

Antanas Navaitis

PRISIMINIMAI APIE PASKUTINIUSIOS LIETUVOS KARO AVIACIJOS METUS

Apie Lietuvos karo aviaciją galima kalbėti labai daug. Nesigilindamas į jos kūrimosi istoriją ir dalyvavimą nepriklausomybės kovose, noriu pasidalyti savo prisiminimais tik iš to laikotarpio, kurio įvykiuose pats dalyvavau.

Baigęs karo mokyklą, 1935 m. rugsėjo 15 d. buvau paskirtas į 4-ąją artilerijos pulką. Iš čia 1936 metais buvau perkeltas į Karo aviacijos mokyklą, kurią baigus, 1937 m. gruodžio 31 d. man buvo suteiktas 2-osios eilės karo lakūno vardas ir paskirtas į 3-iosios aviagrūpės 4-tąją eskadrilę Šiauliuose. Šios eskadrilės vadas buvo kpt. Kazys Šimkus (vėliau majoras). Prisistatymo eskadrilės vadui metu, mane nustebino jo pompastiška kalba ir pasididžiavimas: "Žinok, kad Tu patekai į ne bet kokią eskadrilę, o į 4-ąją, kuri mūsų aviacijoje turi garbingiausias tradicijas. Mūsų eskadrilėje tarnavo kapitonas Darius, pulkininkas leitenantas Peseckas, majoras Namikas. Linkiu Jums nepadaryti gėdos 4-ajai eskadrilei".

Kodėl jis paminėjo Darių, Pesecką, Namiką? Tai buvo lakūnai, išgarsinę Lietuvos vardą pasaulyje. Stepono Dariaus žygdarbis žinomas visiems. Plk. ltn. Peseckas su tuo pačiu mjr. K. Šimkumi į pasaulinę aviacijos istoriją pateko 1928 metų rugsėjo 21 dieną. Tuomet dar būdami vienas kapitonu, kitas - leitenantu, skrido išbandyti ilgai angare stovėjusį lėktuvą "Sop-

with" - pirmąjį mūsų aviacijos įsigytą lėktuvą. Vykstant kovoms su bolševikais, 1919 m. vasario 5 d. Jezno rajone, pristigęs benzino, nusileido bolševikų lėktuvas. Lakūnai pabėgo. Lėktuvas buvo atgabentas į Kauną ir suremontuotas.

Taigi Peseckui ir K. Šimkui skrendant tuo lėktuvu, netoli aerodromo, apie 300 m aukštyje, užsidegė variklis. Parašiotų jie neturėjo. Liepsma greit apėmė lėktuvo liemenį. Abu lakūnai iššoko ant lėktuvo sparnų ir, keisdami padėtį, įstengė lėktuvą išlaikyti pusiausvyroje, iki jis pasiekė žemę. Abu lakūnai liko gyvi. Kpt. Pesecko labai apdegę rankos ir kojos, o ltn. K. Šimkus tik prisitrenkė, lėktuvui atsimušus į žemę. Apie šį įvykį labai plačiai rašė viso pasaulio spauda. "Lietuvos aidas" įdėjo reportažą "Baletas ant degančio lėktuvo", italų žurnalas "La Tribuna Illustrata" pirmame puslapyje išspausdino spalvotą piešinį: ore degantis lėktuvas, o ant sparnų du Lietuvos lakūnai. Tai buvo unikalus atsitikimas aviacijos istorijoje.

Mjr. Namikas buvo vyr. šturmanas, vedęs trijų lėktuvų "Anbo IV" grandį, kai nuo 1934 m. birželio 25 d. iki liepos 19 d. buvo skrendama apie Europą maršrutu Kaunas-Stokholmas-Kopenhaga-Amsterdamas-Briuselis-Londonas-Paryžius-Marselis-Roma-Udine-Viena-Praha-Budapeštas-Bukareštas-Kijevas-Maskva-Velikij Ėlki-Kaunas. Maršruto ilgis buvo 10 tūkst. km. Sėkmingai baigus skrydį, "Lietuvos aidas" 1934 m. liepos 20 d. rašė: "Keisti tie mūsų nedidukės tėvynės sūnūs - vieni perskrido, o kiti dar rengiasi skristi per Atlantą, treči štai patys sukonstravo lėktuvus, juos čia pat Kaune pasigamina ir apdrožė aplink Europą, palikdami lankytose vietose nusistebėjimą ir šiltą susidomėjimą. Mūsų lakūnų skrydis parodė lietuvių proto pajėgumą, ryžtą, patvarumą".

Tragiškai susiklostė apie Europą skridusių lakūnų likimas.

Bolševikų suimtas brigados gen. A. Gustaitis buvo kankinamas Maskvos Leforto kalėjime ir 1941 m. spalio 16 d. sušaudytas.

