

LIETUVOS KARO AVIACIJOS 7-OJI ESKADRILĖ: PASIRENGIMAS GINKLUOTAM KONFLIKTUI

Mindaugas Sereičikas
Klaipėdos universitetas

ĮVADAS

XX a. pirmojoje pusėje karybos teorijoje vyko esminiai pokyčiai, įkvėpti Pirmojo pasaulinio karo mūšiuose įgyto patyrimo ir sparčiai tobulėjančios ginkluotės. Nauji, iki Pirmojo pasaulinio karo nenaudoti, ginklai, gerokai didesnė jų greitašauda ir šio karo mūšiuose išmoktos taktikos pamokos apskritai keitė karybos sampratą. Valstybėms aktyviai plėtojant savo pajėgumus, eksperimentuojant su Pirmojo pasaulinio karo mūšiuose pasiteisinusia šarvuotąja technika ir karo aviacija, mažėjo anksčiau dominavusios kavalerijos svarba, o artilerijos funkcijos reikšmingai pasikeitė. Vykstant šiems procesams, XX a. ketvirtajame dešimtmetyje aviacijai ginkluotame konflikte buvo numatyta įvairių užduočių – karių oro pajėgų orlaiviai privalėjo vykdyti tolimosios ir artimosios žvalgybos skrydžius, gabenti krovinius, bombarduoti antžeminius taikinius, remti sausumos pajėgų puolimą ir kautis oro mūšiuose. Pastarosioms funkcijoms buvo teikiama ypatinga svarba.

Šiame kontekste 1935 m. buvo pradėtas įgyvendinti Lietuvos kariuomenės modernizavimo planas¹, žymintis Lietuvos karo aviacijos 3-įjį

¹ Jonas Vaičėnas, „Lietuvos kariuomenės modernizacija (1926–1939)“. *Darbai ir dienos*, 2000, t. XVII, p. 144–180.

plėtros etapą². Įgyvendinant modernizavimo planą buvo numatyta I, II ir III grupėje įkurti papildomai po vieną eskadrilę³. II (naikintuvų) grupėje įsteigta nauja naikintuvų eskadrilė susirašinėjimo dokumentuose vadinama 7-ąja eskadrile.

Lietuvos karo istoriografijoje 3-iasis Karo aviacijos plėtros etapas nuosekliai nebuvo nagrinėtas, taip pat iki šiol dėmesio nesulaukė atskirų Karo aviacijos eskadrilių istorija. Ši tema minimaliai analizuota Vytenio Statkaus⁴, Vytauto Jokubausko⁵, Algirdo Gamziuko⁶ darbuose. Daugiausia su straipsnio tema susijusią informaciją nagrinėjo ir savo darbuose pateikė Gytis Ramoška⁷.

Straipsnio naujumas sietinas ne vien su tuo, kad tai – palyginti mažai tyrinėta tema, bet ir su siekiu pasiūlyti naują karinio potencialo analizavimo būdą. Lietuviškoje istoriografijoje dominuojantys karinio potencialo analizavimo būdai, autoriaus nuomone, pernelyg supaprastina istorinę tikrovę.

Tyrimo aktualumas grindžiamas argumentu, kad apie XX a. ketvirtąjį dešimtmečio antrojoje pusėje Karo aviacijoje įvykusius pokyčius ir jų poveikį kariniam potencialui nėra plačiau diskutuota. Periodizuojant Karo aviacijos plėtrą laikomasi prielaidos, jog naujas suformuotas Karo aviacijos struktūrinis padalinys reikšmingai padidina karinį potencialą. Vis dėlto šis vyraujantis požiūris, manytina, nėra visiškai pagrįstas, todėl

² Lietuvos karo aviacijos plėtrą ir modernizavimą galima suskirstyti į tris etapus. Pirmasis etapas – 1920–1927 m. suformuotos keturios kovinės eskadrilės, iš jų dvi apginkluotos naujais lėktuvais, parengtas skraidantysis personalas, sukurta ir išplėsta Kauno aerodromo infrastruktūra. Antrasis etapas – 1930–1934 m. suformuotos dar dvi kovinės eskadrilės, įsteigta Karo aviacijos mokykla ir pradėta kryptingai rengti būsimus lakūnus, įkurti Zoknių ir Pajuosčio aerodromai. Karo aviacijos dirbtuvėse pradėta serijinė lėktuvų gamyba. Trečiasis etapas – 1935–1938 m. suformuotos dar dvi eskadrilės, vyko kovinių eskadrilių perginklavimas, išplėstos Karo aviacijos dirbtuvės, daug dėmesio skirta skraidančiojo personalo rengimui.

³ Gytis Ramoška, *Lietuvos aviacija*. Kaunas: Šviesa, 2009, p. 70–77.

⁴ Vytenis Statkus, *Lietuvos ginkluotosios pajėgos 1918–1940 m.* Čikaga: Vydūno jaunimo fondas, 1986.

⁵ Vytautas Jokubauskas, „Mažųjų kariuomenių“ galia ir paramilitarizmas. *Tarpukario Lietuvos atvejis*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2014.

⁶ Algirdas Gamziukas, *Aviacija Lietuvoje 1819–1940*. Kaunas: Lietuvos technikos muziejus, 1993.

⁷ Gytis Ramoška, „Mūsų Fiatai. Naikintuvai Fiat C.R. 20 Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 9, 2009; Gytis Ramoška, *Lietuvos aviacija*. Kaunas: Šviesa, 2009.

svarbu pateikti objektyvų ir tikslų karinio potencialo vertinimą.

Lietuvos karo aviacijos 7-osios eskadrilės kaip atvejo analizės pasirinkimas grindžiamas siekiu patikrinti būtent 3-iojo Karo aviacijos plėtros etapo poveikį bendram Karo aviacijos kariniam potencialui. Lietuvos karo aviacijos 3-iajame plėtros etape buvo siekiama sustiprinti karinį Karo aviacijos potencialą įsteigiant, naują papildomą naikintuvų eskadrilę (7-ąją eskadrilę). Būtent ji turėjo reikšmingai padidinti Karo aviacijos karinį potencialą prietrytinėje Lietuvos dalyje. Atsižvelgiant į tai savaime kyla klausimas: *kaip pasikeitė Lietuvos karo aviacijos karinis potencialas įsteigus 7-ąją eskadrilę?* Šios eskadrilės kaip atvejo pasirinkimas taip pat grindžiamas tyrimui reikalingos informacijos prieinamumu – apie 7-ąją eskadrilę yra išlikę pakankamai duomenų, kurie leistų atlikti tyrimą taikant naują analizės būdą.

Tyrimo tikslas – pasiūlius naują analitinį būdą, įvertinti Lietuvos karo aviacijos 7-osios eskadrilės karinį potencialą. Siekiant iškelto tikslo, suformuluoti trys uždaviniai:

1. Atlikti Lietuvos karo aviacijos karinio potencialo istoriografijos analizę, nustatyti vyraujančius analizės būdus ir, siekiant juos patobulinti, pasiūlyti naują tyrimo būdą.

2. Naudojant pasiūlytą analizės būdą įvertinti Lietuvos karo aviacijos 7-osios eskadrilės karinį potencialą – kovos priemonių ir personalo kokybę ir pakankamumą pavestoms užduotims vykdyti.

3. Išanalizuoti 1939 m. rudenį vykusią Lietuvos karo aviacijos 7-osios eskadrilės mobilizaciją.

Pagrindiniai tyrimo šaltiniai – Lietuvos centrinio valstybės archyvo (toliau – LCVA) fonde „*Karo aviacijos grupės, eskadrilės ir teismai Nr. 531*“ saugomi Karo aviacijos II grupės štabo ir 7-osios eskadrilės veiklos dokumentai. Atskirų dokumentų, susijusių su eskadrilės veikla, organizacija, apginklavimu, taip pat pavyko aptikti fonde „*Karo aviacija ir karo aviacijos karininkų ramovė Nr. 1323*“. Pažymėtina, kad LCVA saugomi eskadrilės veiklos dokumentai fragmentiški – neišliko daug eskadrilės tvarkomųjų dokumentų, o lėktuvų eksploatacijos ir ginkluotės duomenys nėra išsamūs. Šie informacijos apribojimai neleidžia visapusiškai ir tiksliai įvertinti eskadrilės karinio potencialo naudojant straipsnyje siūlomą analitinį būdą. Vis dėlto, palyginti su kitų eskadrilių išlikusiais dokumentais, 7-osios eskadrilės tvarkomųjų dokumentų išliko daugiausiai. Antrąją šaltinių grupę sudaro publikuoti šaltiniai – tai karo

istorikų atlikti tyrimai, kuriuose analizuojamas Lietuvos karo aviacijos karinis potencialas, naikintuvų *Fiat C.R. 20* eksploatacijos istorija. Dėl duomenų fragmentiškumo, nenuoseklumo atliekant tyrimą tik minimausiai panaudota memuaristika, o periodinėje spaudoje skelbta informacija šiuo atveju nebuvo aktuali.

Straipsnis suskirstytas į keturias dalis. Pirmojoje analizuojami Karo aviacijos istoriografijoje kariniam potencialui įvertinti naudojami analitiniai būdai ir remiantis jų apžvalga siūlomas naujas būdas. Antrojoje straipsnio dalyje, remiantis pasiūlytu analizės būdu, analizuojamas 7-osios eskadrilės karinis potencialas. Trečioji straipsnio dalis skirta 1939 m. rugsėjo mėn. mobilizacijai, jos eigos ir pastebėtų trūkumų analizei. Straipsnio pabaigoje pateiktos išvados.

1. KARINIO POTENCIALO VERTINIMO ANALITINIS BŪDAS

Lietuvos karo aviacijos arba jos struktūrinių padalinių karinis potencialas gali būti apibūdinamas atsakymu į klausimą: *Kaip efektyviai tikėtino karinio konflikto metu Lietuvos karo aviacijai pavyktų kovoti su kitos valstybės karinėmis oro pajėgomis?* Lietuvos karo istorijos tyrėjai, siekdami atsakyti į šį klausimą, pasitelkdavo du analitinius būdus (žr. 1 lentelę).

