēģinātājs
K. Miķelsons pie vieglā
iznīcinātāja I-16 (1941/1942)



Kārļa Irbīša konstrukcijas Nikolaja Pūliņa lidmašīna "Ikars I" (1926)

Inženiera Rūdolfa Zārdiņa konstruētā mācību lidmašīna "Kristīne"
pie Lidotāju biedrības angāra Spilvē (1928)





Pirmā Latvijas motorlidotāja Alīne Paulovska
(1935/1936)



Lidmašīnas *KOD 2* konstruktors,
KOD aviācijas daļas tehniskais vadītājs
Georgs Novickis (1976)

Rīgas aerokluba sporta lidmašīna *Udet U-12b Flamingo* (1937)





Liepājas kara ostas aviācijas nodaļas (KOD) darbinieki (1935–1938)

Planierisma sporta propagandas novietne Latvijas ražojumu izstādē. Rīga, 1932. gads





Kara aviācijas pulka nozīme



Kara aviācijas skolas absolventa nozīme



Latvijas aerokluba aviācijas pionieru nozīme



Latvijas aerokluba nozīme



Kara aviācijas pulka lidotāju uzpleču nozīme



Latvijas aerokluba sporta lidotāju nozīme

No Somijas — organizācijas "Gaisa aizsardzības apvienība" direktors P. Varis un prezidents S. A. Harima, Somijas Satiksmes ministrijas sekretārs B. Koskeukila.

No Lietuvas — J. Naraks (jaunais aerokluba prezidents), J. Piraģus (aerokluba ģenerālsekretārs), inž. Zīgms Rimša (gaisa satiksmes priekšnieks).

Konferenci Ārlietu ministrijas telpās atklāj Igaunijas ārlietu ministrs Selters. Vakarā pie Ārlietu ministra tiek rīkota dieneja, kurā piedalās arī Latvijas sūtnis Šūmanis. Apspriedes laikā katras valsts aerokluba pārstāvji referēja par savu aerokluba darbību. Par konferences galveno apspriežamo jautājumu izvērsās jautājums par Baltijas valstu starptautiskām aviācijas sporta sacensībām, to organizēšanu un programmu. Organizatorisku pasākumu veikšanai tiek nodibināta tehniskā komisija (šādas sacensības notika no 1939. gada 13. līdz 20. augustam Kauņā ar Somijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Vācijas aviosportistu piedalīšanos). Gaisa satiksmes jomā turpinājās jau iepriekšējās konferencēs iesāktais darbs. Par centrālo apspriežamo jautājumu izvirzījās Transbaltijas gaisa satiksmes līnijas organizēšana starp Kauņu, Rīgu, Tallinu un Helsinkiem. Referātu šajā jautājumā nolasīja mūsu pārstāvis inž. J. Jēriņš. Konferences dalībnieki nolēma 1939. gadā sasaukt speciālu Satiksmes ministriju pārstāvju apspriedi Rīgā par šā jautājuma tālāku risinājumu. Diemžēl viss tālākais izjuka starptautiskā stāvokļa izmaiņu un karadarbības iesākšanās dēļ Eiropā (Vācijas un PSRS uzbrukums Polijai un tās okupācija).

Ārpus konferences tiešā darba laika konferences dalībnieki apmeklēja Igaunijas degakmens rūpnīcu Tiviolā un Valsts benzīna fabriku Tatlā. Abas fabrikas gadā ražoja 35 000 tonnu degvielas. Vēl dalībnieki iepazinās ar igauņu aerokluba un igauņu konstruētām lidmašīnām *PON-1* un *PTO-4* un noskatījās to lidojumu demonstrējumus (āra temperatūrā -22°C).

Šo triju Baltijas valstu un Somijas aerokluba konferenču darbs pierāda to sadarbību un interešu kopību, kāda pastāvēja starp aeroklubiem un satiksmes aviāciju, mērķus, kurus izvirzīja šīs perspektīvās Baltijas organizācijas nākotnē. Ir jāievēro Baltijas valstu augstu amatpersonu — ministru — piedalīšanās konferenču darbā, kas apliecina šo pasākumu valstisko nozīmīgumu Baltijā.

VII. Latvijas apkārtlidojumu sacensības 1936., 1937. un 1938. gadā

1936. gadā

Dažādu veidu aviācijas sporta sacensības, arī sporta lidmašīnām, ir notikušas visos aviācijas attīstības posmos jau sākot ar 1909. gadu (I starptautiskā aviācijas sacensību nedēļa Reimsā Francijā). Sevišķi populāras tās kļuva starpkaru periodā. Kā reģionālas organizētas atsevišķās valstīs — Francijā, Anglijā, Vācijā, Itālijā, Polijā un Čehoslovākijā (piemēram, vācu 1938. gada *Deutschland-Flug* sacensībās piedalījās 390 sporta lidmašīnas); starptautiskajā jomā, rīkotas ar FAJ karogu. Piemēram, starptautiskās tūrisma lidmašīnu sacensības *Challenge* 1929., 1930., 1932. un 1934. gadā Francijā, Vācijā, Polijā.

Šīs sacensības vienmēr ir raksturojušas attiecīgā laika sporta lidmašīnu tehniskās attīstības līmeni, pilotu lidošanas māku, kā arī sacensību organizētāju un dalībvalstu vispārējo sporta aviācijas attīstības līmeni.

Šādas reģionālas valsts apkārtlidojuma sacensības 1936. gadā notika arī Latvijā un turpinājās arī vēlākajos gados. Tajās piedalījās Latvijas aerokluba, Aizsargu aviācijas un kara aviācijas lidotāji ar Latvijā ražotajām lidmašīnām (KOD, VEF un Daugavpils arodskolas un dzelzceļa vidusskolas darbnīcās). Sacensības rīkoja Latvijas aeroklubs kopā ar kara aviācijas pārstāvjiem civilās aviācijas inspektora plkv. J. Indāna vadībā. Sacensību uzvarētājiem tika veltīts plašs dažādu sabiedrisko organizāciju veltīto balvu klāsts līdz ar galveno ceļojošo balvu — Latvijas apkārtlidojuma sudraba kausu, kuru jau 1934. gada augustā sacensību organizatoriem dāvāja kino "Metropole" īpašnieki.

Kausu savā "pārvaldīšanā" pārņēma Latvijas aeroklubs, un tas kļuva par galveno ceļojošo balvu līdz pat 1938. gadam.

1936. gada Latvijas pirmās apkārtlidojuma sacensības notika 27.–28. septembrī ar startu un finišu Spilvē. Sacensībās piedalījās četras lidmašīnas: trīs KOD-1 no Aizsargu aviācijas un viena I-9 Irbīša konstrukcijas "Kaija" no aerokluba. Piloti, kas piedalījās sacensībās, bija Rihards Gulbis, Toms Gailītis, Kārlis Lešinskis no Aizsargu aviācijas un Rūdolfs Dzenis no LAK, novērotāji Geizelis, Celmiņš, Teikmanis. Lidojuma maršruts bija Spilve–Tukums–Ventspils–Kuldīga–Liepāja–Bauska–Krustpils–Daugavpils–Salaspils–Valmiera–Spilve ar nolaišanos visos maršruta punktos un obligātu stāvēšanas laiku ne mazāk kā 30 min. Lidojumā tika vērtēts lidošanas ātruma vienmērīgums visos lidojuma posmos.

Pirmo vietu un ceļojošo kausu izcīnīja AA lidotājs Toms Gailītis ar novērotāju Reinholdu Celmiņu (Pirmā pasaules un Krievijas Pilsoņu kara lidotājs).

1937. un 1938. gadā

Tās atšķirās no 1936. gada sacensībām ar lielāku dalībnieku un lidmašīnu skaitu, kā arī ar sarežģītākiem sacensību noteikumiem, dažādiem papildu vingrinājumiem. Arī lidmašīnu tipi kļuva aizvien daudzveidīgāki.

1937. gadā astoņas lidmašīnas (sešas KOD-1, "Zilais putns" un "Kaija") un 16 dalībnieki: Gailītis un Pakulis, Gulbis un Celms, Lešinskis un Švalbe, Reihmanis un Celmiņš, Strazdiņš un Toms, Lasmanis un Raimonds, Sotnieks un Leitāns, Dzenis un Priede.

1938. gadā trīspadsmit lidmašīnas (piecas KOD-1, divas KOD-2, divas VEF I-12, "Kaija", viena SV-5, divas Bristol Bulldog) un 24 dalībnieki: Strūbergs un Biedriņš, Ozoliņš un Zariņš, Reihmanis un Strazdiņš, Gailītis un Pladers, Sotnieks un Kodols, Švalbe un Ploše (KOD-2), Gulbis un Morziks (KOD-2), Rudzītis un Makars (I-12), Bandenieks un Kalniņš (1912), Ansons un Elliņš ("Kaija"), Grants un Riņķis (SV-5), Lasmanis (Bristol Bulldog), Saprātnieks (Bristol Bulldog).

Organizācijas, kas piedalījās sacensībās: Aizsargu aviācija, Latvijas aeroklubs un Kara aviācijas pulks (tikai 1938. gada sacensībās).

1936. gadā tika vērtēts vienīgi lidojuma vienmērīgums, bet turpmākajās sacensībās arī precīza sēšanās apzīmētajā joslā (1937. gadā — 200 m un 1938. gadā — 30 m joslā) un ziņojuma nomešanas precizitāte 25 m rādiusā no ugunskura centra, kā arī lidojuma maksimālais un minimālais ātrums, minimālais degvielas patēriņš. Lidojuma maršruts, nolaišanās vietas (ar obligātu pusstundas stāvēšanu) un ziņojumu nomešanas vietas (bez nolaišanās) bija noteiktas. Maršruta garums — 1000 km (1937. gadā — 1129 km, 1938. gadā — 1087 km).

1937. gadā maršruts bija: Spilve–Tukums (ziņojuma nomešana)–Kuldīga–Talsi (ziņojuma nomešana)–Ventspils–Liepāja–Bauska–Krustpils–Daugavpils–Krustpils–Koknese (ziņojuma nomešana)–Salaspils–Cēsis (ziņojuma nomešana)–Valmiera–Spilve.

1938. gadā maršruts bija: Spilve–Tukums (ziņojuma nomešana)–Talsi (ziņojuma nomešana)–Ventspils–Kuldīga (ziņojuma nomešana)–Liepāja–Jelgava–Bauska (ziņojuma nomešana)–Krustpils–Daugavpils–Varakļāni (ziņojuma nomešana)–Gulbene–Valmiera (ziņojuma nomešana)–Rūjiena–Matīši (ziņojuma nomešana)–Spilve.

Par sacensību uzvarētājiem kļuva Aizsargu aviācijas lidotājs mehāniķis Toms Gailītis (1936. gadā) un Latvijas aerokluba Rīgas sporta lidotāju kursu priekšnieks vltņ. Paulis Sotnieks (1937. un 1938. gadā).

1938. gadā pirmo reizi tika izmantotas arī jaunās Latvijā būvētās lidmašīnas KOD-2 un VEF I-12 (Irbīša konstrukcija). Piedalījās arī četri lidotāji no kara aviācijas ar angļu lidmašīnām Bristol Bulldog (iznīcinātāji) un beļģu izgatavotu

tuvās izlūkošanas lidmašīnu SV-5 un nebūt neieņēma kopvērtējumā lidervietas (ceturto un astoto, trešā avarē). Interesanti atzīmēt, ka visātrākās no Latvijā izgatavotajām lidmašīnām bija K. Irbīša konstruētie vienplāksņi VEF I-12 (ar 90 ZS motoriem) ar caurmēra ātrumu visā lidojuma maršrutā 207,6 km/h; kara lidmašīna SV-5 ar 340/380 ZS motoru tikai nedaudz (219,4 km/h) pārsniedza I-12 ātrumu. Te skaidri — jau kuro reizi — bija redzamas vienplāksņa shēmas priekšrocības.

Secinājumi par šīm trim 1936., 1937. un 1938. gadā organizētajām Latvijas apkārtlidojuma sacensībām pierāda, cik augsts sporta aviācijas attīstības līmenis bija pirmskara Latvijā. Turklāt visas šīs sacensības tika rīkotas galvenokārt ar Latvijā izgatavotām lidmašīnām. Visaktīvāk sacensībās piedalījās Aizsargu aviācijas lidotāji, kas pierāda ciešo sadarbību starp sporta un militārās aviācijas struktūrām lidotāju sagatavošanā un to lidspēju uzturēšanā.*

* "Spārnotā Latvija" 1936, 1937, 1938, kā arī apkārtlidojuma protokoli.

VIII. Sporta lidotāju mācības

Jau pirms Latvijas aerokluba nodibināšanas un regulāru LAK sporta lidotāju kursu organizēšanas aeroklubā decentralizēti pie atsevišķām aviācijas biedrībām, kurām bija savas, pa lielākai daļai privāti iegādātas vai uzbūvētas lidmašīnas, notika atsevišķu personu apmācīšana lidošanas mākslā. Šeit var minēt Herberta Cukura neveiksmīgo lidapmācību gadījumā ar studenta Feizaka bojāeju 1932. gadā Sporta lidotāju biedrībā. Jau pirms tam, pirmā aerokluba darbības laikā 1925.–1926. gadā, aerokluba biedrs, bijušais kara lidotājs Vladimirs Popovs ierosināja aerokluba valdei nodibināt pie kluba privāto aviācijas skolu un šim nolūkam Zviedrijā iegādājās *Rumpler* tipa vācu trofejlidmašīnu. Šo pasākumu atbalstīja mūsu militārās aviācijas vadība, atļaujot lidmašīnu novietot divizona angārā. Diemžēl lidmašīna savā pirmajā lidojumā cieta avārijā un tika sadauzīta.

Trīsdesmito gadu sākumā bankrotējot firmai *Cr. Backman*, kuras lidmašīnu būves nodaļa laikā no 1925. līdz 1930. gadam uzbūvēja 14 dažādu tipu lidmašīnas, daļu no tām firma izpārdeva. Arī viegļmotora lidmašīnu "Vanadzīņš", kuru no vienvietīgās lidmašīnas par divvietīgo bija pārkonstruējis firmas konstruktors Kārlis Irbītis. Arī divas inž. Zārdiņa konstruētās, lidotāju iesauktās "Kristīnes" (par godu firmas īpašniecei Kristīnei), kuras firmai pasūtīja aviācijas divizons kā mācību lidmašīnas Avro vietā, bet tas nepieņēma neparastās būves tehnoloģijas dēļ (spārnu finiera apvalks, gandrīz brīvnesošs spārnu izveidojums un neparasta stūres darbināšanas kinemātika — ar bīdstieņiem). Visas trīs lidmašīnas nopirka Lidotāju biedrības, vēlākā Republikas lidotāju kluba, vadītāji — biedrības priekšsēdētājs, bijušais cara aviācijas lidotājs Voldemārs Bērziņš un lidotājs konstruktors Marģeris Ņeniņš, bijušais aviācijas pulka lidotājs.

Lidmašīnas ieguldītās naudas atpelnišanai tika plaši izmantotas publikas vizināšanā, izīrēšanai bijušajiem lidotājiem, kā arī mācību nolūkos. 1931. gadā biedrības rīkotajos aviācijas svētkos Spilvē no "Kristīnes" ar izpletņi izlēca izpletņlēcēja Langes kundze no Ķelnes (vēl pirms mūsu Eglītes-Hothes), dažādus akrobātikas numurus lidojuma laikā uz lidmašīnas virsējā plāksņa demonstrēja Oskars Dimpfelis no Diseldorfas Vācijā. Lidmašīnu vadīja bijušais aviācijas parka lidotājs Rihards Gulbis.

1930. gada rudenī Latvijas Republikas lidotāju klubs (LRLK) atvēra aviācijas skolu ar teorētisko zināšanu apguves kursiem Latvijas Valsts tehnikuma un vidusskolu pēdējo klašu audzēkņiem, kursu vadīja inž. lidotājs Reinhards, kā lektors darbojās M. Ņeniņš. Kursus slēdza 1931. gada pavasarī, un tos beidza 26

klausītāji. Svinīgajā kursu nobeiguma sarīkojumā uz Latvijas jahtkluba burinieka "Adonija" klāja LRLK priekšnieks Voldemārs Bērziņš kursantiem pasniedza diplomus par teorētisko kursu absolvēšanu. Diemžēl no lidošanas nekas nesanāca, un kursanti uz Ķīšezeru ledus dabūta tikai paostīt lidmašīnas motoru izpūtēja dūmus. Kursos piedalījās daudzi populāri "nākotnes lidotāji" — Toms Gailītis, Kārlis Bandenieks, K. Stojažs, K. Lešinskis, H. Pakulis u. c. Arī Aizsargu aviācijas pirmajos sarīkotajos praktiskajos lidapmācībasursos 1932.–1933. gadā dalībnieku skaits lidapmācītāja A. Paulovska vadībā bija visai mazs, tikai seši tā sauktie 15. maija lidotāji: Andrejs Valdmanis, Kārlis Lešinskis, Šulcs, Konstantīns Reihmanis, Toms Gailītis un Kārlis Bandenieks.

Un, visbeidzot, pat ārzemju "viesis" — emigrants no Vācijas, kuru kopš 1933. gada vajāja Hitlera režīms, lidotājs un aviorūpnieks Antonijs Rābs (no firmas *Raab-Katzenstein*) sāka Spilvē pret samaksu (tāpat kā visi iepriekš pieminētie) apmācīt lidotgribētājus ar vācu konstrukcijas mācību lidmašīnu *Udet Flamingo U-126 YL-AAS*, nopirktu no Republikas lidotāju kluba, reģistrētu Latvijas lidmašīnu reģistrā Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļā. Kā redzams, lidapmācība ārpus militārās aviācijas sāka attīstīties jau pirms aerokluba nodibināšanas 1934. gadā. Vēlākajos gados līdz ar centrālās apvienojošās organizācijas — Latvijas aerokluba — nodibināšanu mācību sistēma kardināli mainījās, un to savā gādībā pārņēma mūsu kara aviācija ar aerokluba starpniecību sporta lidotāju kursus. Ja izskata kontingentu, kas tur tika apmācīti, visi viņi bija vai nu no Aizsargu aviācijas, vai kara aviācijas karavīri, kaprāļi, seržanti, kas pulkā nebija tikuši pie lidapmācībām Aviācijas skolā vai, kā to vēlāk nosauca, aviācijas kursus (pulka pavēle nr. 188, 1935. g. 15. aug.) ietvaros. Tīri civilisti bija tikai dažas sievietes (lidotāja Alīde Paulovska un Anna Ķeniņš) un augstas LAK amatpersonas, piemēram, Daugavpils aviācijas skolas vadītājs inž. Samtiņš, aerokluba propagandas daļas vadītājs E. Alberings, buru lidošanas sekcijas vadītāja palīgs A. Azeļickis, aviomodelisma sekcijas vadītājs K. Zablockis un daži LAK buru lidotāju skolu beigušie planieristi, kas iestājušies Aizsargu aviācijā.

1. sporta lidotāju kurss Rīgā sāka darbību 1935. gada 24. aprīlī. Uz kursu bija pieteikušies ap 80 kandidātu. Uzņemti tikai 25. Sākumā bija paredzēts uzņemt vienīgi 18, bet pēc tam papildus tika uzņemti vēl septiņi. Lielākā daļa kandidātu tika izgāzti medicīniskajās pārbaudēs (tas bija formāls iemesls), bet bija arī citādi kritēriji. Piemēram, par uzņemamiem kandidātiem tika vāktas ziņas gan policijas, gan arī politiskajā pārvaldē.

Lidkursā tika uzņemti šādi kursanti*:

- | | | |
|---------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1. Eižens Strūbergs | 5. Jānis Lecis | 9. Aleksandrs Bizjutins |
| 2. Jānis Pladers | 6. Kaulkalns | 10. Jēkabs Morziks |
| 3. Edgars Alberings | 7. Kārlis Stojažs | 11. Kirils Miķelsons |
| 4. Arvids Jurgens | 8. Fridrihs Kiršteins | 12. Kārlis Ozols |

* LAK ziņojums nr. 4 "Spārnotā Latvija", 1935, maijs.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------|---------------------|
| 13. Morduhovičs | 18. Arnolds Baumanis | 23. Konrāts Caune |
| 14. Viktors Krastiņš | 19. Eižens Delle | 24. Arnolds Mencis |
| 15. Vilis Kodols | 20. Ernests Eizentāls | 25. Alīde Paulovska |
| 16. Anna Ņeniņš | 21. Kārlis Samtiņš | |
| 17. Hermanis Naumanis | 22. Aleksandrs Virks | |

Teorētiskās nodarbības notika aviācijas pulka mācību telpās*, pasniedzēji — aviācijas pulka virsnieki. Par kursu lidapmācītājiem darbojās vln. Valters Riņķis (kursu priekšnieks iecelts ar aviācijas pulka pavēli nr. 71 1935. gada 18. martā) un lidapmācītājs virsn. vietn. Teodors Šusters — abi no Kara aviācijas pulka.

Kursu rīcībā bija trīs mācību lidmašīnas *KOD-1 YL-AAT* (šā lidmašīnu tipa prototips, demonstrēts pirmoreiz vienotajos aviācijas svētkos Rīgā 1935. gada 8. septembrī, pilots plkv. ltn. Dzenītis). Diemžēl šai lidmašīnai nebija ilgs mūžs, jo to 1935. gada 2. decembrī vienā no saviem patstāvīgajiem lidojumiem saduzīja kursants Vilis Kodols, ciešot arī pats.

Vācu trofejlidmašīna *LVG C VI YL-AAR* saņemta mantojumā no aviācijas pulka. Tā sauktā "sarkanā gov", jo tās ķermenis bija krāsots sarkanā krāsā. Aizvēsturiska lidmašīna, vēl no Pirmā pasaules kara laikiem, "starpīpašnieks" tai bija vēl Latvijas Republikas lidotāju klubs, no kura šī lidmašīna tika tieši pārņemta. Pēc pārņemšanas tā tika kapitāli izremontēta Liepājas kara ostas darbnīcu aviācijas nodaļā — *KOD* — 1935. gada martā un aprīlī.

Un viena no Daugavpilī būvētām divām lrbīša konstrukcijas lidmašīnām *I-9 "Vanags"*, izgatavota 1935. gada septembrī (jeb "Kaija").

Vēlākajā kursu gaitā (tie ieilga līdz pat 1936. gada beigām) nāca vēl klāt no 1936. gada jūnija no N. Pūliņa nopirktais "Zilais putns" *YL-AAQ*. Un arī tas aeroklubā bija tikai īsu laiku (1936. gada rudenī to "iesludināja zemē" kursants Konrāts Caune).

Pēc Valtera Riņķa jau iepriekš minētās atskaites, 1935. gada 1. decembrī lidapmācības jau bija beiguši divi kursanti — Fridrihs Kiršteins un Arnolds Baumanis, iegūstot II (augstākās) pakāpes pilota tiesības. Izlidojuši patstāvīgi Delle, Eizentāls, Samtiņš, Miķelsons, Virks, Morziks, Kodols, Caune, Mencis. Pārējie turpināja lidapmācības. Diemžēl (atkal!) viens no labākajiem kursantiem Fridrihs Kiršteins jau 1935. gada 11. septembrī gāja bojā lidmašīnas katastrofā kopā ar Aizsargu aviācijas lidotāju Vējiņu (ar *Avro*).

1936. gada 8. un 9. septembrī aeroklubs saņēma no *KOD* jaunas sērijas lidmašīnas *KOD-1 YL-AAY* nr. 6 un *YL-AAZ* nr. 7 (ar *Genet* zvaigžņveida 5 cilindru motoriem) un tās tūlīt iesaistīja 1. un jau darbību sākušā 2. lidkursa darbā (2. kurss sākās 1936. gada 2. februārī).

1. lidkursu beidza

- | | | |
|-----------------------|------------------|-------------------|
| 1. Kārlis Baumanis | 3. Konrāts Caune | 5. Jēkabs Morziks |
| 2. Fridrihs Kiršteins | 4. Vilis Kodols | 6. Kārlis Ozols |

* Kursu vadītāja vln. Valtera Riņķa atskaite, "Spārnotā Latvija", 1935, nr. 18.

- | | | |
|----------------------|------------------------|---------------------|
| 7. Aleksandrs Virks | 12. Kārlis Samtiņš | 17. Alfrēds Dulle |
| 8. Jānis Lecis | 13. Viktors Krastiņš | 18. Jānis Freiborns |
| 9. Eižens Strūbergs | 14. Ernests Eizentāls | 19. Edgars Kanailis |
| 10. Kārlis Stojažs | 15. Alīde Paulovska | 20. Arnolds Mencis |
| 11. Kirils Miķelsons | 16. Gotfrīds Veinbergs | |

(I kursu beidzēju sarakstu sastādījis Alfrēds Valeika, Latvijas aerokluba galvenās valdes loceklis.)

Piezīme. Uzņemamo kursantu sarakstā nebija (iepriekšējais saraksts) Gotfrīds Veinbergs, Alfrēds Dulle, Jānis Freiborns, Edgars Kanailis.

1. kursu nepabeidza Jānis Pladers, Edgars Alberings, Arvīds Jurgens, Kaulkalns, Aleksandrs Bizjutins, Morduhovičs, Anna Ķeniņš, Hermanis Naumanis, Eižens Delle.

Daļa no viņiem mācījušies turpmākajosursos — Jānis Pladers, Hermanis Naumanis.

IX. Sporta lidotāju kursi 1936. un 1937. gadā

1936. gadā turpinājās jau 1935. gada 24. aprīlī iesāktais Latvijas aerokluba pirmais sporta (motoraviācijas) lidotāju kurss kapt. ltn. V. Riņķa vadībā stingrā kara aviācijas kontrolē, jo plkv. J. Indāns vienlaikus ieņēma divu aviācijas struktūru vadību posteņus: civilās aviācijas inspektors no 1934. gada novembra un aviācijas pulka komandieris no 1935. gada 9. marta.

Pulkvedis J. Indāns par to arī kādā savā aviācijas pulka pavēlē 1936. gada 15. februārī vaļsirdīgi atzinās. Citēju šīs pavēles beigu frāzi: "Latvijas aeroklubs tika nodibināts kā palīgorgāns kara aviācijai." Šī atkarība no kara aviācijas sevišķi izpaudās, organizējot Latvijas aerokluba 2. sporta lidotāju kursu Rīgā. Vēl nebija īsti pabeigts pirmais, kad jau 1936. gada 13. februārī tika izdota aviācijas pulka pavēle nr. 25 ar šādu tekstu: "Pie kara aviācijas kursiem (1935. gada 15. augustā Kara aviācijas skola tika pārdēvēta par kursiem) nodibināmi 2. sporta lidotāju kursi ar vadītāju vln. Sotnieku." Kaut arī iepriekšējo kursu vadītājs kapt. ltn. Riņķis vēl nebija atcelts, un 1. kursa darbība turpinājās (to atcēla 1936. gada 6. augustā). Vienlaikus faktiski darbojās arī rezerves lidotāju (10 kursanti) un virsdienesta instruktoru lidotāju kursi (17 kursanti) Kara aviācijas pulkā. Turklāt bieži vieni un tie paši kursanti lidoja gan aerokluba, gan pulka kursus. Faktiski aerokluba 2. sporta lidotāju kurss kļuva par papildinājumu rezerves lidotāju kursiem. Inspecējot abu kursu darbību 1936. gada 31. jūlijā (aviācijas pulka pavēle nr. 137, 6. aug.), visus pirmā un otrā kursa dalībniekus sadalīja divās grupās: vecākie — 20 kursanti un jaunākie — 27 kursanti.

1936. gada 4. decembrī (Indāna rīkojums nr. 21, šoreiz kā civilās aviācijas inspektors) Latvijas aerokluba 2. sporta lidotāju kursu Rīgā beidza 25 kursanti (2. lidkursā galvenie lidapmācītāji bija vln. Sotnieks, virsn. vietn. T. Šusters un Jānis Āboliņš):

- | | |
|----------------------|-------------------------------|
| 1. Jānis Brūveris | 9. Paulis Sudrabs |
| 2. Arnolds Biedriņš | 10. Rūdolfs Silarājs |
| 3. Vladimirs Bērziņš | 11. Arvids Šteinbergs (Velme) |
| 4. Kārlis Daibuss | 12. Hermanis Strazdiņš |
| 5. Pēteris Jātnieks | 13. Arnolds Siliņš |
| 6. Ansis Kalniņš | 14. Hermanis Naumanis |
| 7. Haralds Makars | 15. Voldemārs Ploše |
| 8. Arkādijs Roziņš | 16. Hermanis Pakulis |

17. Teodors Kaminskis
18. Teodors Ābrams
19. Pēteris Freimanis
20. Alfrēds Danders
21. Oto Melnācis

22. Eduards Varažinskis
23. Aloīzs Vjakse
24. Arvīds Rullis
25. Fricis Lāma

Tātad, kā redzams, 2. sporta lidotāju kursā neviena civilista! Acīmredzot, lai tiktu sporta lidotāju kursā, bija "jāiziet cauri vismaz aizsargiem"! Vienlaikus sporta lidotāju kursa kursanti serž. Grūbe, kapr. Miķelsons, kapr. Strūbergs un kapr. Krastiņš beidza arī aviācijas pulka rezerves lidotāju kursus. Papildus Rīgas sporta lidotāju kursiem 1935. gada novembrī aerokluba valde saziņā ar inspektoru Indānu nolemj dibināt sporta lidotāju kursus arī pie LAK nodaļām Daugavpilī un Liepājā, ieceļot par kursu vadītāju inž. Kārli Samtiņu (lidmašīnu "Vagnags" un "Kaija" būves vadītāju) un Liepājā inž. Sņiķeri. Daugavpilī teorētiskās mācības sākās 1936. gada 3. martā, un tās 1936. gada 12. oktobrī beidza 15 kursanti. Liepājā sporta lidotāju 1. kursā 1936. gada 20. oktobrī tika uzņemti 7 kursanti. Pilnu mācību kursu, teorētisko un praktisko, 1937. gada 18. augustā beidza Laimonis Zariņš, Paulis Janševskis, Andrejs Toms, Vilis Ozoliņš un Žanis Valts — Liepājas sporta lidotāju pirmais izlaidums.