Mjr. Namiko lavonas 1940 m. rudenį buvo rastas Kaune, Nemuno saloje. Taigi spėliojome, kas jį galėjo naktį įvilioti į tą salą ir nužudyti. Tiesa, žinojome, kad jis buvo kviečiamas į sovietinį saugumą pokalbiams, gal tuo ir galima paaiškinti jo žuvimo priežastį.

Plk. ltn. J. Liorentas mirė toli nuo tėvynės - Amerikoje.

Kpt. R. Marcinkus Antrojo pasaulinio karo metais kovojo sąjungininkų gretose. Jo lėktuvas buvo numuštas Vokietijoje, jis pats pakliuvo nelaisvėn, iš kurios pabėgo, bet buvo sugautas ir sušaudytas.

Mjr. J. Mikėnas pokario metais atrado savyje menininko talentą, tapo įžymiu lietuvių keramiku, nusipelnė profesoriaus vardą. Mirė Kaune.

Mechaniko Rimkevičiaus likimas nežinomas.

4-oje eskadrilėje praleisti metai buvo reikšmingi mano gyvenime. Čia aš buvau pakeltas į leitenantus, čia man 1939 m. gruodžio 31 d. buvo suteiktas 1-osios eilės karo lakūno vardas.

Iki 1940 metų vasaros mūsų tarnyba nieku ypatingu nepasižymėjo. Kiekvienais metais po porą savaitių Palangoje atlikinėjome šaudymo į oro taikinius pratybas. Netoli Šiaulių buvusiame Šilėnų poligone iš įvairių aukščių mėtydavome mokomąsias bombas, šaudydavome į žemės taikinius ir įvairiuose aukščiuose vykdydavome perskridimus.

Tiesa, buvo ir įsimintinų pergyvenimų. Iš jų niekuomet nepamiršiu 1939 metų lapkričio 1 dienos skridimo į atgautą Vilnių. Skrido 7 eskadrilės po 9 lėktuvus. Diena buvo apsiniaukusi. Debesys neleido pakilti aukščiau kaip 150-200 metrų. Tad buvo nelengva. Tačiau koks didžiulis džiaugsmas visus apėmė, kai po savo lėktuvų sparnais išvydome senąją ir amžinąją Lietuvos sostinę.

1939 metų lapkričio 23 dieną Kariuomenės šventės proga dar kartą skridome į Vilnių dalyvauti parade. Skrido vėl 7 eskadrilės. Artėjant prie Vilniaus, matomumas vis labiau blogėjo. Mano grandis skrido dešinėje vedančiosios, kuriai vadovavo mjr. K. Šimkus. Retkarčiais pro rūką vos įžiūrėdavome vedančiąją grandį, o kairiosios visiškai nesimatė. Junginį vedantysis plk. ltn. J. Liorentas, kad išvengtų lėktuvų susidūrimo ore, nutarė nerizikuoti ir pasuko atgal, Jonavos linkui. Tolstant nuo Vilniaus, kaip tyčia, matomumas gerėjo ir virš Gegužinės jau skridome 600 m aukštyje. Čia plk. ltn. J. Liorentas davė nurodymą: šiauliečiams skristi į Šiaulius, panevėžiečiams - į Panevėžį, o kauniečiams - į Kauną.

Skridome net nepagalvodami, kad tai paskutinė Lietuvos

kariuomenės šventė, kad po pusmečio Sovietų Sąjunga, sulaužydama visus savo iškilmingus pasižadėjimus bei savo pasirašytas tarptautines sutartis, sutelkusi apie 200-250 tūkst. karių, 1940 metų birželio 15 dieną užgrobs Lietuvą.

Raudonajai armijai okupavus Lietuvos teritoriją, mūsų kariuomenė dar lyg ir gyvavo. Tačiau ją naikinti buvo pradėta tučtuojau. Bolševikų paskirtas eiti Respublikos prezidento pareigas Justas Paleckis jau antrąją savo "darbo" dieną nušalino nuo pareigų ir paleido į atsargą Šaulių sąjungos vadą plk. P. Saladžių ir 9-ojo pėstininkų Lietuvos kunigaikščio Vytenio pulko vadą gen. št. plk. A. Gaušą. Praėjus dar kelioms dienoms, Maskvos emisarui V. Dekanozovui reikalaujant išvalyti iš Lietuvos kariuomenės "reakcingus" karininkus, tasai pats J. Paleckis paleido į atsargą:

2-osios pėst. divizijos vadą div. gen. E. Adamkavičių,
 3-iosios pėst. divizijos vadą div. gen. M. Rėklaitį,
 Kavalerijos viršininką brig. gen. K. Tallat-Kelpšą,
 Karo technikos viršininką brig. gen. K. Popeliučką,
 Karo sanitarijos viršininką brig. gen. gyd. V. Nagių-Nagevičių,
 Kariuomenės teismo pirmininką brig. gen. V. Micželį,
 Kariuomenės teismo prokurorą brig. gen. E. Vimerį,
 kai kuriuos pulkų vadus ir kitus aukštesnio laipsnio karininkus. Iš viso į atsargą buvo paleisti 7 generolai, 4 pulkininkai ir 6 pulkininkai leitenantai.