1 lentelė. Karo aviacijos potencialui įvertinti naudoti analitiniai būdai

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Analitinis būdas</i> | <i>Autoriai</i> |
|-----------------|--|---|
| 1. | Nominalių statistinių duomenų analizė | Vytenis Statkus ⁸ , Algirdas Gamziukas ⁹ , Gytis Ramoška ¹⁰ , Jonas Balčiūnas ¹¹ , Antanas Navaitis ¹² , Algimantas Liekis ¹³ , Gintautas Surgailis ¹⁴ , Vytautas Lesčius ¹⁵ , Vytautas Jokubauskas ¹⁶ , Waldemar Rezmer ¹⁷ |
| 2. | Skirtingų valstybių karinėse oro pajėgose naudojamų lėktuvų lyginamoji analizė | Egidijus Papečkys ¹⁸ |

Sudaryta autoriaus

⁸ Vytenis Statkus, *Lietuvos ginkluotosios pajėgos 1918–1940 m.* Čikaga: Vydūno jaunimo fondas, 1986, p. 191–193, 254.

⁹ Algirdas Gamziukas, *Aviacija Lietuvoje 1819–1940.* Kaunas: Lietuvos technikos muziejus, 1993, p. 5–19;

Algirdas Gamziukas, Gytis Ramoška, *Lietuvos karinė aviacija 1919–1940.* Kaunas: Lietuvos aviacijos muziejus.

¹⁰ Gytis Ramoška, *Lietuvos aviacija.* Kaunas: Šviesa, 2009, p. 72–73.

¹¹ Jonas Balčiūnas, „Pro memoria. Lietuvos karo aviacijos sunaikinimas 1940–1941 metais“. *Plieno sparnai*, t. 9, 2009, p. 14–24.

¹² Antanas Navaitis, „Karo aviacijos paskutiniai metai“. *Plieno sparnai*, t. 2, p. 10–16.

¹³ Algimantas Liekis, *Lietuvos karo aviacija (1919–1940).* Vilnius: Lietuvos mokslų akademija, 1999.

¹⁴ Gintautas Surgailis, *Lietuvos kariuomenė 1918–1998.* Vilnius: LR krašto apsaugos ministerija, 1998, p. 54–55.

¹⁵ Vytautas Lesčius, „Lietuvos kariuomenės organizavimo, dislokavimo ir ginkluotės pokyčiai 1938–1940 m.“ *Karo archyvas*, t. XXIV, 2009, p. 187–188.

¹⁶ Vytautas Jokubauskas, „Mažųjų kariuomenių“ galia ir paramilitarizmas. *Tarpukario Lietuvos atvejis.* Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2014, p. 156–162.

¹⁷ Waldemar Rezmer, *Litewskie Lotnictwo Wojskowe 1919–1940.* Torunė: M. Koperniko universitetas, 1999.

¹⁸ Egidijus Papečkys, „Neatsakyti ir diskutuoti tarpukario Lietuvos kariuomenės (1938–1940) istoriografijos klausimai“. *Karo archyvas*, t. XXV, 2010, p. 366–391.

Lietuvos karo aviacijos arba jos struktūrinių padalinių karinis potencialas tradiciškai yra vertinamas remiantis nominaliais karo aviacijos statistiniais duomenimis – lėktuvų, o rečiau ir lakūnų skaičiumi. Iš naujausių tyrimų galima išskirti karo istoriko Egidijaus Papečchio straipsnį, kuriame autorius lygina Lietuvos karo aviacijos lėktuvų ir tikėtinų Lietuvos priešininkių (Lenkijos, Vokietijos ir Sovietų Sąjungos) oro pajėgų lėktuvų techninius duomenis¹⁹.

Plačiausiai istoriografijoje naudotas pirmasis analitinis būdas kritikuotinas, nes jį naudodamas tyrėjas neįvertina svarbių su lyginamais objektais susijusių veiksnių ir remiasi nepagrindžiamomis prielaidomis, kad visi ginkluotėje esantys lėktuvai: a) yra techniškai tvarkingi ir b) visiškai aprūpinti įranga, reikalinga pavestoms užduotims vykdyti. Vertinant ir lyginant tik lėktuvų ir (arba) lakūnų skaičių neatsižvelgiama į svarbius kokybinius skirtumus, tokius kaip lėktuvo techninis susidėvėjimas, jo pilotavimo ypatumai, lėktuvo patikimumas, lakūnų kvalifikacija ir sukaupta patirtis. Galima teigti, kad karo aviacijos istorijos tyrimuose dažniausiai naudojami statistiniai duomenys neleidžia įvertinti visų svarbių aspektų, todėl gali būti apibūdinti tik kaip nominalūs, o ne kaip realūs.

Skirtingų valstybių karinių oro pajėgų lyginamosios analizės metodas yra pranašesnis už nominalių statistinių duomenų analizę, nes pastaroji neleidžia nustatyti realaus jėgų pasiskirstymo ir jų masto. Vis dėlto, lyginant karo lėktuvų techninius duomenis ir taktines savybes, ne visada įmanoma užtikrinti, kad pateiktų duomenų palyginamumą, pavyzdžiui, skirtingame aukštyje didžiausias lėktuvo greitis gali būti skirtingas, o pakaitus propelerį iš medinio į metalinį, lėktuvo kilimo sparta gali reikšmingai pakisti. Taip pat, kaip ir taikant pirmąjį analitinį būdą, naudojant skirtingų valstybių oro pajėgų lyginamosios analizės metodą, lieka gana didelė grėsmė neįvertinti svarbių kokybinių skirtumų, kurie gali turėti didelę reikšmę tikėtino konflikto metu.

Galima teigti, kad naudojant aptartus analitinius būdus gauti tyrimų rezultatai leidžia suformuluoti preliminarias išvadas, kuriomis atskleidžiamos tik bendrosios tendencijos. Naudojant šiuos analitinius būdus gauti rezultatai nėra pakankami, jie neleidžia nuodugnai įvertinti realaus karinių oro pajėgų potencialo ir tiksliai konstatuoti situacijos.

¹⁹ Ten pat.

Atsižvelgiant į istoriografijoje naudojamų analitinių būdų ribotumą, straipsnyje siūlomas naujas būdas, kurį taikant karinis potencialas suvokiamas ir matuojamas kaip dalinio ar padalinio (straipsnyje – 7-osios eskadrilės) pasirengimas vykdyti jam iškeltas užduotis. Pasirengimas vykdyti užduotis apibrėžiamas kaip tam būtinų išankstinių sąlygų įgyvendinimo mastas. Kitaip tariant, kuo didesnis išankstinių sąlygų įgyvendinimo mastas, tuo didesnis dalinio arba padalinio karinis potencialas, nes tikėtinu karinio konflikto metu jis efektyviau galės vykdyti keliamas užduotis. Siūlomą analitinį būdą ir jo *modus operandi* galima suskirstyti į du etapus:

I etapas: daliniui arba padaliniui keliamų bendrųjų užduočių nustatymas, jų aktualumo įvertinimas, taip pat nuo dalinio arba padalinio nepriklausančių objektyvių priežasčių, kurios gali trukdyti įgyvendinti pavestas užduotis, nustatymas.

II etapas: skirtoms užduotims reikalingų išankstinių sąlygų nustatymas ir jų įgyvendinimo masto dalinyje arba padalinyje analizė.

Lietuvos kariuomenės skirtingoms ginklo rūšims ir jų daliniams bei padaliniams karinio konflikto metu keliamas užduotis galima suskirstyti į dvi grupes: a) bendrąsias, apibrėžiamas kariniuose statuteuose, ir b) konkrečias, apibrėžiamas gynybos planuose.

Rengiantis tikėtinam kariniam konfliktui sudaromi gynybos planai, kuriuose skirtingiems daliniams ir padaliniams numatytos užduotys operatyviniu lygiu yra suderintos²⁰. Vis dėlto gynybos planuose nurodytos užduotys yra sukonkretintos ir detalizuotos. Pažymėtina, kad konkrečios užduotys karinio konflikto metu gali ypač sparčiai keistis, todėl vertinti pasirengimą vykdyti konkrečias užduotis netikslinga ir dėl ribotų pirminių šaltinių neįmanoma.

Apibendrintos ginklo rūšims ir jų daliniams bei padaliniams keliamos užduotys yra pateikiamos ginklo rūšių statuteuose²¹. Šiuose dokumentuose įvardytos bendrosios užduotys, kurias privalo vykdyti visi tam tikros ginklo rūšies daliniai ir padaliniai. Statutuose pateikiamos bazinės užduotys, kurios gynybos planuose atskiriems daliniams sukonkretina-

²⁰ Vytautas Lesčius, „Lietuvos kariuomenė sovietinės okupacijos išvakarėse“. *Karo archyvas*, t. XXV, 2010, p. 252–264.

²¹ *Kavalerijos statutas. II dalis. Kautynės K-51*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1938;

Pėstininkų statutas. II dalis. Kautynės P-51. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1936.

mos. Manytina, jeigu dalinys arba padalinys yra pasirengęs įgyvendinti bendrąsias užduotis, jis bus pasirengęs įgyvendinti ir bendrųjų užduočių pagrindu suformuluotas konkrečias užduotis.

Antrajame analizės etape išskiriamos svarbiausios būtinos išankstinės sąlygos, kurių įgyvendinimo (pasiekimo) mastas analizuojamas. Būtinios sąlygos siejamos su dalinio ir padalinio aprūpinimu gyvąja jėga ir kovos priemonėmis, taip pat gyvosios jėgos kvalifikacija. Kaip ir bendrosios užduotys, būtinosios išankstinės sąlygos nustatytos ginklo rūšių statuteose.

Siūlomas analitinis būdas sujungia anksčiau minėtų dviejų tradicinių analizės būdų privalumus, o taip pat reikalauja į mokslinę apyvar-tą įtraukti naujus, iki šiol neanalizuotus, statistinius kovos priemonių techninius ir gyvosios jėgos kvalifikacijos duomenis. Platesnis skirtingų duomenų analizavimas ir gautų rezultatų susiejimas su keliamomis užduotimis leidžia tiksliau įvertinti karinį potencialą ir išvengti anksčiau aprašytų analitinio tyrimo trūkumų.