X. Sporta lidotāju kursi 1938.–1940. gadā

Latvijas aerokluba sporta lidotāju kursi (skola) turpināja darboties arī 1938., 1939. un pat 1940. gadā, īsi pirms okupācijas. Rīgā, Daugavpilī un Liepājā (Liepājā gan tikai līdz 1939. gada 25. jūlijam). 1940. gadā pēdējais — 5. — lidkurss sākās Rīgā. Turpinās lidkursi Daugavpilī (skolas priekšnieku vln. E. Jēkabsonu nomainīja vln. Kleinbergs), kā arī jaunatklātie kursi Krustpilī (skolas priekšnieks vln. Grāve) un Valmierā (skolas priekšnieks serž. E. Rudzītis). Šajos pēdējos kursos kursanti beidza teorētiskās nodarbības un sāka lidot, daži pat patstāvīgi, bet kursus aerokluba likvidācijas dēļ nebeidza. Rīgā bija uzņemti 50 kursanti, Daugavpilī 2. lidkursā — 14, Krustpilī 1. lidkursā — 15 un Valmierā 1. lidkursā — 8 kursanti. Skolas bija apgādātas ar jaunu materiālo daļu, Liepājā būvētām mācību lidmašīnām KOD-1: YL-AAT, YL-AAV, YL-AAZ, YL-ABI, YL-ABH un YL-ABK. Iepriekšējās vecās LVG, Albatros, "Kaija", "Vanags" un "Zilais putns" bija jau sadauzītas vai nodotas citur. Piemēram, ar "Kaiju" lidoja aerokluba rezerves lidotāju eskadrijā. No aviācijas pulka tika pārņemtas arī dažas mācību lidmašīnas *Flamingo*: YL-ABY, YL-ABX un YL-ABW. Daugavpilī vēl bija palikusi trešā "Kaijas" un "Vanaga" tipa lidmašīna (I-9) YL-ABV.

3. sporta lidotāju kurss Rīgā sākās 1937. gada 16. martā, un tajā ieskaitīja 38 kursantus. Kurša darbības laikā tā sastāvs stipri mainījās, jo tika ieskaitīti vēl jauni kursanti, kā arī citi atskaitīti dažādu iemeslu dēļ.

Rīgas sporta lidotāju 3. kursu 1938. gada 28. novembrī beidza 30 lidotāji:

1. Arvīds Rundvalds	11. Mihails Raimonds	21. Ādolfs Poga
2. Jānis Dimza	12. Jāzeps Utnāns	22. Jānis Pladers
3. Fēlikss Elliņš	13. Pēteris Gailis	23. Herberts Runka
4. Jānis Lasis	14. Viktors Gregorčiks	24. Arvīds Rubenis
5. Aleksandrs Beļajins	15. Pēteris Lācītis	25. Pēteris Avotiņš
6. Kārlis Sīpols	16. Herberts Kaufelds	26. Arvīds Veide
7. Bertolds Lejnīeks	17. Viktors Cukurs	27. Jānis Lūks
8. Jānis Bulītis	18. Kārlis Gulbis	28. Jānis Binders
9. Osvalds Mačs	19. Emīls Zīraks	29. Bronislavs Leitāns
10. Aleksandrs Koblinskis	20. Oskars Buls	30. Pauls Kalējs

Lidapmācītāji bija virsn. vietn. Šusters, Āboliņš un Lasmanis.

Liepājas motorlidotāju kursu 1938. gada 30. jūnijā beidza septiņi lidotāji:

1. Tālivaldis Baumerts
2. Edvīns Bekmanis (tā paša gada 2. oktobrī iet bojā lidmašīnas KOD-1 katastrofā Krotē — Kurzemē)
3. Juris Brempelis
4. Antons Laiviņš
5. Jānis Pētersons
6. Alberts Vilks (labākais pirmskara buru lidotājs — nošauts 1942. gada 28. jūnijā Čkalovā)
7. Alberts Visvaris

Skolas vadītājs tad bija vltņ. J. Kārklīņš, lidapmācītājs A. Paulovskis. Iepriekšējie skolas vadītāji bija kapt. ltn. Barons, inž. Sniķers.

3. Liepājas sporta lidotāju kurss sākās 1938. gada 25. augustā, un tajā ieskaitīja 11 kursantus.

Kursu 1939. gadā beidza seši lidotāji:

1. Rihards Pāps (Baltijas vācietis, pēc repatriācijas lidojis ar bumbvedēju *Heinkel He-111 Luftwaffe* sastāvā)

2. Jānis Rukuls
3. Jānis Zalcmanis (*Luftwaffe* pilots)
4. Valdemārs Zuļģis
5. Roberts Vegners
6. Pēteris Lācis

Tas arī bija pēdējais Liepājas lidkurss, jo jau 1939. gada 25. oktobrī Liepājā ienāca padomju karaspēks ("skaitliski ierobežotais kontingents").

4. sporta lidotāju kurss Rīgā sākās 1939. gada 13. janvārī. Par kursu vadītāju 1938. gada 24. decembrī tiek iecelts vltņ. Veldre. Kursā ieskaita 38 kursantus. Par lidapmācītājiem tiek iecelti virsn. vietn. Krēgers, virsn. vietn. Ansons un AA lidotājs Švalbe.

Kursu beidza 17 lidotāji:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Visvaldis Berķis | 9. Paulis Cīrulis |
| 2. Bruno Jaunbelzējs | 10. Verners Vidiņš |
| 3. Juris Kiršteins | 11. Leons Kelle |
| 4. Harijs Vasiljevs (Klints) | 12. Mārtiņš Grundulis |
| 5. Mārtiņš Stoķis | 13. Jānis Kulmanis |
| 6. Leonards Tresters | 14. Viktors Stukāns |
| 7. Edgars Lagzdiņš | 15. Ulrihs Vaskis |
| 8. Pēteris Japins — visi minētie
bija vēlākie <i>Luftwaffe</i> piloti | 16. Raimonds Veilands |
| | 17. Sigismunds Vidbergs |

Daugavpils sporta lidotāju 1. kursa praktiskās lidapmācības sākās 1936. gada 4. novembrī. Skolas vadītājs sākumā bija inž. Samtiņš. 1939. gada 25. oktobrī skolas vadītāju Samtiņu atbrīvo un viņa vietā ieceļ vltņ. E. Jēkabsonu, vēlāk vltņ. Kleinbergu (1940. g.).

Sporta lidotāju kursu 1939. gada 25. oktobrī beidz 11 lidotāji:

- | | |
|------------------------|--|
| 1. Viktors Priede | 7. Augusts Auziņš |
| 2. Voldemārs Kante | 8. Jēkabs Rubenis |
| 3. Jānis Kukurs | 9. Aleksandrs Mukāns |
| 4. Anatolijs Lielausis | 10. Voldemārs Līvmanis (vēlākais
FW-190 lidotājs) |
| 5. Jānis Klaucāns | 11. Edvīns Danbergs |
| 6. Aleksejs Oļeņikovs | |

Kā lidapmācītāji darbojas R. Dzenis un J. Jēkabsons.

XI. Aerokluba rezerves lidotāju eskadriļa 1937.–1940. gadā

Aeroklubā 1937.–1940. gadā turpināja darboties rezerves lidotāju eskadriļa, kurā arī turpmāk tika ieskaitīti (un arī atskaitīti) tie lidotāji, kuri bija beiguši aerokluba sporta lidotāju aviācijas pulka rezerves lidotāju vai virsdienesta instruktoru lidotāju kursus un nebija iecelti pulka lidotāju štata vietās eskadrijās vai iesaistījušies Aizsargu aviācijā savu lidspēju uzturēšanai un rezerves lidotāju programmas pildīšanai.

Tie bija lidotāji (jau kopš 1937. gada un arī agrāk) Kārlis Samtiņš, Fricis Lāma, Paulis Grūbe, Pēteris Gailis, Alberts Vilks, Boriss Azelickis, Tāļivaldis Baumanis, Oskars Buls, Sigismunds Vidbergs, Marģeris Ķeniņš, Ēriks Kazeks, Arnolds Mencis, Rūdolfs Dzenis, Fēlikss Elliņš, O. Sietnieks, Lūks, Kante, V. Kras-tiņš, Beļņins u. c.

Šīs eskadrijas rīcībā bija nodotas lidmašīnas (kad kursos un skolās jau ekspluatēja *Flamingo* un *KOD-1* lidmašīnas), kuras nebija piemērotas lidotāju pirmāpmācībai, piemēram, Irbīša konstrukcijas "Zilais putns" YL-ABF, "Kaija" YL-AAV, "Vanags" AAU (lidmašīnu pārbaudes komisijas akti 1936. gada 20. ap-rīli attiecībā uz lidmašīnām *J-9* un 1937. gada 26. augustā attiecībā uz lidmašīnu *J-8a*).

Lidmašīnas tika izmantotas treniņlidojumiem un planieru "šlepēšanai".

XII. Buru lidotāju skolas Latvijā

Tādas, kā jau agrāk minēts, bija divas — Jelgavā un Rīgā. Skolu darbību noteica 1935. gada novembrī civilās aviācijas inspektora apstiprinātie "Buru lidotāju skolu noteikumi", pēc kuriem skolu galvenais uzdevums bija gatavot planieru būves vadītājus un instruktorus lidapmācītājus.

1. Latvijas aerokluba 1. Jelgavas buru lidotāju skola

(Tā pārdēvēja Jelgavas buru lidotāju skolu pēc LAK nodibināšanas)

Pēc minētajiem darbības noteikumiem arī darbojās 1934. gada 6. oktobrī nodibinātā skola (atklāta gadu pirms Rīgas buru lidotāju skolas darbības sākuma) sava dibinātāja studenta Jāņa Butēvica vadībā. Viņš pirmais oficiāli reģistrētais Pasta un telegrāfa departamenta aviācijas nodaļas buru lidotājs Latvijā, kas pārbaudes lidojumus bija veicis 1933. gada 27. februārī, apmācītāju Sporta lidotāju biedrībā H. Cukura un K. Konstanta vadībā. Skolas organizētajos planieristu kursus (tādi skolas darbības laikā no 1934. līdz 1939. gadam bija pieci) kursanti ieradās no visas Latvijas, gan individuāli pēc pašu iniciatīvas, gan arī aerokluba provinču nodaļu sūtīti, kā nākamie planieru būves vadītāji un kopu lidapmācītāji uz vietām. Pie skolas bija iespējams apmesties ar uztura samaksu internātā.

Skolas teorētiskās nodarbības vadīja tālaika Latvijas aviācijas autoritātes: aviokonstruktors Kārlis Irbītis, inž. Upmalis — planierisma pionieris pēc Pirmā pasaules kara Latvijā, kas pats 1923. gada 4. septembrī bija veicis pirmo buru lidojumu ar pašbūvētu planieri Ventspils apriņķa Zilajos kalnos, Baltijas jūras Kurzemes piekrastē*, inž. K. Zablockis, kas planieru būvē bija praktizējies Vācijā — vēlākais ilggadējais LAK aviomodelisma sekcijas vadītājs, kapt. ltn. Kārlis Konstants — bijušais kara lidotājs aviācijas pulkā, sporta aviācijas pionieris Latvijā, arī skolas absolventi — buru lidošanas instruktors Aleksandrs Jacis un lido-tāja Eiženija Arnis.

Skolā lidapmācības sākumā vadīja planierisma veterāni Herberts Cukurs un

* "Jaunākās Ziņas", 1923, nr. 197, 6. sept.

Apolons Panteļejevs. Vēlāk stafeti pārņēma J. Butēvics un skolas vecākie planieristi — instruktori Frīcis Tramdahs, Verners Vidīņš, Ulrihs Vaskis (1940.–1941. gadā — jau pēc skolas likvidācijas, apvienošanas ar Rīgas buru lidotāju skolu).

Skola irēja telpas dažādās Jelgavas vietās. Sākumā, 1933.–1934. gadā (vēl kā Aviācijas veicināšanas biedrības filiāle) — Raiņa ielā 2, tā sauktajā Ķīģeļa namā, kur bija arī pirmā skolas darbnīca, vēlāk, skolas laikā — Mātera ielā 20, dz. 4, pēc tam Akadēmijas ielā 19 un, visbeidzot, Čakstes bulvārī 9. Līdzīgi mainījās arī darbnīcu atrašanās vietas, kur kursanti apguva būves praksi, būvējot un remontējot skolas pirmāpmācības planierus un buru lidmašīnas.

Skolas rīcībā bija šādi planieri un buru lidmašīnas, uzbūvētas pašu spēkiem vai iepirktas no citiem (1933.–1939. gadā):

1. No H. Cukura nopirktais pirmāpmācības planieris C-4 (1932.–1933. gadā).

2. Treniņplanieris "Jelgava I" (vācu konstrukcija *Grüne Post*) — nopirkts pusgatavs no vācu emigrantiem, pabeigts skolas darbnīcās 1933. gadā.

3. Buru lidmašīna "Standarts" YL-AAP "Aizsardze" — pārņemts no Latvijas Buru lidotāju biedrības pēc LAK nodibināšanas, pārvests uz Jelgavu 1935. gada 12. aprīlī.

4. Buru lidmašīna "Lāčplēsis" (*Kondor I* tipa vācu konstrukcija) 1935. gadā uzbūvēts skolā.

5. Buru lidmašīna "Auseklis" (*Rhönbussard* vācu konstrukcija) — 1936. gadā uzbūvēts skolā.

6. "Iesācēja" tipa pirmāpmācības planieri (vācu *Zögling*) "Zemgale", "Viesturs", *Wright*, "Mintava", "Latvija", "Nameisis" — būvēti skolā.

7. Balstu planieris ar gondolu vadītāja vietā (vācu konstrukcija *Hols der Teufel*) — tā sauktā "Burbuļmāte" 1933.–1939. gadā.

8. Motorplanieris "Tērvete" (vācu *Grünau Baby*) 1939. gadā.

9. Treniņplanieris *Hütter 17* (pēc austriešu licences) 1939. gadā.

10. Par motorplanieri pārbūvēta buru lidmašīna "Lāčplēsis" (*Kondor*) 1938. gadā.

Kopā 15 planieru. Arī pārējie planieri un motoplanieri būvēti skolā.

Lai tiktu pie lidošanas, kursantiem bija obligāti jānostrādā noteikts stundu skaits skolas darbnīcās pie planieru un buru lidmašīnu būves, kā arī jāsamaksā skolas nauda, kas nebija nekāda mazā — sākumā ap 30 latiem, vēlāk tika paaugstināta līdz 60 latiem. Tie, kas būves darbos nostrādājuši vairāk nekā 500 stundas, no skolas naudas tika atbrīvoti. Bez planieru būves kursanti tika nodarbināti arī citos saimnieciskos darbos, piemēram, planieru angāra būvē pils salīņā (praktiski pussalā) starp Lielupi un Driksu, planieru uzvilckšanas motoagregāta būvē un citos darbos. Skolai bija arī sava administrācija: skolas priekšnieks, darbvede, darbnīcu vadītājs un lidāpmācītājs. Lidāpmācības notika Jelgavas pils pussalā jeb Lapsukalna pļavās otrpus Driksas. Planieru startiem tika izmantots jau minētais motora agregāts. Diemžēl agregāta jauda nebija pietiekama smago buru lidmašīnu "Standarts" un "Lāčplēsis" pacelšanai, tāpēc tie

lidoja ļoti maz — tikai epizodiski pēc to pārlidošanas uz Rīgu, startējot lidmašīnas velcē. Tā "Standarts" lidoja Rīgā, Spilvē, gatavojoties pirmajiem vienotajiem aviācijas svētkiem un pašos aviācijas svētkos 1935. gada 8. septembrī (ar planieristu A. Panteļejevu lidmašīnas velcē, planieri uzvilka lidotājs virsn. vietn. T. Šusters ar *Flamingo*). Tie vispār bija pirmie latviešu lidmašīnas velces starti Latvijā. 1936. gadā buru lidotājs F. Tramdahs lidmašīnas velcē pārlidoja no Spilves uz Jelgavu ar buru lidmašīnu "Lāčplēsis", lidojuma beigās lidojot virs Jelgavas termiskajās augšupejošajās strāvās, kas arī uzskatāms par pirmo šāda veida lidojumu Latvijā (tas notika 18. septembrī). Planieri aizvilka uz Jelgavu (tikai otrā mēģinājumā) virsn. vietn. J. Āboliņš ar "Vanagu".

Skolas pastāvēšanas laikā no 1934. gada 1. septembra līdz 1939. gadam skolas vadītāji bija J. Butēvics (no 1934. gada līdz 1936. gada 1. septembrim), Fricis Tramdahs (no 1936. gada 1. septembra līdz 1937. gada 17. janvārim; Tramdahs gāja bojā planiera katastrofā Jelgavā), Nikolajs Jakubovs ar vietnieku Ernestu Riņķi (no 1937. gada 5. aprīļa līdz 1938. gada 28. jūnijam) un atkal J. Butēvics (līdz skolas slēgšanai — apvienošanai ar Rīgas buru lidotāju skolu 1939. gada 25. maijā).

Lai piesaistītu skolai un vispār planierismam pēc iespējas plašāku dalībnieku skaitu, skola visā pastāvēšanas laikā rīkoja dažādus masveida planierisma propagandas pasākumus: planieru izstādi 1934. gada aprīlī Jelgavas klasiskās ģimnāzijas telpās — vingrošanas zālē), kur bija izstādīti četri gatavi un viens vēl nepabeigts pirmapmācības, kā arī treniņplanieris, dažādas fotogrāfijas, zīmējumi, ārzemju avioliteratūra; vairākkārt tika rīkota planieru svinīga iesvētīšana un vārda došana — "kristības" — ar Jelgavas pašvaldības un dažādu uzņēmumu pārstāvju (būves sponsoru) piedalīšanos, kā arī viesiem no Rīgas LAK vadības. Šie propagandas pasākumi tika rīkoti Jelgavas centrā, tirgus laukumā vai 6. Jelgavas kājnieku pulka parādes laukumā. Jaunuzbūvētie planieri, kā arī kursanti un buru lidotāji tika nostādīti ierindā svinīgajam atklāšanas pasākumam. Planieru "kristāmos vārdus" parasti deva un ceremoniju izpildīja Jelgavas ievērojamu darbinieku dzīvesbiedres, palaižot gaisā tradicionālo baloniņu. 1935. gada 22. septembrī Jelgavas buru lidotāju skolai tika pasniegts skolas karogs ar devīzi "Modri lidojot, sargāsim dzimteni". Reizē tika iesvētīti planieri "Lāčplēsis" un "Aizsardze" ("Standarts") un vēl četri pirmsapmācības planieri. Kursus beidzot (tādi skolā bija pieci), notika svinīgi kursa izlaidumi skolas telpās ar Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļas buru lidotāju, būvētāju un jaunāko instruktoru apliecību izsniegšanu. Visi šie propagandiskie pasākumi skolai deva arī materiālu labumu. Skolas darbību atbalstīja ne tikai privātpersonas ar individuāliem ziedojumiem, bet arī dažādas Jelgavas sabiedriskās un saimnieciskās organizācijas. Buru lidošana un skola bija populāra ne tikai Jelgavā, bet arī visā valstī. Tā bija pirmā buru lidošanas skola Latvijā.

No Jelgavas nāca daudzi vēlākie Latvijas aviācijas darbinieki, piemēram, prof. Jānis Akermanis, kas dzimis 1897. gada 24. aprīlī Rundālē, vēlāk dzīvojis

Jelgavā, Mičiganas universitātes Aviācijas fakultātes vadītājs, pazīstams aviokonstruktors Amerikā; vln. Imants Šleifers — LAK buru lidošanas sekcijas pēdējais vadītājs, aviokonstruktors un savas lidmašīnas *IŠ-7* uzbūvētājs, aviācijas pulka lidotājs novērotājs, vln. lidapmācītājs; brāji Arvīds, Verners un Voldemārs Vidiņi. No Jelgavas nāca arī pirmā buru lidotāja Eiženija Arnis (beigusi skolu 1937. gadā). Jelgavas buru lidotāju skolu 1937. gadā beidza arī Alfrēds Štārs — Otrā pasaules kara iznīcinātāju lidotājs ar *FW 190*, aviācijas pulka un Liepājas–Grobiņas aviācijas skolas absolvents.

Jelgava vispār trīsdesmito gadu pirmajā pusē bija izveidojusies par Latvijas sporta aviācijas — planierisma — centru, galvenokārt pateicoties aktīvai Jelgavas buru lidotāju skolas darbībai. Jau no 1935. gada septembra Jelgavā pastāvēja vēl arī trīs buru lidotāju kopas — pirmā, astoņpadsmitā un deviņpadsmitā, oficiāli apstiprinātas Latvijas aeroklubā, kas izvērsa darbību, būvējot planierus (19. kopa skaitījās pie 16. aizsargu pulka Aucē). Visas trīs buru lidotāju kopas bija apvienotas organizatoriski (to labākai vadībai) Jelgavas buru lidotāju vadā.

2. Jelgavas buru lidotāju skolas lidkursi

Tā kā ar planieriem Jelgavā jau lidoja pirms oficiālas 1. LAK Jelgavas buru lidotāju skolas nodibināšanas un atsevišķi Jelgavas aktīvākie planieristi bija sasnieguši zināmu lidošanas gatavību, pirmos formālos lidkursus nokomplektēt skolai nebija nekādu grūtību. Pirmie skolas B pakāpes planieristi pēc I lidkursa absolvēšanas bija tie iepriekš jau sagatavotie planieristi K. Apse, J. Kolužs, T. Misiņš, V. Brašķis, J. Ozoliņš, N. Čizvelis, F. Tramdahs (kursi noslēdzās 1934. gada decembrī). II lidkurss beidzās 1935. gada aprīlī. Tā sastāvs bija jau daudz plašāks. Planieru būvētāju kursu beidza 22 kursanti:

- | | |
|--|-------------------|
| 1. Ozoliņš | 11. K. Usoviks |
| 2. Grandovskis | 12. J. Berže |
| 3. Blumbergs | 13. E. Barks |
| 4. A. Balodis | 14. J. Salenieks |
| 5. A. Bitners | 15. K. Vilisters |
| 6. K. Stelps | 16. J. Kreņģelis |
| 7. Lukovskis | 17. K. Zurevskis |
| 8. J. Šermalis | 18. J. Jankovskis |
| 9. Ernests Riņķis (vēlākais skolas priekšnieka N. Jakubova palīgs) | 19. M. Everts |
| 10. Verners Vidiņš (turpmāk darbīcu vadītājs un lidapmācītājs) | 20. T. Baumanis |
| | 21. V. Beļakovs |
| | 22. J. Krontāls |

Planierisma instruktoru tiesības (t. i., vadīt planieru būvi, vadīt lidapmācības un lidot pašiem) bija ieguvuši 14 kursanti:

1. K. Apse
2. N. Ozoliņš
3. J. Kolužs (pilots aviācijas pulkā un vēlākais PSRS satiksmes aviācijas lidotājs 1940.–1941. gadā Latvijā, vēlāk kara laikā Krievijā)
4. V. Čizvelis
5. F. Tramdahs (skolas vadītājs no 1936. gada 1. septembra līdz 1937. gada janvārim)
6. A. Švaks
7. Arvīds Vidiņš (pilots NSG-12 — Liepājas–Grobiņas lidotāju vienībā 1943./1944.g.)
8. T. Misiņš
9. L. Švalde
10. S. Zuments
11. Šacilo
12. Ā. Vasiļjevs
13. J. Pļaviņš
14. Gulbis

Kā redzams no pēdējā saraksta, daudzi no pirmajiem Jelgavas planieristiem, B pakāpes buru lidotājiem ir kvalificējušies tālāk arī par planierisma instruktoriem. Daļa sagatavoto instruktoru bija no provinces kopām, piemēram, Šacilo no Ludzas u. c.

III lidkurss noslēdzās 1936. gada beigās skolas pagaidu vadītāja Friča Tramdaha vadībā (iecelts J. Butēvica mācību atvaļinājuma laikā). Izlaidums notika Jelgavas zemnieku kluba telpās. Buru lidotāja nosaukumu ieguva:

1. Eiženija Arnis — pirmā oficiāli ieguvusi buru lidotājas nosaukumu Latvijā (dzimusi 1909. gada 25. augustā, mirusi 1939. gada 17. augustā)
2. Edgars Burka
3. Aleksandrs Jacis (vēlākais skolas teorētisko disciplīnu pasniedzējs)
4. Jānis Leja
5. Ernests Riņķis

LAK priekšnieka vietnieks kapt. Bulmanis skolu beigušajiem izsniedza Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļas izdotās buru lidotāju apliecības, un svinīgā akta dalībnieki kopīgi nodziedāja komponista Mediņa komponēto "Buru lidotāju himnu".

IV lidkurss beidzās divos posmos skolas vadītāja N. Jakubova vadībā 1937. gada maijā un decembrī (trūkst datu par kursu beigušajiem).

V lidkurss sākās ar svinīgu sanākumi 1937. gada 15. decembrī. Kursi beidzās 1938. gada 26. februārī. Kursus kā buru lidotāji beidza deviņi kursanti, kā būvētāji — divi. Puse no beigušajiem bija provinču nodaļu komandēti.

Buru lidotāji:

1. M. Cakens — Matīši
2. K. Daudzis — Jelgava
3. K. Trepičs — Talsi
4. A. Pormalis — Jelgava
5. J. Selinovs — Vircava
6. J. Svika — Jelgava
7. A. Štārs — Jaunpils
8. L. Tensbergs — Jelgava
9. U. Vaskis — Sece

Būvētāji:

1. J. Stuberovskis — Ludza

2. E. Šenfelds — Jelgava

Pēc skolas vadītāja N. Jakubova datiem, skolu līdz šim beiguši 40 buru lidotāji un 35 būvētāji.

Sakarā ar jaunā likuma "Par sporta aviāciju" pieņemšanu un spēkā stāšanās 1938. gada 18. februārī un plašām aerokluba vadības personāla maiņām notika izmaiņas arī Jelgavas buru lidotāju skolas vadībā. 1938. gada 28. jūnijā tika atcelts N. Jakubovs, un no ilgstošas prombūtnes kopš 1936. gada 1. septembra (obligātā karadienesta aviācijas pulkā un mācībām augstskolā) atgriezās skolas pirmais vadītājs J. Butēvics un tūdaļ ķērās pie jaunas buru lidošanas nozares attīstības — motoplanierisma. Tā kā jau kopš 1935. gada skolā uzbūvētā buru lidmašīna *Kondor I* netika izmantota, Butēvics nolēma to pārvērst par motoplanieri pēc jau Vācijā esošā parauga. No Vācijas tika sagādāts atbilstošs 18,5 ZS mazjaudas divcilindru divtaktu aviācijas *Krober* tipa motors un uzmontēts *Kondor I* — "Lāčplēsim". Īsi pirms aviācijas svētkiem Jelgavā 1938. gada 11. septembrī, kad tika iesvētīts Jelgavas Lapsukalna aerodroms, motoplanieris tika ielidots un pēc tam demonstrēts aviācijas svētkos, kuros piedalījās 17 lidmašīnas no Aizsargu aviācijas, aerokluba un kara aviācijas ap 10 000 skatītāju klātbūtnē*.

Motoplanierim "Lāčplēsis" sekoja nākamais skolā uzbūvētais *Grūnau Baby* tipa motoplanieris (izgatavots pēc vācu zīmējumiem), kuru iesvētīja nākamajos aviācijas svētkos 1939. gada 10. septembrī un nosauca par "Tērveti".

Motoplanieri "Tērvete" iebūvēja to pašu skolā jau esošo *Krober* motoru, un tas lidoja visai neveiksmīgi — īsi pirms aviācijas svētkiem cieta avārijā, un svētkos to "sastutēja" tikai iesvētīšanai un parādei. Motora jauda tam izrādījās par mazu, un tas ar grūtībām startēja vienīgi ar motorvelci.

1939. gads Jelgavas buru lidotāju skolā bija darbības pēdējais gads. Kuriantu uzņemšana un sagatavošana izsīka, kaut arī bija gūti zināmi panākumi motoplanierisma attīstībā.

VI lidkurss gan bija noorganizēts, bet tas netika pabeigts, un izlaidums nenotika. Viens iemesls, protams, bija skolas apvienošana ar Rīgas buru lidotāju skolu 1939. gada 25. maijā un Centrālās buru lidotāju skolas nodibināšana Rīgā.

Jelgavas buru lidotāju skolas materiālā daļa tika pārvesta uz 1940. gada 28. aprīlī atklāto aerodromu sporta aviācijai pie Kalnciema šosejas.

Jelgavas planieri un to atliekas nostāvēja jaunajā Kalnciema aerodromā vēl līdz 1942.–1943. gadam. Pēc tam "vecā godība" pilnībā iznīka kara virpuļos, kad aerokluba sporta aviācijas aerodroms 1943. gadā tika pārvērst par vācu aviācijas rūpniecības palīgaerodromu un 1944. gadā — par latviešu NSG-12 kaujas aerodromu.

* "Spārnotā Latvija", 1938, nr. 10.

3. Rīgas buru lidotāju skola (1935–1939)

Tā tika nodibināta līdz ar "Buru lidotāju skolu noteikumu" apstiprināšanu un publicēšanu 1935. gada novembrī, kaut arī lidojumi ar planieriem A. Pantejejeva vadībā šeit notika jau agrāk. Planieru būvētāju kursi sāka darboties 20. novembrī, buru lidotāju — 1. decembrī. Ar civilās aviācijas inspektora J. Indāna pavēli par skolas vadītāju tika iecelts buru lidotājs un Aizsargu aviācijas pulka planierisma instruktors Apolons Pantejejevs, par viņa vietnieku — Ēriks Šrāders, par instruktoru lidapmācītāju — Boriss Azelickis. Visi trīs bija no bijušās Latvijas Buru lidotāju biedrības un ar buru lidošanu bija nodarbojušies Rīgā, Bolderājas kāpās (lidojumi notika arī Rīgas jūrmalas pludmalē*) Georga Paulovska vadībā jau no 1932.–1933. gada. Pantejejevs pēc biedrības likvidācijas bija vadījis 17. buru lidotāju kopu pie Aizsargu aviācijas, kura 1936. gada janvāra beigās bija sākusi lidot ar pašbūvētu pirmāpmācības planieri Spilvē un tās apkārtnē gan ar amortizatoru, gan auto startā. Šis planieristu kolektīvs ar buru lidotāju Šrāderu, E. Delli un vēl citiem izvērtās par kodolu vēlāk pie aerokluba nodibinātajai 4. un 11. buru lidotāju kopai (vadītāji A. Vilks un Kalniņš, ar vēlāk visiem zināmiem planieristiem M. Stoķi, J. Lapiņu, A. Cinīti, E. Studentu u. c.), kuras vēlāk veidoja pamatu Rīgas buru lidotāju skolai. Pirmie kursanti un planieri nāca no Rīgas buru lidotāju kopām, kuras sūtīja savus dalībniekus uz skolu un līdz ar to arī nodeva skolai savus uzbūvētos planierus darbības uzsākšanai — planierus ("Iesācējs") nr. 1, 2, 4, 11, 18, 21, arī treniņplanierus *Hütter H17* no 21. kopas, "Lentu" — no tekstilrūpnīcas 1937. gada 4. augustā, treniņplanieri *VEF-1* 1935. gada janvārī un "Dzelzceļnieku 1" (arī *H17* tipa) no Dzelzceļa pārvaldes VI dzelzceļa mašīnu iecirkņa 1937. gada 26. septembrī. Šis buru lidotāju kopas organizēja savu biedru lidojumus skolas ietvaros pieredzējušo skolas instruktoru Pantejejeva, Šrādera un Azelicka vadībā. Vēlāk, no 1936. gada janvāra, skola pati savās darbnīcās organizēja trūkstāmo planieru tipu būvi, piemēram, balsta planieri "25" beidza būvēt 1936. gada 26. aprīlī, buru lidmašīnu *Rhönbussard*, divus *H17* — visus Šrādera vadībā.