Pirmomis valymo dienomis ir iš Karo aviacijos buvo atleisti:

gen. štabo plk. J. Rapšys - aviacijos štabo viršininkas,
 plk. E. Reichertas - aviacijos ūkio viršininkas,
 plk. ltn. inž. A. Gavelis - dirbtuvių viršininkas,
 gen. št. plk. ltn. N. Tautvilas - 1-osios aviacijos grupės vadas,
 kai kurių eskadrilių vadai ir keli lakūnai.

1940 metų liepos 4 dieną Lietuvos kariuomenė buvo perkrikštyta į "Lietuvos liaudies kariuomenę", vietoj nuimtų antpečių atsirado "petlicos", kreipinys "tamsta" buvo pakeistas "draugu", įvestas politinių vadovų ("politrukų") institutas.

Karo aviacijos vyr. politiniu vadovu buvo paskirtas Vladimiras Krestjanovas. Į Šaulių 3-iąją aviacijos grupę politiniu vadovu atvyko Edvardas Lisauskas, kuris galbūt vienintelis iš

politinių vadovų buvo kadrinis Lietuvos kariuomenės karininkas. Šis 2-osios eilės karo lakūnas buvo baigęs Lietuvos Karo ir Karo aviacijos mokyklą, prieš pat okupaciją pakeltas į leitenantus. Šiauliuose jis rado savo karinio mokslo draugų, bet su jais dabar jau nesibičiuliavo, vaikščiojo vienas, pasipūtęs, vaizduodamas patį aukščiausią viršininką. Kad būtų aiškiau, už kiek ltn. E. Lisauskas pardavė Lietuvos karininko garbę ir tapo kolaborantu, rodo jo laipsnio ir atlyginimo padidėjimas. Įsakyme Karo aviacijai Nr. 39 par. 3 sakoma: "Karo Aviacijos ltn. Lisauskas nuo š.m. liepos mėn. 18 d. iš užimamos 2 esk. karo lakūno (komandos viršininko XI atl. ktg.) vietos atleistas ir nuo tos pat dienos paskirtas eiti III grupės politinio vadovo pareigas (vieta plk. ltn. VII atl. ktg.)". E. Lisauskas padarė milžinišką šuolį iš leitenanto į pulkininką leitenantą, o jo mėnesinis atlyginimas nuo 670 litų šoktelėjo iki 1 160 litų.

Paskyrus politinius vadovus, prasidėjo karininkų ir puskarininkių peratestavimas. Po to sekė masinis karininkų paleidimas į atsargą. Kartu prasidėjo pavieniai karininkų ir kareivių suėmimai. Pirmasis stambesnio masto areštas, sukrėtęs Lietuvos karių, buvo įvykdytas 1940 m. liepos naktį iš 23 į 24 d. Švenčionėliuose. Tašyk 9-ajame pėst. L.K. Vytenio pulke areštuota daugiau kaip 30 karininkų ir kareivių.

Dabar dėl Lietuvų ištikusios tragedijos kaltinami Stalinas, Berija, Dekanozovas... Bet ar tik jie kalti? Argi sovietinis teroras būtų įgavęs tokį mastą, jeigu jiems nebūtų talkinę savi komunistai ir jiems prijauciantys? Juk niekas nepatikės, kad tuos areštuotus 9-ojo pulko karių išsirinko svetimieji. Jų sąrašą sudarė pulko politiniai vadovai Eusėjus Jacovskis, Jonas Kleiva, Stasys Belickas, Petras Ramoška ir kiti. Tų areštų liudinininkas 9-ojo pulko j.ltn. Trečiokas, aprašydamas tą siaubo naktį, nurodo, kad viskam vadovavo E. Jacovskis.

Įvairūs valymai ir areštai smarkiai praretino Lietuvos kariuomenės eiles. Bet okupantams to nepakako - jie siekė kuo greičiau ją pajungti sau. Štai ką sako ištrauka iš anuometinio dokumento, esančio Maskvoje, Centriniam Tarybinės Armijos archyve.

"17 августа 1940 года

Военному Совету Приб ВО

ЦК ВКП(б) и СНК по вопросу о преобразовании армий в Эстонской, Латвийской и Литовской ССР принято следующее решение:

1. Существующие армии в Эст., Латв. и Литовской ССР сохранить сроком на 1 год, очистить от неблагонадежных элементов и преобразовав каждую армию в стрелковый территориальный корпус, имея в виду, что комсостав закончит за этот срок усвоение русского языка и военную переподготовку, после чего территориальные корпуса заменить экстерриториальными, формируемые на общих основаниях.

Корпусам присвоить наименования:

- а) Эстонскому корпусу - 22 стрелковый корпус,
- б) Латвийскому корпусу - 24 стрелковый корпус,
- в) Литовскому корпусу - 29 стрелковый корпус.