1.1. Lietuvos karo aviacijos naikintuvų užduotys ir išankstinės sąlygos

Naikintuvų paskirtis, taip pat jiems keliamos užduotys ir veikimo būdai aprašyti 1937 m. kariuomenės vado patvirtintame *Aviacijos naikintuvų statute Av-55* (toliau – Statutas). Statute konstatuojama, kad karas neįsivaizduojamas be puolamosios aviacijos intensyvaus naudojimo, kurio pagrindinis tikslas ir siektinas rezultatas yra persvara (dominavimas) ore. Teigiama, kad persvarai ore pasiekti tinkamiausia priemonė yra naikintuvai ir jų veiksmingas naudojimas²². Remiantis bendraisiais dėsniais, Statute naikintuvams iškeltas pagrindinis tikslas – neleisti veikti prieš oro pajėgoms ir jas naikinti arba ginti savąsias oro pajėgas ir padėti sausumos pajėgoms veikti²³. Ginkluoto konflikto metu Lietuvos karo aviacijos naikintuvams buvo numatytos aštuonios naikintuvų kautynių užduotys (žr. 2 lentelę).

²² *Aviacijos naikintuvų statute Av-55*. Kaunas. Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1937, p. 5–6.

²³ Ten pat, p. 47.

2 lentelė. Naikintuvų kautynių užduotys ginkluoto konflikto metu

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Naikintuvų užduoties pavadinimas</i> | <i>Naikintuvų užduoties tikslas ir trumpas aprašymas</i> |
|-----------------|---|--|
| 1. | Žvalgomųjų oro balionų numušimas | Priešo žvalgybai iš oro naudojamų balionų numušimas. |
| 2. | Apsaugos užduotys | Naikintuvų apsaugą numatyta naudoti dviem atvejais: a) saugant nuo priešo naikintuvų tam tikrame fronto ruože savąsias oro pajėgas; b) neutralizuojant priešo vykdomą oro žvalgybą. |
| 3. | Antskrydžiai | Naikintuvų įsiveržimas į priešo užnugarį, t. y. reidas, kurio metu tikimasi sutikti priešo lėktuvų ir juos numušti, neutralizuoti priešo oro pajėgų veikimą ir sudaryti palankias sąlygas veikti savajai žvalgybos aviacijai. |
| 4. | Lydėjimas ir suderinta apsauga | Naikintuvai naudojami bombonešiams ir žvalgybos lėktuvams, kai jie vykdo pavestas užduotis, saugoti. Lydėjimo ir suderintos apsaugos tikslas – užtikrinti saugų kitų lėktuvų skrydį ir jų užduočių vykdymą, saugant nuo priešo oro pajėgų puolimo. Skirtingai nei antskrydžio atveju, šios užduoties metu naikintuvai nesiekia įsivelti į oro kautynes. |
| 5. | „Slapukai“ žemėje ir medžioklė ore | Naikintuvai, parinkus tinkamas vietas, yra užmaskuojami ant žemės ir laukia praskrendančių priešo lėktuvų. Pastebėję lėktuvus pakyla ir pradeda oro kautynes. „Slapuko“ techniką numatyta naudoti, kai priešo lėktuvai skraido reguliariai ir yra galimybių išnaudoti netikėtumo veiksnį. |
| 6. | Budėjimas aerodrome | Esant ginkluoto konflikto tikimybei, aerodrome visą laiką budi naikintuvų eskadrilės dalis, kuri yra pasiruošusi per trumpiausią laiką, gavusi signalą, pakilti į orą ir vykdyti pavestas užduotis. |
| 7. | Naktinės užduotys | Naikintuvams naktines užduotis numatyta skirti dviem atvejais: a) siekiant apsaugoti Lietuvos teritoriją ir joje esančius objektus nuo naktinio bombardavimo; b) siekiant neutralizuoti priešo žvalgybą iš oro. |
| 8. | Šalutinės (papildomos) užduotys | Naikintuvus numatyta taip pat panaudoti ir papildomoms užduotims, iš kurių pirmoji – žvalgyba, vykdyti. Ši užduotis būtų vykdoma tik ypatingomis sąlygomis, kai neįmanoma panaudoti žvalgybos lėktuvų. Antroji papildoma užduotis – žemės taikinių puolimas naudojant kulkosvaidžius ir bombas. Numatyta šią užduotį skirti tik tuomet, kai siekiama sustabdyti sparčiai besiveržiantį priešą, sukelti paniką jam besitraukiant, arba turint patikimos informacijos apie priešo gyvosios jėgos didelius junginius. |

Sudaryta autoriaus pagal: *Aviacijos naikintuvų statusas Av-55*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1937, p. 47–67; *Štabų žinynas*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1938, p. 84.

Lietuvos karo istorijos istoriografijoje plačiai naudojamame *Štabų žinyne* pateikiamas Statute keliamų užduočių apibendrinimas ir patikslintos taktinės sąlygos. Šiame žinyne kaip pagrindinė naikintuvų užduotis išskiriama kova su priešo lėktuvais budėjimo aerodrome metu, ne mažiau kaip trijų naikintuvų grupės sudėtyje patruliuojant ore, lydint savus lėktuvus, puldinėjant priešo aviacijos pajėgas tiek ore, tiek aerodromuose ir atakuojant žemės taikinius kulkosvaidžių ugnimi. Apibrėžiant naikintuvų taktines veikimo galimybes numatyta, kad jų veikimo zona (skersmuo) siekia 300–400 km, o veikimo aukštis – 500–9000 m (atakuojant žemės taikinius – 25–200 m). Vienai svarbiausių užduočių, t. y. patruliavimui ore, nustatytos specialiosios sąlygos – trukmė – ne ilgiau kaip 1,5 val., veikimo zona (skersmuo) – 10–15 km²⁴.

Dalis naikintuvams iškeltų užduočių, prasidedant Antrajam pasauliniam karui, buvo nebeaktualios arba dėl objektyvių priežasčių neįvykdomos. XX a. ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje užduotis naikinti žvalgomuosius oro balionus skambėjo archajiškai ir atrodė negrįžtamai praradusi aktualumą. O „slapukams“ žemėje ir medžioklei ore reikėjo ypatingų sąlygų, kurių tikėtis karinio konflikto metu buvo pernelyg optimistiška. Ši užduotis labiau tiko Statuto puslapiams nei realioms kovos veiksmams. Siekiant sėkmingai įvykdyti aptariamą užduotį, reikėjo ne vien tik, kad priešo oro pajėgos periodiškai skraidytų tais pačiais maršrutais, bet ir rasti vietą, kuri būtų saugi (nepasiekiamą priešo artilerijos, pėstininkų) ir tinkama naikintuvams leisti ir nepastebėtiems kilti.

Dėl ribotos infrastruktūros dar dvejų Statute numatytų užduočių visi Lietuvos karo aviacijos naikintuvai negalėjo tinkamai įvykdyti: pirmiausia – naktinių, nes Kauno aerodromas tik iš dalies buvo pritaikytas leisti naktį, o kitų aerodromų ir nusileidimo aikštelių infrastruktūra buvo išplėta dar mažiau. Dauguma lėktuvų neturėjo įmontuotų prožektorių, kurie galėtų būti panaudoti ne vien oro kautynėse, bet ir leidžiantis. Naikintuvai *Fiat C.R. 20* nebuvo aprūpinti naktiniams skrydžiams reikalinga įranga. 1940 m. esanti infrastruktūra ir priemonės tik išimtiniais atvejais leido atlikti naktinius skrydžius, tačiau tai nebuvo rutininės užduotys nei lėktuvų įguloms, nei aptarnaujančiajam personalui. 1940 m. pavasarį Kariuomenės štabas pastebėjo, kad ypač trūksta naktiniams skrydžiams parengtų lakūnų – tik 15–20 proc. jų buvo baigę aklojo pilotavimo kur-

²⁴ *Štabų žinynas*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1938, p. 84.

sus, tačiau praktikos itin stokojo, tad patikimai skraidyti naktį negalėjo²⁵. Dėl anksčiau minėtų priežasčių tikėtino karinio konflikto atveju naktinių užduočių jie vykdyti negalėtų, o budėtų aerodrome praktiškai tik dieną, nes naktį organizuoti budėjimą buvo neįmanoma.

Galima teigti, kad 1938–1940 m. 7-oji eskadrilė, kaip ir kitos Lietuvos karo aviacijos naikintuvų eskadrilės, galėjo vykdyti pusę (4 iš 8) jai pavestų užduočių: anskrydžius, apsaugas, lydėjimo ir suderintos apsaugos, taip pat šalutines (papildomas) užduotis.

Pažymėtina, kad lietuviškoje karo teorijoje naikintuvams numatyti panašūs tikslai kaip ir Statute. Pirmasis karo aviacijos naikintuvų grupės vadas mjr. Antanas Mačiuka, analizuodamas aviacijos panaudojimo galimybes galimų karinių konfliktų metu, teigė, kad būsimoose karuose ypatingą svarbą įgaus šalių galimybės sparčiai atlikti mobilizaciją, t. y. perkelti savo karines pajėgas į numatytas vietas ir jas sutelkti. Dėl šių priežasčių padidės mobiliųjų ginklų ir karinių dalinių, kurie galėtų jau pirmosiomis karinio konflikto valandomis dalyvauti kautynėse, svarba. Mjr. A. Mačiuka teigė, kad vienas iš tokių svarbiausių ginklų yra puolamoji aviacija, kurios sudedamoji dalis – naikintuvai. Pastaruosius autorius savo darbe vadino „kautynių lėktuvais“²⁶. Naikintuvams tikėtino karinio konflikto metu buvo numatytos trys svarbiausios užduotys – saugoti bombonešius, kautis oro kautynėse ir atakuoti gyvąją priešų jėgą žemėje²⁷. Tikėtina, kad rengiant Aviacijos naikintuvų statutą ir formuluojant jų užduotis buvo pasinaudota mjr. A. Mačiukos mintimis. Vis dėlto, skirtingai nuo teorinių svarstymų, Statute galimybės naikintuvus naudoti žemės taikiniams atakuoti vertinamos rezervuotai, motyvuojant galimais dideliais šių kovos lėktuvų nuostoliais²⁸.

Kaip jau buvo minėta pristatant straipsnyje naudojamą analitinį būdą, visapusiškai užtikrintos išankstinės sąlygos turėjo tiesioginę įtaką dalinio kariniam potencialui, t. y. kuo didesnis išankstinių sąlygų įgyvendinimo mastas, tuo dalinio karinis potencialas tikėtino karinio konflikto metu taip

²⁵ Vytautas Lesčius, „Lietuvos kariuomenės organizavimo, dislokavimo ir ginkluotės pokyčiai 1938–1940 m.“ *Karo archyvas*, t. XXIV, 2009, p. 188–190.

²⁶ Antanas Mačiuka, *Būsimasis karas ir aviacija*. Kaunas: Lietuvos aeroklubas, 1934, p. 12–18.