Skolai savus uzbūvētos planierus dāvāja vai pārdeva arī daudzas buru lidotāju kopas provincē, kuras nebija spējīgas pašas organizēt lidapmācības vai arī bija tās sākušas neveiksmīgi piemērotu lidapmācītāju trūkuma dēļ. Planierus sāka būvēt ļoti daudzās vietās, un tos arī uzbūvēja, bet lidapmācības uzsākt un gatavot planieristus nespēja. Tā 1935. gadā rajonos tika uzbūvēti septiņi, 1936. gadā — divpadsmit, 1937. gadā — trīs, 1938. gadā — astoņi un 1939. gadā — desmit planieri), tātad kopā bez Jelgavas ap 40 planieru, bet nopietni lidoja (auto startā) tikai dažas kopas — Krustpili, Valmierā, Bauskā, Vaiņodē, Liepājā u. c., sagatavojot planieristus atbilstoši skolas prasībām kā papildinājumu skolas darbam.

Rīgas buru lidotāju skolas pirmie lidapmācītāji Pantejejevs, Azelickis un

* "Jaunākās Ziņas", 1933, nr. 159, 21. jūl.

Šrāders savā arodā bija augstas klases speciālisti, kuri lidojuši ar planieriem jau no 1932. gada un papildinājuši praktiskās zināšanas ārzemju buru lidotāju skolās Vācijā un Lietuvā jau pirms skolas nodibināšanas.

Tā skolas priekšnieka palīgs Ē. Šrāders bija lidojis vācu buru lidotāju skolā Hornbergā un pat veicis pārlidojumu 112 km attālumā. Azelickis bija papildinājies buru lidošanas zinībās Vaserkupē un Darmštatē (velces lidojumi un lidojumi termiskajās strāvās), Pantejevs — buru lidotāju skolā Nidā (Lietuvā), kur veicis lidojumus apteces strāvās 1935. gada rudenī (viņu uz skolu komandēja aeroklubs, bet abi iepriekš minētie skolas apmeklēja pēc pašu iniciatīvas).

Šī lidojumu prakse ārzemēs viņiem arī deva pirmajiem Latvijā starptautisko buru lidotāju sudraba — C — pakāpi. Pirmo starptautiski atzīto sudraba — C — pakāpi Azelickim piešķīra Starptautiskais bezmotora lidošanas pētīšanas institūts (*ISTUS*) 1939. gada jūnijā, Šrāderam — jau iepriekš. Pantejevs ieguva Latvijā pirmo C pakāpi Nidā jau 1935. gadā. 12. lidkopas darbinieks Zanders turpat 1936. gadā.

Jau skolas pirmajos darbības mēnešos turpinājās pirms skolas nodibināšanas iesāktie lidojumi. 1935. gada beigās tika veikti 348 auto un 588 gumijas amortizatora starti. 1936. gada pavasarī, 19. maijā, notika pirmais skolas izlaidums.

I kurss (1936. g. 19. maijā)

Aleksandrs Bejaņins	Ēriks Šrāders	Arnolds Siliņš
Arnolds Biedriņš	Rūdolfis Kains	Mārtiņš Stoķis
Arvids Cinītis	Jānis Kaņķis	Alberts Vilks
Eižens Delle	Pēteris Lācītis	Pauls Cīrulis
Arvids Kalniņš	Sergejs Murzo	
Edgars Students	Jāzeps Samuļevičs	

II kurss (1937. gada 8. jūnijā)

Vilhelms Dabols	Jānis Lapiņš	Kārlis Švarcs
Bruno Jaunbelzējs	Laimonis Ozoliņš	Klāra Reinfelds
Juris Kiršteins	Volfgangs Paserns	Irma Viksna
Arvids Krūms	Zigismunds Račkovskis	

Kā būvētāji — Jānis Lapiņš, par darbnīcas vadītāju iecelts Edgars Students.

III kurss (1938. gada 25. augustā)

Alfrēds Dolfijs	Viktors Sazanovs	Roberts Neimanis
Harijs Lange	Nikolajs Upenieks	Teodors Liepa
Staņislavs Jogints		

1938. gada 29. septembrī vēl papildus skolu beidza:

Kārlis Šķoba	Sigismunds Vidbergs	Arvids Bite
Gustavs Falks	Aleksandrs Platons	Arnolds Zvēriņš
Francis Lešinskis		

1938. gada 6. martā notika pirmais buru lidojums apteces strāvās jūras kāpās pie Lilastes, kuru veica skolas vadītājs A. Pantelejevs ar skolai 1937. gada 4. augustā uzdāvināto treniņplanieri *Hütter-17 "Lenta"*. Šīs kāpas (atrodas 37 km no Rīgas) tika izmantotas lidojumiem apteces strāvās jau 1932. gadā H. Cukura izpildījumā. Kāpu vidējais augstums ir 15–25 m, nogāzes garums — apmēram viens kilometrs, ar pārtraukumiem. Pirmais lidojums ilga 7 min, un, nolaižoties ļoti stiprā vējā (ap 12 m/s), planieris tika apsviests un daļēji salauzts. Tomēr tika pierādīts, ka Latvijā ir iespējams lidot apteces strāvās.

4. Centrālā buru lidotāju skola Rīgā (1939–1940)

Kā jau minēts iepriekš, pēc reformām sporta aviācijā un aerokluba vadībā vispār (J. Indāna atcelšana 1937. gada 15. februārī, jaunās aerokluba vadības — L. Pillupa, R. Vilka un vltņ. Tīruļa — iecelšana 1937. gada 23. decembrī) notika izmaiņas arī buru lidošanas sporta vadībā. No sekcijas vadības 1937. gada 7. maijā tika atcelts A. Pantelejevs un viņa vietā iecelts vltņ. I. Šleifers ar vietnieku Albertu Vilku. Un 1939. gada 25. maijā tiek apvienotas abas — Jelgavas un Rīgas — buru lidotāju skolas vienā — Centrālajā buru lidotāju skolā — Rīgā ar priekšnieku ltn. Viktoru Krastiņu un vietnieku Borisu Azelicki. Uz Kalnciema aerodromu no Spilves tiek pārvietota arī Rīgas buru lidotāju skola un tās inventārs. Arī Rīgas sporta lidotāju kursi. Kursu vadītājs vltņ. Veldre 4. jūnijā tiek iecelts par Kalnciema aerodroma komandantu. Kalnciema aerodromā ir uzcelti divi angāri ar darbnīcu un garāžu telpām autotehnikas novietošanai, noasfaltēts laukums angāru priekšā, veikti aerodroma nosusināšanas un drenāžas darbi. Līdz ar šīm pārmaiņām paplašinājās un pārveidojās arī organizatoriskās struktūras.

Buru lidošanas sekcija 1939. gada 15. martā atsevišķo Jelgavas un Rīgas buru lidotāju skolas darbnīcu vietā noorganizēja apvienotās planieru un buru lidmašīnu darbnīcas Rīgā, Ventspils ielā 48/52 (bijušās ziepju fabrikas telpās). Agrāk atsevišķās skolu darbnīcas vadīja kāds no skolu planieru būvētāju absolventiem, piemēram, Rīgā — E. Students, J. Lapiņš, Jelgavā — K. Apse, V. Vidriņš, bet jaunajās darbnīcās strādāja algoti darbinieki — darbnīcas vadītājs Ēriks Zeķītis, tehniķis Zigurds Strazds (tehnikuma audzēknis), aviācijas amatnieki, galdnieki un atslēdznieki — mehāniķi Platons Aksentjevs, Arvids Ciniņis, Kārlis Švarcs, Arnolds Ozoliņš, Osvalds Nigolass, Aleksandrs Bejaņins, Helmutis Timofejevs, nākuši no aviācijas pulka remontdarbnīcām un aviācijas rūpniecības, kā arī planieru būvētāju kursiem. Vairākums no viņiem paši bija buru lidotāji un instruktori (Aksentjevs, Ciniņis, Švarcs, Bejaņins, Nigolass). Darbnīcās tika remontēti skolas mācībās cietušie planieri un lidmašīnas, pabeigti būvēt kopās nepabeigti planieri, piemēram, arī treniņplanieris *Hütter H-17 "Maikapars"*, ko iesāka būvēt tāda paša nosaukuma tabakas fabrikā. Planieri "iesācējs" tika būvēti pēc kopu pasūtījumiem (bija uzsākta sešu tādu planieru sērijas būve). Skolu un planieristu kopām tika izgatavoti amortizatori (mehāniskie —

gumijas ripu, atsperu), planieru apkaluma komplekti. Paši amatnieki — Aksentjevs, Cinišis, Švarcs — uzbūvēja sev uzlabotas konstrukcijas *Hütter H-17* treniņplanieri *ACŠ-1* ar ērtāku pilota vietu (platāku) un palielinātiem eleroniem. Tika gatavoti arī "Iesācēja" ķermeņa formas "deguni" (parasti avārijā bojātā ķermeņa daļa), noņemami un pārmaināmi — piestiprināmi pie galvenā fermas trīsstūra ar bultām.

1940. un 1941. gadā darbnīcas abu kursu ērtākai apkalpošanai (remontu izpildei uz vietas) tika pārceltas uz Kalnciema aerodroma jauniekārtotām darbnīcu telpām.

Otrs neapstrīdams sekcijas un Centrālās buru lidotāju skolas darbības pasākums bija vairāku augstvērtīgu buru lidmašīnu sagāde skolas vajadzībām. Tās bija: Liepājas kara ostas darbnīcās izgatavotā *Rhönbussard* (arī skolas darbnīcās iepriekš pašu spēkiem izgatavotā otrā *Rhönbussard* YL-12), kā arī Vācijā iepirktie treniņplanieri *Grünau Baby*, divvietnis *Gevier* un buru lidmašīna *Weihe*, kaut arī Liepājas *Rhönbussard* un vācu *Grünau Baby* oficiāli skaitījās sponsoru dāvana Aizsargu aviācijai, bet AA tās nodeva lietošanai Centrālajai buru lidotāju skolai (CBLS). Šīs jaunās buru lidmašīnas un treniņplanieri (kā darbnīcās izgatavotie *Hütter H-17*, *ACŠ* un "Maikapars") noteikti būtu pacēlušī Latvijas buru lidošana sportu augstākā līmenī nekā līdz šim, ja vien nebūtu pienācis 1940. gada 17. jūnijs — krievu okupācija.

CBLS tika sperti pirmie soļi buru lidotāju mācību metodikas uzlabošanā, ieviešot papildinājumus tā sauktajai vienvietīgās apmācības metodei, to uzlabojot ar jaukto mācību metodiku, kuras ieviešanas autors bija Centrālās buru lidotāju skolas priekšnieka vietnieks lidapmācītājs Boriss Azelickis*, kaut arī te nekā jauna nebija — šo mācību metodiku jau sen lietoja ārzemju buru lidotāju skolās, jo kādam gan citādam nolūkam tur tika sērijās būvētas divvietīgas mācību buru lidmašīnas. Izmantojot šo kombinēto mācību metodi, apvienojot lidojumus ar vienvietīgo un divvietīgo planieri kopā ar lidapmācītāju, tika panākta lielāka lidojumu drošība un palielināts kursantu kopīgais nolidojums. Divvietīgais planieris *Gevier* ļoti palīdzēja ieviest šo kombinēto mācību metodiku, kaut arī mācību lidojumi ar šo divvietni bija vairāk saistīti ar 1940. gadā organizēto C kursu. Sakarā ar Latvijas aerokluba iestāšanos 1938. gada februārī Starptautiskajā sporta aviācijas federācijā (FAI — *Federation Aeronautique Internationale*) tika pārkārtota arī planieristu un buru lidotāju klasifikācija Latvijā, pieskaņojot to starptautiskajām A, B un C pakāpēm. Tās 1925. gadā ieviesa *ISTUS* organizācija *Internationale Studienkommission für Segelflug*. Katras pakāpes iegūšanai bija jāizpilda stingri noteiktas buru lidojuma normas. Zemākās pakāpes piešķīra nacionālie aeroklubi, augstākās reģistrēja *ISTUS*.

1939. gadā Vācijā tika pasūtīti buru lidmašīnas *DFS Olimpia* zīmējumi, lai ar to piedalītos 1940. gada olimpiskajās spēlēs Vācijā. Bija paredzēts mūsu darbnīcās izgatavot divas šādas buru lidmašīnas, bet turpmākie starptautiskie notikumi pārvilkā svītru šiem nodomiem.

* "Spārnotā Latvija", 1931, nr. 31.

Centrālās buru lidotāju skolas pamatuzdevums tomēr palika lidojošo kadru — buru lidotāju un planierisma instruktoru (jaunāko, vidējo un vecāko), kā arī būvētāju — gatavošana (pēdējā laikā samazinātā skaitā), daudz plašāk nekā iepriekšējās abās buru lidotāju skolās Jelgavā un Rīgā kopā. Tika palielināts skolas instruktoru lidpamācītāju skaits ar skolā sagatavotajiem instruktoriem Albertu Vilku, Mārtiņu Stoķi, Jāni Kolužu, Arvidu Cini, Edgaru Studentu, A. Kalniņu un P. Cīruli u. c.

Vispirms bija jāpabeidz Rīgas buru lidotāju skolā iesākto un mācības nepabeigušo kursantu gatavošana pārskaitīšanai uz Centrālo buru lidotāju skolu. Tie bija četri AB un piecpadsmit A pakāpes kursanti — tie tika pārskaitīti 26. jūnijā. Tika atskaitīti dažādu iemeslu dēļ 16 kursanti, arī divas neveiksmīgas planieristes Erna Feldmane un Anna Tautere. (Ženija Kalniņa, vēlākā A. Pantejejeva dzīvesbiedre, — slimības dēļ.)

1939. gada maijā no jauna Centrālajā buru lidotāju skolā tika uzņemti 30 kursanti, un jau 10. maijā sākās I kursa teorētiskās nodarbības. No Rīgas buru lidotāju skolas pārskaitīto kursantu, kā arī apvienotās 4. un 11. lidkopas buru lidotāju (Rīgas buru lidotāju skolas absolventu) lidojumi sākās 14. maijā. Šīs abas aktīvākās Rīgas buru lidotāju kopas tika apvienotas vienā — LAK buru lidotāju kopā ar vadītāju Platonu Aksentjevu (I. Kalniņa vietā). Maijā jau lido trīs iesācēju grupas (A kursi) — viena dienas un divas vakara grupas, kā arī viena auto grupa. Skolas darbība nepārtraukti paplašinās, un jau 21. maijā notiek skolas pirmais izlaidums — pirmie pieci A pakāpes un divi B pakāpes kursanti.

25. jūlijā seko nākamais izlaidums, skolu beidz 11 B kursa kursanti, un tiem seko vēl nākamie 14 B kursa kursanti. Vairākkārt 1939. gadā tiek komplektēti aizvien jauni A un B jaunāko instruktoru kursi un to papildinājumi. Izlaidumi seko cits citam. Lielākie no tiem — 1939. gada 14. decembrī un 1940. gada 4. jūnijā. Tie arī ir pēdējie izlaidumi skolas pastāvēšanas laikā. Tiek gan komplektēti vēl nākamais AB kurss (25 kursanti) un C kurss (18 kursanti) mācībām ar jauno divvietni *Gevier* lidmašīnas DVD-8 (poļu internētas) velcē. Bet kursi diemžēl vairs netiek pabeigti okupācijas dēļ. Daudzmaz pabeigta tiek vienīgi AB kursa A daļa (lidojumi ar amortizatoru) ar noslēdzošiem lidojumiem Bolderājas kāpās instruktora Arvida Ciniša vadībā. Turpmāk visi lidojumi pēc Kalnciema aerodroma atklāšanas notika tikai aerodromā — līdz pat krievu ienākšanai. Mācību lidojumi gandrīz pilnībā tad tika pārtraukti, un lidoja vienīgi LAK buru lidotāju kopa, kurā bija kvalificēti skolas buru lidotāji (kopas vadītājs bija ltn. V. Krastiņš — skolas priekšnieks). Lidojumi notika ar treniņplanieriem *Hütter H-17* un *Grünau Baby* — vienīgi no auto starta.

Jau 25. septembrī sekoja padomju varas instanču rīkojums atbrīvot Kalnciema aerodromu un pārvest gandrīz visu skolas materiālo daļu uz Ventspils ielas darbnīcām. Līdz ar to ar lidošanu bija cauri, un Centrālā buru lidotāju skola beidza pastāvēt. 1941. gada 17. janvārī tiek iecelts jauns aerokluba priekšnieks — "ists padomietis" Jēkabs Vecvagars, bet jau februārī nodibināts Latvijas PSR *Osoaviachim* aeroklubs krieva Vasilija Agofanova vadībā.

AB pakāpes buru lidotāju kursus beigušie Centrālajā buru lidotāju skolā
1939.–1940. gadā

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1. Eduards Grizāns | 28. Edvīns Caunītis |
| 2. Aleksandrs Kalniņš | 29. Jānis Lapiņš |
| 3. Magnuss Apinis | 30. Voldemārs Bukovskis |
| 4. Elmārs Apsītis | 31. Jānis Galviņš |
| 5. Ernests Bumbiers | 32. Leopolds Jegorevics |
| 6. Edgars Dakteris | 33. Sergejs Lācis |
| 7. Edgars Grimza | 34. Oļģerts Lickauss |
| 8. Indriķis Druvalds | 35. Kārlis Štars |
| 9. Andrejs Majeviskis | 36. Staņislavs Dumbeniēks |
| 10. Oļģerts Miķelsons | 37. Vitolds Berķis |
| 11. Ostemids Strēlis | 38. Jezups Eriņš |
| 12. Vitauts Skolmeisters | 39. Jānis Imants |
| 13. Jānis Tirziņš | 40. Kārlis Krēsliņš |
| 14. Ojārs Upeniēks | 41. Visvaldis Melzobs |
| 15. Jānis Volgarts | 42. Hugo Adiens |
| 16. Rūdolfis Zīverts | 43. Eduards Blinds |
| 17. Nikolajs Azelickis | 44. M. Čerņenoks |
| 18. Eižens Morduhovičs | 45. Harijs Elksnis |
| 19. Vladimirs Plotko | 46. Roberts Gailis |
| 20. Viktors Meijers | 47. Vilhelms Grims |
| 21. Osvalds Jurjāns | 48. Pēteris Medenīš |
| 22. Ādolfs Volinecs | 49. Osvalds Nigolass |
| 23. Fricis Lagzdiņš | 50. Edgars Niklass |
| 24. Eduards Konovalovs | 51. Haralds Ronis |
| 25. Eduards Ribaks | 52. Valdemārs Skudra |
| 26. Roberts Laipaks | 53. Jānis Vitiņš |
| 27. Edgars Dubravs | |

Par jaunākajiem instruktoriem tika sagatavoti 17 AB kursu beigušie

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. Fricis Lazdiņš | 10. Oļģerts Miķelsons |
| 2. Eduards Konovalovs | 11. Vitolds Berķis |
| 3. Eduards Ribaks | 12. Eduards Grizāns |
| 4. Vitauts Skolmeisters | 13. Bruno Jaunbelzējs |
| 5. Magnuss Apinis | 14. Jānis Imants |
| 6. Nikolajs Azelickis | 15. Juris Kiršteins |
| 7. Edgars Dakters | 16. Roberts Laipaks |
| 8. Eižens Morduhovičs | 17. Jānis Tirziņš |
| 9. Edgars Grimza | |

XIII. Latvijas aerokluba darbība 1937.–1938. gadā

Šos darbības gadus var saukt par aerokluba tālākās attīstības un jaunu reformu ieviešanas gadiem darbības uzlabošanai. Turpinās aerokluba galveno nozaru — sporta aviācijas (motorlidošanas), planierisma un aviomodelisma — attīstība.

Iekšējo domstarpību un neskaidribu dēļ sporta aviācijas tālākās attīstības jautājumos starp J. Indānu, armijas aviācijas priekšnieku plkv. J. Baško un aerokluba valdes priekšsēdētāju plkv. ltn. R. Kandi ar prezidenta pavēli no abiem iepriekšējiem amatiem (aviācijas pulka komandiera un civilās aviācijas inspektora) tiek atcelts J. Indāns.

1937. gada 10. februāra pavēle nr. 55: "Pārvietojot dienesta labā aviācijas pulka komandieri J. Indānu uz tehniskās divīzijas pārvaldi un ieceļot par pulka komandieri plkv. ltn. R. Kandi."* Par aerokluba valdes priekšsēdētāju R. Kanda vietā kara ministrs ģen. Balodis 1937. gada 23. decembrī ieceļ Ludvigu Pillupu, bijušo organizācijas sekcijas vadītāju — Dzelzceļa pārvaldes ilggadēju darbinieku, par viņa vietnieku Robertu Vilku — akadēmiskās sekcijas vadītāja vietnieku, par sekretāru vln. Albertu Tiruli. (Civilās aviācijas inspektora funkcijas plkv. J. Indāns turpināja pildīt vēl līdz 1938. gada 18. februārim, darbojoties tehniskās divīzijas pārvaldē.)

Domstarpības bija izraisījušās šādos jautājumos.

1. Latvijas aviācijas rūpniecībā (KOD un VEF) būvējamo lidmašīnu tipu izvēle.

Plkv. ltn. R. Kandis pārmeta plkv. J. Indānam viņa izvēlēto lidmašīnu *KOD-1* nepiemērotību figūrlidojumu izpildei divvietīgā variantā nepietiekamas izturības dēļ un pieprasīja tās izturības palielināšanu. Tāpat ierosināja lidmašīnas *KOD-2* būves pārtraukšanu, aprobežojoties ar jau septiņām uzbūvētajām, pieprasot uzlabot lidmašīnas konstrukciju. Indāns savukārt protestē pret līguma noslēgšanu ar VEF par lidmašīnu *I-12* būvi Aizsargu aviācijai kā nepiemērotām Aizsargu aviācijas lidotāju mācību plāna izpildei. Šeit jāatzīmē vispār Indāna visai rezervētā izturēšanās pret VEF centieniem lidmašīnu būvē, vairāk atbalstot KOD aviācijas nodaļu. Tāpēc VEF savu militāro lidmašīnu būves programmu sākumā bija spiesta realizēt pēc pašu iniciatīvas un finansiālajiem līdzekļiem,

* Latvijas Vēstures arhīvs. Fonds 1447, 1. lieta, arh. nr. 24.

nesaņemot nekādu atbalstu no valsts militāriem resoriem, un tikai pēc KOD aviācijas nodaļas apvienošanas ar VEF 1938. gadā varēja šo būves programmu realizēt pilnā apmērā. Kandis savā vēstulē armijas komandierim 1937. gada 30. jūlijā kritizē Indāna izstrādātos Aizsargu aviācijas lidmašīnu iegādes plānus, ieteikdams tieši VEF izstrādāt vienvietīgā militarizētā treniņu zemplākšņa I-15 konstrukciju ar *DH Gipsy Six* (200 ZS) motoru un lidojuma ātrumu ap 300 km/h, kas 1937. gada jūlijā Latvijā bija visai revolucionāra ideja iesīkstējušā divplākšņu ērā.

Indāns 1937. gada 14. aprīlī pretēji šiem priekšlikumiem bija apspriedies ar KOD vadību par vienvietīgas divplākšņu militāras treniņlidmašīnas projekta izstrādi AA un kara aviācijas vajadzībām.*

2. Indānam bija radušās domstarpības ne tikvien ar plkv. ltn. R. Kandi, bet arī ar armijas aviācijas priekšnieku plkv. J. Baško par lidotāju un novērotāju rezerves gatavošanu un materiālās daļas iegādes plāniem. 11. augustā tiek atcelti Indāna sastādītie "Noteikumi par lidotāju un novērotāju rezerves gatavošanu", kā arī "Aizsargu aviācijas attīstības plāni", kuru vietā armijas komandieris apstiprina armijas aviācijas priekšnieka un Kanda sastādīto AA lidotāju mācību un materiālās daļas iegādes plānu.

3. Indānam armijas vadība pārmeta norobežošanas un pakļautības neievērošanu attiecībā uz armijas aviācijas priekšnieku Baško dažādu jautājumu risināšanā, kas neietilpa Indāna kompetencē, kā arī savu pilnvaru un tiesību pārkāpšanu attiecībā uz 1934. gada 6. novembrī izdoto Likumu par civilo aviāciju un 1934. gada 1. decembrī papildināto "Civilās aviācijas instrukciju". Lai turpmāk šīs savstarpējās attiecības normalizētu, Latvijas valdība 1938. gada 4. februārī pieņēma un Valsts prezidents izsludināja jaunu Likumu par sporta aviāciju un šā likuma 3. punkta paplašinātu daļu "Instrukcija sporta aviācijas pārraudzībai", kura piešķīra plašas pilnvaras armijas aviācijas priekšniekam kontrolēt un vadīt arī sporta aviāciju.

Likums par sporta aviāciju 1938. gada 4. februārī**

1. Sporta aviācijas uzdevums ir veicināt aviācijas attīstību, izkopt lidošanas sportu un sagatavot lidotājus — sportistus.

2. Sporta aviācijas izveidošanai pastāv Latvijas aeroklubs, kas ir juridiska persona un darbojas uz kara ministra apstiprinātu statūtu pamata.

3. Sporta aviācijas piekopšanai ārpus Latvijas aerokluba nepieciešama kara ministra atļauja. Pēdējā nav vajadzīga uzņēmumiem, kas izgatavo lidierīces un ar tām izdara mēģinājumu lidojumus.

Ar šo tiek atcelts 1934. gada 6. novembrī izdotais Likums par civilo aviāciju.

* Latvijas Vēstures arhīvs. Fonds 1447, 2. apr., 1. un 4. lieta.

** Izraksts no žurnāla "Spārnotā Latvija", 1938, nr. 4.

Instrukcija sporta aviācijas pārraudzībai

1. Sporta aviācijas pārraudzība piekrīt armijas aviācijas priekšniekam.
2. Armijas aviācijas priekšnieks pārrauga sporta aviācijas darbību organizācijas, komplektēšanas, apmācības, apgādes un izmantošanas ziņā.
3. Organizācijas ziņā armijas aviācijas priekšniekam pienākas apstiprināt sporta aviācijas vienību štatus.
4. Komplektēšanas ziņā armijas aviācijas priekšniekam pienākas:
 - a) pārzināt aviācijas speciālistu sastāvu sporta aviācijā;
 - b) sekot sporta aviācijas komplektēšanai un rūpēties par tai vajadzīgā personāla papildināšanu;
 - c) iesniegt kara ministram priekšlikumus par Latvijas aerokluba pārvaldes amatos ieceļamām personām.
5. Apmācības ziņā armijas aviācijas priekšniekam pienākas:
 - a) apstiprināt sporta aviācijas personāla apmācības plānus un programmas;
 - b) periodiski pārbaudīt sporta aviācijas apmācību;
 - c) sekot sporta aviācijas attīstībai un rūpēties par lietderīgu jauninājumu ieviešanu tās apmācībā.
6. Apgādes ziņā armijas aviācijas priekšniekam pienākas:
 - a) izlemt jautājumus par sporta aviācijas materiālās daļas iegādi;
 - b) periodiski pārbaudīt sporta aviācijas materiālās daļas iegādi;
 - c) sniegt atsauksmes par aerokluba budžetu.
7. Aviācijas izmantošanas ziņā armijas aviācijas priekšniekam pienākas:
 - a) sniegt priekšlikumus par sporta aviācijas personāla un materiālās daļas izmantošanu kara laikā;
 - b) rūpēties par sporta aviācijas aerodromu iekārtošanu un uzturēšanu.

Ar šo tiek atcelta "Instrukcija par civilo aviāciju", kas izdota 1934. gada 1. decembrī.

Komentāri

Kā redzams no iepriekš aprakstītā, civilās aviācijas inspektora funkcijas pilnībā pārņēma armijas aviācijas priekšnieks. Jaunās reformas izpaudās arī dažu citu vadošo aerokluba darbinieku, sekciju vadītāju atcelšanā un nomaiņā. Tika atcelts buru lidošanas sekcijas vadītājs Apolons Panteļejevs (vadīja sekciju no 1935. gada oktobra līdz 1937. gada 7. maijam) un aviomodelisma sekcijas vadītājs K. Zablockis (vadīja sekciju no 1935. gada februāra līdz 1937. gada 25. oktobrim). Viņu vietā tika iecelti vln. Imants Šleifers un Aleksandrs Bušmeisters (Zablocka vietnieks no 1937. gada maija).

XIV. Latvijas aerokluba darbība buru lidošanas attīstībā 1937.–1940. gadā

Aeroklubs nākamajos darbības gados turpināja veicināt buru lidošanas attīstību Latvijā šādās organizatoriskās struktūrās:

1. Jelgavas un Rīgas buru lidotāju skolās un apvienotajā Centrālajā buru lidotāju skolā.

2. Aerokluba Liepājas un Daugavpils aviācijas skolu (sporta lidotāju kursu) buru lidošanas nodaļās.

3. Aerokluba Rīgas un republikas rajonu nodaļu buru lidotāju kopās.

4. Aviācijas skautu un vanagu organizāciju buru lidotāju kopās.

Buru lidošanas attīstības galvenie veicinošie faktori neapšaubāmi bija divas buru lidotāju skolas — Jelgavas un Rīgas, kā arī apvienotā Centrālā buru lidotāju skola. Šīs skolas nepārtraukti gatavoja planieru būvētājus, buru lidotājus un jaunākos instruktorus visai valstij līdz pat aerokluba likvidācijai 1940. gada rudenī krievu okupācijas dēļ.