2. В составе каждого корпуса по действующим штатам Красной Армии иметь:

...корпусную авиаэскадрилью - 208 человек...

Всего в корпусе 15 142 человека".

1940 m. rugpjūčio 30 d. Lietuvos kariuomenės laidojimo aktą pasirašė LTSR Liaudies Komisarų Tarybos pirmininkas Mečys Gedvilas. Tame dokumente sakoma:

"Perorganizuoti Liaudies kariuomenę į Raudonosios Armijos šaulių teritorinį korpusą ir įjungti jį į Pabaltijo ypatingos karo apygardos kariuomenės sudėtį".

Prasidėjo sunkus ir skausmingas Lietuvos kariuomenės galutinio naikinimo laikotarpis. Toks jis buvo ir Karo aviacijai.

"Įsakymas Karo Aviacijai

Nr. 96

Kaunas. 1940 m. spalio mėn. 27 d.

1

Karo Aviaciją nuo š.m. spalio mėn. 28 d. laikyti išformuota.

2

Visi aviacijos karininkai, neturintieji paskyrimo, bet neatleisti iš

kariuomenės, nuo š.m. spalio mėn. 28 d. pereina 29 Š.T. Korpo vado valdžion.

3

Visus likt. pusk-kius ir civ. tarn-jus, nepaskirtus į 29 Š.T. Korpo dalis, laikyti nuo š.m. spalio 28 d. iš tarnybos atleistus.

5

Buvusios Karo Aviacijos likvidavimo darbus toliau tvarkys likvidacinė komisija man pirmininkaujant šios sudėties: plk. Grigiškis, gen.št.plk.ltn. Jankauskas, plk.ltn. Liorentas ir plk.ltn. Kaminskas. Karo Aviacijos ir jos dalių įsakymai nuo š.m. spalio mėn. 28 d. toliau neleidžiami.

Brig.gen. Gustaitis

Karo Aviacijos Viršininkas

gen. št. plk.ltn. Jankauskas

Karo Aviacijos Štabo Viršininkas”

Daugelis turbūt nežino, tad noriu priminti, kaip buvo dislokuota Lietuvos karo aviacija ir kas jai vadovavo iki sovietinės okupacijos pradžios.

Kaune:

Karo aviacijos štabas, aviacijos viršininkas brig. gen. Antanas Gustaitis,

aviacijos štabo viršininkas gen. št. plk. Juozas Rapšys

Karo aviacijos mokykla, viršininkas plk. ltn. Viktoras Reimontas

Karo aviacijos dirbtuvės, viršininkas plk. ltn. inž. Antanas Gavelis

2-oji aviacijos grupė, vadas mjr. Jonas Adomaitis

1-oji naikintuvų eskadrilė, vadas mjr. Jonas Mikėnas

2-oji žvalgybos eskadrilė, vadas mjr. Alfonsas Svilas

7-oji naikintuvų eskadrilė, vadas mjr. Jonas Adomaitis

Panevėžyje:

1-oji aviacijos grupė, vadas gen. št. plk. ltn. Narcyzas Tautvilas

6-oji žvalgybos eskadrilė, vadas mjr. Feliksas Tyškus

8-oji žvalgybos eskadrilė, vadas mjr. Petras Lapienius

Šiauliuose:

3-oji aviacijos grupė, vadas plk. ltn. Jonas Liorentas

3-oji bombonešių eskadrilė, vadas mjr. Petras Masys

4-oji bombonešių eskadrilė, vadas mjr. Kazys Šimkus

5-oji naikintuvų eskadrilė, vadas mjr. Juozas Vaičius

Remiantis Karo aviacijos Tiekimo skyriaus Generaliniam štabui pateiktomis žiniomis, 1940 m. liepos 1 d. Karo aviacijoje buvo lėktuvų (1 lentelė).

Iš pateiktų žinių matyti, kad 1940 metais Lietuvos Karo aviacija turėjo 117 tinkamų skraidyti naikintuvų, bombonešių, žvalgybos, mokomųjų ir kitų lėktuvų. Be to dar buvo 10 remonto reikalingų lėktuvų.

1940 metų slaptame Karo aviacijai įsakyme Nr. 3 skelbiama karininkų ir liktinių puskarininkų sąrašas, kurie per 1939-40 metų žiemos skraidymų pusmetį atliko nustatytas skraidymų pratybas ir buvo per tą laiką aviacijos rikiuotės tarnautojai. Sąraše minimos 169 pavardės - 96 karininkų ir 73 puskarininkų.

Karo lakūnas, dėl kokių nors priežasčių neišskraidęs nustatytu valandų skaičiaus, nustodavo teisės gauti specialybės priedą: 1-osios eilės karo lakūnas - 225 litų, 2-osios eilės karo lakūnas - 100 litų kas mėnuo.