²⁷ *Ten pat*, p. 27–29.

²⁸ *Aviacijos naikintuvų statusas...*, p. 63.

pat didesnis. Statute išskirtos penkios išankstinės sąlygos (žr. 3 lentelę).

3 lentelė. Išankstinės sąlygos, būtinos sėkmingai pavestoms naikintuvų užduotims įvykdyti

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Išankstinė sąlyga</i> | <i>Išankstinės sąlygos trumpas aprašymas</i> |
|-----------------|--|---|
| 1. | Kovos priemonių kokybė ir pakankamumas | Naikintuvų skaičius (kiekybinė persvara), techninė būklė, patikimumas, jų ginkluotė. |
| 2. | Geras lakūnų pasirengimas | Geras pasirengimas vykdyti pavestas užduotis susideda iš motyvacijos, išugdytų gebėjimų dalyvauti oro kautynėse ir sukauptos lakūno patirties. |
| 3. | Geras ryšių organizavimas | Nuolatinis ryšių palaikymas su viršininku (vadavieta), kitais aviacijos daliniais ir padaliniais, taip pat vykdant užduotį tarp naikintuvų ore. |
| 4. | Žvalgybinės informacijos išsamumas | Tiksli informacija apie priešą pajėgas, ginkluotę ir kautynių taktiką. |
| 5. | Bendradarbiavimas | Glaudus bendradarbiavimas su kitų rūšių aviacija ir priešlėktuvine apsauga. |

Sudaryta autoriaus pagal: *Aviacijos naikintuvų statutas Av-55*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1937, p. 10–11.

Straipsnyje, siekiant įvertinti 7-osios eskadrilės karinį potencialą, analizuojamos pirmosios dvi išankstinės sąlygos, siejamos su eskadrilės aprūpinimu kovos priemonėmis ir gyvąja jėga. Dėl objektyvių priežasčių įvertinti visų išankstinių sąlygų neįmanoma. Pirmiausia dėl to, kad autoriui nepavyko rasti pakankamai duomenų apie ryšių organizavimą tiek 7-ojoje eskadrilėje, tiek II (naikintuvų) grupėje. Statute operacijų metu numatyta palaikyti ryšį naudojant sutartinius lėktuvo manevrus, t. y. vizualiai perduodamus signalus. Pažymėtina, kad, remiantis tyrimo metu surinktais duomenimis, ryšių organizavimas minimaliai analizuojamas vertinant 1939 m. rugsėjo mėn. vykusią Lietuvos kariuomenės mobilizaciją. Paskutinių dviejų išankstinių sąlygų – žvalgybinės informacijos išsamumo ir bendradarbiavimo – įgyvendinimas yra nulemtas daugiau kitų veikėjų nei pačios eskadrilės, todėl šios dvi sąlygos straipsnyje nebus analizuojamos. Pažymėtina, kad pastarųjų sąlygų (ypač bendradarbiavimo su kitomis es-

kadrilėmis ar kitais daliniais) analizė verta atskiro darbo platesniame kontekste. Kitos išankstinės sąlygos, neįvardytos Statute, straipsnyje laikantis tyrimo prieigos taip pat neanalizuojamos. Pažymėtina, kad kitos galimos išankstinės sąlygos, pavyzdžiui, lėktuvų maskuotė ar aprūpinimas parašitais, yra antrinės, jų svarba eskadrilės kariniam potencialui yra išvestinė iš 3 lentelėje pateiktų pirmųjų dviejų išankstinių sąlygų.

2. LIETUVOS KARO AVIACIJOS 7-OSIOS ESKADRILĖS KARINIO POTENCIALO VERTINIMAS

2.1. Pirmosios išankstinės sąlygos vertinimas: 7-osios eskadrilės kovos priemonių kokybė ir pakankamumas

Igyvendinant Lietuvos kariuomenės modernizavimo planą, nuo 1938 m. balandžio 1 d. pradėta formuoti trečiąją naikintuvų eskadrilę, kuri operatyviniu lygmeniu priskiriama II (naikintuvų) grupei, o bendruose susirašinėjimo dokumentuose vadinama 7-ąja eskadrile²⁹. Eskadrilės vadu buvo paskirtas kpt. Juozas Vaičius,³⁰ technikos karininku – ltn. Jonas Grincius³¹. 1938 m. balandžio 12 d. Karo aviacijos viršininkui įsakius, formuojamai 7-ajai eskadrilei buvo perduoti 9 5-osios eskadrilės naikintuvai *Fiat C.R. 20*³² (gamykliniai numeriai: 30, 31, 34, 35, 36, 38, 40, 41 ir 43)³³. Perdavus naikintuvus, balandžio mėn. pabaigoje eskadrilė buvo perkelta iš Šiaulių į Kauno įgulą ir šioje dislokacijos vietoje išbuvo,

²⁹ Slaptas įsakymas Karo aviacijai Nr. 3, 1938 m. kovo 30 d. Lietuvos centrinis valstybės archyvas (toliau – LCVA), f. 1323, ap. 1, b. 450, l. 3.

³⁰ Įsakymas Karo aviacijai Nr. 26, 1938 m. balandžio 22 d. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 449, l. 51.

³¹ Įsakymas Karo aviacijai Nr. 19, 1938 m. kovo 31 d. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 449, l. 41.

³² Italijoje, Turino aviacijos gamykloje *Aeronautica d'Italia*, XX a. trečiojo dešimtmečio antrojoje pusėje suprojektuotus ir pagamintus metalinių konstrukcijų dvisparnius naikintuvus *Fiat C.R. 20* Lietuvos karo aviacija pradėjo naudoti 1928 m. pabaigoje. *Fiat A. 20* tipo 410 AG skysčiu aušinamais varikliais naikintuvai galėjo pasiekti didžiausią 270 km/val. greitį ir pakilti į 6 km aukštį. Didžioji dalis *Fiat C.R. 20* naikintuvo buvo dengta audiniu, o liemens priekis ir galas – duraliuminio skarda.

³³ Karo aviacijos technikos dalies vedėjo raštas Nr. 60896 7-osios eskadrilės vadui, 1938 m. balandžio 12 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 194, l. 2.

iki buvo likviduota Lietuvos karo aviacija³⁴.

Dauguma 7-ajai eskadrilei perduotų naikintuvų *Fiat C.R. 20* Lietuvos karo aviacijoje buvo eksploatuojami beveik dešimt metų (žr. 4 lentelę). Tik trijų perduotų lėktuvų eksploatacijos laikas buvo trumpesnis – 10 1928 m. įsigytų *Fiat C.R. 20* buvo perduota 1-ajai eskadrilei, o kiti pradėti eksploatuoti vėliau. Vis dėlto neskraidžiusių, keletą metų išbuvususių nešildomoje, kintančios drėgmės patalpoje, audiniu dengtų naikintuvų negalima vadinti patikimesniais nei pradėtų eksploatuoti 1928 m. Naikintuvų *Fiat C.R. 20* viršutiniai ir apatiniai sparnai ir liemuo buvo dengti audiniu. Net ir neeksploatuojant, dėl kintančios drėgmės, jeigu ir ne visas, tai tam tikrose vietose (įtempimo taškuose, kur buvo sąlytis su metalu), audinys galėjo prarasti atsparumą³⁵.

Likus metams iki 7-oji eskadrilė suformavimo, 1937 m. gegužės mėn., buvo atliekamas periodinis naikintuvų *Fiat C.R. 20* techninės būklės patikrinimas. Iš 9 naikintuvų patikrinimo metu 2 buvo remontuojami Karo aviacijos dirbtuvėse. Patikrinus likusius 7 *Fiat C.R. 20*, nustatyta, kad vienas iš jų yra netinkamas skraidyti (gamyklinis Nr. 38). Šio naikintuvo būtinai reikėjo keisti variklį ir jo tvirtinimo rėmą. Dar dviem naikintuvams (gamyklinis Nr. 31 ir Nr. 35) nustatyta smulkių liemens, laikančiųjų ir stabilizuojančiųjų plokštumų gedimų, o dėl sinchronizatoriaus gedimo buvo pažeisti (peršauti) dviejų naikintuvų (gamykliniai Nr. 35 ir Nr. 36) propeleriai³⁶.

³⁴ 7-osios eskadrilės vado raportas Nr. 68/sl II grupės vadui ir raporto priedas: 7-osios eskadrilės persikėlimo planas, 1938 m. balandžio 29 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 196, l. 1–2.

³⁵ Gytis Ramoška, „Mūsų Fiatai. Naikintuvai *Fiat C.R. 20* Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 9, 2009, 11.

³⁶ 1937 05 28 5-os eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios Nr. 2691. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 1–2.

4 lentelė. 1937–1938 m. 7-osios eskadrilės naikintuvų Fiat C.R. 20 eksploatacijos duomenys

| Eil. nr. | Lėktuvas (gamyklinis numeris) | Naikintuvo eksploatacijos Lietuvos karo aviacijoje pradžią**** | 1937 m. birželio 1 d. duomenys | | 1938 m. gegužės 1 d. duomenys | | | | |
|----------|----------------------------------|--|--------------------------------|-------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----|
| | | | Remontuota kartų | Skraidyta valandų | Nutūpimų skaičius | Remontuota kartų | Skraidyta valandų | Nutūpimų skaičius | |
| 1. | Fiat C.R. 20 (Nr. 30) | 1928* | Buvo remontuojamas** | | 1*** | 270 val. 00 min. *** | 453*** | | |
| 2. | Fiat C.R. 20 (Nr. 31) | 1928 12 21 | 1 | 358 val. 27 min. | | 680 | 1 | 420 val. 50 min. | 800 |
| 3. | Fiat C.R. 20 (Nr. 34) | 1928 10 04 | 1 | 517 val. 21 min. | | 921 | 2 | 578 val. 25 min. | 974 |
| 4. | Fiat C.R. 20 (Nr. 35) | 1928 12 21 | 2 | 506 val. 28 min. | | 822 | 2 | 563 val. 35 min. | 944 |
| 5. | Fiat C.R. 20 (Nr. 36) | 1928 12 21 | 1 | 291 val. 35 min. | | 539 | 1 | 344 val. 55 min. | 630 |
| 6. | Fiat C.R. 20 (Nr. 38) | 1928 10 18 | 2 | 388 val. 40 min. | | 642 | 2 | 440 val. 50 min. | 743 |
| 7. | Fiat C.R. 20 (Nr. 40) | 1934 04 18 | Buvo remontuojamas** | | | | 1 | 273 val. 10 min. | 560 |
| 8. | Fiat C.R. 20 (Nr. 41) | 1934 04 18 | 1 | 235 val. 35 min. | | 467 | 1 | 305 val. 40 min. | 603 |
| 9. | Fiat C.R. 20 (Nr. 43) | 1931 06 24 | 1 | 287 val. 20 min. | | 549 | 1 | 357 val. 55 min. | 642 |

Sudaryta autoriaus pagal: 5-osios eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios Nr. 2691, 1937 m. gegužės 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 1-2; 5-osios eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios, 1937 m. gegužės 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 3; 7-osios eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios, 1938 m. gegužės 31 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 18-19.