1938. gadā aerokluba skolās sākās arī buru lidošanas sportiskais darbs (ne tikai kadru gatavošana), pirmie sportiskie lidojumi valstī apteques strāvās uz nogāzes (Pantelejeva lidojums Lilastē 1938. gada 6. martā ar *H-17 "Lenta"*) un Šrādera lidojums termiskajās strāvās 1938. gada 6. jūlijā virs Rīgas 3 h 25 min ilgumā ar *Rhönbussard* tipa planieri). Sportiskie lidojumi sevišķi sāka attīstīties pēc vācu planieru *Gevier*, *Weihe* un *Grünau Baby* iegādes 1939. gadā Vācijā.

Sportiskajiem lidojumiem, kā arī apmācībai lidmašīnas velcē aerokluba vadība savu iespēju robežās izdalīja Rīgas buru lidotāju, vēlāk Centrālajai buru lidotāju skolai rezerves eskadriļas lidmašīnas "*Vanags*" un "*Kaija*" (pirmā tika sadauzīta neveiksmīgā lidojumā, velkot planieri), diemžēl neregulāri un epizodiski, un tas stipri kavēja skolas darbu, jo skolai pašai savu lidmašīnu nebija. Kā motorlidotāji planieru vilkšanai tika izdalīti atsevišķi rezerves eskadriļas lidotāji (kapr. Elliņš un kapr. Mencis), vai arī šlepēja paši planieristu instruktori, kas bija beiguši sporta lidotāju kursus — Alberts Vilks, Boriss Azelickis, Jānis Kolužs, kā arī pašu priekšniecība — buru lidošanas sekcijas vadītājs vltm. Imants Šleiters un CBLS priekšnieks ltn. Viktors Krastiņš, arī Rīgas sporta lidotāju skolas priekšnieks vltm. Sotnieks. Tā kā Jelgavas buru lidotāju skolas dalībniekiem pie lidmašīnas velces piekļūt bija vēl grūtāk, viņi brauca mācīties lidojumiem uz Rīgu.

Plaši ar Rīgas buru lidotāju skolas starpniecību tika veikts buru lidošanas propagandas darbs aviācijas svētkos Latvijas rajonos, kur tika demonstrēti

visādu veidu lidojumi ar buru lidmašīnām, arī figūrlidojumi. Tos parasti veica ar Latvijā būvētām buru lidmašīnām skolu priekšnieki A. Pantejejevs un J. Būtēvics un skolu lidapmācītāji Šrāders, Azelickis, Vilks, Stoķis, Students (ar *VEF-1*, *H-17* un *Rhönbussard* — pēdējie Latvijā tika uzbūvēti trīs). Rīgas buru lidotāju skolas darbnīcās uzbūvēja "Iesācēju" ar balstiem nr. 25 un 1936. gada janvārī skolas instruktora Šrādera vadībā uzsāka otra Latvijas *Rhönbussard* būvi *YL-12*, kā arī divu *Hütter 17* būvi. Būvē iesaistījās aktīvāko Rīgas buru lidotāju kopu, ceturtās un vienpadsmitās kopas, dalībnieki, kuri arī turpmāk cieši sadarbojās ar skolu un beidza visu veidu planieristu mācības skolā (būvētāju, planieristu un jaunāko instruktoru kursus).

Buru lidmašīna *YL-12* 1939. gadā tika pabeigta un sekmīgi piedalījās Alberta Vilka vadībā 1. Baltijas valstu sporta lidotāju sacensībās Kauņā 1939. gada augustā — sasniedzot pirmo Latvijas tāllidojuma rekordu 182 km un izcīnot pirmo vietu šajā disciplīnā.

XV. Treniņu planieris H-17 (Hütter 17)

Tas plaši izmantots Latvijā pirmskara periodā. Konstruktors ir austrietis inž. Ulrihs Hīters 1935. gadā. Planieris izceļas ar saviem mazajiem izmēriem, vienkāršo uzbūvi, lētumu, apmierinošām, treniņplanierim raksturīgām lidspējām (grimšanas ātrums 1 m/sek, planēšanas kvalitāte 1:17) un labvēlīgām lidpašībām (kustīgumu, normālām grīstes īpašībām). Planieris piemērots visiem starta veidiem (amortizatoram, autostartam un lidmašīnas velcei), arī figūrlidojumiem atbilstoši vācu DFS (*Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug*) stiprības noteikumiem. Pielaišts lidojumiem Vācijā, Austrijā un Šveicē. Plaši izmantots Latvijā (uzbūvēti vairāk nekā 10 planieri) kā pārejas un treniņa tipa planieris no pirmāpmācības planiera "Iesācējs", saukts planieristu vidū arī par "Skabargu", uz tālaika buru lidmašīnām *Rhönbussard* un *Grünau Baby*.

H-17 nomainīja Latvijā vienā eksemplārā uzbūvēto Delles konstrukcijas planieri VEF-1 (uzlabots *Grüne Post*) 1936. gada sākumā un tos sāka būvēt pēc licences, kas maksāja 65–100 latu, jau 1935. gada vidū. Tie tika būvēti līdz pat krievu okupācijas sākumam un daži eksemplāri arī vācu okupācijas laikā Liepājā un pēckara periodā Rīgā (Jauno tehniķu stacijā — manā vadībā) un Jelgavā — Herberta Štekeļa vadībā.

H-17 bija koka konstrukcijas vienvietīgs planieris ar vaļēju pilota vietu ķermeņa priekšgalā pirms spārna, kurš bija novietots ķermeņa augšējā daļā (augstplāksnis), sastāvēja no divām daļām, samontējams vidū un nostiprināms pret ķermeni ar koka balstiem (katru savā pusē). Ķermeņa priekšējā daļa sešstūra formas ar pāreju uz četrstūra un romba formu astes daļā. Viss apvilks ar finieri. Ķermenis apgādāts ar apkaltu koka slēpi ķermeņa apakšējā priekšējā daļā ar gumijas ripas amortizāciju un atsperes piesi ķermeņa astes daļā. Planiera spārns viensijas ar dubulta T veida lonžeronu, apvilks ar finieri līdz lonžeronam (nesošais "deguns"), pārējā daļa apvilks ar audeklu. Augstuma stabilizācija, stabilizators brīvi nesošs. Augstumstūre un eleroni darbināmi ar bīdstieņiem un trosēm, virzienstūre — tikai ar trosēm. Virzienstūres stabilizators jeb ķilis izveidots kopā ar ķermeni, montāžas apkalumi izgatavoti no 1,5 mm un 2 mm tērauda skārda, metināti. Planieris samontējams no izjaukta stāvokļa astoņās minūtēs.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 9,69 m; planiera garums — 4,63 m; spārnu laukums — 9,20 m²; tukšsvars — 60–90 kg; lidsvars — 160 kg; spārna salaidums — 1:10; spārna profils — *Göttingen 535* (samērā lēns); normālais lidojuma ātrums — 45–60 km/h; grimšanas ātrums — 1 m/s; planēšanas kvalitāte — 1:17.

Latvijā šādi planieri tika uzbūvēti šādās vietās un laikos

1. "Dūja"	1937. gada 25. jūlijā	Vaiņodē
2. "Lenta"	1937. gada 4. augustā	Rīgā
3. "Dzelzceļnieks"	1937. gada 26. septembrī	Rīgā
4. "Skauts"	1937. gada 3. oktobrī	Rīgā
5. H-17	1939. gada maijā	Jelgavā (būvējis Jēkabsons)
6. "Dzelzceļnieks nr. 3"	1939. gadā	Rīgā
7. "Skaubītis"	1939. gada vasarā	Krustpilī
8. "Maikapars"	1940. gada 28. aprīlī	Rīgā
9. ACŠ	1940. gada 28. aprīlī	Rīgā
10. H-17	1938.–1943. gada septembrī	Liepājā (būvējis Edvīns Vilnis)
11. "Edgars Lakšēvics"	1943. gada oktobrī	Liepājā
12. Gintaras	1955. gadā	Rīgā un Kauņā (būvējis Edvīns Brūvelis)
13. H-17	1959. gada 28. jūnijā	Jelgavā (būvējis Hūberts Štekelis)

XVI. Buru lidmašīna *Rhönbussard*

Otrā popularitātes ziņā pēc treniņplaniera *Hütter H-17* Latvijā bija buru lidmašīna *Rhönbussard*, planieristu vidū vienkārši saukta par busardu. Tādas bija trīs, visas būvētas Latvijā: Jelgavas "Auseklis J-11", Rīgas YL-12, Liepājas KOD.

Šo buru lidmašīnu 1933. gadā Vācijā planieru būves firmas *Schleicher* uzdevumā bija konstruējis planieru konstruktors Hanss Jakobs buru lidmašīnu pārlidojumu veikšanai līdz 300 km. Trīsdesmitajos gados šo buru lidmašīnu plaši izmantoja Vācijā. Tās zīmējumus no Vācijas pēc sava mācību komandējuma uz Darmštates buru lidotāju skolu 1934. gada novembrī uz Latviju pārveda Jelgavas buru lidotāju skolas vadītājs J. Butēvics un drīz pēc tam (1935. gada vasarā) skolas darbnīcās iesākās tās būve. Būvi pabeidza 1936. gada vidū un buru lidmašīnai deva vārdu "Auseklis J-11" (Jelgavas 11. planieris). Buru lidmašīnu plaši izmantoja mācību un treniņu lidojumos lidmašīnas velcē Rīgā, jo Jelgavas buru lidotāju skolā lidmašīnas velce nebija pieejama un tā bija nodota Rīgas skolas rīcībā. Galvenais speciālists lidojumos ar busardu bija Rīgas buru lidotāju skolas lidapmācītājs B. Azelickis, kurš 1935. gadā bija beidzis speciālu mācību kursu ar *Rhönbussard* Vācijā, Darmštates buru lidotāju skolā. Līdztekus "Ausekļa" izmantošanai skolā daudzi skolas lidapmācītāji, piemēram, Azelickis, Panteļejevs, Šrāders, Butēvics, ar to piedalījās dažādos aviācijas svētkos Rīgā un rajonos, demonstrējami skatītājiem lidmašīnas velces lidojumu, kā arī figūrlidojumus. Ar to 1938. gada 6. jūlijā lidapmācītājs un skolas priekšnieka vietnieks Ē. Šrāders sasniegta pirmo ilglidojuma rekordu — 3 stundas 25 minūtes lidojumā virs Rīgas.

1938. gada 27. jūlijā Rīgā to totāli sadauzīja Jelgavas buru lidotāju skolas instruktors Verners Vidiņš (grīste līdz zemei pirms nolaišanās).

Otro busardu YL-12 uzbūvēja Rīgas buru lidotāju skolas darbnīcās instruktora Šrādera vadībā. Būvi iesāka 1936. gada janvārī un pabeidza tikai 1939. gada sākumā. Par A. Vilka ievērojamiem lidojumiem ar šo planieri Kauņā jau rakstīju.

Trešo uzbūvēja 1938. gadā Liepājas kara ostas darbnīcās, un tās būvi finansēja (uzdāvināja Aizsargu aviācijai) Latvijas Kredītu banka. No Liepājas uz Rīgu to lidmašīnas velcē pārlidoja A. Panteļejevs. Lidmašīnas vadītājs bija Kirils Miķelsons.

Tehniskie dati: spārnu vēziens — 14,3 m; planiera garums — 5,8 m; spārnu laukums — 14,1 m²; profils — *Göttingen 535* (tāds pats kā iepriekšējiem

planierēm *H-17*); tukšsvars — 150 kg; lidsvars — 245 kg; maksimālais lidojuma ātrums velcē — 130 km/h; minimālais lidojuma ātrums — 50 km/h; grimšanas ātrums — 0,75 m/s; planēšanas kvalitāte — 1:20.

Vienvietīga koka konstrukcijas buru lidmašīna ar vaļēju pilota vietu ķermeņa priekšā. Divdaļīgs brīvi nesošs spārns novietots ķermeņa augšējā daļā aiz pilota. Abas spārna puses samontējamas ar konusveida bultām. Spārns izveidots ar "vērpes degunu" šķelmalā. Eleroni (gari pēc izmēriem) darbināmi ar bīdstieņiem. Ķermenis ovāla šķēsgriezuma, apvilks ar finieri. Ķermeņa priekšdaļā un pieša daļā izvietota slīdslēpe ar gumijas ripām amortizācijai. Buru lidmašīna oficiāli pielaista figūrlidojumiem ar maksimālo pikēšanas ātrumu līdz 250 km/h. Stūres un spārna pakaļējā daļa apvilks ar audeklu.

XVII. Planieristu mācību metodika buru lidošanas skolās un planieristu kopās

Aprakstītā tēma ir interesanta vienīgi vēsturiski. Kā toreiz starpkaru periodā un arī kādu laiku pēc tam tika apmācīti planieristi, izmantojot trīs planieru jeb pacelšanās jeb starta veidus: amortizatora jeb gumijas virves startu, auto startu un lidmašīnas velces startu. Nedaudz tuvāk par tiem.

1. Amortizatora starts

Vispirms par gumijas virves jeb tā saukto amortizatora startu kā visplašāk izmantoto pirmskara Latvijā, vēsturiski vienu no pirmajiem vispār, pirmo reizi izmantotu 1920. gadā Vācijā, pirmajās Ronas Vācijas planieristu sacensībās Vaserkupē. Latvijā šo starta veidu pirmie no 1932. gada izmantoja Latvijas Buru lidotāju biedrības planieristi Bolderājas kāpās Rīgas apkārtnē kā galveno starta veidu vienvietīgajā mācību metodē. Visā Latvijā buru lidotāju skolās un planieristu kopās šis starta veids bija viens no galvenajiem (pēckara periodā šo starta veidu gandrīz vairs neizmantoja). Starta būtība bija šāda.

Planiera startam tiek izmantots 20–25 mm diametra gumijas amortizators, 30–35 m garš (no 1 mm diametra sikām gumijām ciešā apvalkā) ar parastās virves pagarinājumiem abos amortizatora galos vilkšanai planiera uzvilcēju komandai 4–6 vīru sastāvā. Amortizators attiecībā pret planieri tiek novietots izvērsta V veidā (vilcēju drošībai). Amortizatora vidū atrodas metāla riņķis, kuru piekabina aiz planiera priekšgalā iebūvētā vienusīgā āķa. Amortizatora uzstiepšanas laikā planieris tiek noturēts uz vietas ar 2–3 astes turētājiem — starta komandas locekļiem jeb speciālu astes noturēšanas iekārtu. Pēc instruktora lidapmācītāja komanda: "Izstiept, skriešus!" amortizators ar starta komandu vilcējiem tiek uzstiepts, un planieris pēc komandas "Vaļā!" tiek palaists no astes turētājiem vaļā. Uzstieptā gumija dod planierim strauju katapultveidīgu kustību uz priekšu, kas ir pietiekama, lai planieris atrautos no zemes un uzņemtu noteiktu augstumu lidojumā (atkarībā no amortizatora sastiepuma pakāpes, kuru komandējot regulē instruktors, kā arī no vēja stipruma un nogāzes augstuma), uz lidzenas vietas līdz 10–15 m augstumam. Amortizators pēc sastiepuma samazināšanās sava svara dēļ automātiski atkabinās no āķa un nokrīt zemē, ļaujot planierim sākt brīvu planējošu lidojumu.

Mācības amortizatora startā balstījās uz tā saukto vienvietīgās apmācības metodi, pēc kuras kursants jau no sava pirmā starta un lidojuma darbojās patstāvīgi, bez instruktora lidapmācītāja tiešas līdzdalības (arī palīdzības) lidojumā (radiosakaru tad vēl nebija). Galvenais lidapmācītāju uzdevums bija kursantam visu izklāstīt uz zemes pirms lidojuma: kā darboties ar stūrēm, kādas kļūdas iespējamās lidojumā un kā tās pašam pamanīt un izlabot. Te bija jāievēro stingra pakāpenība uzdevumu pildīšanā, pakāpeniski pārejot no vienkāršā uz aizvien sarežģītāko — atkarībā no kursanta spējām. Katram lidojumam sekoja abpusēja izsmeljoša lidojuma analīze savstarpējas atklātības un uzticēšanās garā. Lidapmācītājam bija jābūt ne tikai labam pilotam, bet arī labam psihologam un pedagogam, lai savas zināšanas varētu nodot apmācāmajam. Viņam bija jāpazīst kursanta rakstura īpašības un spējas — vairāk nekā gadījumā, kad viņš pats būtu piedalījies lidojumā. Lidojuma laikā viņam palīdzēt vairs nevarēja.

2. Auto starta apmācības metodika

Ar auto startu domāts planiera starta veids ar auto palīdzību, kas atrodas nekustīgā stāvoklī attiecībā pret planieri, bet planiera kustība tiek nodrošināta, uztinot planiera velkošo tērauda trosi uz ritošas spoles caur automašīnas pakalējo tiltu, vai no kardāna vārpstas, to atvienojot no pakalējā tilta — atšķirībā no starta aiz braucoša auto ar nemainīga garuma trosi. Arī šāds starta veids bija pazīstams un tika nedaudz izmantots Latvijā.

Sākot lidapmācības auto velcē, vispirms bija jāpierod pie jaunā starta veida un arī pie lielāka lidojuma augstuma, pakāpeniski palielinot to, lai varētu sākt griezienu apgūšanu. Vispirms bija jāapgūst atkabināšanās tehnika, jo trose vairs automātiski neatkabinājās. Neanalizējot pašu griezienu izpildīšanas tehniku (ātruma palielināšana pirms griezienu, sagāzuma noturēšana, ātruma noturēšana, orientācija attiecībā pret zemes orientieriem), var piebilst, ka S veida griezieniem par 45° bija nepieciešams vismaz 20 metru augstums, par 90° — ap 50 metru, lidojumam pa riņķi (pagrieziens par 360°) — ap 200 metru. Šim noslēdzošam vingrinājumam bija paredzēti 8–10 lidojumi. Un tas viss bez lidapmācītāja klātbūtnes, lidojumā turpinot vienvietīgas apmācības metodiku.

Šī apmācība griezienu izpildīšanai parasti notika ar vaļējiem "lesācēja" tipa planieriem, kur pilots sēdēja pilnīgi vaļēji, kā "uz zara gala", kad vējš pūta brīvi bikšu starās — bez jebkādiem pilotāžas instrumentiem, ātrumu ieturot pēc trošu šņākšanas toņa un vadierīču jutīguma, augstumu nosakot ar aci un griezienu koordināciju "ar dibenu".

Šāds lidojums pa riņķi, nolaižoties nozīmētā vietā, apmēram atbilda starptautiskajai B pakāpei.*

* "Spārnotā Latvija", 1937, nr. 31 (1) un 32 (2).

3. Lidmašīnas velces starta vēsture Latvijā

Pirmie lidojumi lidmašīnas velcē Latvijā notika 1934. gada jūlijā, kad zviedru lidotājs un planierists Hamiltons ar treniņplanieri *Grüne Post* YL-AAO, kuru tas bija nopircis no Latvijas buru lidotāju biedrības, lidmašīnas velcē pārlidoja no Spilves uz Zviedriju. Planieri ar lidmašīnu Flamingo "šlepēja" no Vācijas emigrējušais lidotājs Antonijs Rābs. Pirmais starta mēģinājums bija neveiksmīgs un beidzās ar planiera avāriju un Hamiltona nonākšanu slimnīcā (planieris kļuva nevadāms startā). Pēc planiera remonta un Hamiltona izvešļošanās abi veiksmīgi 1934. gada 16. jūlijā pārlidoja uz Zviedriju. Nākamie velces lidojumi, jau latviešu lidotāju izpildījumā, notika Spilvē 1935. gada 6. septembrī ar buru lidmašīnu YL-AAP "Standarts", kuru vadīja buru lidotājs A. Panteļejevs un "šlepēja" ar lidmašīnu *Flamingo* Rīgas sporta lidotāju kursu lidapmācītājs virsn. vietn. Teodors Šusters. Lidojumi tika atkārtoti vienotajos aviācijas svētkos Spilvē 1935. gada 8. septembrī. Nākamie velces lidojumi notika 1936. gada vasarā ar *VEF-1* treniņplanieri, kas tika uzbūvēts 12. buru lidotāju kopā un uzdāvināts Aizsargu aviācijai, vēlāk nodots Rīgas buru lidotāju kopas rīcībā. Lidojumus veica skolas vadītājs A. Panteļejevs. Arī pirmo cilpu un grīsti Latvijā (grīsti gan ar Jelgavas "Ausekli"). Vēl 1936. gada 18. septembrī Jelgavas planierists Fricis Tramdahs ar *Kondor* tipa planieri lidmašīnas velcē (viņu "šlepēja" virsn. vietn. J. Āboliņš) atgriezās no Rīgas Jelgavā un veica termiskus lidojumus virs Jelgavas. 1937. gadā Latvijā jau tika izpildīti astoņi lidmašīnas velces starti. Visi šie lidojumi notika epizodiski, kad skolas vadībai atsevišķos gadījumos planieru uzvilksanai tika izdalītas aerokluba rezerves eskadriļas treniņlidmašīnas "Kaija" vai "Vanags" kopā ar lidotājiem — vilcējiem. Tikai 1938. gadā skolai iedalīja lidmašīnu "Kaija" pastāvīgā lietošanā.

Savus pirmos lidojumus velcē veica arī vairāki pieredzējuši Rīgas un Jelgavas planieristi — J. Lapiņš, A. Cinītis, G. Students, M. Stoķis, jelgavnieks V. Vidiņš — balstoties vienīgi uz skolas lidapmācītāju A. Panteļejeva, Ē. Šrādera un B. Azelicka "ieskaidrojumiem" pirms lidojuma uz zemes, jo divvietīga mācību planiera tad vēl nebija un tie devās pirmajā patstāvīgajā lidojumā vieni paši bez mācību lidojumiem divvietīgajā variantā. Pirmajos lidojumos parasti izmantoja vai nu *Hütter H-17* (kas bija visai kustīgs), vai arī *Rhönbussard*. Un ne katru reizi viss beidzās labi. Tā buru lidošanas sekcijas vadītājam vltm. I. Šleiteram kādu laiku nācās pavadīt Jelgavas slimnīcā pēc neveiksmīgas planiera vilksanas. Arī "Vanags" pazuda. Lidmašīnas velces lidojumus plaši demonstrēja arī dažādos aviācijas svētkos Rīgā un sevišķi provincē ar tradicionālu "gaisa vilciena" atlidošanu no Rīgas, planiera atkabināšanos no motorlidmašīnas un sekojošiem figūrlidojumiem ar planieri skolas instruktoru izpildījumā. 1938. gadā lidmašīnas velci sāka aizvien plašāk izmantot arī termisko lidojumu izpildīšanai, piemēram, Šrādera "ilglidojumā" virs Rīgas 1938. gada 6. jūlijā 3 h 25 min un vēl citos lidojumos. Stāvoklis lidmašīnu velces lidojumu izmantošanā daudz maz normalizējās 1939. gadā, to parāda velces lidojumu izmantošanas dinamika

šajā gadā (aprīlī — 11 lidojumi, augustā — 77, septembrī — 58, oktobrī — 26, novembrī — 30 lidojumi).

Lidmašīnas, kuras izmantoja planieru pacelšanai, bija Latvijā būvētās *Flamingo*, "Kaija" un "Vanags". Pārējās Latvijā būvētās lidmašīnas velcei neizmantoja. 1940. gadā Centrālās buru lidotāju skolas rīcībā nonāca vairākas poļu mācību lidmašīnas *RVD-8* (divvietīgs augstplāksnis ar bultas veida spārniem un 110 ZS četrcilindru rindu motoru) ar planieru vilkšanas iekārtām virs lidmašīnas ķermeņa aiz otrā pilota vietas. Ar šīm lidmašīnām planierus "šlepēja" paši skolas lidapmācītāji Vilks, Stoķis, Azelickis, Students, Kolužs, kas lidošanas māku ar motorlidmašīnām bija apguvuši aerokluba sporta lidotājuursos vai aviācijas pulkā.

Poļu lidmašīnas Latvijā nonāca sakarā ar karadarbību Polijā 1939. gadā (vācu un krievu iebrukums Polijā) un poļu lidmašīnu pārlidošanu uz Latviju, galvenokārt Daugavpili, 18. un 19. septembrī (kopā 83 lidmašīnas, to skaitā 38 gab. *RVD-8*). Daļu *RVD-8* pēc to internēšanas Latvijā izmantoja Kara aviācijas pulkā un aeroklubā jauno lidotāju apmācīšanai (arī 1941. gadā *Osoaviachim* aeroklubā)*.

Arī skolas planieru parks, kuri izmantojami lidmašīnas velcē, papildinājās ar jaunām buru lidmašīnām. 1939. gada 25. aprīlī no Vācijas pienāca ilgi gaidītā aerokluba nopirktā divvietīgā buru lidmašīna *Gevier* un *Grūnau Baby II*, kurš pienāca 1939. gada septembrī un ko AA uzdāvināja Blodnieka firma. Un, visbeidzot, 1939. gada 22. augustā no Vācijas pienāca "rekordu tipa" buru lidmašīna *Weihe* YL-14, labākā buru lidmašīna pirmskara Latvijā.

Buru lidmašīnu *Weihe* 1938. gadā bija konstruējis pazīstams vācu planieru un buru lidmašīnu konstruktors Hanss Jakobs, un to sērijveidā būvēja planieru būves rūpnīcā *Schweyer* Lūdvigshāfenē.

Tehniskie dati: spārna vēziens — 18 m; buru lidmašīnas garums — 8 m; augstums — 2,18 m; spārna laukums — 18,2 m²; tukšsvars — 190 kg; lidsvars — 335 kg; planēšanas attiecība — 1:29 ar ātrumu 70 km/h; minimālais grimšanas ātrums — 0,58 m/s.

Ar šo buru lidmašīnu Alberts Vilks, viens no labākajiem Latvijas buru lidotājiem, 1940. gada 15. jūnijā, īsi pirms krievu okupācijas sākuma, veica pirmo pārlidojumu ar planieri uz nozīmēto vietu — Kauņu — no jaunā aerokluba aerodroma pie Kalnciema šosejas Rīgā, veicot 225 km pārlidojumu. Atpakaļ atlidot lidmašīnas velcē okupācijas vara viņam vairs neļāva, un planieris tika atvests atpakaļ uz Rīgu ar transporta ratiem. Alberts Vilks 1942. gada 28. aprīlī tika nošauts kā PSRS valsts ienaidnieks Čkalovas apgabalā Krievijā par viņam inkriminētiem noziegumiem Latvijā pret padomju iekārtu.

Buru lidmašīna *Weihe* gāja bojā avārijā aerokluba Kalnciema aerodromā, startējot pārlidojumam uz Bišumuižas jauno aerodromu (*Osoaviachim*) novietni aiz lidmašīnas *RVD-8* 1941. gadā bijušā Centrālās buru lidotāju skolas lidapmācītāja Arvīda Ciniša vadībā. Cinišis pats avārijā necieta.

* Materiāli no žurnāla "Latvijas Vēsture", 1993, nr. 23.

Daudz plašāk nekā *Weihe* Centrālajā buru lidotāju skolā tika izmantota otra Vācijā iegādātā buru lidmašīna — divvietīgais *Gevier*, galvenā buru lidmašīna velces lidojumu apgūšanai un pirmajiem termikas lidojumiem C pakāpes lidkursā.

Kursā tika uzņemti šādi B pakāpes buru lidotāji, kopā 18 kursanti:

B. Azelickis	J. Kiršteins
B. Apinis	F. Legzdiņš
A. Dolfijs	G. Mardens
E. Grizāns	O. Mačs (ārsts)
H. Elksnis	E. Niklass
F. Gustavs	O. Nigolass
J. Imants	L. Ozolnieks
M. Kalve (LAK preses inform.)	K. Reinfelde (buru lidotāja)
R. Gailis	J. Viksne (buru lidotāja)

Tie arī bija pirmie pusoficiālie lidmašīnu velces lidotāji — planieristi Latvijā. Mācības diemžēl netika pabeigtas aerokluba likvidācijas dēļ sakarā ar 1940. gada notikumiem Latvijā.

Divvietīgā buru lidmašīnas *Gevier* Latvijā bija viena — YL-13.

Izgatavota Vācijā buru lidmašīnu rūpnīcā *Schempp-Hirth*. Tās konstruktori ir vācu buru lidošanas pionieri Volfs Hirts un jau agrāk pieminētais konstruktors sakarā ar treniņplanieri *Hütter H-17* Volfgangs Hitters. Lidotāju vietas novietotas blakus — labākam lidskolnieka un lidskolotāja kontaktam mācību gaitā, arī aklajā lidojumā. Viena riteņa skrietules. Lidojuma ātruma ierobežošanai stāvā pikējumā un sēšanās aprēķina atvieglošanai spārnā (vidusplāksnis) iebūvētas *DFS (Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug)* bremsklapes (interceptori). Koka konstrukcijas buru lidmašīna piemērota arī apmācībai augšupejošās strāvās.

Tehniskie dati: spārna vēziens 14,8 m; planiera garums — 6,74 m; spārna laukums — 19 m²; tukšsvars — 180 kg; lidsvars — 350 kg; grimšanas ātrums — 1 m/s; planēšanas kvalitāte — 1:19.

XVIII. Buru lidotāju kopas LAK nodaļās

Pēc ievērojama planieru būves pacēluma 1935. un 1936. gadā, būvējot tos pašu spēkiem LAK nodaļu buru lidotāju kopās (1935. gadā tika uzbūvēti 7, 1936. gadā — 12 planieri), sākot ar 1937. gadu diemžēl bija ievērojams zināms šī darba apsīkums. Planieri bija uzbūvēti, bet trūka kvalificētu planierisma lidapmācītāju un piemērotu laukumu lidošanai, arī starta līdzekļu (amortizatoru, kuras Latvijā neražoja). Daudzi planieri, tos nemākulīgi ekspluatējot, tika sadauzīti un vairs netika atjaunoti. No daudzajām buru lidotāju kopām (tādas 1940. gadā bija reģistrētas 52) aktīvi darbojās tikai nedaudzas: Vaiņodē, Bauskā, Valmierā, Valkā, Gulbenē, Kuldīgā u. c. Parasti tur, kur bija kvalificēti lidapmācītāji un aktīvi buru lidošanas atbalstītāji, iniciatīvas pilni vadītāji. Šajās buru lidotāju kopās tika aktīvi lidots gan ar amortizatoru, gan ar auto startu. Tika uzlaboti un pārbūvēti esošie pirmapmācības planieri "iesācējs" par balstu planieriem ar segtām kabīnēm — gondolām. Tā bija starppakāpe uz treniņplanieri *Hütter H-17*. Tos pēc noteiktas apmācīto planieristu kvalifikācijas sasniegšanas (parasti B pakāpes ietvaros) sāka būvēt planieristu kopās.