Iš viso Lietuvos karo aviacijoje buvo daugiau kaip 200 lakūnų:

pilotų - 118 (karininkai ir puskarininkiai),

žvalgų - 65 (tik karininkai),

oro šaulių - daugiau kaip 20 (tik puskarininkiai).

1919-1940 metų laikotarpiu avarijose žuvo 36 lakūnai.

Parašutų įsigyta 1929 metais. Tai buvo italų firmos "Salvator" parašutai. Pirmasis parašutu išsigelbėjo kpt. Garolis (1929 m. birželio 20 d.). Iš viso parašutai išsaugojo 14 lakūnų gyvybę.

Dabar vėl grįžkime į nelemtuosius 1940 metus. Paskelbus Karo aviaciją išformuojantį įsakymą Nr. 96, maža jos dalelė dar liko gyvuoti. Iš 8 eskadrilių ir Karo aviacijos mokyklos buvo sudaryta viena 29-ojo šaulių teritoriniam korpusui priklausanti eskadrilė - mūsų vadinta tautine eskadrile. Ji pradėjo formotis 1940 m. rugsėjo 7 d. Kito mėnesio pabaigoje į Šiaulius atvyko

TRAGIŠKI 1940-1941 METAI

Lėktuvų tipai	E S K A D									
	1		2		3		4		5	
	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto
Gloster Gladiator									12	2
Devotin D-501	13									
FIAT CR20										
Anbo 41			6	1			10			
Anbo IV L										
Anbo IV M										
Anbo VIII										
Ansaldo A-120					12	2				
DH 89					2					
Anbo III										
Anbo V										
Anbo VI										
Anbo-51					1					
Auro 626										
LVG C VI					1		1			
Foker D VII										
Bü 133C										
Bü 133D	1									2
Alb J II										
Lituanica					1					
Iš viso	14	-	6	1	17	2	11	-	14	2

TRAGIŠKI 1940-1941 METAI

I lentelė

RILĖS											
6		7		8		Mokokoji eskadrilė		Tiekimo skyrius		Iš viso	
Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto	Tinkamų skraidyti	Reikalingų remonto
										12	2
										13	
		5	2							5	2
										30	4
3										19	1
				6		1	1			7	1
3						1				4	
								1		1	
										12	2
										2	
										45	4
						5				5	
						3				3	
						2				2	
		1			1	7				9	1
						2				2	
										2	
						1				1	
						2	1			2	1
										3	
	1									1	
				1						2	
7	-	6	2	7	1	24	1	1	-	107	10

lėktuvų įgulos, turėjusios nuskraidinti devynis lėktuvus "Anbo 41" besikuriančiai eskadrilei Ukmergėje. Spalio 23 d. išvežus 9 lėktuvus "Anbo 41" ir išbandžius jų variklius, apie 15 val. eskadrilė išsirikiavo skrydžiui. Pagaliau duodamas ženklas startui. Pilnais apsisukimais sugaudė varikliai, ir lėktuvai "Anbo 41", pabėgę apie 100 m, atsiplėšė nuo žemės. Dar kelias dešimtis metrų nuskridę pažemiu, jie staigiai, beveik statmenai šovė aukštyn ir greit pasiekė perskridimui reikiamą aukštį. Atsisveikindama su Šiauliais, eskadrilė paskutinį kartą apsuko ratą apie miestą ir pasuko Kauno linkui. Kodėl ne tiesiai į Ukmergę - aš iki šiol nežinau. Leidimas skristi į Ukmergę jau iš Kauno buvo duotas tik spalio 26 d.

Tomis dienomis buvo paleisti į atsargą beveik visi 3-iosios aviacijos grupės lakūnai, mechanikai ir kitas aptarnaujantysis personalas. Aš pats palydėjau mūsų aerodromo kuopos kareivius, perduotus kažkuriam artilerijos pulkui Vilniuje (Šnipiškėse). Grįžęs į Šiaulius, dar kurį laiką su mjr. Braziu ir štabo pusk. Pavilioniu tvarkiau 3-iosios aviacijos grupės dokumentus. Baigę šį darbą ir atidavę aviacijos likvidacinei komisijai visas bylas, lapkričio 26 d. mudu su mjr. Braziu atvykome į tautinę eskadrilę Ukmergėje.

Eskadrilė buvo jau suformuota. Joje buvo:

9 lėktuvai "Anbo 41",

3 lėktuvai "Anbo 51",

1 lėktuvas "Gloster Gladiator".

Eskadrilė taip pat turėjo keliolika sunkvežimių, radijo stotį, fotolaboratoriją ir kitas normaliam darbui reikalingas priemones.