* Naikintuvo Fiat C.R. 20 (gamyklinis Nr. 30) tiksliai eksploatacijos pradžios data nenustatyta, tačiau, remiantis Gijčio Ramoškos straipsniu „Mūsų Fiatai. Naituvai Fiat C.R.20 Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“ (*Plieno sparnai*, 9, 2009, p. 10), manytina, kad naikintuvas pradėtas eksploatuoti 1928 m. pabaigoje. **Periodinio naikintuvų techninės būklės tikrinimo metu buvo remontuojamas Karo aviacijos dirbtuvėse, todėl patikrinimo lape duomenys nepateikti. ***Naikintuvas Fiat C.R. 20 (gamyklinis Nr. 30) 1937 m. birželio 1 d. atliekant techninės būklės patikrinimą Karo aviacijos dirbtuvėse buvo remontuojamas po priverstinio nutūpimo ir aplaužymo šaudymo pratybų metu, todėl jo eksploatacijos duomenys nepateikiami. 1938 m. gegužės 1 d. techninės būklės patikrinimas neatliktas, nes 1938 m. balandžio 27 d. įvykus aviakatastrofai šis naikintuvas buvo sudaužytas ir nurašytas. Naikintuvo eksploatacijos duomenys pateikiami 1938 m. balandžio 27 d. (Tyrimo aktas Nr. 80598/8, 1938 m. gegužės 5 d. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 500, l. 3)

****Kituose periodinių lėktuvų būklės tikrinimo dokumentuose pateikiamos kitos lėktuvų eksploatacijos pradžios datos, besiskiriančios nuo kelių dienų iki kelių mėnesių. Nesant galimybių patikrinti, lentelėje pateikiama šaltinyje nurodyta data.

Lietuvos karo aviacijoje naikintuvai *Fiat C.R. 20* buvo intensyviai eksploatuojami. 1938 m. vidutiniškai kiekvienas 7-ajai eskadrilei perduotas *Fiat C.R. 20* ore buvo išbuvęs po 394 val. ir atlikęs 705 nutūpimus. Visiems lėktuvams iki 1938 m. balandžio 1 d. bent kartą buvo atliktas kapitalinis remontas, o trys iš jų Karo aviacijos dirbtuvėse buvo remontuoti du kartus³⁷.

1938 m. balandžio 31 d. tikrinant perduotus eskadrilei lėktuvus nustatyta, kad visi eskadrilei priklausantys naikintuvai turi laikančiųjų ir stabilizuojančiųjų plokštumų pažeidimų. Plokštumos buvo ne kartą lopytos, o vairalazdės ir stabilizatoriaus reguliavimo mechanizmai dėl susidėvėjimo buvo atsilaisvinę. Taip pat buvo nutrūkusios posūkio vairų lynų vijos, trijų lėktuvų pažeistos (sulankstytos) apatinių sparnų nerviūros. Išskyrus naikintuvą *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 40), visi kiti turėjo liemens pažeidimų – audinio celonas buvo susidėvėjęs, susproginėjęs ir nutrupėjęs. 5 naikintuvų varikliuose rasta gedimų, vieno iš jų (gamyklinis Nr. 41) variklį nuspręsta pakeisti. Buvo būtina kapitališkai suremontuoti naikintuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 43) kairįjį apatinį sparną. Dėl anksčiau minėtų gedimų ir trūkumų iš 8 naikintuvų du pripažinti netinkamais skraidyti³⁸.

Siekiant pašalinti ne kartą tikrinant nustatytus *Fiat C.R. 20* variklių trūkumus, buvo nuspręsta juos remontuoti. Eskadrilei persikėlus į nuolatinės dislokacijos vietą – Kauno aerodromą, ir toliau *Fiat A. 20* variklių remontas buvo atliekamas Zoknių dirbtuvėse. Numatyta, kad visos atsarginės šių naikintuvų dalys bus laikomos Zokniuose, o 7-ajai eskadrilei perduoti tik svarbiausių atsarginių dalių komplektai³⁹. Sprendimas ir toliau variklius remontuoti Zoknių dirbtuvėse galėjo būti motyvuotas šioje bazėje tarnaujančių motoristų sukaupta patirtimi ir esama infrastruktūra, nes nuo 1933 m. Zokniuose buvo dislokuota 3-ioji eskadrilė, ginkluota itališkais lengvaisiais bombonešiais *Ansaldo A. 120* su *Fiat A. 22* tipo varikliais, kurie buvo labai panašūs į *Fiat A. 20* variklius, įrengtus Lietuvos karo aviacijos įsigytuose naikintuvuose *Fiat C.R. 20*⁴⁰.

³⁷ 7-os eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios, 1938 m. gegužės 31 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 18–19.

³⁸ 7-os eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios, 1938 m. balandžio 31 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 20.

³⁹ Technikos dalies vedėjo raštas Nr. 61514 Karo aviacijos tiekimo skyriaus viršininkui, 1938 m. birželio 30 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 194, l. 21.

⁴⁰ *Taisyklės motorų Fiat A-20 ir A-22 vartojimui* (vertėjas Jonas Mikėnas). Kaunas: Vyriausiojo štabo Spaudos ir švietimo skyrius, 1929, p. 5–7.

Stringant remonto darbus, 7-osios eskadrilės vadas 1938 m. liepos 16 d. kreipėsi į Zoknių dirbtuves dėl perduotų naikintuvų variklių remonto. Daugiau kaip po mėnesio buvo pranešta, kad varikliai nerenontuojami dėl mechanikų trūkumo⁴¹. Siekiant paspartinti naikintuvų variklių remonto darbus kreiptasi į Karo aviacijos dirbtuves, tačiau ir iš čia buvo gautas atsakymas, kad laisvų mechanikų nėra. Apie kilusią problemą buvo pranešta Karo aviacijos tiekimo skyriaus viršininkui⁴².

1939 m. rugsėjo 11 d. buvo atliekamas paskutinis periodinis naikintuvų *Fiat C.R. 20* techninės būklės patikrinimas. Jo metu nustatyta, kad tik 1 iš 7⁴³ naikintuvų (gamyklinis Nr. 41) gali būti eksploatuojamas ir neatlikus remonto. Naikintuvas *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 43), kurio po paskutinio periodinio patikrinimo buvo pakeistas variklis, pripažintas netinkamu skraidyti, kol bus atliktas skubus remontas. Buvo būtina pakeisti naikintuvo radiatorių, suremontuoti variklį, atnaujinti liemens audinio celoninę dangą ir kartu pašalinti audinio laisvumą. Palyginus su 1938 m. atlikto naikintuvų periodinio tikrinimo rezultatais galima teigti, kad daugumos naikintuvų techninė būklė pablogėjo. Visi nustatyti naikintuvų sparnų ir jų tvirtinimo elementų gedimai turėjo būti nedelsiant pašalinti. Tą patį galima pasakyti apie liemenį – visų naikintuvų liemens audinio apsauginio celoninės dangos būklė, palyginti su 1938 m., dar labiau suprastėjo. Nustatyti daugumos (6 iš 7) naikintuvų valdymo sistemų gedimai – dėl susidėvėjimo atsiradęs per didelis vairalazdės prijungimo taškuose ir stabilizatoriaus reguliavimo mechanizmo laisvumas⁴⁴.

1939 m. periodinio techninės būklės patikrinimo metu vidutiniškai vienas naikintuvas *Fiat C.R. 20* buvo skraidęs 506 val. 7-osios eskadrilės lakūnai per 15 mėn. tarnybos (t. y. nuo tada, kai buvo suformuota eskadrilė) kiekvienu naikintuvu vidutiniškai buvo skraidę apie 118 val. Lyginant naikintuvų

⁴¹ Zoknių dirbtuvių viršininko raštas Nr. 440 Karo aviacijos 7-os eskadrilės vadui, 1938 m. rugpjūčio 23 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 194, l. 47.

⁴² Karo aviacijos dirbtuvių telefonograma Nr. 91 Zoknių dirbtuvių viršininkui, 1938 m. rugpjūčio 20 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 194, l. 46.

⁴³ Pastaba. Naikintuvas *Fiat CR. 20* (gamyklinis Nr. 35) buvo remontuojamas Karo aviacijos dirbtuvėse, todėl jo techninė būklė periodinio tikrinimo metu nebuvo tikrinama ir patikrinimo lape duomenys nepateikti.

⁴⁴ Karo aviacijos slapto 7-os eskadrilės lėktuvų tikrinimo žinios, 1939 m. rugsėjo 11 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 70.

eksploatacijos intensyvumą ankstesniais metais galima teigti, kad tarnybos metu 7-os eskadrilės naikintuvai buvo eksploatuojami intensyviau. Per 15 mėn. eksploatacijos 7-ojoje eskadrilėje vieno naikintuvo ore praleistas laikas vidutiniškai sudarė apie 24 proc., skaičiuojant nuo jo eksploataavimo Lietuvos karo aviacijoje pradžios, viso skraidyto laiko. Kitaip tariant, daugiau kaip 10 m. Lietuvos karo aviacijoje naudotų naikintuvų beveik ketvirtadalis eksploatacijos rezultatų buvo pasiekta paskutiniais tarnybos metais.