Kā paraugs šādam pārejas planierim pārejai uz *H-17* pie Rīgas buru lidotāju skolas tika uzbūvēts balstu "iesācējs" "25" ar uzlabotām lidspējām salīdzinājumā ar parasto "iesācēju". Šur tur (Jelgavas "Burbuļmātei") tika izmantoti līdzīgu planieru ārzemju būvplāni, piemēram, Vācijā populārais planieris *Grünau 9* vai uzlabotais *Hols des Teifel*, kaut arī LAK buru lidošanas sekcija šo nodaļu iniciatīvu neatbalstīja. Tomēr *H-17* salīdzinājumā ar "iesācēju" bija visai "kutelīgs", kas bieži noveda pie *H-17* avārijām. Piemēram, K. Reinfelde avarēja *Spilvē* ar "Dzelzceļnieku I" 1939. gada jūlija sākumā, Panteļejevs avarēja ar "Lentu" 1936. gada 6. martā, Jēkabsons avarēja Jelgavā 1939. gada 18. maijā un vēl citi. Kā viena no aktīvākajām provinču kopām jāmin 17. Vaiņodes buru lidotāju kopa ar vadītāju Albertu Vilku. Šeit pašu spēkiem tika uzbūvēti trīs planieri: divi "iesācēji" un *Hütter H-17* "Dūja". Pēc attiecīgas apmācības ar amortizatoru tika lidots arī auto startā, piemēram, 1939. gadā no 1. janvāra līdz 30. jūnijam tika izpildīti 55 auto starti un sagatavoti astoņi B pakāpes buru lidotāji (izlaidums 1938. gada 17. decembrī): Leopolds Feldmanis, Žanis Freimanis, Roberts Patiks, Ernests Prūsis, Artūrs Valters, Rūdolfs Vilmansons, Laimons Triģulis un Roberts Ziņķis. Ar "Dūju" Alberta Vilka vadībā tika izpildīti daudzi lidmašīnas velces un figūrlidojumu demonstrējumi dažādos Kurzemes aviācijas

svētkos. Bauskā instruktora Neimaņa vadībā uzbūvēti trīs "Iesācēji", tuvojās nobeigumam *Hütter H-17* būve. Laikā no 1938. gada jūnija līdz 1939. gada augustam izpildīti 209 auto starti. Sagatavoti četri B klases buru lidotāji — A. Balodis, R. Graudiņš, B. Cīvainis un J. Zvirbulis.

Valmierā uzbūvēti divi "Iesācēji", viens no tiem ar balstiem un segtu kabīni "Valmierietis". Šeit darbojās divas buru lidotāju kopas: Valmieras LAK nodaļas un Vanagu organizācijas kopa instruktora Motmillera vadībā. Laikā no 1939. gada 1. janvāra līdz 31. jūlijam tika izpildīti 214 auto starti. Lido arī četri Centrālās buru lidotāju skolas absolventi. 39. Jēkabpils buru lidotāju skolā sagatavoti pieci B pakāpes buru lidotāji — J. Ermansons, R. Joksts, V. Krāviņš, V. Markarovs un V. Paeglītis.

Lai veicinātu šo provinces buru lidotāju aktivitāti un celtu viņu kvalifikāciju, kā arī veicinātu sadarbību starp Latvijas un Vācijas aeroklubiem un iepazīstinātu Latvijas buru lidotājus ar jaunajiem sasniegumiem un mācību veidiem Vācijā, Vācijas aeroklubs piedāvāja Latvijas aeroklubam sešas brīvas vietas savās buru lidotāju skolās un sedza visus ceļa un uzturēšanās izdevumus, uzņemot latviešu planieristus trīs Vācijas buru lidotāju skolās — Siltā, Hornbergā un Grīnavā: 1939. gadā planieristu Rūsiņu no 44. Rīgas buru lidotāju kopas un Sviku no Jelgavas 1. kopas B kursā Grīnavā, Strēli no Kuldīgas un Ermansonu no Jēkabpils C kursā.

Kopā ar buru lidošanas instruktoriem J. Butēvicu 1934. gadā, Pantelejevu un Azelicki 1934.–1935. gadā, Zanderu 1936. gadā, Švaku 1935. gadā (no Jelgavas) un Šrāderu 1939. gadā uz ārzemēm tika komandēti desmit Latvijas buru lidotāji un instruktori.

Savukārt tās buru lidotāju kopas, kas pašas nebija spējīgas darboties, savas pirmāpmācības un treniņplanierus nodeva Centrālās buru lidotāju skolas rīcībā vai nu kā dāvinājumu, kā to izdarīja buru lidošanas kopas pie tekstilfabrikas "Lenta", dzelzceļa darbnīcām un tabakas fabrikas "Maikapars", uzdāvinot savus *Hütter H-17* planierus "Lenta", "Dzelzceļnieks I", "Dzelzceļnieks III" — vēl nepabeigtu, vai arī nodeva neizlietotos planierus pret minimālu samaksu (būves izdevumiem) kā, piemēram, Ikšķiles, Seces, Sērenes, Daudzevas, Vecpils buru lidotāju kopas.

Daudzos gadījumos šiem "pārstāvējušiem" un neekspluatētiem planieriem bija nepieciešams atjaunošanas remontu, kuru veica planierisma sekcijas centralizētās darbnīcās. Buru lidotāji, kuri bija pa daļai apmācīti kopās un vēlējās pabeigt lidāpmācību, varēja to izdarīt Centrālajā buru lidotāju skolā, dzīvojot kopmitnēs Spilves pamatskolā.

Beidzamajos LAK darbības gados, pastāvot šīm centralizētajām buru lidmašīnu darbnīcām, vispār tika ieteikts planierus labāk pasūtīt uzbūvēt šajās darbnīcās. Tas bieži vien iznāca lētāk nekā būvēt pašiem, un darba rezultāts bija daudz kvalitatīvāks. Tā, piemēram, planierus iegādājās LAK Valkas nodaļa, kur lidāpmācības vadīja Centrālās buru lidotāju skolas absolvents Fricis Lagzdiņš un kur pat tika uzsākta apmācība ar auto startu. Treniņplanierus *Hütter H-17* vispār vairs neieteica būvēt uz vietām, kaut arī tas vietumis vēl tika veikts,

piemēram, Liepājā savus individuālos *H-17* būvēja planieristi Lakševics, Konrāds, Vilnis. Citur tie bija iesākti, bet nepabeigti, piemēram, Kuldīgā.

Novērtējot buru lidošanas kopu darbību, jāsecina, ka savu pozitīvo lomu planieristu kadru gatavošanā tie veica kā palīgi buru lidotāju skolām un motoraviācijas kursu nodaļām, tomēr ne tādos apmēros, kā bija plānots. Tomēr Latvijas planieristu kopās pašu spēkiem tika uzbūvēti ap 30 planieriem un nodarbībās iesaistīti ap 400 planieristu (1940. gada dati). Planieristu kadru gatavošanas uzlabošanā notika arī sekcijas un skolas vadības maiņas (Pantejejevs) un zināma vadības militarizācija (vltn. I. Šleifers, ltn. V. Krastiņš). Visu šo attīstību pārtrauca 1940. gada notikumi, un tādi planieru būves apmēri tā vairs netika sasniegti nekad.

XIX. LAK sporta lidotāju skolu planieristu nodaļas

Bez Latvijas abās planieristu skolās, vēlāk Centrālajā buru lidotāju skolā, gatavotiem buru lidotājiem tos gatavoja arī Liepājas, Daugavpils un Krustpils motoraviācijas kursu planieristu nodaļas (sākumā, kad pastāvēja sporta lidotāju un planieristu kursi atsevišķi, tos vispirms apvienoja un pie sporta lidotāju kursiem izveidoja sporta lidotāju un planieristu nodaļas.

Krustpilī aviācijas skolas planieristu nodaļa 1940. gadā izveidojās, apvienojoties Krustpils, Jēkabpils un Ungurmuižas planieristu kopām. Nodaļu nodibināja vltņ. Jēkabsons. Par lidapmācītāju darbojās kara aviācijas 7. eskadrijas kapr. Genādijs Šacillo. Nodaļā bija vairāki pirmapmācības planieri "lesācējs", pārbūvēts "lesācējs" ar gondolu un pašu spēkiem uzbūvēts treniņplanieris *Hütter H-17 "Skaubītis"* (nosaukts ievērojamā Krustpilī dzimušā Pirmā pasaules kara un Krievijas Pilsoņu kara dalībnieka pilota Kārļa Skaubiša vārdā). Nodaļa 1939. gada aprīlī sagatavoja sešus B pakāpes buru lidotājus auto startā: Vladimiru Paegliti, Valdemāru Knariņu, Robertu Jokstu, Jāni Ermansonu, Vasiliju Makarovu un Valdemāru Balodi. Ievērojamu palīdzību nodaļai sniedza aviācijas pulka 7. eskadrijas lidotāji — planieristi.

Liepājas skolas planieristu nodaļa izveidojās 1937. gada 13. maijā, kad noorganizējās I buru lidotāju kurss 20 cilvēku sastāvā instruktora Alberta Vilka vadībā (viņu par sporta lidotāju kursu buru lidotāju nodaļas vadītāju iecēla gan tikai 1938. gada 29. maijā — pēc atbrīvošanas no dienesta Liepājas jūras aviācijas 8. eskadrijā).

II skolas buru lidotāju kurss sāka darbību 1939. gada 12. martā un 21. aprīlī, par buru lidotāju nodaļas priekšnieku 1939. gada 25. maijā kļūst sporta lidotājs Andrejs Toms. Kursanti buru lidotāju nodaļās pašu spēkiem bija uzbūvējuši pirmapmācības planieri "Vēsma", jo iepriekš uzbūvētie planieri "Gaigaliņa II" un "Sprīdītis" kā balstu planieri pirmapmācībai nebija sevišķi piemēroti. Skolas buru lidotāju nodaļa savu darbību beidza sakarā ar krievu karaspēka ("ierobežotā kontingenta") ienākšanu kara ostā 1939. gada oktobrī, kur Ziemeļu aerodromā bāzējās sporta lidotāju kursi. Aerodromu pārņēma padomju aviācija. Skolas planieristu nodaļā mācījās šādi Liepājas planieristi: A. Baumanis, Z. Bačs, J. Blumbergs, J. Briedis, M. Degimuss, H. Diks, H. Ernšteins, A. Gaspersons, A. Gilziņš, K. Kalniņš, E. Lakševics, K. Strelke, B. Šparbergs, E. Vītolīņš, J. Zorgevics, V. Bricis, A. Gilziņš, L. Maļiņins, V. Vaskis, P. Janševskis, A. Toms, Ž. Valts.

Daugavpils sporta lidotāju kursu planieristu nodaļu vadīja inž. Reinhardš Mancs. Jau 1936. gada 21. novembrī LAK aviācijas skolu vadītāju apspriedē plkv. Indāns iestājās par buru lidotāju skolas dibināšanu Daugavpilī. Līdz tam diemžēl tas nenonāca, un bija jāapmierinās ar buru lidotāju kursu planieristu nodaļas nodibināšanu. Turklāt Daugavpilī vēl pastāvēja buru lidotāju kopa pie Daugavpils LAK nodaļas Jāņa Tirziņa vadībā (palīgs Indriķis Druvmalis — beidzis Rīgas buru lidotāju skolu).

XX. Aviācijas žurnāli un literatūra pirmskara Latvijā

Neapšaubāmi, pozitīvu propagandisku iespaidu uz plašu tautas masu iesaistīšanu LAK darbībā bez tā jau populāriem masu pasākumiem — regulāru aviācijas svētku, saietu, izstāžu un referātu rīkošanas — atstāja arī samērā plašu dažādu aviācijas publikāciju ievietošana avīzēs un žurnālos, kā arī specializētu aviācijas žurnālu un grāmatu izdošana latviešu valodā. (Dažādu sensacionālu lidojumu dēļ trīsdesmitajos gados aviācija vispār bija kļuvusi populāra Eiropā un pasaulē.) Žurnālā "Atpūta", kā arī laikrakstos "Jaunākās Ziņas" un "Brīvā Zeme" tika iespiesti gari apcerējumi par Pirmā pasaules kara un vēlāko laiku lidojumiem (J. Baško "Virs ienaidnieka zemes", Rūdolfa Celma apcerējumi par Pirmā pasaules kara aviācijas notikumiem, H. Cukura raksti par pārlidojumiem uz Gambiju un Tokiju).

Pirmo latviešu aviācijas žurnālu "Aviācija" (aviācijas un gaiskuģniecības apskatu) sāka izdot jau 1924. gadā aviācijas divizona virsnieku klubs ltn. Zeltiņa redakcijā. Diemžēl gan ne ilgi, tikai četrus mēnešus (Latvijas aerokluba valdes 1924. gada 1. aprīļa sēdes protokols nr. 57 par 20 žurnālu abonēšanu). Otrais populārākais latviešu aviācijas žurnāls bija "Spārnotā Latvija", kas sāka iznākt tūlīt pēc 1934. gada 15. maija notikumiem un kura izdošana ik mēnesi turpinājās līdz pat 1940. gada jūnijam, krievu okupācijai. Kopā tika izdots 71 žurnāla numurs. 1934. gadā šis žurnāls bija kļuvis par vienīgo populāri zinātniski tehnisko rakstu izdevumu Latvijā, ietverot arī automobilisma un motosporta, kā arī pasīvās gaisa aizsardzības nodaļas.

Žurnālu nodibināja preses darbinieks Kārlis Rasiņš, un tā pirmais vadītājs bija plkv. J. Baško. K. Lindbergs uzņēmās smago redaktora darbu, bet Rūdolfs Celms veica korektūru un galvenā rakstītāja pienākumus. Kā vēlāk kādā rakstā izteicās J. Baško, "žurnāls dzima, pateicoties Rasiņa pretimnākšanai, Ceigera k-ga izveicībai un abu skaidrai apziņai sākumā ciest zaudējumus". 1934. gadā žurnāla mēneša tirāža bija tikai daži simti, bet turpmākajos gados tā nepārtraukti auga un 1939. gadā sasniedza 7000, sedzot visus izdevumus ar atlikumu. Beidzamos trīs gadus žurnālu vadīja un rediģēja LAK valdes loceklis Roberts Vilks.

Ko deva žurnāls "Spārnotā Latvija" saviem lasītājiem? "Tas bija vienīgais žurnāls aviācijas ideju izplatīšanai masās, kas veicināja tautas masu iesaistīšanu LAK." Tas deva lasītājiem pamatzināšanas viegli saprotamā izklāstā par aero-

dinamiku, aeronavigāciju, meteoroloģiju, motoriem un vēsturi, rekordiem un aviācijas slavenībām, aviācijas "medniekstāstiem", aktualitātēm aviācijā. Publicēja LAK rīkojumus un pavēles. Informēja par Aizsargu aviācijas dzīvi (atsevišķā nodaļā).

Pirmskara Latvijā izdotā Latvijas aviācijas literatūra

1. J. Baško. Aeronavigācija, I un II daļa. 1924. gada tehniskās divīzijas apmācības daļas izdevums.

2. J. Baško. Gaisa flotes darbība. 1925. gada armijas komandiera štāba izdevums.

3. P. Reinhards. Lidmašīnas uzbūve. 1930. gada tehniskās divīzijas štāba izdevums.

4. N. Ritenbergs. Izlūku aviācijas darbība karā. 1931. gada tehniskās divīzijas štāba izdevums.

5. R. Drillis. Lidmašīna. 1933. gada "Jaunā zinātnieka sērija" nr. 14. Izdevniecība "Valters un Rapa".

6. Gaisa iekarošana. Aviācijas pulka cietušo lidotāju palīdzības fonda izdevums 1939. gadā.

7. J. Butēvics. Māciet lidot, I daļa. Ievads buru lidošanā. Grāmatu izdevniecība "Gulbis" Rīgā 1934. gadā.

8. R. Celms. Tev būs lidot. Izdevniecība "Literatūra" 1935. gadā.

9. O. Šteinbergs. Lidmodeļu būve. 1935. gada Liepājas Aizsargu aviācijas eskadrijas izdevums.

10. "Aviācija". Kara aviācijas fonda izdevums 1934. gadā ģen. Hartmaņa redakcijā. Almanahs.

11. O. Hote, M. Čulītis. Lidmašīnas uzbūve. Izdevniecība "Motortehnika" 1936. gadā.

12. J. Baško. Aviācijas darbība piemēros. 1936. gada armijas štāba mācību daļas izdevums.

13. M. Čarnlejs. Brāļi Raiti, cilvēki, kas pasaulei deva spārnus. Tulkojis Andrejs Rudzis, 1939. gada izdevums, "Zelta grauds" Rīgā.

14. H. Cukurs. Mans lidojums uz Gambiju. 1934. gads.

15. Latvijas aeroklubs savas darbības veicināšanai izdeva lidmodeļu un planieru būves plānus un aprakstus.

16. Planierisma sekcija pēc J. Butēvica planiera "Iesācējs" būves apraksta pirmajos divos "Spārnotās Latvijas" numuros izdeva būves plānu komplektu planieru buru lidotāju kopām jau 1934.–1935. gadā, pēc kuriem arī iesākās masveida planieru "Iesācējs" būve Latvijā.

Vēl attiecībā uz aviācijas literatūru pirmskara Latvijā jāpiemin, ka visās trijās aviācijas organizācijās — Latvijas Kara aviācijas pulkā, Aizsargu aviācijā un Latvijas aeroklubā — bija izveidotas savas aviācijas literatūras bibliotēkas, kurās

bez latviešu izdevumiem bija arī visai plašs ārzemju aviācijas žurnālu un grāmatu klāsts.

Viss tika brutāli iznīcināts padomju okupācijas varas sākumā politisku apsvērumu dēļ.

Daļu šīs literatūras izdevās izglābt šīs grāmatas autoram, vedot literatūru iznīcināt *Osoviahim* aerokluba uzdevumā.

XXI. Latvijas aerokluba finansiālā un saimnieciskā darbība 1935.–1938. gadā

Latvijas aeroklubam uzsākot savu darbību 1935. gada 25. janvārī un pārņemot dažādo aviācijas biedrību finanses un mantu, stāvoklis bija šāds. Latvijas Republikas lidotāju kluba aktīvs bija Ls 8764,69, pasīvs Ls 2674,82; Aviācijas veicināšanas biedrības aktīvs — Ls 2795. No pārējām biedrībām nebija ko pārņemt, jo to pasīvs stipri pārsniedza aktīvu. Latvijas aviācijas biedrībai tas bija Ls 2190,90, bet aktīvā tikai tiesības piedzīt parādu par Ls 1939,49. Latvijas Buru lidotāju biedrībai bija viens lietošanai nederīgs planieris ("Iesācēja" tipa "Dul-lais Dauka") un derīga buru lidmašīna "Standarts", ko aeroklubs atpirka par Ls 630.

Visu aerokluba saimniecisko un finansiālo darbību vadīja saimnieciskā sek-cija (tās pirmais vadītājs bija A. Valeika, pēc viņa no 15. marta kapt. ltn. Frei-manis, vēlāk E. Dzintars). Saimnieciskā sekcija sastādīja aerokluba budžetu, gā-dāja par aerokluba naudas līdzekļu papildināšanu, mantas pārvaldīšanu, iz-pildīja visu veidu naudas operācijas un kontrolēja LAK saimniecisko darbību. 1935. gada 1. novembrī LAK bilancē bija Ls 50 144,51 (LAK galvenās valdes priekšsēdētāja vietnieka kapt. Bulmaņa pārskats LAK padomes svinīgajā sēdē 1935. gada 29. novembrī).

Izskatot kopējos ienākumus un izdevumus 1938. gadā, pašu ieņēmumi ir 73%, pārējie 27% — valsts pabalsti.

Jāņem vērā, ka Latvijas aeroklubs bija brīvprātīga sabiedriska organizācija, kas nesaņēma finansiālus pabalstus no valsts budžeta. Savus ienākumus LAK galvenokārt guva plaši izvērstas aviācijas propagandas un organizatoriskās dar-bības rezultātā. Nemitīgi paplašinot biedru skaitu, iesaistot aeroklubā plašas tautas masas (iestāšanās un biedra maksas!) un saņemot ziedojumus no valsts un pašvaldību iestādēm, kā arī privātpersonām, organizējot aviācijas svētkus ar plašu pārējo aviācijas organizāciju līdzdalību (kara un Aizsargu aviāciju), rīkojot aviācijas balles un loterijas, izdodot dažādus izdevumus, planieru un lidmodeļu būves plānus. Viss darbs dibinājās uz brīvprātības principa, bez atalgojuma, patriotisku jūtu iespaidā, valsts aizsardzības spēju stiprināšanas nolūkā (aero-kluba pārvaldē, izņemot lidapmācītājus, bija tikai četri algoti darbinieki: galve-nais valdes darbinieks, kancelejas darbinieks, grāmatvedis un kasieris). Līdzekļi aerokluba darbam tika vākti visā valstī. 1939. gadā Latvijas rajonos bija noor-ganizētas 100 aerokluba provinces nodaļas ar savu pārvaldi (valdēm) un

finanšu resursiem. Daļu no tiem nodaļas nodeva LAK galvenās valdes rīcībā — vispārējā aerokluba darba veicināšanai, galvenokārt aviācijas skolu vajadzībām, kas veidoja galveno izdevumu daļu (lidaparātu iepirkšana un remonts, degvielas un smērvielu iegāde). Apmēram puse no aviācijas svētku ienākumiem tika nodota galvenās valdes un Kara aviācijas fonda apakškomitejas rīcībā.

Pie aerokluba tika nodibināts arī Cietušo lidotāju un buru lidotāju palīdzības fonds (līdzīgi Kara aviācijas cietušo lidotāju fondam, kas tika nodibināts jau 1920. gadā), kā arī aerokluba karoga fonds (karogs diemžēl nekad netika izgatavots). Aerokluba darbības veicināšanai vēl tika pasūtītas un izgatavotas dažādas medaļas un apbalvojuma zīmes, sudraba gredzeni utt., aktīvāki aerokluba darbinieki, sekciju vadītāji, planieristi tika komandēti mācību komandējumos uz ārzemēm — Lietuvu, Igauniju, Poliju un Vāciju.

Salīdzinājumā ar 1935. gadu Latvijas aerokluba vispārējā finansiālās darbības pārskatā no 1935. līdz 1938. gadam (ieņēmumi un izdevumi par četriem darbības gadiem) redzams, ka ieņēmumi Ls 68 505,80 1935. gadā pieauguši līdz Ls 126 282,41 1938. gadā, izdevumi attiecīgi no Ls 51 027,75 līdz Ls 102 928,71.*

Katras organizācijas, arī Latvijas aerokluba, darbību kādā laika posmā raksturo tās "asinsrite" — budžeta ieņēmumu un izdevumu pārskats, finanšu līdzekļu ieguves struktūra un to sadale dažādām darbības nozarēm. Tāpat tā raksturo aerokluba vadības stilu. Ko rāda finanšu saimnieciskais pārskats?

Ienākumu daļa

1. Galvenais aerokluba ienākumu avots (33%) bija aerokluba iestāšanās biedra maksa.

2. Otrs veiksmīgākais ienākumu avots (16%) bija pasākumi, ko organizēja aeroklubs — naudas loterijas.

3. Aviācijas svētki, balles un sarīkojumi deva 15% no aerokluba ienākumiem.

Kopā šie trīs ienākumu avoti veidoja 64% no kopējās ienākumu summas, kas noteikti bija veiksmīgas aerokluba organizācijas darbības rezultāts. Ziedojumi bija 13% no kopējiem ienākumiem, un galvenie ziedotāji bija dažādas valsts institūcijas, piemēram, Kara ministrija — Ls 12 000, Pasta krājkaše — Ls 6000, Ministru kabinets — Ls 2000, Rīgas pilsētas krājkaše — Ls 1750; vairākas bagātas firmas un akciju sabiedrības: a/s "V. Ķuze" — Ls 1200, *The Shell Corporation of Latvia* — Ls 1500, firma "Leibovics" — Ls 1000, VEF — Ls 2500, Liepājas banka — Ls 1000; privātpersonas: Valsts prezidents — Ls 5000.

* Finansiālās un saimnieciskās darbības materiāli ņemti no brošūras "Latvijas aerokluba darbība", ko 1939. gadā izdevis Latvijas aeroklubs.

Arī mācību maksa sporta lidotāju skolās (buru lidotāju skolās) deva ievērojamus ienākumus, piemēram, Rīgas sporta lidotāju skola savas pastāvēšanas laikā kopā deva vairāk nekā Ls 12 690, Rīgas buru lidotāju skola — Ls 1849. Visi šie līdzekļi tika izlietoti mācību procesā.

Izdevumu daļa

Galveno izdevumu daļu veidoja lidapmācības procesa nodrošināšana sporta un buru lidotāju skolās, kas arī bija galvenie aerokluba uzdevumi (lidmašīnu un planieru iegāde, degviela, smērvielas, aviācijas tehnikas remonts, apmaksātie lidapmācītājiem un pasniedzējiem).

Lielu izdevumu daļu veidoja arī dažādi saimnieciski izdevumi: telpu uzturēšana, komunālie maksājumi visās aerokluba darbības struktūras — skolās,ursos, dažādās apakšorganizācijās (skautu un aviācijas pionieru pulciņos), rezerves lidotāju eskadrijās, LAK provinču nodaļās un buru lidotāju kopās.

Nemitīgs ienākumu un izdevumu pieaugums laikposmā no 1935. līdz 1938. gadam norāda uz Latvijas aerokluba darbības nemitīgu paplašināšanos un attīstību.

XXII. LAK atribūtika (formas un nozīmes)

Lai LAK aktīvo biedru starpā radītu zināmu kopības un piederības izjūtu aeroklubam, uzlabotu savstarpējās attiecības un disciplīnu, kā arī atgādinātu sabiedrībai par šīs organizācijas esamību, sākot ar 1935. gada septembri (Latvijas aerokluba paziņojums nr. 8) aeroklubā tika apstiprināta un ieviesta LAK krūšu nozīme, formas cepure pie civiltērpa, galveno sekciju piederības un skolu absolvēšanas nozīmes, LAK amatpersonu apzīmējumi. Žurnālā "Spārnotā Latvija" nr. 15 1935. gadā publicēti šo atribūtu apraksti un nēsāšanas noteikumi.

1. Latvijas aerokluba krūšu nozīme — stilizēts ērglis ar izplestiem spārniem un trim piecstūrainām zvaigznēm virs ērgļa galvas, LAK burtiem nozīmes apakšā. Krūšu nozīmes tika izlaistas trīs variantos (visas sudraba — tumši oksidētas). Pēc izmēra lielākā nēsājama pie jebkura militāra formas tērpa kreisajā pusē. Divas pārējās, mazāka izmēra, nēsājamas pie civiltērpa. Sievietēm ar ķēdīti.

2. Formas cepure pagatavota pēc sportistu cepures parauga no tumši zila audekla ar nagu, pītu zoda saiti un aerokluba cepures nozīmi priekšā — stilizētiem putna spārniem, propelleri un trim zvaigznēm virs tā.

3. Sporta lidotāju (motorlidotāju) krūšu nozīme — ērglis lidojumā, kam uz augšu izplesti spārni, lidotāji to sauca par "pīlīti". Divu izmēru — pie formas tērpa un civiltērpa. Tiesības nēsāt šo nozīmi piešķīra līdz ar aviācijas skolas beigšanu.

4. Buru lidotāju krūšu nozīme — stilizēts lidaparāts ar putna spārniem uz apaļas stīpiņas, nēsājama gan pie formas, gan pie civiltērpa. Tiesības to nēsāt piešķīra buru lidotāju skolu beigušajiem. Mazāk populāra nozīme. Labprātāk planieristi nēsāja starptautiskās A, B un C kategorijas nozīmes.

5. Aviācijas pionieru krūšu nozīme — balts emaljēts vairodziņš ar diviem stilizētiem putniem un burtu saīsinājumu LAK, nēsājama gan pie formas tērpa (to parasti nedarīja), tā arī pie civiltērpa. Tiesības nēsāt šo nozīmi bija jāatzīmē aviācijas pionieru apliecībā.

Turpmākajos aerokluba darbības gados šī formas cepure un nozīmes tika arī nēsātas. Līdz 1940. gada janvārim (apkārtraksts nr. 37 12. janvārī), kad tika

mēģināts aeroklubā ieviest pilnu formas tērpu ar jaunām, tam piemērotākām nozīmēm, tā vēl vairāk militarizējot aerokluba darbu pēc dažu Eiropas totalitāro valstu sporta aviācijas organizāciju parauga. Šo ideju Latvijā realizēt neizdevās krievu okupācijas dēļ.

Vēl jāpiemin, ka aerokluba valde bija organizējusi savu LAK karoga fondu un vāca ziedojumus šim nolūkam (1924. gada 7. jūnijā tā sauktais pirmais aeroklubs dāvināja karogu aviācijas divizionam — vēlākajam Kara aviācijas pulkam).

XXIII. Izmaiņas aerokluba vadībā un tā darbībā 1938.–1940. gadā. Aerokluba likvidācija

Tās bija saistītas ar politiski administratīvajām izmaiņām Latvijā 1939. gada beigās un 1940. gada sākumā sakarā ar "savstarpējās palīdzības līguma" noslēgšanu ar Padomju Savienību un "ierobežotā Krievijas karaspēka kontingenta" ienākšanu Latvijā, Krievijas karabāzu ierīkošanu Kurzemē, domstarpībām Latvijas valdībā šīs problēmas risināšanā un izmaiņām Latvijas armijas vadībā. 1940. gada 8. aprīlī Valsts prezidents Kārlis Ulmanis atcēla no amata kara ministru ģen. Jāni Balodi, viņa vietā iecelot armijas komandieri ģen. Krišjāni Berķi, kas turpmāk ieņēma abus posteņus. Notika izmaiņas valdībā. Tika atcelts arī satiksmes ministrs Bernhards Einbergs, ilggadējais Latvijas aerokluba padomes priekšsēdētājs. Viņa vietā par padomes priekšsēdētāju iecēla sabiedrisko lietu ministru Alfrēdu Bērziņu — bijušo Einberga vietnieku padomē. Par Bērziņa vietnieku iecelts satiksmes ministrs A. Kāpostiņš. Izmaiņas notika arī padomes sastāvā. Tas viss nevarēja neatsaukties uz atlikušo aerokluba darbības laiku. Pārmaiņas aerokluba darbā notika jau arī daudz agrāk, atsevišķās tā darbības nozarēs. Tā kardinālas darbības formu izmaiņas notika aviomodelisma sportā jau sākot ar 1938. gadu.