Majoro Jono Kovo vadovaujamoje eskadrilėje buvo 52 lakūnai, iš jų 50 lietuvių ir 2 sovietiniai kariškiai - eskadrilės vado pavaduotojas lt. Jarčiukas ir komisaras Zaika. Lėktuvus aptarnavo ir tvarkė mūsų mechanikai - lietuviai, iš rusų buvo tik vienas 3-iojo rango inžinierius ir 3 ar 4 mechanikai. Eskadrilės lakūnai dėvėjo Lietuvos karo aviacijos uniformą, tiesa, jau be antpečių. Lakūnai, be algos, dar gaudavo maisto davinį, vadinamąjį "Vorošilovo davinį" ("vorošilovskij pojok"), iš kurio mums gamino pusryčius ir pietus. Skraidydavome nemažai, bet šiaip užsiėmimų per daug neturėjome. Pagrindiniai "mokslai"

buvo VKP(b) istorijos trumpojo kurso bei Stalino biografijos studijavimas. Pagrindiniai "profesorai" - politiniai vadovai...

Eskadrilės naikinimas prasidėjo 1941 m. birželio 14 d. Tą dieną buvo areštuoti 7 eskadrilės lakūnai, nugabenti į Jonavos geležinkelio stotį, sugrūsti į prekinis vagonus ir kartu su tremiamais Lietuvos gyventojais išvežti į lagerį "Kraslag", esantį maždaug 250-300 km į šiaurės rytus nuo Krasnojarsko.

Mus tris - ltn. Urbietį, j.ltn. Martusą bei mane - suėmė birželio 15-ąją. Rytojaus dieną mes atsidūrėme Naujosios Vilnios stotyje, kur jau buvo atgabenti areštuotieji lietuvių karininkai iš Pabradės ir Varėnos poligonų. Tarp jų buvo ir eskadrilės gydytojas ltn. Antanas Janulis. Birželio 16 d. 23 val. 40 min. mūsų ešalonas pajudėjo rytų kryptimi, ir birželio 19 d. rytą atsidūrėme Babinino geležinkelio stotyje (Tulos sritis). Iš čia buvome nuvaryti į Juchnovkos lagerį, esantį maždaug už 20, o gal ir daugiau, kilometrų. Pakeliui į lagerį pavijome areštuotus estų ir latvių karininkus. Po dešimt dienų visi vėl buvome gražinti į Babinino stotį, susodinti į prekinis vagonus ir per Maskvą nuvežti į Krasnojarsko persiuntimo lagerį.

Lageris buvo padalytas į dvi zonas. Tarp zonų buvo 20-30 metrų tarpas. Vienoje zonoje patalpino mus, atgabentus iš Juchnovkos lagerio, kitoje - berods, pora dienų vėliau atvežtus Lietuvos, Latvijos, Estijos artilerijos aukštuosius karininkus, kurie birželio pradžioje buvo pasiųsti Maskvon į pasitobulinimo kursus ir areštuoti birželio 28 d. Jų buvo 42; lietuvių - 14. 1940 m. liepos 28 d. vakare visus Baltijos šalių karininkus sugrūdo į baržos triumą ir nuplukdė į Dudinką. Kai kurie iš mūsų tvirtina, kad barža buvo gabenami 1 003 karininkai.

Iš Dudinkos 1940 m. rugpjūčio 10 d. atsidūrėme Norilske. Esu suskaičiavęs, kad 1941 metų rugpjūčio ir rugsėjo mėnesiais į čionykščius lagerius buvo atgabenta daugiau kaip 400 Lietuvos kariuomenės karininkų ir kareivių:

1941 m. birželio 14-15 dienomis areštuotų - apie 350,

karui prasidėjus areštuotų - 60-70,

iš pasiųstųjų į pasitobulinimo kursus areštuotų - 14.

Dabar sudarinėjant grįžusių į Lietuvą norilskiečių sąrašus, atsirado apie 120 karių, t.y. maždaug ketvirtadalis ten kalė-

jusiųjų. Kiti buvo sušaudyti, bet dauguma mirė iš bado ir dėl sunkių gyvenimo sąlygų.

Baigdamas noriu dar priminti apie mūsų tautinės eskadrilės paskutines valandas. Aš pats tuose įvykiuose nedalyvavau, nes buvau areštuotas. Pakartoju, ką man pasakojo kiti.