5 lentelė. 1939 m. rugsėjo mėn. 7-osios eskadrilės naikintuvų *Fiat C.R. 20* eksploatacijos duomenys

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Lėktuvas (gamyklinis numeris)</i> | <i>Naikintuvo eksploatacijos pradžia Lietuvos karo aviacijoje**</i> | <i>Skraidyta valandų</i> | <i>Nuo 1938 05 iki 1939 09 skraidytų valandų skirtumas</i> | <i>Naikintuvo ore praleisto laiko dalis per eksploatacijos 7-ojoje eskadrilėje laikotarpį</i> |
|-----------------|--------------------------------------|---|--------------------------|--|---|
| 1. | Fiat C.R. 20 (Nr. 31) | 1928 09 24 | 496 val. 35 min. | 76 val. | 15 % |
| 2. | Fiat C.R. 20 (Nr. 34) | 1928 10 04 | 710 val. 45 min. | 132 val. | 19 % |
| 3. | Fiat C.R. 20 (Nr. 35)* | 1928 12 21 | Buvo remontuojamas | | |
| 4. | Fiat C.R. 20 (Nr. 36) | 1928 10 10 | 430 val. 20 min. | 86 val. | 20 % |
| 5. | Fiat C.R. 20 (Nr. 38) | 1928 10 18 | 564 val. 15 min. | 124 val. | 22 % |
| 6. | Fiat C.R. 20 (Nr. 40) | 1931 05 16 | 427 val. 00 min. | 154 val. | 36 % |
| 7. | Fiat C.R. 20 (Nr. 41) | 1931 05 19 | 442 val. 30 min. | 137 val. | 31 % |
| 8. | Fiat C.R. 20 (Nr. 43) | 1931 05 19 | 478 val. 20 min. | 121 val. | 25 % |

Sudaryta autoriaus pagal: Karo aviacijos slaptos 7-os eskadrilės lėktuvų tikrinimo žinios, 1939 m. rugsėjo 11 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 70; 7-os eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios, 1938 m. gegužės 31 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 18–19.

**Fiat C.R. 20* (Nr. 35) periodinio naikintuvų techninės būklės patikrinimo metu buvo remontuojamas Karo aviacijos dirbtuvėse, todėl patikrinimo lape duomenys nepateikiami.

**Kituose periodinių lėktuvų būklės tikrinimo dokumentuose pateikiamos kitos lėktuvų eksploatacijos pradžios datos, besiskiriančios nuo kelių dienų iki keliolikos mėnesių. Nesant galimybių patikrinti, lentelėje pateikiama šaltinyje nurodyta data.

Palyginti su kitomis naikintuvų eskadrilėmis, 1938 m. 7-osios eskadrilės vidutinis vieno naikintuvo ore išbūtų valandų skaičius buvo gero-kai didesnis. 1938 m. balandžio mėn., tuo pat metu, kai buvo įkurta 7-oji eskadrilė, 5-oji eskadrilė buvo apginkluota naujais, Jungtinėje Karalystėje pagamintais naikintuvais *Gloster „Gladiator“ Mk.I*.⁴⁵ Vidutiniškai 1938 m. kiekvienu 5-ajai eskadrilei priklausiusiu naikintuvu buvo skraidyta 50 val., o 7-osios eskadrilės naikintuvais – 70 val., t. y. 30 proc. ilgiau. Nors 1-oji eskadrilė skraidė trimis mėnesiais ilgiau, tačiau vidutiniškai vieno naikintuvo ore išbūtų valandų skaičiumi reikšmingai skyrėsi – 7-osios eskadrilės naikintuvai buvo 57 proc. aktyviau eksploatuojami nei 1-osios eskadrilės prancūziškieji *Dewoitine D.501L*.

6 lentelė. 1938 m. Karo aviacijos II (naikintuvų) grupės eskadrilių skraidymo duomenys

| <i>Eskadrilės pavadinimas</i> | <i>Lėktuvų skaičius 1938 04 01</i> | <i>Lėktuvų skaičius 1938 12 31</i> | <i>Skraidyta mėnesių</i> | <i>Per 1938 m. atlikta skrydžių</i> | <i>Ore išbūta laiko</i> | <i>Vidutiniškai vieno naikintuvo ore išbūtų valandų skaičius</i> | <i>Vidutinė vieno skrydžio trukmė</i> |
|-------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------|--|---------------------------------------|
| 1-oji eskadrilė | 13 | 13 | 12 mėn. | 1217 | 526 val. 05 min. | 40 val. | 26 min. |
| 5-oji eskadrilė | 14 | 14 | 9 mėn. | 1525 | 694 val. 35 min. | 50 val. | 27 min. |
| 7-oji eskadrilė | 9 | 8 | 9 mėn. | 1715 | 639 val. 10 min. | 70 val.* | 22 min. |

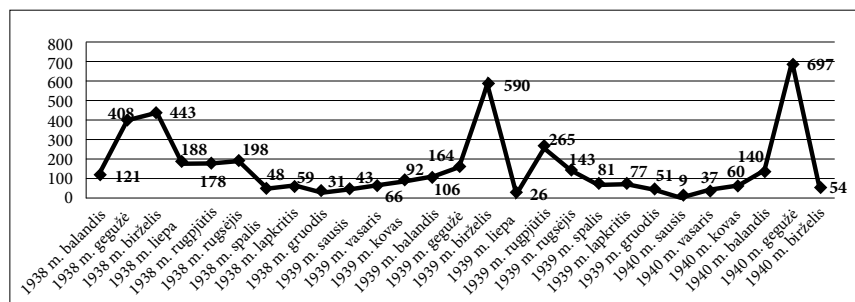
Sudaryta autoriaus pagal: Žinios apie 1-os eskadrilės lėktuvais atliktus skraidymus 1938 metais, 1939 m. sausio 21 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 219, l. 12; Žinios apie 7-os eskadrilės lėktuvais atliktus skraidymus ir jų remontą 1938 metais, 1939 m. sausio 24 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 219, l. 20; Žinios apie 5-os eskadrilės lėktuvais atliktus skraidymus ir jų remontą 1938 metais, 1939 m. sausio 24 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 219, l. 23.

* Skaičiuojant vidutiniškai vieno naikintuvo ore išbūtas valandas, 7-osios eskadrilės lėktuvų skraidytas laikas buvo padalytas iš 8 naikintuvų skaičiaus, nes 1938 m. balandžio 27 d. *Fiat C.R. 20* buvo sudaužytas ir nurašytas ir visus metus buvo skraidoma 8 naikintuvais.

⁴⁵ Gytis Ramoška, *Lietuvos aviacija*. Kaunas: Šviesa, 2009, p. 72–73.

Aktyvesnę naikintuvų eksploataciją lėmė dvi priežastys. Palyginti su kitomis eskadrilėmis, 7-ojoje eskadrilėje buvo gerokai mažiau naikintuvų, o lakūnų skaičius panašus, todėl, siekiant įvykdyti skraidymo programą, lėktuvai buvo eksploatuojami intensyviau. Antroji priežastis buvo susijusi su karo lakūnų rengimu Lietuvos karo aviacijos mokykloje ir personalo formavimo politika. Atsižvelgiant į mokinių lakūnų skaičių eskadrilėje ir santykinai trumpesnę vidutinę vieno skrydžio trukmę⁴⁶ galima teigti, kad 7-oji eskadrilė buvo pereinamoji, skirta Karo aviacijos mokyklos baigiamojo kurso mokiniams lakūnams. 7-oje eskadrilėje baigiamojo kurso mokiniai lakūnai, kuriuos, baigus mokslus, numatyta skirti naikintuvų pilotais, atlikdavo skraidymo stažuotę. Dėl šios priežasties eskadrilės naikintuvai buvo intensyviau naudojami, tai rodo skraidymo krūvis, kuris tekdavo atliekant kasmetines lakūnų skraidymo programas⁴⁷.

1 pav. 1938 m. balandžio–1940 m. birželio mėn. 7-osios eskadrilės naikintuvais atliktų skrydžių skaičius



Sudaryta autoriaus pagal: 7-os eskadrilės skraidymo žurnalas. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 198, l. 1–334.

Kaip jau minėta, naikintuvuose *Fiat C.R. 20* buvo įrengti *Fiat A. 20* tipo 410 AG varikliai. Pažymėtina, kad pakeisti variklį, priešingai nei kitus svarbesnius lėktuvo mazgus, buvo ypač sunku dėl technologinio sudėtingumo ir riboto atsarginių variklių skaičiaus. Karo aviacijos dirbtuvėse varikliai buvo tik remontuojami, o ne gaminami, kaip kiti lėktuvo

⁴⁶ 7-os eskadrilės skraidymo žurnalas. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 198, l. 1–334.

⁴⁷ Antanas Mikutis, „Karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 1, 1992, p. 2–13.

7 lentelė. 1939 m. rugsejo mėn. 7-osios eskadrilės naikintuvų Fiat C.R. 20 variklių eksploatacijos duomenys

| Eil. nr. | Lėktuvas (gamyklinis numeris) | Skraidyta valandų | Variklio numeris ir eksploatacijos pradžios data | Variklio darbo valandos nuo pradžios | Variklio darbo valandos po paskutinio kapitalinio remonto | Išnaudota variklio resurso dalis | Išnaudota variklio resurso dalis iki kito kapitalinio remonto |
|----------|-------------------------------|-------------------|--|--------------------------------------|---|----------------------------------|---|
| 1. | Fiat C.R. 20 (Nr. 31) | 496 val. 35 min. | Nr. 359 1931 05 01 | 270 val. 30 min. | 2 val. 15 min. | 54 % | 2 % |
| 2. | Fiat C.R. 20 (Nr. 34) | 710 val. 45 min. | Nr. 345 1928 10 01 | 393 val. 10 min. | 92 val. 40 min. | 79 % | 92 % |
| 3. | Fiat C.R. 20 (Nr. 35)* | | | Buvo remontuojamas | | | |
| 4. | Fiat C.R. 20 (Nr. 36) | 430 val. 20 min. | Nr. 337 1928 09 01 | 481 val. 30 min. | 80 val. 40 min. | 96 % | 80 % |
| 5. | Fiat C.R. 20 (Nr. 38) | 564 val. 15 min. | Nr. 356 1931 06 01 | 364 val. 15 min. | 28 val. 55 min. | 73 % | 28 % |
| 6. | Fiat C.R. 20 (Nr. 40) | 427 val. 00 min. | Nr. 358 1931 05 01 | 324 val. 20 min. | 55 val. 05 min. | 65 % | 55 % |
| 7. | Fiat C.R. 20 (Nr. 41) | 442 val. 30 min. | Nr. 350 1932 11 01 | 318 val. 30 min. | 41 val. 30 min. | 64 % | 41 % |
| 8. | Fiat C.R. 20 (Nr. 43) | 478 val. 20 min. | Nr. 364 1936 04 02 | 130 val. 25 min. | 45 val. 30 min. | 26 % | 45 % |

Sudaryta autoriaus pagal: Karo aviacijos slaptos 7-os eskadrilės lėktuvų tikrinimo žinios, 1939 m. rugsejo 11 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 70.