Tā kā Latvijas tautsaimniecībā galvenā nozare bija lauksaimniecība, pie Latvijas Lauksaimniecības kameras bija nodibināta plaša jaunatnes organizācija — mazpulki. Tālākās jaunatnes organizāciju apvienošanās labā (apvienošanās sauklis vispār bija ļoti populārs Ulmaņa valdīšanas laikā) Latvijas aerokluba valde 1938. gada 25. aprīlī pieņēma lēmumu pievienot visus Latvijas aerokluba aviācijas pionieru pulciņus pie mazpulku organizācijas kā mazpulku aviācijas pionieru sekciju, kura darbosies saskaņā ar "Noteikumiem par Latvijas Lauksaimniecības kameras mazpulku aviācijas sekciju". Mazpulku aviācijas sekcijas dalībniekiem bija paredzētas atšķirības vispārīgā mazpulku formas tērpā.

Sajūsma šīs aerokluba valdes lēmums aviācijas pionieru pulciņa dalībniekiem neizraisīja. Aviācijas pionieru sekcija (pēdējais tās vadītājs Aleksandrs Bušmeisters iecelts 1937. gada 7. maijā), aktīvi darbojoties, bija reģistrējusi 1939. gada 1. janvārī jau 130 aviācijas pionieru pulciņus ar apmēram 3000 dalībniekiem un sarīkojusi aviomodelisma vadītāju kursus: Rīgā — trīs reizes ar 160 dalībniekiem, Krustpīli — ar 23 dalībniekiem, Liepājā — ar 13, Ludzā — ar 45 dalībniekiem. Kursus parasti apmeklēja skolotāji, kas savās skolās reizē bija arī

mazpulku pirmorganizācijas vadītāji, tā realizējot apvienošanas ar mazpulkiem un dibinot pie skolām mazpulku aviācijas sekcijas.* Izmaiņas notika arī buru lidošanas sporta vadībā. Līdzīgi kā motoraviācijas sportā tas tika vairāk militārizēts. Par buru lidošanas vadītāju tika iecelts vltņ. Imants Šleifers, par Centrālās buru lidotāju skolas priekšnieku — ltn. Viktors Krastiņš (abi no Kara aviācijas pulka). Sakarā ar Jelgavas un Rīgas buru lidotāju skolu apvienošanu zināmā mērā tika ierobežotas Jelgavas buru lidotāju aktivitātes Jelgavā. (Jelgavas buru lidotāju skolas materiālā daļa — planieri — 1940. gada sākumā tika pārvietoti uz jauno aerokluba aerodromu Rīgā pie Kalnciema šosejas.)

Arvien lielāku iespaidu uz Latvijas aerokluba darbību un tā attīstības perspektīvām sāka atstāt starptautiskā stāvokļa izmaiņas Rietumeiropā 1938. un 1939. gadā — Reinzemes un Austrijas pievienošana Vācijai, Čehoslovākijas okupācija, Klaipēdas apgabala aneksija un Vācijas un PSRS iebrukums Polijā, Eiropas valstu robežu izmaiņas. Aizvien agresīvāka kļūst arī Padomju Savienība. Latvijai Padomju Savienībai jānodod Liepājas kara osta un jebkura sporta aviācijas darbība Liepājā jāpārtrauc.

Latvijas aeroklubs uz visām šīm izmaiņām reaģēja ar pastiprinātu savas darbības aktivizēšanu, sevišķi sporta lidotāju un planieristu sagatavošanā, jo kopā ar Latvijas kara aviāciju sporta lidotāji un planieristi gatavojās dzimtenes aizstāvēšanai. Tika dibināti jauni sporta lidotāju kursi Rīgā un Daugavpilī. Centrālā buru lidotāju skola organizē buru lidotāju C kursu. 1939. gada 15. martā tiek organizētas skolas buru lidmašīnu un planieru centralizētas darbnīcas Rīgā, Ventspils ielā 48/52, Ērika Zaķiša vadībā ar pastāvīgu algotu amatnieku, galdnieku un atslēdznieku sastāvu un daudz plašāku darbības programmu nekā iepriekšējās darbnīcās. 1940. gada 5. janvārī IV sporta lidotāju kursu beidz 17 otrās klases piloti. Sporta aviācijas pilotu iedalīšanu pirmajā un otrajā klasē ievieša Satiksmes ministrijas Pasta un telegrāfa departamenta Aviācijas nodaļa, balstoties uz Gaisa satiksmes likumu vēl no 1926. gada. (Zemākā sporta lidotāju klase bija 1., augstākā — 2.) Katrai sporta lidotāju klasei bija atšķirīgas prasības un tiesības. 1940. gada 1. februārī pie Rīgas sporta lidotāju skolas tiek organizēts V lidkurss ar 50 kursantiem un 5 lidapmācītājiem, Daugavpilī — ar 15, Krustpilī — ar 15 un Valmierā — ar 10 kursantiem.

1940. gada 28. aprīlī tiek svinīgi atklāts Kalnciema sporta aviācijas aerodroms netālu no Rīgas pie Kalnciema šosejas. Šeit no Spilves aerodroma tiek pārcelta Rīgas sporta aviācijas un Centrālā buru lidotāju skola. Par Kalnciema aerodroma komandantu 1940. gada 4. jūnijā iecelts vltņ. Veldre. Paplašināta Centrālās buru lidotāju skolas. 1939. gadā no Vācijas tiek iepirktas buru lidmašīnas *Gevier* — divvietnis ar blakusesošām pilotu vietām — un "rekordu tipa" buru lidmašīna *Weihe*. 1940. gada 4. jūnijā skolu beidz septiņi jaunākie instruktori un 12 AB kursa dalībnieki. Skolā tiek uzņemti nākamie 25 AB un 18 C kursa kursanti (AB un C ir *FAI* — starptautiskās aviācijas sporta organizācijas —

* Brošūra "Latvijas aerokluba darbība", 1939. gada LAK izdevums.

pieņemti planieristu kvalifikācijas apzīmējumi). Visi šie pastiprinātas attīstības pasākumi Latvijas aeroklubā tika veikti īsi pirms padomju okupācijas sākuma 1940. gada 17. jūnijā.

Pēc padomju armijas iebrukuma Latvijā 1940. gada 17. jūnijā un Latvijas okupācijas sākuma aerokluba liktenis ir izlemts.

Vienā no pēdējām LAK galvenās valdes prezidija sēdēm 1940. gada 26. augustā (sēdes protokols nr. 54, Vēstures arhīva fonds 1893, 1. aprīli., arh. nr. 22) tiek konstatēts, ka "sakarā ar grūtajiem materiālajiem apstākļiem paredzama LAK likvidācija".

Tiek uzteikts darbs darbnīcu personālam un LAK sastāvā organizētas dažādas padomiskas apakškomitejas, strādnieku komiteja, arodbiedrības pirmorganizācija. 26. septembrī no Kalnciema aerodroma uz Ventspils ielu 48 pārvesta LAK materiālā daļa, lidmašīnas, planieri, autotransports. 1. decembrī no darba atbrīvoti kancelejas darbinieki. Atbrīvots LAK sporta aviācijas aerodroms pie Kalnciema šosejas. Un 1941. gada 17. janvārī LAK vietā nodibināts PSRS *Osoaviachim* aeroklubs ar jauno kluba priekšnieku Jēkabu Vecvagaru — uzticamu padomju režīma pārstāvi. Latvijas aeroklubs vecajā statusā bija beidzis darboties.

Izmantotā literatūra
(aerokluba publikācijas)

1. Aviācijas žurnālā "Spārnotā Latvija" (1934–1940) periodiski ievietotie materiāli.
 - 1.1. "Spārnotā Latvija", 1935, nr. 13 (7), jūlijs.
 - 1.2. "Spārnotā Latvija", 1935, nr. 14 (8), augusts.
 - 1.3. "Spārnotā Latvija", 1935, nr. 15 (9), septembris.
 - 1.4. "Spārnotā Latvija", 1935, nr. 25 (7), jūlijs.
 - 1.5. "Spārnotā Latvija", 1935, nr. 1 (55), janvāris.
 - 1.6. Latvijas Vēstures arhīvs, fonds 1477, 1. apr., akts nr. 23, 1936. g. Civilās aviācijas inspektora rīkojumi. Latvijas aerokluba paziņojumi. Žurnāla nodaļas "Buru lidošana Latvijā uz ārzemēs". Centrālās buru lidotāju skolas paziņojumi.
2. Brošūras "Latvijas aerokluba darbība" 1939. g. izdevuma materiāli.

Žurnāla "Spārnotā Latvija" raksti sakārtoti atbilstoši nodaļas apakšvirsrakstiem.

Nod. nr.	Virsraksts	Žurnāla nr. un gads
1.	"Par aviācijas biedrību likvidāciju"	1934, nr. 5
	"Pieņemts likums par civilās aviācijas apvienošanu"	
	"Likums, kas ievada jaunu laikmetu mūsu aviācijā"	1935, nr. 8
	"Vienotā aviācija" un "Nodibināts Latvijas aeroklubs"	
	"Rīkojums par LAK pagaidu valdes iecelšanu"	1935, nr. 14
2.	Sk. 1. nodaļas 1. tēmu	
3.	"LAK padome uzsāk darbu"	1935, nr. 18
4.	"Lidmodeļu būves plāni"	1938, nr. 7
	"Pūķu un lidmodeļu sacensības Spilvē"	1937, nr. 40
5.	"Rīkojums par Civilās aviācijas štābu"	1935, nr. 12
6.	"Baltijas valstu aerokluba konferences" Kauņā 1935,	1935, nr. 13
	Rīgā 1936,	1936, nr. 25
	Tallinā 1938,	1939, nr. 1
7.	"Latvijas apkārtlidojumu sacensības" 1936. g.	1936, nr. 28
	1937. g.	1937, nr. 25
	1938. g.	1938, nr. 11
8.	"Sporta lidotāju kursi"	1935, nr. 8, 9, 10 un 18

Nod. nr.	Virsraksts	Žurnāla nr. un gads
	"Lidotāju sagatavošana Liepājā"	1937, nr. 41
	"Rīgas aviācijas skolas jaunie lidotāji"	1940, nr. 2, 4
9.	Sk. 8. p.	
10.	Sk. 8. p.	
11.	"Latvijas aerokluba eskadrija"	1938, nr. 5
12.	"Jelgavas buru lidotāju skolas 1. izlaidums"	1935, nr. 11
	"Latvijas buru lidotāju skolu noteikumi"	1935, nr. 17
	"Latvijas buru lidotāju skolas Rīgā un Liepājā"	1935, nr. 17
	"Jelgavas buru lidotāju skolas 5. izlaidums"	1938, nr. 4
	"Rīgas buru lidotāju skolas izlaidums"	1938, nr. 11
	"Centrālās buru lidotāju skolas izlaidums 1939. g."	1940, nr. 1
	"Ieskaites Centrālajā buru lidotāju skolā"	1939, nr. 7 un 1940, nr. 4
13.	"I Latvijas aerokluba kongress Jelgavā"	1937, nr. 40
	"Aerokluba amatpersonu sarakste"	1938, nr. 5
14.	"I Latvijas aerokluba kongress Jelgavā"	1937, nr. 40
	"Aerokluba amatpersonu sarakste"	1938, nr. 5
15.	"Buru lidmašīna <i>Hütter 17</i> "	1936, nr. 19
16.	"Buru lidmašīna <i>Rhönbussard</i> "	1936, nr. 25
17.	"Planieristu apmācības metodika buru lidošanas skolās un planieristu skolās"	1936, nr. 18; 1937, nr. 31, 32, 33
18.	"Pirmais gaisa vilciens virs Rīgas"	1935, nr. 16
19.	"Pagaidu instrukcija buru lidošanas kopās"	1935, nr. 9
20.	"Buru lidotāju kursi pie Liepājas aviācijas skolas"	1939, nr. 4
21.	"Žurnāla "Spārnotā Latvija" jubileja"	1939, nr. 4
22.	"Latvijas aerokluba finansiālā un saimnieciskā darbība no 1935. līdz 1938. g."	Brošūra "Latvijas aerokluba darbība"
23.	"Latvijas aerokluba nozīmju apraksts un nēsāšanas noteikumi"	1935, nr. 15
24.	"Buru lidmašīnas <i>Weihe</i> un <i>Gevier</i> "	1939, nr. 4
	"Buru lidošanas sports visas valsts lieta"	1939, nr. 4
	"Latvijas aerokluba darbs 5 gados"	1940, nr. 2
	"Racionalizācijas darbs buru lidošanā"	1939, nr. 5
	"Kā strādā planieru darbnīcas"	1940, nr. 2
	"Buru lidošana 1940"	1940, nr. 2

Latvijas satiksmes aviācija pēc neatkarības atjaunošanas

Latvijas aviācijas vēsture ar okupācijas sākumu nebeidzās. Tā turpinājās arī Otrā pasaules kara un pēckara gados — abu okupācijas varu paspārnē. Tikai neliela daļa pirmskara latviešu lidotāju, uzticami jaunajām varām, turpināja lidot. Viņiem pievienojās jauno lidotāju paaudze, sagatavota to laiku aviācijas skolās. Latviešu lidotāji kara laikā lidoja abās karojošās pusēs — gan latviešu Rēzeknes nakts bumbvedēju pulkā padomju aviācijā, gan arī 12. nakts bumbvedēju grupā (*NSG-12*) vācu gaisa spēku sastāvā. Desmit latviešu iznīcinātāju lidotāji karoja arī Rietumu frontē pret sabiedrotajiem vācu iznīcinātāju aviācijas pulkos.

Pēckara padomju okupācijas laikā līdz Latvijas neatkarības atjaunošanai daļa bijušo latviešu padomju kara lidotāju turpināja lidot Latvijas PSR Civilās aviācijas pārvaldes struktūrās, satiksmes, lauksaimniecības un sanitārajā aviācijā. Pamazām viņus nomainīja "ideoloģiski tīrie", Krievijas gaisa satiksmes skolās un Latvijas Republikas DOSAAF sistēmā sagatavotie jaunie latviešu lidotāji, kopskaitā ne vairāk kā 10–12% no Latvijas gaisa satiksmē lidojošiem lidotājiem.

Līdz ar Latvijas neatkarības atjaunošanu sākās visas civilās aviācijas reorganizācija valstī, pārejas periods uz jaunām darbības formām. Jau 1990. gada 30. novembrī Satiksmes ministrijā tika apstiprināts Aviācijas departamenta nolikums, un šī institūcija 1991. gada 5. jūnijā sāka darbību Oļega Koršes vadībā, kļūdamā par civilās aviācijas vadības centru mūsu valstī, veicot uzraudzību aviācijas jomā. Aviācijas departaments koordinēja visu valsts aviācijas organizāciju darbību: gaisa satiksmē izsniedza lidojumu atļaujas ārzemju aviosabiedrībām, saskaņoja aviosabiedrību reisu skaitu un lidojumu sarakstus, aizstāvēja Latvijas valsts un nacionālo aviosabiedrību intereses gaisa satiksmes tirgū. 1991. gada 25. augustā tika likvidēta Latvijas PSR Civilās aviācijas pārvalde, tās vietā nodibinot trīs patstāvīgas aviācijas organizācijas: valsts aviokompāniju Latavio ģenerāldirektora Austrā Zobena vadībā, valsts akciju sabiedrību "Latvijas Gaisa satiksme" ar prezidentu Aleksandru Okladņikovu un valsts uzņēmumu "Lidosta "Rīga"" ar tās pirmo vadītāju Vilni Ezeru. Turpmākajā darbībā šīs organizācijas pārveidojās un pilnīgojās. Mainījās arī to vadītāji. Aviācijas departamenta turpmākais vadītājs bija Austris Zobens un pašreiz — Arnis Muižnieks, "Latvijas Gaisa satiksmē" — Edijs Kizenbahs, uzņēmumā "Lidosta "Rīga"" — Dzintars Pommers.

Par galveno civilās aviācijas nozari kļuvusi satiksmes aviācija, jo te apgrozās nauda, kas pievelk daudzus, arī politisko partiju līderus un valdību ministrus,

kuri iesaistās gaisa satiksmes biznesā, darbodamies aviosabiedrību padomēs un valdēs.

Pārejas periods Latvijas gaisa satiksmē sākās ar monopolistiskās Krievijas aviosabiedrības *Aeroflot* darbības izbeigšanu mūsu valstī un daudzu jaunu aviosabiedrību izveidošanos pēc Rietumu aviosabiedrību parauga, darbojoties ar *Aeroflot* atstāto aviācijas tehniku. Jau 1992. gada 30. janvārī Satiksmes ministrija uzdeva darba grupai izveidot Latvijas Republikas Gaisa kodeksu, un 1993. gada 22. februārī Saeima pieņēma un Valsts prezidents izsludināja Latvijas Republikas likumu "Par aviāciju", kas reglamentē visu aviācijas darbību valstī. 1994. gada martā lidojumu drošības un aviācijas tehnikas tehniskās kontroles nodrošināšanai tika nodibināta Civilās aviācijas administrācija Andra Zalmaņa vadībā.

Par vienu no spēcīgākajām jaunnodibinātajām mūsu valsts aviosabiedrībām izveidojās valsts īpašuma akciju sabiedrība "Latvijas Avioliņijas" (saīsinājumā — *Latavio*), bāzējot savu darbību uz *Aeroflot* tehniku — lidmašīnām *AN-24*, *AN-26*, *TU-134B*, *TU-154B* un irēto *JAK-40* — un bijušajiem *Aeroflot* darbiniekiem. Aviosabiedrība veica regulārus pasažieru pārvadājumus uz 13 dažādām Eiropas un Krievijas pilsētām ar Latvijas nacionālajām krāsām uz savām lidmašīnām, kā arī starptautiski atzīto Latvijas pirmskara lidmašīnu apzīmējumu "YL".

Premjera Ivara Godmaņa valdības laikā (satiksmes ministrs Andris Gūtmanis) *Latavio* līdzšinējā ģenerāldirektora Austra Zobena nesaprašanās dēļ ar aviosabiedrības krievvalodīgajiem darbiniekiem viņu 1992. gada beigās atbrīvoja no amata, pārceļot par Aviācijas departamenta vadītāju Oļega Koršes vietā, kurš iesaistās jaunnodibinātās apvienotās latviešu un amerikāņu aviosabiedrības *Baltic International Airlines* darbā. Par *Latavio* vadītāju iecēla Saeimas deputātu, frakcijas "Līdztiesība" biedru Eduardu Maharevu. Viņa darbības sākumā *Latavio* sasniedza savas darbības apogeju. Bet ne ilgi. Izmantojot iespēju vadīt aviosabiedrību visai nekontrolēti, tā nonāca aizvien augošās finansiālās grūtībās, nenokārtojot maksājumus par gaisa telpas izmantošanu, lidojumu vadību un lidostu pakalpojumiem Latvijā un ārzemēs.

Latavio finansiālo lejupslīdi veicināja arī Aviācijas departamenta (Austris Zobens) atbalstītās aviosabiedrības *Baltic International Airlines (BIA)* izveidošanās un darbība līdztekus *Latavio*, lidojot ar lidmašīnām, kas irētas no šīs lidsabiedrības — divām *TU-134B*, vienu *TU-154B* —, un divām amerikāņu puses lidmašīnām *DC-9* ar amerikāņu pilotiem asas konkurences un nesaskaņu apstākļos. *BIA* nenomaksātie nomas parādi vēl vairāk pasliktināja *Latavio* finansiālo stāvokli.

Lai mazinātu radušos finansiālo deficītu 1,5 miljonu latu apmērā un dzēstu parādus un nesamaksātos soda procentus, *Latavio* no "Bankas "Baltija"" ar neizdevīgiem nosacījumiem paņēma kredītu 7 miljonu dolāru apmērā, kurus nespēja atmaksāt. Jau 1994. gadā "Banka "Baltija"" iesniedza Privatizācijas aģentūrai pieteikumu par līdzdalību aviosabiedrības privatizācijā. Nelīdzēja arī jauna

ģenerāldirektora — sociāldemokrātu līdera Jāņa Dinēviča — iecelšana E. Mahareva vietā, un aviosabiedrību drīz atzina par maksātnespējīgu.

1995. gada 1. oktobrī aviosabiedrībai *Latavio* aizliedza lidot, un tā bankrotēja. 1996. gada februārī tika sāta tās likvidācija. Sava loma *Latavio* bankrotā bija arī nespējai ar bijušajām *Aeroflot* padomju lidmašīnām konkurēt ar lielo ārzemju aviosabiedrību daudz modernākām un ekonomiski izdevīgākām Rietumos ražotām lidmašīnām.

Lai vispār iekļūtu Rietumu gaisa satiksmes tirgū, pieklūtu Rietumu aviācijas tehnikai un apmācītu ar to latviešu pilotus, vienīgais ceļš bija kopdarbība ar ārzemju aviosabiedrībām, kā to uzsāka *BIA* aviosabiedrības latviešu daļa.

Līdzīgu ceļu, kooperējoties ar Latvijas un ārzemju investoriem, gāja arī Latvijas aviosabiedrība "Rīgas gaisa līnijas" (saīsināti *RIAIR*) prezidenta Māra Kārliņa vadībā. Atšķirībā no *Latavio* šī aviosabiedrība sāka darbu vienīgi ar ārzemēs irētām Rietumos ražotām lidmašīnām — zviedru *SAAB 340B*, angļu čārterreisu lidmašīnu *BAE 125-800 Hawker* un amerikāņu *Boeing 737-200* (irētu no *Transaero Airlines*). Lidmašīnu apkalpes un tehniskais personāls tika apmācīts Zviedrijā, *SAS* Aviācijas akadēmijā un *ASV United Airlines* treniņu centrā Denverā. 1993. gada 18. oktobrī *RIAIR* sāka regulārus lidojumus līnijā Rīga–Oslo un Rīga–Amsterdama un vēlāk Rīga–Berlīne ar lidmašīnām *SAAB 340B*. 1994. gada septembrī kopā ar Krievijas kompāniju *Transaero Airlines* tā sāka lidojumus līnijā Rīga–Maskava, kā arī *RIAIR* pašas lidojumus maršrutos Rīga–Londona un Rīga–Parīze ar lidmašīnām *Boeing 737-200*. Diemžēl arī šī savas darbības sākumā tik perspektīvā aviosabiedrība bija spiesta pēkšņi pārtraukt lidojumus un savu darbību, tās krievu kompanjonam pārsviežoties izdevīgākos ūdeņos un bez iepriekšēja brīdinājuma pārtraucot lidmašīnu ires līgumu, sākot ar 1998. gada ziemas lidojumu sezonu atstājot *RIAIR* bez lidmašīnām.

Asā ekonomiskās konkurences ciņā noturējās vienīgi aviosabiedrība *BIA*, apvienojoties ar spēcīgo aviosabiedrību *SAS*, pēc kā tik ļoti bija ilgojusies *Latavio*. Ar Latvijas valsts atbalstu, kas reizē bija arī politisks lēmums (premjers Valdis Birkavs), izveidojās Latvijas nacionālā aviosabiedrība *AirBaltic* (*SAS* pavēni) ar prezidentu ārzemnieku *Klell Fredheim* priekšgalā. Aviosabiedrība *AirBaltic* regulārus pasažieru reisu sāka 1995. gada 1. oktobrī, laikā, kad bankrotēja *Latavio* un bankrotam sāka tuvoties *RIAIR*. Tā sāka lidojumus ar Anglijā irētām lidmašīnām — trim *AVRO RJ-70* un vienu zviedru *SAAB 340B*, lidojot sākumā vienīgi rietumu virzienā un zināmā mērā pārņemot *Latavio* un *RIAIR* aviolīnijas, uzturot gaisa satiksmi ar desmit Eiropas pilsētām un konkurējot ar vācu *Lufthansa*, *SAS*, *Finnair* un vēl citām Rietumu aviosabiedrībām. Tā ieguva Latvijas aviopārvadātāja statusu un izveidojās par lielāko Latvijas aviosabiedrību, pēdējos gados paplašinot savu lidmašīnu parku vēl ar divām turbopropelleru lidmašīnām *Fokker 50*. Vēl jāatzīmē pozitīvs fakts, ka vairākums *AirBaltic* pilotu ir latvieši, kuri brīvi runā angļu un krievu valodā un ir paaugstinājuši savu pilota kvalifikāciju Zviedrijā *SAS* Aviācijas akadēmijā, stažējušies ar pilotējamām lidmašīnām Rietumos, pārnākuši uz *AirBaltic* no *BIA*, *Latavio*, *RIAIR*, Latvijas Gaisa

spēkiem, Latvijas aeroklubiem un Zemessardzes pilotu saimes. *AirBaltic* lidmašīnas bez regulāriem pasažieru reisiem uz noslēgto līgumu pamata vēl ir darbojušās Portugālē, lidojot uz Lisabonu, Kanāriju salām, Madridi, Maljorku u. c., veikušas lidojumus arī Austrālijā, Indijā, Taizemē, Nepālā, Butānā. Pašlaik, 2002. gadā, 53 procenti aviosabiedrības akciju pieder Latvijas valstij un 47 procenti — aviosabiedrībai SAS. Latvijas valsts aviosabiedrības grūtajos darbības gados vienmēr atbalstīja to kā savu nacionālo un lielāko aviosabiedrību. Laika gaitā nemitīgi ir mainījušies aviosabiedrības vadītāji. *AirBaltic* vadītājs 2002. gadā — Bertolts Martins Fliks.

Lidztekus lielajām Latvijā nodibinātajām aviosabiedrībām — *Latavio*, *RIAIR*, *Baltic International Airlines*, kuras nodarbojās ar regulāriem pasažieru pārvadājumiem un bija pastāvīgā konkurences cīņā gan savā starpā, gan ar ārzemju aviosabiedrībām par pārvadājamo pasažieru skaita palielināšanu un jaunu aviolīniju atklāšanu, bija radusies virkne mazāku aviosabiedrību, kuras specializējās atsevišķos neregulāros pasūtījumu reisos — kravas un arī pasažieru pārvadājumos, izpildot tā sauktos čārterreiskus, tāpēc šīs aviosabiedrības arī ieguva nosaukumu čārteraviosabiedrības.

Lielākā no tām bija "Latpass aviolīnijas" Jefima Ratnera vadībā. Sabiedrība darbojās no 1991. gada 2. marta, veicot pārvadājumus ar lidmašīnām *Tu-154 B2*, galvenokārt pārvadājot pasažierus uz Izraēlu, — sākumā izpildot čārterreiskus, vēlāk arī līnijreiskus sadarbībā ar Izraēlas aviosabiedrībām — kombinētos reisos uz Barselonu, Grieķiju, Itāliju, Apvienotajiem Arābu Emirātiem un Ēģipti.

Aviosabiedrība "Inversija" bija pirmā privātā aviosabiedrība Padomju Savienībā Jefima Bruka vadībā. Tā veica lidojumus ar kravas lidmašīnām *IL-76* ar kravas celjspēju līdz 40 tonnām, veicot galvenokārt lielu kravu pārvadājumus kopumā uz 88 valstīm un 208 pilsētām. Galvenais pilots — Jānis Romelis. Atsevišķos gadījumos aviosabiedrība arī veica līdz 300 cilvēku pārvadājumus (Āfrikas bēgļi). Aviosabiedrība piedalījās humānās palīdzības pārvadājumos Dienvidslāvijas kara laikā un daudz lidoja arī Āfrikā.

Čārterkompānija *Concors Sergeja Ratņikova* vadībā nodibināta 1991. gadā un 2001. gadā nosvinēja savas darbības desmit gadus. Tā veic pārvadājumus ar vienu čehu piecpadsmitvietīgu lidmašīnu *L-410*, kā arī ar vienu lidmašīnu *JAK-18*, veic ASV navigācijas iekārtu *Garmin* izplatīšanu Latvijā.

Čārterkompānija "Latčārter" Jurija Rubenčikova vadībā lidoja ar lidmašīnām *TU-134* kopš 1994. gada. Lido uz Eiropu, Āfriku, Āziju un NVS valstīm — uz 30 valstīm un 70 pilsētām. Pārvadā tūristus, jūrniekus, sportistus. Galvenais pilots — Pēteris Ozoliņš. 2001. gadā Tuvajos Austrumos tika apgūta lidmašīna *JAK-42*.

Čārterkompānija *RAF-AVIA* prezidenta Jurija Hmeļevska vadībā lido Eiropā un Āfrikā ar trim kravas lidmašīnām *AN-26*, vienu *AN-74* un veic arī pasažieru lidojumus, piemēram, pārvadājot tūristus, *BALTBAT* karavīrus, izpletņlēcēju treniņus (grupu lēcienus), ir pārvadājusi vācu sacikšu braucēja Šumahera pirmās formulas automašīnu *Ferrari*.

Lai gaisa satiksme varētu sekmīgi darboties, veicot regulārus pasažieru un kravas pārvadājumus, ir nepieciešami arī vispusīgi attīstīti uzņēmumi lidlauka teritorijā, kuri nodrošinātu šo uzdevumu izpildi. Tā ir satiksmes aviācijas lidosta ar dažādiem palīgdienestiem — pasažieru ērtu apkalpošanu, tehnisko, sakaru, transporta, sanitāru un vēl citiem dienestiem. Tāda ir izveidojusies lidosta "Rīga", kuras darbības sākums saistīts ar krievu okupācijas laikā izveidoto PSRS flotes kara lidlauku "Skulte" Mārupes pagasta teritorijā ar izbūvētu skrejceļu kara lidmašīnu lidojumiem, lidmašīnu novietni un kara pilsētiņu lidlauka dienvidu malā. Septiņdesmito gadu vidū uz šā lidlauka pretējo malu no Spilves un Rumbulas pārgāja *Aeroflot* aviācija, uzceļot šeit ēku kompleksu — Rīgas lidostu. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas 1991. gadā lidosta pārgāja valsts uzņēmuma "Lidosta "Rīga"" pārvaldē ar ilggadējo tās vadītāju Dzintaru Pommeru. Mainoties gaisa satiksmes struktūrai un sākot regulārus lidojumus uz Rietumiem, ārzemju aviosabiedrībām arvien plašāk iesaistoties gaisa satiksmē caur Rīgu un, visbeidzot, 1994. gadā padomju karaspēkam atstājot Latviju, "Lidosta "Rīga"" aizvien vairāk pārvēršas par lielāko starptautisko gaisa satiksmes tranzīta lidostu Baltijā — starp Rietumiem un Austrumiem.