Pirmąsias labai negausias žinias apie tautinės eskadrilės likimą suteikė eskadrilės mechanikas pusk. Šakėnas, atitremtas į Norilską 1941 metų rudenį su minėtąja 60-70 karių grupe. Jis papasakojo: "Areštavus dalį eskadrilės lakūnų, susidarė labai įtempta padėtis. Penktadienį (1941 m. birželio 20 d. - A.N.), baigiantis užsiėmimams, eskadrilės vadas mjr. Kovas pasakė: Vyrai, kas norite, šeštadienį ir sekmadienį galite vykti pasisvečiuoti. Kitą savaitę nežinau, ar galėsiu išleisti. Tad dauguma lakūnų ir eskadrilę aptarnaujančio personalo išvažiavo į Kauną, kai kurie į Šiaulius, Panevėžį. 1941 m. birželio 22 d. anksti rytą vokiečiams pradėjus bombarduoti Kauną, čia viešėję lakūnai susirinko į Kauno geležinkelio stotį važiuoti Jonavon, o iš ten - į Ukmergę. Traukiniai į Jonavą jau nevaikščiojo. Dalis lakūnų pasitaikiusiu autotransportu pasiekė Ukmergę. Majoras Kovas negalėjo susiskambinti su korpuso štabu Vilniuje. Tada pasiuntė lėktuvą su leitenantu Kostkumi ir leitenantu Stankūnu į Pabradę, kur buvo divizijos štabas. Jiedu pargabeno įsakymą 1941 m. birželio 23 d. iš pat ryto eskadrilei persikelti į Pabradės aerodromą. Anksti rytą eskadrilė pasiruošė skridimui. Kilnojamoji lauko dirbtuvė, fotolaboratorija, radijo stotis, dauguma eskadrilės turto sukrauta į sunkvežimius, kurie, lydimi aerodromo apsaugos kuopos, išvažiavo Vilniaus linkui. Prieš pat išvykimą jaunesnysis leitenantas Morkus nei iš šio, nei iš to pakilo su naikintuvu "Gloster Gladiator", padarė virš Pivonijos aerodromo keletą aukštojo pilotažo figūrų. Paskui staiga nėrė žemyn ir nukrito į Leimono koklių fabriko teritoriją. Jo žuvimo priežasčių niekas netyrė, nes eskadrilė išskrido į Pabradę". Galbūt j.ltn. Morkus sąmoningai pasirinko mirtį?..

Jau man grįžus iš Norilsko, o majorui P. Masiui, leitenantui A. Kostkui ir puskarininkiui Gujai - iš Vorkutos ir Intos lagerių, ir mums besidalijant prisiminimais apie eskadrilę, dar papildomai sužinojau apie tautinės eskadrilės likimą.

Eskadrilei skrendant į Pabradę, jau iš tolo matėsi kylan-
tys dūmų kamuoliai ir ugnies liežuviai geležinkelio stotyje.
Lėktuvams nusileidus aerodrome, jie buvo išrikiuoti į eilę, o
lakūnai sugužėjo į valgyklą. Tuo metu pro šalį skridęs vokiečių
lėktuvas pastebėjo mūsų lėktuvus. Jis porą kartų praskrido
viršum jų, apšaudydamas iš kulkosvaidžių. Du lėktuvai buvo
išvesti iš rikiuotės. Pabradoje stovėjusi divizija naktį buvo pasi-
traukusi į Rytus. Neturėdama tolesnių nurodymų, eskadrilė nu-
tarė skristi į Polocką. Ten aviacijoje, prieš paskiriant į mūsų
tautinę eskadrilę, tarnavo ar tai minėtasis leitenantas Jarčiukas,
ar tai komisaras Zaika. Tačiau pasirodė, kad niekas neturi skry-
džiui reikalingų Baltarusijos žemėlapių, kurie per skubėjimą
buvo palikti Ukmergėje. Tad atgal į Ukmergę pasiunčiami majo-
ras P. Masys ir puskarininkis Astikas atgabenti žemėlapių.

Atskridęs į Ukmergę, mjr. P. Masys nueina į štabą, susipa-
kuoja žemėlapius, dar užsuka į savo butą pasiimti šiokių tokių
daiktų, atsisveikina su šeimininkais ir skuba į aerodromą. Tik
staiga iš tolo pamato, kad jo lėktuvas pakyla ir nuskrenda link
Kauno.

Apie tą įvykį pats pusk. Astikas šit ką papasakojo. Be-
laukdamas mjr. Masio, jis išvydo prie lėktuvo bėgantį sovietų
karininką su pistoletu rankoje. Pamanęs, ar mjr. Masys tik ne-
bus pakliuvęs į žabangas, o dabar ir jį nori pačiupti, jis nu-
sprendė bėgti. Pakilo į orą ir nuskrido į Kauną. Kai ten jį
apšaudė priešlėktuviniais kulkosvaidžiais, pasuko į vakarus ir
nusileido Rytprūsiose.

O kas toliau dėjosi tą dieną Pabrados aerodrome, ten
buvęs pusk. Guja prisimena: Po lėktuvų apšaudymo juos išslap-
stėme po pušaitėmis. Atsisėdau ant "Anbo 51" rato ir laukiu, kas
bus toliau. Po kiek laiko prieina leitenantas Kasperas ir klausia:
"Ką galvoji toliau daryti?" Atsakiau: "Nežinau, koks bus įsaky-
mas". Jis sako: "Kai pakils, tai sek paskui prieš tave pakilusį
lėktuvą". (Ta proga noriu kelis žodžius pasakyti apie lt. Juozą
Kasperą. 1935 metais jis baigė 17-ąją Karo mokyklos laidą. Po
metų buvo nukreiptas į Karo aviacijos mokyklą. Kai ją baigė,
netrukus jam suteikiamas 2-osios eilės karo lakūno vardas. Tarp
kitko, prieš pat karą jis savo pavardę susilietuvino iš Kasperavi-

čiaus į Kasperą. Pokario metais Žemaitijoje buvo Kęstučio apygardos partizanų vadas. 1947 metais balandžio 12 dieną saugumui susekus Tauragės rajone, Batakių miške, apygardos štabo bunkerį, žuvo kartu su kitais ten buvusiais).