* Fiat C.R. 20 (Nr. 35) periodinio naikintuvų techninės būklės patikrinimo metu buvo remontuojamas Karo aviacijos dirbtuvėse, todėl patikrinimo lape duomenys nepateikti.

mazgai, pavyzdžiui, laikančiosios ir stabilizuojančiosios plokštumos ir pan. Įsigyjant *Fiat C.R. 20*, buvo įsigyti ir 6 atsarginiai *Fiat A. 20* varikliai⁴⁸. 1938 m. balandžio mėn. Lietuvos karo aviacijos atsarginių dalių sandėlyje buvo 4 atsarginiai *Fiat A. 20* tipo varikliai, 2 variklio rėmai ir 4 propeleriai. Pažymėtina, kad atsarginiai varikliai nebuvo visiškai nauji⁴⁹.

Nors pagrindiniuose šaltiniuose apie naikintuvų *Fiat C.R. 20* variklius nėra informacijos apie jų eksploatacijos resursus⁵⁰, remiantis LCVA saugoma medžiaga galima teigti, kad *Fiat A. 20* tipo varikliai buvo kapitališkai remontuojami vidutiniškai jiems išdirbus ne daugiau kaip 100 val., o variklis, eksploatuotas 500 val., nurašomas kaip susidėvėjęs⁵¹. 1939 m. rugsėjo mėn. 3 naikintuvų variklių resursas jau artėjo į pabaigą, o dar 2 variklių buvo išnaudoti apie du trečdaliai resurso. Atsižvelgiant į naikintuvų eksploatacijos intensyvumą, 1940 m. pirmojoje pusėje buvo būtina atlikti 3 naikintuvų variklių kapitalinį remontą, o 2 naikintuvams pakeisti variklius naujais. Pažymėtina, jog 3 naikintuvų variklių, atlikus kapitalinį remontą, veiklos resursas būtų pratęstas dar apie 100 val., tačiau po to jie turėjo būti nurašyti kaip techniškai susidėvėję. Remiantis eksploatacijos duomenimis galima teigti, kad 1940 m. pabaigoje – 1941 m. pirmojoje pusėje 7-osios eskadrilės visų naikintuvų variklių resursas būtų buvęs visiškai išnaudotas.

⁴⁸ Gytis Ramoška, „Mūsų Fiatai. Naikintuvai *Fiat C.R. 20* Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 9, 2009, p. 4.

⁴⁹ 7-os eskadrilės paliekamo karo aviacijos technikos turto lentelė, 1938 m. balandžio mėn. LCVA, f. 531, ap. 1, 196, l. 4.

⁵⁰ Jonas Mikėnas, *Aviacijos varikliai*. Kaunas: Vyriausiojo štabo Spaudos ir švietimo skyrius, 1934, p. 1–193;

Taisyklės motorų Fiat A-20 ir A-22 vartojimui (vertėjas Jonas Mikėnas). Kaunas: Vyriausiojo štabo Spaudos ir švietimo skyrius, 1929, p. 5–7.

⁵¹ 7-os eskadrilės vado raštas Nr. 30 Karo aviacijos Zoknių dirbtuvių viršininkui, 1939 m. vasario 13 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 6;

7-os eskadrilės lėktuvų tikrinimo žinios, 1939 m. rugsėjo 11 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 70.

Kovos priemonių kokybė: 7-osios eskadrilės naikintuvų *Fiat C.R. 20* patikimumas

Eksplloatuojant naikintuvus *Fiat C.R. 20* buvo pastebėti keli svarbūs technologiniai trūkumai, dėl kurių susidarė avarinės situacijos, pasibaigusios ne vien lėktuvų praradimu, bet ir lakūnų žūtimi. Iki 1940 m. birželio 15 d. dėl įvairių priežasčių buvo sudaužyti ir nurašyti 8 iš 15 1928 m. įsigytų *Fiat C.R. 20* naikintuvų.

8 lentelė. Naikintuvų *Fiat C.R. 20* avarijos, po kurių jie buvo nurašyti

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Lėktuvas (gamyklinis numeris)</i> | <i>Avarijos data</i> | <i>Naikintuvų pilotavusio lakūno vardas, pavardė</i> | <i>Ar žuvo lakūnas</i> | <i>Trumpas avarijos priežasties aprašymas</i> |
|-----------------|--------------------------------------|----------------------|--|------------------------|---|
| 1. | Fiat C.R. 20 (Nr. 29) | 1934 07 11 | Mjr. Eugenijus Kraucevičius | Ne | Sugedus sinchronizatoriui kulkos nukirto propelerio mentę. |
| 2. | Fiat C.R. 20 (Nr. 30) | 1938 04 27 | Lak. mok. jaun. psk. Kazys Smetona | Taip | Dėl pilotavimo klaidos perėjo į nevaldomą suktuką ir nepavykus išlyginti nukrito. |
| 3. | Fiat C.R. 20 (Nr. 32) | 1936 09 25 | Ltn. Antanas Skaržinskas | Taip | Dėl pilotavimo klaidos kitam lėktuvui pažeidus aukščio vairus nukrito. |
| 4. | Fiat C.R. 20 (Nr. 33) | 1933 06 30 | Kpt. Ignas Vylis | Ne | Sugedus sinchronizatoriui kulkos nukirto propelerio mentę. |
| 5. | Fiat C.R. 20 (Nr. 37) | 1936 10 15 | Ltn. Bronius Šabonas | Taip | Nulūžo sparnai. |
| 6. | Fiat C.R. 20 (Nr. 38) | 1940 06 13 | Lak. mok. eil. Gediminas Janulevičius | Ne | Skrydžio metu iškrito iš lėktuvo ir nevaldomas lėktuvas nukrito. |
| 7. | Fiat C.R. 20 (Nr. 39) | 1936 05 24 | Kpt. Povilas Nakrošis | Taip | Dėl lėktuvo gedimo (nutrūkusių valdymo lynų) perėjo į nevaldomą suktuką ir nepavykus išlyginti nukrito. |
| 8. | Fiat C.R. 20 (Nr. 42) | 1935 02 11 | Ltn. Pranas Kvietinskas | Taip | Nulūžo sparnai. |

Sudaryta autoriaus pagal: Saulius Lukšys, Rimvydas Mintautas, Jonas Monkevičius, *Palūžę sparnai*. Vilnius: Užtupo leidykla, 1997, p. 35–43; Gytis Ramoška, „*Mūsų Fiatai*. Naikintuvai *Fiat C.R.20* Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 9, 2009, p. 10–12.

Du naikintuvai buvo sudaužyti ir nurašyti dėl nepatikimo kulkosvaidžių sinchronizatoriaus, kuriam sugedus kulkos pažeidė (nukirto) propelerį. Per Palangoje vykusias šaudymo pratybas į oro taikinius dėl šios priežasties 1933 m. birželio 30 d. buvo prarastas pirmasis naikintuvas *Fiat C.R. 20*, dar po metų, 1934 m. liepos 11 d., per identišką avariją – sudaužytas ir nurašytas antrasis naikintuvas *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 29)⁵². 1937 m. liepos 22 d. vėl dėl to paties sinchronizatoriaus gedimo buvo peršauta ir nuplėšta naikintuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 30) propelerio mentė, priverstinai leidžiantis naikintuvas kapotažavo ir buvo smarkiai aplaužytas. Lakūnas ltn. J. Grincius, nors ir sužeistas, liko gyvas, o naikintuvas po kapitalinio remonto buvo grąžintas eskadrilei⁵³. Dažną kulkosvaidžių sinchronizatoriaus gedimą iliustruoja tai, jog 1937 m. gegužės mėn. per lėktuvų periodinį patikrinimą buvo nustatyta, kad kulkos pažeidė dviejų naikintuvų (gamykliniai Nr. 35 ir Nr. 36) propelerius⁵⁴, o tikrinant po metų užfiksuotas pakartotinis naikintuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 36) sinchronizatoriaus gedimas⁵⁵.

Įsisenėjusią sinchronizatorių problemą suskubta spręsti tik 1939 m. Karo aviacijos dirbtuvėse užsakant naują sinchronizatorių naikintuvui *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 38)⁵⁶. Karo aviacijos dirbtuvės pagamino 3 naujus sinchronizatorius, vienas jų buvo išbandytas 1939 m. per vasaros šaudymo pratybas. Po bandymų 7-osios eskadrilės vadas raportavo, kad naują sinchronizatorių pavyko sureguliuoti nuolatiniame šaudyme, ir per visas pratybas neįvyko nė vieno incidento, kurio metu būtų pažeistas propeleris. Bandymo metu nustatyti pagaminto sinchronizatoriaus trūkumai: per trumpa leidimo svirtelė ir per didelė jos trintis, nepatikimai sinchronizatorius pritvirtintas prie variklio ir nepakankamas jo tepimas. Po atliktų bandymų eskadrilės vadas mjr. J. Vaičius reziūmavo, kad, pašalinus minėtus trūkumus,

⁵² Gytis Ramoška, „Mūsų Fiatai. Naikintuvai *Fiat C.R. 20* Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 9, 2009, p. 10.

⁵³ Eugenijus Raubickas, „Palangos aerodromas“. *Plieno sparnai*, 10, 2013, p. 10.

⁵⁴ 5-os eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios Nr. 2691, 1937 m. gegužės 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 1–2.

⁵⁵ 7-os eskadrilės lėktuvų periodinio tikrinimo žinios, 1938 m. gegužės 31 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 18–19.

⁵⁶ 7-os eskadrilės vado raštas Nr. 91 Karo aviacijos dirbtuvių viršininkui, 1939 m. balandžio 25 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 12.

naujas sinchronizatorius kulkosvaidžiams *Vickers* būtų tinkamesnis nei naudoti iki tol⁵⁷. Pastebėti trūkumai 1940 m. gegužės mėn. Karo aviacijos dirbtuvėse buvo pašalinti, tobulinant naujuosius sinchronizatorius⁵⁸.