Atbilstoši jaunajiem uzdevumiem notiek plaši lidostas pārbūves un papildināšanas darbi, saņemot Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas kredītu 12 miljonu dolāru apmērā. Tiek atrisināts lidostas teritoriālais jautājums ar atbilstošu noformēšanu zemesgrāmatā un īpašuma tiesību piešķiršanu "Lidostai "Rīga"" no bijušajiem zemes privātīpašniekiem, kuru zeme tika nacionalizēta 1940. gadā un pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas atdota privātīpašumā.

Tiek noslēgti aizvien jauni sadarbības līgumi ar ārzemju aviosabiedrībām. Pārbūvēts un pagarināts skrejceļš, uzlaboti pievadi un gaisa kuģu stāvvietas, pārbūvētas lidostas ēkas, uzcelti jauni termināli ar moderniem pasažieru tiltiem. Līdz ar to lidosta kļūst par modernu starptautisko lidostu atbilstošu visām Rietumu prasībām.

Lidmašīnu kustības drošību lidostā (uz zemes), lidostas gaisa telpā un lidojumu trasēs, kā arī vispār valstī nodrošina lidojumu vadības dienests "Latvijas Gaisa satiksme" Edija Kizenbaha vadībā. Šī organizācija pārņēma visu mūsu valsts gaisa telpas kontroli pēc padomju armijas atbilstošo kontroles dienestu aiziešanas no Latvijas 1994. gadā. A/s "Latvijas Gaisa satiksme" līdzīgi sabiedrībai "Lidosta "Rīga"" ieguldīja prāvus līdzekļus savā attīstībā — gan pašu nopelnītos, apkalpojot lidsabiedrības, gan arī izlietojot ievērojamu ārzemju kredītu 25 miljonu dolāru apmērā (kopš 1991. gada), veicot kapitālo celtniecību lidostas teritorijā, kā arī iepērkot modernas lidojumu vadības iekārtas, apmācības trenāžierus, kas atbilst Eiropas gaisa satiksmes organizācijas *Eurocontrol* standartiem.

Sabiedriskā organizācija — Latvijas Lidotāju un lidaparātu īpašnieku asociācija

Daļa profesionālo, sporta un amatieru aviācijas lidotāju ir apvienojušies sabiedriskajā organizācijā Latvijas Lidotāju un lidaparātu īpašnieku asociācija, kas organizēta 2000. gada 16. februārī valdes priekšsēdētāja Arņa Luhses vadībā. Asociācijā reģistrēti ap 20 aktīvo biedru un vairāk nekā 80 dažādu tā sauktās mazās aviācijas lidaparātu — sporta, tūrisma un ultravieglās lidmašīnas, helikopteri, motoplanieri, paraplāni, siltā gaisa baloni un bezmotora lidaparāti, kas pieder dažādām organizācijām un privātpersonām, reģistrētām Civilās aviācijas administrācijā. Vairākums lidaparātu ir padomju konstrukcijas lidmašīnas, kas palikušas Latvijā pēcokupācijas laikā. Tikai maza daļa reģistrēto lidmašīnu ir Rietumos iegādātās modernās *Piper*, *Tiger*, *Cessna*, *Grumman* tipa sporta lidmašīnas, diemžēl vairs ne jaunas — ar 15–25 gadu ekspluatācijas stāžu.

Asociācijas galvenais uzdevums ir veicināt tā sauktās pamataviācijas attīstību Latvijā, pievēršot sabiedrības un valsts institūciju interesi šai aviācijas nozarei: panākot atvieglinājumus pašreizējā aviācijas likumdošanā vieglajai aviācijai atbilstoši Rietumu paraugam; nepieļaujot lielajām lidostu organizācijām taisīt biznesu uz pamataviācijas rēķina — pieprasot nesamērīgi lielu samaksu par lidojumu vadību un sakariem ar vadības centru lidojuma laikā, kā arī nolaižoties un stāvēt lidostas teritorijā; atļaujot ārzemju un privātajām lidmašīnām nolaižties ne tikai Rīgas un Liepājas lidostā, bet arī citos lidlaukos Latvijā; atceļot aviācijas degvielas akcīzes nodokli vieglajai aviācijai; sniedzot palīdzību speciālu aeronavigācijas karšu vizuālajiem lidojumiem sastādīšanā un izdošanā; atvieglot muitas formalitāšu kārtošānu lidojumiem uz ārzemēm, veicot tos arī ārpus lielajām lidostām.

Palīdzot risināt šīs sasāpējušās problēmas, tā būtu reāla palīdzība aviācijai tās turpmākajā attīstībā.

Saīsinājumi

- adm. kapt.* — administratīvais kapteinis
adm. ltn. — administratīvais leitnants
adm. vlt. — administratīvais virsleitnants
dižk. — dižkareivis
esk. kom. — eskadrijas komandieris
ģen. — ģenerālis
inž. — inženieris
kapr. — kaprālis
kapt. — kapteinis
kapt. ltn. — kapteinleitnants
kar. — kareivis
lid. — lidotājs
ltn. — leitnants
p. v. i. — pagaidu vietas izpildītājs
plkv. — pulkvedis
plkv. ltn. — pulkvežleitnants
serž. — seržants
v. d. — virsdienests
v. i. — vietas izpildītājs
v. serž. — virsseržants
virsn. vietn. — virsniekvietnieks
vlt. — virsleitnants

Personu rādītājs

- Āboliņš Jānis 87, 103, 123, 148, 168, 178,
275–279, 384, 393, 395, 401, 422
- Āboltiņš Jānis 168, 178
- Aboms Gerhards 99, 132, 144, 150, 151
- Aboms Pēteris 113
- Ābrams Pēteris 10, 11, 58, 67, 70, 78, 99,
105, 132, 143, 176, 203, 205, 208, 299
- Ābrams Teodors 177, 178
- Akermanis Jānis 278, 401
- Alberings Edgars 235, 299, 303, 314, 379,
390, 392
- Akmeņkalns Ansis 106, 209
- Alksnis Jānis 87, 94, 99, 104, 129
- Alksnis Kārlis 99, 148, 178, 275, 276–279
- Andersons Bronislavs 44, 178
- Ansons Arveds 103, 132, 144, 146, 148, 168,
387, 396
- Antens Pēteris 72, 168
- Āpkalns Pēteris 87
- Ārgals Aleksandrs 109, 128, 131, 165, 178,
221, 238, 276
- Auškāps Pēteris 179
- Azelickis Boriss 366, 398, 405–408, 414,
415, 418, 422–424, 426
- Babičevs Sergejs 141, 142, 165, 168, 178
- Bahmans 55
- Bakmane Kristīne 109, 118, 119, 141, 150,
182, 213, 216, 221, 260, 305, 350, 352,
365
- Bakmanis 99, 105, 143, 204, 205
- Balodis Eduards 87, 121, 124, 125, 148, 167,
178, 222, 226
- Balodis Jānis 121, 127, 131, 132, 134, 141,
148, 159, 166, 176, 177, 222
- Balodis Jānis (ģen.) 15, 22, 26, 54, 70, 77,
78, 83, 126, 127, 131, 154, 157, 260, 291,
311, 323, 335–338, 349, 359, 360, 364,
411, 438
- Balodis Nikolajs 121, 125, 126, 131, 132, 140,
142, 148, 166, 168, 176–178, 222, 223,
374
- Balodis Oto 10
- Bambergis Kārlis 44, 54, 67
- Bambers Arvids 33, 79, 103, 122, 124, 126,
132, 134, 147, 166, 178, 379
- Bandeniēks Kārlis 158, 178, 235, 239, 241,
244, 248, 379, 387, 390
- Bangerskis Rūdolfs 211, 302, 310, 311, 325,
327, 361, 364
- Barons Jēkabs 103, 222, 224, 396
- Barotājs E. 202
- Baško Jāzeps 6, 9–11, 36, 72, 82, 88, 89,
94, 100–102, 108, 113–115, 125, 131, 134,
135, 137, 139, 144, 151, 152, 154, 159,
175, 203, 226, 234, 240, 248, 293, 300,
314, 335, 361, 364, 365, 411, 412, 430,
431
- Batkovskis Alberts 99, 113, 150, 177
- Baumanis Arnolds 236, 391, 428
- Baumanis Edgars 168, 178
- Baumanis Tāivaldis 398
- Bedrītis Laimonis 236
- Bekmanis Edvīns 156, 193, 244, 370, 377,
396
- Bejaņins Aleksandrs 313, 395, 398, 406, 407
- Bemhens Roberts 99, 106, 150
- Bergins Jānis 107, 108, 132, 177
- Bergmanis Jānis 99, 104, 150, 176
- Berķis Krišjānis 39, 70, 125, 154, 170, 173,
223, 240, 348, 349, 360, 364, 377, 379,
438
- Berķis Vitolds 178, 253
- Bērziņš Voldemārs 119, 189, 234, 236, 239,
292, 293, 308, 309, 365, 389, 390
- Biedriņš Arnolds 245, 387, 393, 406
- Bilmanis Jānis 99, 210, 212, 220
- Bilmanis K. 224
- Binders Jānis 157, 178, 395
- Birkavs Valdis 445
- Birznieks Kārlis 142
- Birzulis Rūdolfs 99, 106
- Bite (Bitte) Edvīns 6, 10, 11, 28, 96, 99, 101,
105, 151, 182, 189, 190

- Blauberģs Aleksandrs 12, 23, 44, 54, 58,
 61–63, 65, 67, 68, 70, 73, 78, 99, 189,
 202
 Blaus Kārlis 87, 89, 103, 116, 122, 123, 146,
 147, 148, 165, 178, 361, 365, 374
 Bloms Sergejs 103, 119, 191
 Bluks Kārlis 87, 89
 Blumberģs Voldemārs 142, 165, 176
 Bjodnieks A. 12
 Bjodnieks R. 202–204, 206, 209–212, 265
 Brāķeris Teodors 168, 176, 177
 Briedis Emīls 132, 170, 172, 177
 Briedis Paulis 142, 167, 178
 Bruks Jefims 446
 Bruņenavs Jānis 107
 Brūveris Jānis 178, 393
 Budris Jānis 132, 168, 224
 Bulmanis Nikolajs 108, 116, 120, 123–125,
 131, 134, 135, 148, 151, 154, 165, 178,
 361, 362, 371, 379, 383, 403, 433
 Bungšs Kārlis 129, 166, 178
 Butēvics Jānis 361, 364–366, 372, 374, 384,
 399–401, 403, 404, 415, 418, 426

 Caune Konrāds 313, 391
 Ceigers 310, 430
 Celmiņš Reinholds 10, 11, 66, 242, 292,
 299, 386, 387
 Celms Rūdolfs 6, 10, 11, 66, 82, 84, 87, 94,
 147, 240, 253, 260, 267, 292, 293, 294,
 308–311, 364, 365, 387, 430
 Cīrulis Jānis 6, 103, 147, 165, 178, 298, 350
 Cukurs Herberts 82, 87, 89, 92, 94, 99,
 100, 106, 126, 132, 147, 159, 163, 166,
 178, 187, 188, 206, 208–210, 212, 224,
 244, 245, 292, 293, 295–297, 303, 305
 317–332, 334–350, 352, 359, 365–367,
 374, 389, 395, 399, 400, 407, 430, 431

 Čakanovskis (Austrums) Oto 141, 166, 176,
 177, 374, 375
 Čakste Jānis 83, 291, 300
 Čelsons Ingvars 214
 Čirkuss Jānis 225

 Daibuss Kārlis 168, 393
 Daiga Jānis 168
 Danders Alfrēds 103, 118, 156, 394
 Danders Jānis 103
 Dauge M. 11
 Dekers (Dekkers) Nikolajs 87, 99, 218

 Delle Eiģens 239, 244, 245, 253, 340, 369,
 372, 391, 392, 405, 406, 416
 Delveris Lukass 168, 176
 Deprejs Herberts 23, 26, 44, 81, 86, 89, 90,
 93, 94, 178, 189, 247, 291
 Dērums A. 202, 204, 206
 Dimza Voldemārs 103, 107, 122, 165, 218,
 219, 235, 253
 Dinēvičs Jānis 445
 Donis Jānis 168
 Donis Valdis 178
 Drillis Rūdolfs 26, 33, 38, 44, 54, 65, 74,
 78–80, 291, 298, 366
 Drulle Ādolfs 44, 131, 137, 158, 159
 Dulle Eduards 79, 132, 134, 135, 175, 392
 Duncis (Eglājs) Kārlis 99, 103, 113, 129, 144,
 148, 150
 Dzenis Rūdolfs 99, 103, 113, 143, 168, 312,
 367, 386, 387, 397, 398
 Dzenītis Augusts 33, 82, 87, 89, 100, 104,
 108, 115, 116, 119, 121–125, 132, 144, 147,
 149, 151, 152, 163, 166, 172, 176, 177,
 196, 241, 278, 365, 371–373, 391
 Dzērve R. 292, 362
 Dzērvītis Oskars 128, 165, 178
 Dzērvītis V. 158, 159

 Eglīte–Hothe Helēna 318, 322, 366, 389
 Eglītis Andrejs 222–224
 Eglītis Viktors 108, 110, 115, 116, 121, 128,
 142, 146–152, 166, 178, 365
 Einberģs Bernhards 240, 309, 335, 336,
 362, 364, 383, 433
 Eizentāls Ernests 388, 391, 392
 Ercums Kārlis 167, 178, 216, 222–224, 226,
 227
 Ērglis Jūlijs 154, 235, 240, 253
 Ezernieks Ēriks 99, 103
 Ezers Vilnis 443

 Feizaks Jānis 193, 306, 320, 389
 Fliks Bertolds Martins 446
 Fokers Antonijs 270
 Fredheims Šels 445
 Freiborns Jānis 392
 Frejs Pēteris 116
 Freilihs Oskars 225
 Freimanis Hugo 107, 118, 146–148, 156
 Freimanis Pēteris 394
 Freimanis Žanis 425

- Gailītis Jūlijs 216
 Gailītis Markus 376
 Gailītis Toms 156, 193, 235, 237–239, 244, 247, 248, 352, 367, 386, 387, 390
 Ginters Eduards 99, 103, 105, 113, 132, 148, 151, 167, 176, 177
 Godmanis Ivars 444
 Goertcs Alfrēds 99, 150
 Gospovskis M. 9, 205
 Gotšalks Dimitrijs 103, 116, 121, 124, 189
 Grants Vilis 142, 161, 165, 168, 387
 Grasbergs Bernhards 103, 108, 113, 147, 166, 215, 222, 224, 379
 Graudiņš Augusts 103, 107, 125, 126, 131, 132, 144, 147, 151, 159–161, 165, 167, 168, 170, 172, 176, 178, 179, 319, 360, 362, 373, 379, 383
 Graudiņš R. 426
 Graudups Vilhelms 191, 218
 Grāve Ludvigs 141, 167–169, 395
 Grāvers Maksimiliāns 103, 120
 Greizis Pēteris 141, 142, 166, 169, 178, 379
 Grīnbergs B. 281
 Grīnbergs Jānis 103, 178, 179, 216, 222, 223, 226, 248, 315
 Grīnbergs Teodors 247
 Grūbe Kārlis 99, 124, 146, 148, 150, 166, 178
 Grūbe Paulis 167, 168, 178, 224, 398
 Grundmanis Artūrs 99, 103, 132, 150
 Gudermanis Alberts 132, 143, 178, 216, 224
 Gulbis Rihards 87, 99, 149, 150, 177, 237, 239, 241, 247, 365, 386, 387, 389
 Gūtmanis Andris 444
 Gūtmanis Paulis 107, 144
 Hägenfelds Jēkabs 178, 225
 Hartmanis Mārtiņš 127, 135, 154, 335, 348
 Henzelis Ludvigs 87, 99
 Hitlers Ādolfs 75, 269, 390
 Hmelevskis Jurijs 446
 Hvastkovs Aleksandrs 118, 142, 156
 Iesalnieks Kārlis 107, 108, 116, 118, 124, 146, 148, 156
 Ieva Arturs 107
 Indāns Jānis 25, 69, 72, 73, 81, 82, 85, 87, 94, 98, 100, 104, 108, 115, 116, 118, 119, 120, 124–126, 130, 135–138, 142, 144, 146–148, 151, 156, 158, 159, 164, 175, 177, 195, 205, 222–224, 234, 238, 240, 245, 247, 248, 252, 279, 280, 291, 292, 313, 349, 359, 360, 365, 368, 371, 372, 376, 377, 379, 380, 384, 386, 393, 394, 405, 407, 411, 412, 428
 Inselbergs Hanss 23, 25, 54, 67, 81, 94, 148, 149, 247
 Irbe Rotislavs 168
 Irbītis Kārlis 5, 36, 103, 104, 136, 139, 148, 158–160, 189, 213, 243, 245, 276, 292, 293, 295, 297, 299–307, 310–316, 318, 319, 322, 338, 350–352, 364, 365, 376, 386–389, 391, 398, 399
 Jacis Aleksandrs 399, 403
 Jākobsons Aleksandrs 148
 Jakubovs Nikolajs 87, 99, 116, 148, 149, 208, 210–212, 219, 267, 301, 401–404
 Jakubovs Voldemārs 10, 11, 17–20, 23–25, 29, 30–33, 36, 38–44, 54, 57, 58, 65–70, 72, 73, 77, 78, 80, 81, 83–85, 87, 89, 96, 99, 100, 104, 122, 147, 172, 176, 177, 208–212, 219, 260, 261, 291, 299, 365
 Jansons Arnolds 44
 Janševskis Paulis 394, 428
 Janševskis Roberts 103, 116, 120
 Jaunītis Eduards 9–11, 23, 27, 78
 Jēgins Alfrēds 24, 80, 87, 210
 Jēkobsons Ernests 177, 395, 396
 Jenkēvics Rūdolfs 141, 142, 148, 165, 178, 234, 371
 Jensens Ansis 107, 120
 Jēre Žanis 87, 96, 99, 115, 121, 124, 138, 165, 176, 177, 238, 379
 Jēriņš Jānis 277, 280, 285, 305, 308, 361, 371, 374, 381–385
 Jeske Nikolajs 82, 84, 87, 94, 104, 151, 158, 163, 189, 292
 Jevlampjevs Nikolajs 6, 7, 10, 27, 81–83, 87, 93, 151, 177, 189, 202, 210, 239, 250, 292, 306, 365
 Jirgenšons Egons 44, 103, 107, 120
 Joniškāns Antons 11, 57, 58, 65, 68, 70, 72, 174, 176, 238, 299, 301
 Jurkevics Jānis 107, 108
 Juzefatovs Aleksandrs 99, 148, 150, 189
 Kadiķis Arnolds 105, 144, 148, 166, 168, 176, 177
 Kaguss Kārlis 141, 167, 169, 178
 Kaire Jēkabs 99, 106, 146
 Kalacis Kārlis 99, 178, 210, 212

- Kalējs Aleksandrs 126, 127
 Kalējs Pauls 395
 Kalniņš Bruno 174
 Kalniņš Kārlis 103, 113, 148, 167, 177, 428
 Kalniņš Pauls 105, 223
 Kalve Mārtiņš 154, 196, 292, 314, 424
 Kaminskis Arvīds 178
 Kaminskis Teodors 129, 148, 154
 Kanailis Edgars 392
 Kandis Rūdolfs 87, 94, 99, 108, 113–116,
 121, 124, 125, 131, 134, 135, 138,
 146–148, 151, 154, 156, 158, 159,
 162–165, 170, 175, 204, 221, 234, 239,
 240, 243, 248, 349, 360, 362, 368, 371,
 373, 382, 384, 411, 412
 Kanna Emīls 103, 116, 122, 124, 132, 134,
 135, 151, 166
 Kaņķis Jānis 406
 Kaņņeps Nikolajs 107, 113, 121, 124, 129, 143,
 144
 Kaplers 310
 Kārklīņš Ernests 165, 176, 210–212, 220,
 222, 224
 Kārklīņš Ēvalds 87, 89, 174, 208, 210, 214,
 218
 Kārklīņš I. 215, 218
 Kārklīņš Kārlis 178
 Kārklīņš Krišus 23
 Kārklīņš Jānis 87, 99, 146, 149, 165, 167,
 177, 210, 218, 219, 224, 226, 396
 Kārklīņš Māris 445
 Kārklīņš Roberts 170, 172
 Karpis Kārlis 107, 108, 123, 132, 174
 Kazeks Ēriks 107, 178, 398
 Keizerlings Arčibalds 201, 202, 209, 216,
 217, 223, 224
 Kiršteins Fridrihs 156, 236, 238, 391
 Kiršteins Juris 396, 406, 424
 Kizenbahs Edijs 443, 447
 Kleinbergs Toms 122, 132, 141, 166, 168,
 179, 379, 395, 396
 Kleins Kārlis 87, 99, 104, 116, 148–150, 165,
 175
 Knauke 299, 301, 310, 350
 Kohs Oskars 177
 Kolužs Jānis 132, 177, 224, 282, 402, 403,
 409, 414, 423
 Konstants Kārlis 87, 108, 116, 151, 176, 297,
 302, 303, 305, 318, 320, 322, 351, 365,
 399
 Korobovskis Vladimirs 6, 11, 21, 25, 26, 57,
 58, 65, 68, 81, 83, 86, 87, 94, 151, 174,
 176, 205, 299
 Krastiņš Ādolfs 191
 Krastiņš Kārlis 141, 142, 148, 166, 178, 384
 Krastiņš Viktors 166, 168, 171, 172, 174, 175,
 177, 313, 391, 392, 407, 409, 414, 425,
 439
 Kraulis Artūrs 73, 81, 82, 84, 90, 93, 99,
 151, 238
 Kraulis K. 11
 Krēgers Artūrs 103, 132, 148, 168, 396
 Kronis Ēriks 168, 177
 Krūmiņš Vilis 74
 Krūmiņš Emīls 99, 224
 Krūmiņš Kārlis 107, 178
 Ūeniņš Marģeris 99, 118, 150, 234, 236,
 239, 292, 352, 353, 365, 366, 374,
 389–392, 398
 Ūibers Arvīds 103, 113, 119
 Ūirpītis Pauls 103, 106, 148
 Ūirsons Jānis 144, 148, 178
 Ūīsis E. 292
 Lagzdiņš Alberts 57, 158
 Lagzdiņš Fricis 426
 Lakstīgala Krišs 142, 148, 167, 178, 216, 225
 Lāma Fricis 398
 Landavs Ziedonis 11, 176, 178, 202
 Lapiņš Augusts 103, 143
 Lapiņš Jānis 406, 407, 422
 Lasmanis Arvīds 103, 116, 148, 150, 166,
 177, 178
 Launītis Fricis 94, 99, 108, 113, 147, 148,
 150, 167, 178, 365
 Lazdiņš Augusts 70, 73, 81, 82, 84, 100,
 299, 300
 Lecis Jānis 168, 179
 Lediņš 321
 Lejiņš Eižens 167, 225, 292
 Lejnieks 168
 Lepels (Leppels) Kārlis 82, 87, 89, 94, 99,
 163, 202, 204, 218
 Lešinskis Kārlis 156, 192, 235, 237, 239, 244,
 246, 248, 251, 366, 377, 386, 387, 389,
 406
 Levics Kārlis 277
 Libermanis 141
 Līdaks Ādolfs 167, 209, 210, 222, 224, 226
 Liepiņš Arvīds 142, 219
 Limbahs 264, 321

- Lindbergs Jānis 6, 10, 11, 25, 72, 82, 137, 189, 202–204, 206, 208, 234, 245, 247, 253, 275, 291, 292, 305, 366, 371, 381, 430
- Liniņš Alfons 87, 99, 104, 116, 118, 124, 142, 144, 146, 147, 151, 165, 177, 219, 365
- Lodziņš Jānis 99, 116, 146, 150, 177, 277
- Lodziņš Pēteris 107, 118, 120, 143
- Lūks Jānis 168, 398
- Lumbergs Eduards 103, 106
- Maisiņš Jānis 103, 116, 123, 124, 132, 138, 148, 166, 178
- Maharevs Eduards 444, 445
- Makarovs Vasilijš 426, 428
- Makars Haralds 387, 393
- Māliņš Voldemārs 54, 168, 178
- Māliņš Jēkabs 44
- Mancs Reinholds 314, 429
- Mardoks Pēteris 6, 10, 11, 21, 23, 54, 66–68, 72, 81, 84, 87–89, 100, 104, 138, 176, 189, 247
- Martens Aleksandrs 23, 292
- Matvejevs 172
- Mazurs Bonifācijs 105, 107, 110
- Meijerovics Artūrs 107, 178
- Meijers (Veldre) Eduards 142, 148
- Meijers Sergejs 18, 205, 206, 208–210, 212, 224
- Meisters Eduards 73, 81
- Mellups Ēriks 10, 103, 113, 121, 124, 125, 144, 166, 178
- Mencis Arnolds 391, 398, 414
- Mikelsons Kirils 129, 161, 178, 216, 224, 248, 391, 392, 394, 418
- Milgrāvis Sergejs 168, 176, 177
- Millers Eduards 38, 43, 72, 160, 168, 179, 240
- Milts Rūdolfs 55, 103, 106, 138, 189, 210, 239, 251, 253
- Miņuks Ādolfs 25, 44, 54, 67, 72, 80, 137, 203, 204, 206, 209, 212, 213, 220, 224
- Misiņš Tāivaldis 132, 175, 402
- Morkāns Indriķis 129, 130, 156, 175
- Morziks Jēkabs 387, 390, 391
- Motmillers Vilis 314, 375, 426
- Muižnieks Arnis 443
- Muižnieks Jānis 178, 235, 239, 242, 243
- Munters Vilis 87, 89, 96, 109, 113, 121, 124, 144, 152, 163, 165, 176, 177
- Nagainis Konrāds 118, 156, 168
- Naumanis Hermanis 236, 239, 247, 313, 367, 392, 393
- Nolbergs Ernests 107, 108, 148, 177
- Okladņikovs Aleksandrs 443
- Ostvalds Oto 209, 210, 212, 218
- Oše 11, 58, 64, 67, 70, 176, 292
- Ozoliņš Jānis 149, 178, 402
- Ozoliņš L. 238, 246
- Ozoliņš Pēteris 446
- Ozoliņš Vilnis 156, 193, 244
- Ozols Arnolds 407
- Ozols Eduards 103
- Ozols Jānis 44, 80, 87, 83, 118, 202, 291
- Ozols Kārlis 178, 235, 236
- Ozols Markus 176, 202, 362
- Pagrods Jānis 103, 113, 124, 125, 144, 167
- Pallo Augusts 87, 99, 104, 132, 148, 149
- Pantejejevs Apolons 236, 245, 246, 318, 322, 361, 366, 370, 374, 377, 382, 400, 401, 405–407, 409, 413–415, 418, 422, 425–427
- Pauliņš Eduards 103, 132
- Paulovska Alīda 390
- Paulovskis Alfrēds 87, 149, 150, 177, 178, 235–239, 245, 254, 256, 260, 267, 303, 305, 350, 365, 366, 372, 390, 396
- Paulovskis Georgs 366, 405
- Pečulis Voldemārs 142, 176
- Pelše Jānis 148, 209, 210, 212, 218, 224
- Pelude Gustavs 99, 103, 210, 216, 224
- Peniķis Mārtiņš 125, 335
- Penks Oto 142, 148, 165, 176, 216, 224
- Pētersons Bernhards 87, 89, 90, 142–144, 177, 197, 239, 246, 247, 248, 250, 251, 253, 254
- Pillups Ludvigs 154, 374, 384, 407, 411
- Platais Oskars 99
- Plēsums 321
- Ploše Voldemārs 387
- Podiņš E. 299, 301, 310, 312
- Podnieks Arsēnijs 87, 89, 119, 124, 163
- Pommers Dzintars 443
- Popovs Vadims 292–294, 365, 389
- Priedītis Jānis 10, 11, 17–19, 23, 25, 29, 30–33, 36, 37, 40, 43, 44, 54, 55, 58, 65, 67–70, 72, 73, 77, 78, 80, 81, 83, 89, 83, 87, 93, 99, 104–106, 116, 137, 150, 157, 174, 176, 189, 210, 219, 260, 261, 299
- Priedītis Mārtiņš 103

- Pukše Bernhards 176, 177
 Pukše Oļģerts 85, 89, 104, 118, 148, 165, 302, 303, 313, 316
 Pūliņš Nikolajs 98, 235, 236, 275, 292–319, 321, 323, 324, 334, 350, 364–367, 371, 374, 391
 Purmalis Kārlis 103, 148
 Pušķelis Narciss 9–12, 15, 17, 19, 23, 44, 69, 70, 77, 78, 145, 176, 186, 219, 260
 Putniņš Jānis 44, 73, 82, 85, 89, 94, 104, 148, 148, 156

 Rācenis J. 322
 Ratners Jefims 446
 Ratņikovs Sergejs 446
 Rediņš Teodors 178, 224
 Reihmanis Konstantīns 160, 161, 235, 237, 239, 241, 246–248, 251, 367, 387, 390
 Reinfelds Klāra 406, 425, 426
 Reinfelds Nikolajs 107, 108
 Reinhardts Pauls 110, 148, 178, 365, 389, 429
 Reiters Oto 267
 Renkulbergs (Rasa) Jānis 107, 165
 Resnais H. 275, 277, 281, 383
 Retīgs Artūrs 178
 Rikards Alfrēds 235
 Rimša Jūlijs 70, 81, 83, 84, 87, 89, 94, 100, 151, 186
 Riņķis Ernests 168, 401–403
 Riņķis Valters 101, 103, 148, 151, 161, 165, 168, 176, 177, 378, 391, 393
 Ritenbergs (Rittenbergs) Nikolajs 87, 94, 115, 146
 Romelis Jānis 446
 Roziņš Arkādijs 168
 Rubenčikovs Jurijs 446
 Rucelis Jānis 99, 107, 108, 115, 146, 165, 178, 219
 Rucelis Pauls 103, 105, 107, 108, 113, 120
 Rudze Teodors 87, 99, 149, 150, 222
 Rudzītis Ernests 107, 108, 116, 123, 124, 132, 134, 151, 168, 175, 178, 395
 Rudzītis Jānis 161, 179, 236, 248, 314
 Rulle Jānis 23, 56, 58, 60, 65, 66, 78, 81, 99
 Rulle Žanis 44, 70
 Runka Arnolds 168
 Runka Herberts 292, 293, 295, 302, 350–352
 Rūtiņš Alfrēds 107, 178