Po kiek laiko Pabradės aerodrome ėmė startuoti eskadrilės lėktuvai numatytam skrydžiui į Polocką. Atėjo eilė ir lėktuvams "Anbo 51". Vos pakilęs matau, kad prieš mane skrendąs lėktuvas suka atgal. Aš, vykdydamas ltn. Kaspero įsakymą, irgi suku paskui jį. Maniau, grįžtame atgal į savo Pivonijos aerodromą, bet Ukmergę praskridome ir nusileidome prie Siesikų ežero į dobilieną. Iš viso čia atskrido net šeši mūsų eskadrilės lėktuvai.

Kitą dieną, apie pietus, mus apsupo vokiečių motociklininkai. Išsiaiškinę, kas mes tokie, paliko porą sargybinių ir nudūmė toliau. Pavakarėn atvažiavo sunkvežimis, mus susodino ir nuvežė į Kėdainius. Apgyvendino mokykloje. Galėjome laisvai vaikščioti po miestą, taigi norėdami ir išsiskirstyti kas sau, nes prie mūsų buvo paliktas tik vienas vokiečių kareivis. Bet ėmėsis vadovauti mjr. Masys griežtai įsakė: "Vyrai, niekur nepasišalinkite. Laikykimės visi drauge, gal dar mes būsime reikalingi." Iš Kėdainių atsidūrėme Raseiniuose, paskui mus pervežė į Rytprūsius ir pagaliau į Austriją - į karo belaisvių stovyklą. Lietuvos visuomenės veikėjų rūpesčių 1941 metų lapkričio pabaigoje iš belaisvių stovyklos buvome atgabenti į Kauną ir paleisti namo.

Apie kitų tautinės eskadrilės lakūnų likimą vėliau papasakojo ltn. A. Kostkus. "Nesulaukus mjr. Masio su psk. Astiku grįžtant iš Ukmergės į Pabrąde, buvo duotas įsakymas su likusiais sveikais lėktuvais skristi į Polocką. Pirmoji pakilo trijų lėktuvų grandis: viename - mjr. J. Kovas ir ltn. Jarčiuk, antrame - politvadovas Zaika, ltn. Kalasiūnas ir trečiame - kpt. Žukas ir aš. Beskrendant jau Baltarusijos teritorija, mjr. Kovo ir ltn. Jarčiuk lėktuvas staigiai smigo žemyn ir nukrito į bulvių lauką. Aš su kpt. Žuku apsukome porą ratų apie sudužusį lėktuvą. Buvo aišku, kad jo lakūnai žuvo. (Politvadovo Zaikos ir ltn. Kalasiūno lėktuvas, matyt, irgi buvo numuštas, nes tuometinėje spaudoje buvo minima, kad ltn. Kalasiūnas žuvo 1941 m. birželio 23 d.).

Staiga kpt. Žukas man šaukia: "Į mus šaudo!" Staigiai

pakilome aukštyn ir pasitarę nutarėme grįžti į Pabradę. Čia leidžiantis lėktuvas pakliuvo į duobę, atsistojo ant nosies, tad buvo smarkiai aplamdytas propeleris”.

Nelaiminga buvo paskutinė mūsų tautinės eskadrilės diena - 1941 metų birželio 23-ioji. Žuvo trys Lietuvos karo lakūnai: įlt. Morkus - Ukmergėje, mjr. Kovas ir lt. Kalasiūnas - Baltarusijos žemėje. Iš trylikos turėtų lėktuvų eskadrilė neteko šešių: vienas "Gloster Gladiator" nukrito ir sudužo Ukmergėje, du "Anbo 41" buvo numušti Baltarusijoje, kitus du "Anbo 41" sugadino Pabradės aerodrome juos apšaudęs vokiečių lakūnas, paskui ten pat avariją patyrė dar vienas "Anbo 41". Buvo prarasti ir kiti septyni lėktuvai: prie Siesikų nusileidę trys "Anbo 41" bei trys "Anbo 51" ir į Rytprūsius perskridęs vienas "Anbo 41".

Tačiau tą lemtingą dieną nė vienas tautinės eskadrilės lakūnas nenuėjo su bolševikiniais okupantais, kurie sunaikino, išniekino Lietuvos karo aviaciją, išvaikė, nekaltai įkalino, kankino ar net nužudė daug jų padangės ginklo brolių. Savo ryžtu ir drąsa Lietuvos sakalai parodė, kad juose buvo gyva ištikimybė ir meilė Tėvynei.