 Salmiņš Alfrēds 103, 142, 166, 177
 Salna Nikolajs 176
 Samtiņš Kārlis 292, 298, 362, 372, 390, 391, 394, 396
 Saprātnieks Eduards 124, 141, 166
 Silarājs Rūdolfs 178, 393
 Siliņš Arnolds 393, 406
 Skagers Arvids 178
 Skaubītis Kārlis 6, 10, 11, 82, 87, 89, 94, 100, 105, 109, 110, 209, 428
 Skrastiņš Voldemārs 10, 11, 17, 18, 24, 44, 56, 58, 65, 66, 70, 77, 81, 91, 99, 106, 260
 Skribo Kārlis 82, 87, 89, 116, 121, 124, 146, 148, 151, 163, 176, 275
 Skurbe Arvids 102, 107, 108, 114–116, 124, 137, 139, 151, 178, 268, 335, 364
 Sleine Ansis 106, 204, 205, 209
 Sniķeris Mārtiņš 25, 26, 30, 31, 33, 44, 81, 142, 178, 372, 394, 396
 Sotnieks Paulis 142, 166, 168, 169, 313, 372, 384, 387, 393, 414
 Spandegs 335
 Spāriņš Augusts 11, 17, 31, 38–42, 44, 67–70, 72, 73, 77, 99, 189
 Spole 321
 Sprinģis Kristaps 107, 108, 157
 Sproģis Fricis 10, 11, 99, 104, 177, 189, 275, 301, 316
 Stāmers Fricis 322
 Staprāns Sergejs 25, 44, 73, 77, 82, 137, 291
 Sterndoks Vilhelms 107, 148, 167
 Stoķis Mārtiņš 236, 246, 259, 405, 409, 415, 422, 423
 Strauja Ernests 99, 210–212, 224
 Strautnieks Augusts 107, 119, 120, 132, 138, 144, 147, 151, 166, 178
 Strazdiņš Hermanis 236, 239, 387
 Striķkalējs Indriķis 107
 Strūbergs Eižens 216, 224, 239, 387, 394
 Strukovs Nikolajs 103, 113, 143, 144, 167, 176, 177
 Students Edgars 168, 375, 405–407, 409, 415
 Stukāns Viktors 245, 369, 396
 Stūrāns Jānis 87, 89, 100, 113, 137, 138
 Stūrāns Pāvils 44, 54, 55, 72, 73, 77, 80, 82, 87, 291
 Stūre Visvaldis 142
 Sudmalis Nikolajs 239, 292, 293, 323, 325, 335, 364, 366

- Šķēle Kārlis 168, 178
 Šķēre Voldemārs 215, 225
 Šķoba Kārlis 168, 406
 Šleinerts Andrejs 150
 Šleiters Imants 123, 141, 142, 166, 215, 219,
 295, 318, 353, 354, 402, 407, 413, 414,
 422, 427, 439
 Šmitbergs Nikolajs 168
 Šrāders Ēriks 236, 245, 246, 247, 366, 372,
 405, 406, 414, 415, 418, 422, 426
 Štārs Alfrēds 402, 403
 Šteinbergs (Velme) Arvīds 393
 Šteinbergs Oskars 107, 108, 113, 222, 224,
 239, 250
 Šūmanis Jānis 10, 11, 224
 Šusters Teodors 99, 113, 150, 168, 245, 373,
 391, 393, 395, 401, 422
 Švalbe Ludvīgs 168, 239, 253, 387, 396
 Švanbergs Teodors 142, 148
 Švāns Voldemārs 129, 168, 178
- Taube Artūrs 107
 Teikmanis Kārlis 103, 238, 247, 367, 386
 Tenters Kārlis 103, 148, 176
 Teteris Mārcis 10
 Teteris Oļģerts 6, 9, 10, 145
 Tīrulis Alberts 142, 167, 176, 177, 407, 411
 Tomass Aleksandrs 107, 113, 124, 167, 177,
 178, 222, 223
 Tomass Kārlis 87, 149, 377
 Tomsons Eduards Pēteris 6, 9, 11, 16, 17,
 26–28, 44, 132, 291
 Tomsons Žanis 134, 172
 Tramdahs Fricis 378, 384, 400, 403, 422
 Trejs Pēteris 99, 103, 113, 115, 142, 146–148,
 178, 353
- Ūdentiņš Jānis 116, 123, 135, 148, 219
 Ulmanis Kārlis 13, 15, 32, 35, 79, 120, 126,
 152, 154, 172, 174, 233, 237, 240, 243,
 247, 249, 252, 274, 291, 362, 364, 438
 Upāns Ludis 168, 178
 Upmalis Alberts 73, 293, 322, 399
 Ustups Pēteris 105, 107, 120
- Vaiders Leons 129, 141, 157, 158
 Valdmanis Andrejs 168, 235, 390
 Valeika Alfrēds 6, 9, 12, 15, 16, 18, 19, 26,
 27, 30, 32–34, 44, 72, 79, 98, 99, 145,
 176, 177, 234, 238, 239, 247, 250, 255,
 292–294, 315, 336, 361, 362, 364, 365,
 374, 392, 433
- Vanags Hugo 113, 124, 134, 135, 144, 148,
 166, 168
 Varažinskis Eduards 215, 225, 394
 Vasiljevskis Ādolfs 103, 113, 150, 189, 396,
 403
 Vasiljevs Teodors 12, 15, 23, 44, 58, 65, 66
 Veikins Fēlikss 166
 Veikins Kārlis 99, 104, 125, 150, 166, 178
 Veilands Alfrēds 105, 396
 Veinbergs Atis 20, 260
 Veinbergs Eduards 87, 94, 103, 107, 108,
 124
 Veinbergs Gotfrīds 392
 Veldre Eduards 142, 166, 168, 178, 396,
 407, 439
 Veldums Andrejs 82, 99, 210–212, 219, 220
 Verners Augusts 107, 177, 402
 Vidiņš Arvīds 178, 402, 403
 Vidiņš Verners 177, 384, 396, 400, 402,
 468
 Vidiņš Voldemārs 402
 Vilks Alberts 236, 246, 253, 396, 398, 405–
 407, 409, 414, 415, 418, 423, 425, 428
 Vilks Roberts 374, 376, 407, 411, 430
 Vinklers Oļģerts 168
 Virks Aleksandrs 391, 392
 Vistucis Jānis 99, 103, 106
 Vītoļiņš Artūrs 44
 Vītoļiņš Eduards 9, 99, 148, 150, 428
 Vītoļiņš Jēkabs 201
 Vītoļiņš Mārtiņš 203, 204, 206, 209, 211,
 212, 218
 Vītols Rūdolfs 119, 292, 295, 298, 299, 316
 Viziņš Kārlis 19, 58, 64, 67, 70, 73, 176, 178,
 189, 292, 381
 Vjake Aloīzs 129, 178
 Vulfs Nikolajs 107, 177
- Zablockis Konstantīns 292, 294, 361, 364,
 374, 377, 390, 399, 413
 Zaksenbergs Gerhards 14, 19, 32, 34, 41,
 54, 69, 260, 267, 272
 Zaķītis Ēriks 439
 Zaķis Fricis 103, 113, 148, 150, 177
 Zālītis Ernests 166, 176, 177, 250
 Zariņš Aleksandrs 6, 10, 11, 28, 44, 58, 65,
 68, 70, 77, 78, 80, 81, 84, 87, 89, 94,
 96, 100, 104, 147, 149, 151, 168, 176,
 189, 214, 218–220, 222–224, 237, 387,
 365
 Zariņš Laimonis 394

- Zārdiņš Rūdolfs 110, 118, 292–295, 297–
299, 314, 350, 365, 389
Zeile Jānis 107, 108, 146
Zeltiņš Pēteris 44, 80, 83, 87, 100, 361,
379, 430
Zeltiņš Valentīns 18, 33
Ziedainis Voldemārs 107, 168
Ziemeļis Eduards 82
Zindels Ernests 282
Ziraks Emīls 251, 253
Zīverts Rolfs 23, 44, 56, 65, 66, 68
Zīverts Rūdolfs 70, 78, 99
Zobens Austris 443, 444
Zute (Zutte) Fridrihs 29–31, 33, 36, 39, 40,
41, 43, 44, 54, 68, 72, 73, 79, 80, 81,
83, 84, 87, 88, 148, 178, 290, 291
Žurkins Nikolajs 292

Saturs

Priekšvārds	5
-------------------	---

Kara aviācija (1919–1940)

I. Latvijas kara aviācijas nodibināšanas priekšvēsture	9
1. Mēģinājums organizēt nacionālo latviešu aviācijas daļu pie latviešu strēlnieku bataljoniem 1916./1917. gadā	9
2. 1918. gada vasarā Maskavā organizētā Latvijas aviācijas grupa pie Latviešu padomju strēlnieku divīzijas	10
3. Mēģinājums organizēt Latvijas Gaisa kara flotes grupu 1918. gada 23. decembrī pie Latvijas Virsnieku rezerves rotas	11
4. Latvijas armijas aviācijas grupas nodibināšana 1919. gada 7. jūnijā un tās komandieris Alfrēds Valeika	15
5. Latvijas armijas aviācijas grupas formēšana un tās darbības sākums ...	17
II. Latvijas kara aviācija atbrīvošanas karā	19
1. Pirmo lidmašīnu iegūšana un to turpmākie papildinājumi	19
2. Lidotājs virsleitnants Eduards Pēteris Tomsons — Latvijas armijas Tehniskās pārvaldes aviācijas nodaļas priekšnieks	26
3. Pirmais pretboļševisma cīņas posms Latgales frontē no 1919. gada 19. augusta līdz 1. septembrim	29
4. Aviācijas parks cīņās pret Bermonta karaspēku	34
5. Kopsavilkums par lidojumiem Bermonta frontē un lidojumu saraksts ..	43
6. Materiālās daļas papildinājumi aviācijas parkā	54
7. Aviācijas parka kaujas lidojumi latgales frontē 1920. gadā	56
8. Secinājumi par pēdējo (trešo) aviācijas parka Latgales kampaņu	64
9. Aviācijas parka darbība Spilvē Latgales kampaņas laikā	66
10. Avārijas un katastrofas aviācijas parkā	66
11. Kopsavilkums par Latvijas kara aviācijas darbību atbrīvošanas kara laikā (1919–1920)	67
III. Kara aviācijas darbība pēckara laikā	72
1. Kara aviācijas skola (tās pirmsākumi)	72
2. Latvijas kara aviācijas lidmašīnu pazīšanās zīmes un krāsojums. Aviācijas grupas, parka, divizona un pulka formas tērpi, emblēmas un nozīmes	74
3. Pirmie aviācijas svētki Latvijā 1920. gada 25. jūlijā	76
4. Aviācijas divizons 1921. gadā. Aviācijas parka komandieris Rūdolfs Drillis	79

5. Aviācijas divizons 1922./1923. gadā	86
6. Aviācijas divizionā ekspluatētās lidmašīnas 1924./1925. gadā	94
7. Aviācijas divizona pēdējie darbības gadi un tā pārveidošana par Kara aviācijas pulku 1926./1927. gadā Aviācijas pulka pirmais komandieris pulkvedis Jāzeps Baško	101
8. Latvijas kara aviācija 1928./1929. gadā	106
9. Aviācijas pulka komandieris pulkvedis Arvīds Skurbe (1888–1972)	114
10. Aviācijas pulks trīsdesmito gadu pirmajā pusē	120
11. Kara aviācija pēc 1934. gada 15. maija notikumiem	125
12. Kara aviācijas pulka pēdējais gadu desmits (1930–1940)	139
13. Lidojošais personāls	149
14. Kara aviācijas pulka pēdējie pastāvēšanas gadi	152
15. Kara aviācijas pulks krievu bāzu laikā un okupācijas sākumā	165
16. Latvijas okupācija 1940. gadā un aviācijas pulka likvidācija	169
Pielikums	180
Latvijas kara aviācijā ekspluatētās lidmašīnas	180
Latvijas kara aviācijas lidotāju uzskaitē	182
Aviācijas pulkā katastrofās bojāgājušie lidotāji	190
Bibliogrāfija	194
Izmantotā literatūra	196

Jūras aviācija (1922–1940)

I. Latvijas jūras aviācijas pirmsākumi	201
II. Jūras aviācijas vēsture. Lidmašīnas, lidojumi, komandieri un lidotāji	203
1. Aviācijas divizona lidlaivu nodaļa (1922–1924)	203
2. Jūras aviācijas nodaļa (1924–1926)	205
3. Kara aviācijas pulka jūras aviācijas divizons (1926–1936)	210
4. Aviācijas pulka 8. izlūkošanas eskadrija (1936–1940)	223
III. Latvijas jūras aviācijas likvidācija	226
IV. Latvijas jūras aviācijas lidmašīnu uzskaitījums un reģistrācijas numerācija (1922–1941)	228
Bibliogrāfija	229
Izmantotā literatūra	229

Aizsargu aviācija (1931–1940)

I. Aizsargu aviācijas nodibināšana, uzdevumi, organizatoriskā struktūra, pirmās lidmašīnas, lidkursi, nekustamie īpašumi, lidotāji	233
II. Lidmašīnu turpmākā saņemšana, avārijas, katastrofas. Planierisma attīstība. Lidojumi ar motorlidmašīnām. Formas tērpi	242

III. Dažādas citādas darbības Aizsargu aviācijā. Organizācijas likvidēšana	251
Bibliogrāfija	255

Satiksmes aviācija

I. Spilves aerodroma vēsture (1916–1940)	259
II. Satiksmes aviācijas pirmsākumi Latvijā un Baltijā pēc Pirmā pasaules kara. 1921. gads	262
III. Aviosabiedrību darbība Baltijā un Latvijā uz vispārējās Eiropas satiksmes aviācijas attīstības fona (1922–1925)	266
IV. Satiksmes lidmašīnu tehniskā attīstība 1920.–1930. gadā un to izmantošana Baltijā un Latvijā	270
V. Satiksmes aviācijas attīstības tendences trīsdesmitajos gados Latvijā	274
VI. Aviosabiedrību <i>Deruluft</i> un <i>Lufthansa</i> darbība pirmskara Latvijā (1922–1939)	284
Bibliogrāfija	288
Izmantotā literatūra	288

Sporta aviācija

I. Sporta aviācijas pirmsākumi Latvijā (1920–1929) un Latvijas pirmais aeroklubs	291
II. Sporta aviācijas pionieri Latvijā	297
1. Nikolaja Pūliņa biogrāfija	297
2. Lidmašīna "Sprīdītis I"	299
III. Nikolajs Pūliņš ar "Ikaru II" pāri Baltijas jūrai (1932. gada 26.–29. jūlijā)	308
1. Lidmašīna I-6 "Gambija"	310
2. Nikolajs Pūliņš emigrācijā (1944–1979)	314
IV. Herberts Cukurs un viņa lidojumi uz Gambiju un Tokiju (1933–1937)	317
1. Herberta Cukura uzbūvētās lidmašīnas	319
2. Lidojums uz Gambiju	323
3. Herberta Cukura lidmašīna C-6 "Trīs zvaigznes" un viņa lidojums uz Tokiju	338
V. Mazāk pazīstami sporta aviācijas pionieri starpkaru periodā	350
Izmantotā literatūra	355

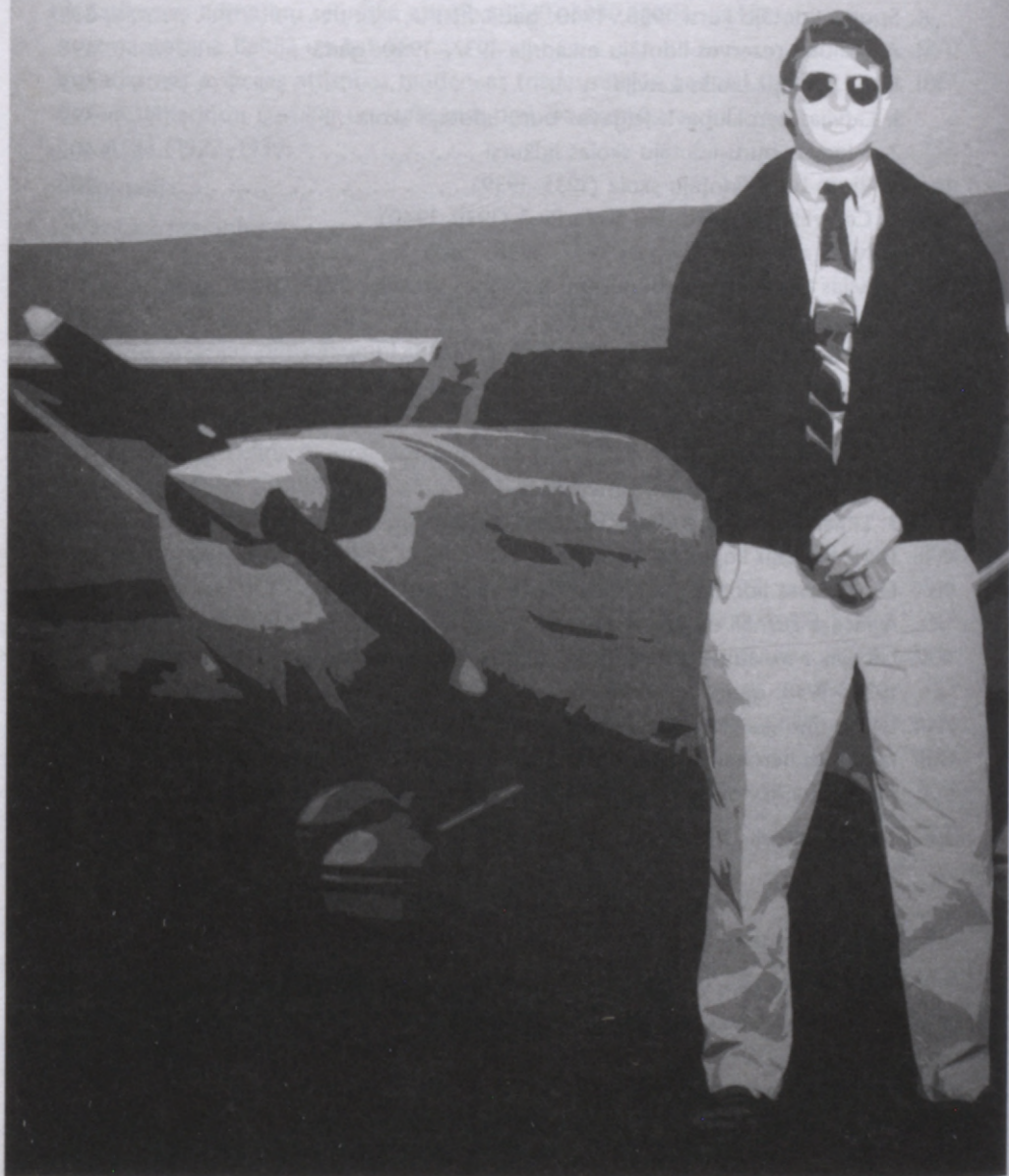
Latvijas aeroklubs (1934–1940)

I. Sporta aviācijas reorganizācija 1934.–1935. gadā	359
II. Aviācijas biedrības pirms Latvijas aerokluba nodibināšanas un to darbības pēdējie gadi	364
1. Notikumi sporta aviācijā pirms aerokluba nodibināšanas	367
III. Latvijas aerokluba darbība 1935.–1936. gadā	368
1. Mācību lidmašīnu sagāde Latvijas aeroklubam un Aizsargu aviācijai	371

2. Aerokluba masu organizācijas darbs	374
IV. Aviomodelisms 1936. gadā	377
V. Civilās aviācijas štābs	379
VI. Baltijas valstu aeroklubu konferences	381
1. Konference Lietuvā	382
2. Konference Latvijā	383
3. Konference Igaunijā	384
VII. Latvijas apkārtlidojumu sacensības 1936., 1937. un 1938. gadā	386
VIII. Sporta lidotāju mācības	389
IX. Sporta lidotāju kursi 1936. un 1937. gadā	393
X. Sporta lidotāju kursi 1938.–1940. gadā	395
XI. Aerokluba rezerves lidotāju eskadrija 1937.–1940. gadā	398
XII. Buru lidotāju skolas Latvijā	399
1. Latvijas aerokluba 1. Jelgavas buru lidotāju skola	399
2. Jelgavas buru lidotāju skolas lidkursi	402
3. Rīgas buru lidotāju skola (1935–1939)	405
4. Centrālā buru lidotāju skola Rīgā (1939–1940)	407
XIII. Latvijas aerokluba darbība 1937.–1938. gadā	411
XIV. Latvijas aerokluba darbība buru lidošanas attīstībā 1937.–1940. gadā	414
XV. Treniņu planieris <i>H-17 (Hütter 17)</i>	416
XVI. Buru lidmašīna <i>Rhönbussard</i>	418
XVII. Planieristu mācību metodika buru lidošanas skolās un planieristu kopās	420
1. Amortizatora starts	420
2. Auto starta apmācības metodika	421
3. Lidmašīnas velces starta vēsture Latvijā	422
XVIII. Buru lidotāju kopas LAK nodaļās	425
XIX. LAK Sporta lidotāju skolu planieristu nodaļas	428
XX. Aviācijas žurnāli un literatūra pirmskara Latvijā	430
XXI. Latvijas aerokluba finansiālā un saimnieciskā darbība 1935.–1938. gadā	433
XXII. LAK atribūtika (formas un nozīmes)	436
XXIII. Izmaiņas aerokluba vadībā un tā darbībā 1938.–1940. gadā. Aerokluba likvidācija	438
Izmantotā literatūra	441
Latvijas satiksmes aviācija pēc neatkarības atjaunošanas	443
Saīsinājumi	449
Personu rādītājs	450



LATVIJAS LIDOTĀJU UN LIDAPARĀTU ĪPAŠNIEKU
ASOCIĀCIJA



Teicama izvēle Jūsu drošībai!

BTA

- autotransporta riski
- īpašuma riski
- uzņēmējdarbības
pārtraukšanas riski
- celtniecības riski
- finanšu riski
- kravu un pārvadājumu riski
- aviācijas riski
- jūras riski
- veselības apdrošināšana
- ceļojumu riski
- nelaimes gadījumu riski
- civiltiesiskā atbildība

AS "BTA" centrālā biroja: Rīga, K.Valdemāra iela 63
Tālrunis: 7025100 Faks: 7025190 E-pasts: bta@bta.lv

www.bta.lv

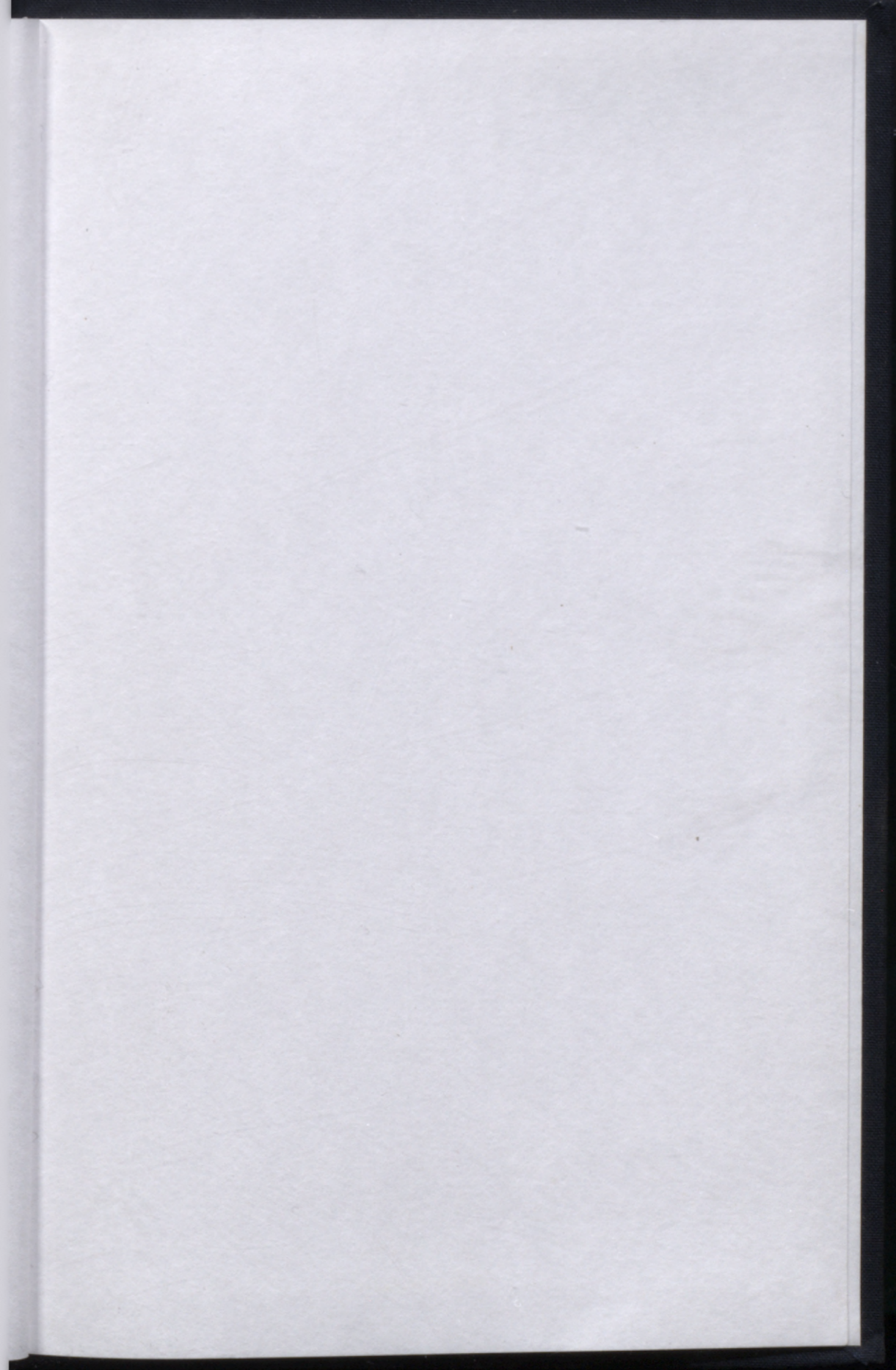
Apgāda «**JUMAVA**»
PĀRDOŠANAS DAĻA
Rīgā, Blaumaņa ielā 24,
tālr. 7280058

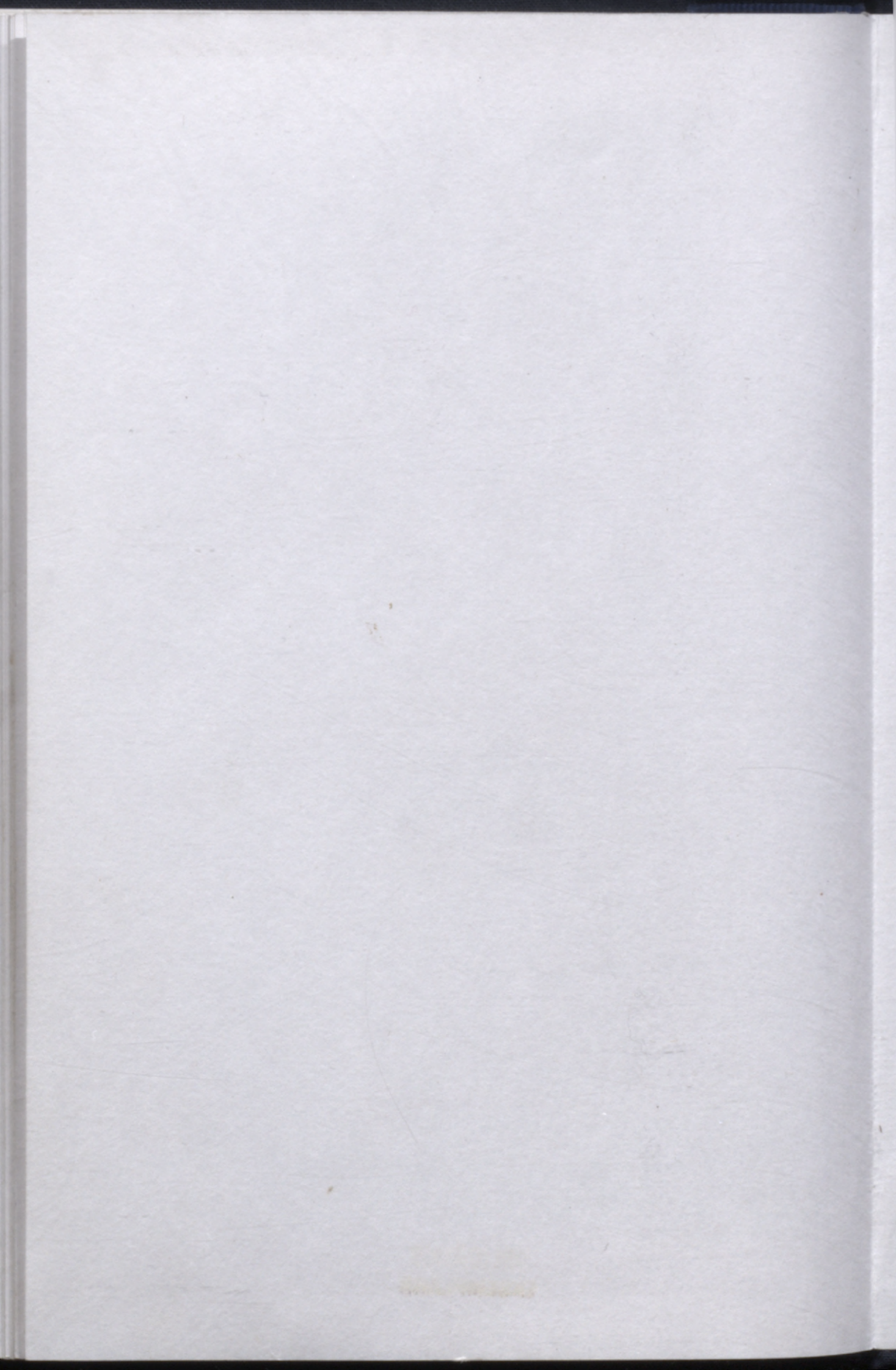
www.jumava.lv

Izdevējs — SIA "J.L.V.", Dzirnau ielā 73, Rīgā LV 1011.
Iespiests un iesiets SIA "Lapa" Valmieras tipogrāfijā,
A. Upīša ielā 7, Valmierā LV 4201.

10

15





LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0303015036

**OBLIGĀTAIS
EKSEMPLĀRS**

7. ✓

2003-5
24