Italijoje, Turine, išbandant priimamus Lietuvos karo aviacijai pagamintus naikintuvus *Fiat C.R. 20*, jų konstruktoriai teigė, kad jie yra visiškai atsparūs ir dėl apkrovos sulūžti ore negali⁵⁹. Vis dėlto jų eksploatacijos laikotarpiu įvyko dvi aviakatastrofos, kai, atliekant aukštojo pilotažo figūras (manevruojant), nulūžo naikintuvų sparnai. 1935 m. vasario 11 d. ltn. Pranui Kvietinskui pikiruojant naikintuvą *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 42), ore nulūžo jo sparnas ir lakūnas žuvo⁶⁰. Identiška aviakatastrofa įvyko 1936 m. spalio 15 d., kai per bombardavimo treniruotę, išvedant iš pikiravimo padėties naikintuvą *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 37), nulūžo kairysis apatinis jo sparnas ir pilotas ltn. Bronius Šabonas, nespėjęs išsigelbėti parašutu, žuvo⁶¹.

Aštuntaisiais eksploatacijos metais išryškėjo dar vienas nepatikimas lėktuvo technologinis sprendimas. 1936 m. vasario mėn. į Karo aviacijos dirbtuves atgabentam *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 36) reikėjo pakeisti sparnų drobę. Ją nuėmus, viršutiniame dešiniajame sparne pastebėtas trūkęs vielos tenderis. Išanalizavus lėktuvo borto knygą nustatyta, kad šiuo lėktuvu prieš remontą kpt. J. Mikėnas atliko staigių posūkių treniruotę. Karo aviacijos dirbtuvių mechanikai konstatavo, kad jau kelis kartus šio tipo lėktuvų sparnuose buvo trūkę lynai ar juos laikantys tenderiai. Dėl šios priežasties nuspręsta *Fiat C.R. 20* tikrinti dažniau⁶². Praėjus keliems mėnesiams, ruošiantis aviacijos šventei, 1936 m. gegužės 24 d., nutrūkus naikintuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis numeris Nr. 39) lynams,

⁵⁷ 7-os eskadrilės vado raštas Nr. 9 Karo aviacijos dirbtuvių viršininkui, 1940 m. sausio 12 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 101.

⁵⁸ Karo aviacijos dirbtuvių raštas Nr. 394, 1940 m. gegužės 25 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 250, l. 10.

⁵⁹ Leonardas Peseckas, *Karo lakūno pasakojimai*. Kaunas: Lietuvos aviacijos muziejus, 2006, p. 101–102.

⁶⁰ Karo aviacijos viršininko raportas Nr. 973 kariuomenės vadui, 1935 m. vasario 27 d. LCVA, f. 930, ap. 2K, b. 405, l. 18.

⁶¹ Gytis Ramoška, „Mūsų Fiatai. Naikintuvai *Fiat C.R. 20* Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 9, 2009, p. 11.

⁶² Karo aviacijos Tiekimo skyriaus dirbtuvių raštas Nr. 37690, 1936 m. vasario 13 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 144, l. 30.

žuvo karo lakūnas kpt. Povilas Nakrošis.

Karo aviacijos dirbtuvių inžinierius mjr. Stasys Jakštys po 1939 m. rugsėjo mėn. atliktos periodinės lėktuvų techninės apžiūros išskyrė nuolatinius naikintuvų *Fiat C.R. 20* gedimus, dėl kurių būtina dažniau juos tikrinti. Mjr. S. Jakštys pažymėjo, kad krypties vairo rateliai yra per maži, jie nesisukioja ir dėl to greitai susidėvi valdymo lynai. Be to, posūkio vairas remiasi į aukščio vairą stačiu kampu ir dėl to praduriama drobė, o važiuoklės vidaus spyrių tvirtinimas yra per silpnas⁶³.

Naikintuvo *Fiat C.R. 20* technologiniai trūkumai mažino jo patikimumą atliekant kovos užduotis. Statute numatyta, kad pagrindiniai naikintuvo ginklai yra kulkosvaidžiai ir galimybė manevruoti⁶⁴. Naikintuvo *Fiat C.R. 20* technologiniai trūkumai buvo susiję su jo ginkluote (kulkosvaidžių sinchronizatoriumi) ir galimybėmis manevruoti – esant didelei apkrovai, atliekant aukštojo pilotažo figūras, pikiuojant, kildavo grėsmė, kad įtampos taškuose gali lūžti naikintuvo sparnai arba nutrūkti valdymo lynai.

Kovos priemonių kokybė: 7-osios eskadrilės naikintuvų *Fiat C.R. 20* ginkluotė

Nepublikuotuose šaltiniuose ir istoriografijoje šia tema naikintuvų *Fiant C.R. 20* ginkluotės duomenys yra priešaringi. Vienareikšmiškai galima teigti tik tai, kad Lietuvos karo aviacijoje naudoti naikintuvai *Fiat C.R. 20* buvo ginkluoti dviem 7,7 mm šoviniais pro propelerį, naudojant sinchronizatorių, šaudančiais *Vickers* firmos kulkosvaidžiais⁶⁵.

Istoriografijoje pateikiami skirtingi kitos *Fiat C.R. 20* ginkluotės duomenys. Aviacijos istoriko G. Ramoškos teigimu, be kulkosvaidžių, naikintuvuose *Fiat C.R. 20* buvo įrengti bombolaidžiai, kuriais galima buvo skraidinti ir atakos metu paleisti 2 po 12,5 kg sveriančias bombas⁶⁶. V. Statkus,

⁶³ 7-os eskadrilės lėktuvų tikrinimo žinios. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 70.

⁶⁴ *Aviacijos naikintuvų statutas Av-55*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1937, p. 6.

⁶⁵ Karo aviacijos 7-osios eskadrilės vidinis ginklų orderis Nr. 12, 1940 m. liepos 3 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 13.

⁶⁶ Gytis Ramoška, „Mūsų Fiatai. Naikintuvai *Fiat C.R. 20* Lietuvos karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, t. 9, 2009, p. 2–13.

remdamasis III (bombonešių) grupės vado plk. ltn. Jono Liorento pateikta informacija, rašė, kad „*Fiat C.R. 20 buvo nusenę, ginkluoti 2 kulkosvaidžiais ir bombolaidžiu 2 kg skeveldrinėmis bombomis*“⁶⁷. E. Papečkys, lygindamas Lietuvos karo aviacijos lėktuvus su Lenkijos karinių oro pajėgų naudotais lėktuvais, pažymi, kad *Fiat C.R. 20* bombomis nebuvo ginkluoti⁶⁸.

Vis dėlto, remiantis fragmentiškais nepublikuotais šaltiniais, manytina, kad naikintuvai *Fiat C.R. 20* 4-ojo dešimtečio pabaigoje nebuvo ginkluoti bombomis, nes Karo aviacijos taikos meto etatų Nr. 95 ginklų turto lentelėje 7-ajai eskadrilei nenumatyta 0,9–3 kg svorio bomboms skirtų bombolaidžių⁶⁹. Taip pat Karo aviacijos dirbtuvėse pildytuose priėmimo–perdavimo aktuose nepažymėta, kad *Fiat C.R. 20* būtų įrengta bombų mėtymo įranga⁷⁰.

Palyginti su Lenkijos, SSRS ir Vokietijos karinių oro pajėgų naikintuvų ginkluote, *Fiat C.R. 20* ginkluotės turėjo mažiau ir prastesnės kokybės. Dauguma 1940 m. minėtų valstybių karinių oro pajėgų naudotų naikintuvų buvo ginkluoti ne vien kulkosvaidžiais, kurių juose buvo įrengta daugiau, bet ir 20 mm patrankėlėmis⁷¹.

Iš Lietuvos kariuomenės štabo karininkų sudaryta komisija, 1940 m. apsvarsčiusi Lenkijos ir Vokietijos karo patirtį, kritiškai įvertino *Fiat C.R. 20* ginkluotę ir galimybes ją naudojant vykdyti 7-ajai eskadrilei pavestas užduotis. Brg. gen. Klemenso Popeliučkos vadovaujama komisija, įvertinusi *Fiat C.R. 20* ginkluotę, konstatavo, kad ji nėra pakankama ir tik ją modernizavus naikintuvai galėtų būti naudojami mažesnio masto už-

⁶⁷ Vytenis Statkus, *Lietuvos ginkluotosios pajėgos 1918–1940 m.* Čikaga: Vydūno jaunimo fondas, 1986, p. 192.

⁶⁸ Egidijus Papečkys, „Neatsakyti ir diskutuoti tarpukario Lietuvos kariuomenės (1938–1940) istoriografijos klausimai“. *Karo archyvas*, t. XXV, 2010, p. 385.

⁶⁹ Karo aviacijos taikos meto etatų Nr. 95 ginklų turto lentelė, 1936 m. kovo 27 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 2.

⁷⁰ Lėktuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 34) priėmimo–perdavimo žinios Nr. 91009, 1940 m. gegužės 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 111; Lėktuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 38) priėmimo–perdavimo žinios Nr. 90804, 1940 m. balandžio 30 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 117; Lėktuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 43) priėmimo–perdavimo žinios, 1940 m. birželio 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 119; Lėktuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 34) priėmimo–perdavimo žinios Nr. 91009, 1940 m. gegužės 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 111.

⁷¹ Egidijus Papečkys, „Neatsakyti ir diskutuoti tarpukario Lietuvos kariuomenės (1938–1940) istoriografijos klausimai“. *Karo archyvas*, t. XXV, 2010, p. 386.

duotims vykdyti. Modernizuojant ginkluotę visų pirma buvo siekiama pagerinti naikintuvų *Fiat C.R. 20* galimybes efektyviau kovoti su priešo šarvuotąja technika ir gyvąja jėga⁷².

1940 m. balandžio mėn. Karo aviacijos dirbtuvėse į naikintuvo *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 38) apatinius sparnus buvo įmontuoti 2 papildomi kulkosvaidžiai. Atlikus patobulinimus, naikintuvas balandžio 30 d. buvo grąžintas eskadrilei⁷³. Buvo numatyta po lėktuvo aerodinaminių bandymų ir bandomųjų šaudymo pratybų nuspręsti, ar atlikti patobulinimai yra tinkami ir pakankami. Dėl blogų oro sąlygų ir šlapios aerodromo dangos užsitęsęs bandymams, eskadrilės vadas kreipėsi į Karo aviacijos tiekimo skyriaus viršininką, siūlydamas dirbtuvėse remontuojamuose naikintuvuose *Fiat C.R. 20* (gamykliniai Nr. 31, 34 ir 41) įrengti tik kulkosvaidžių vietas sparnuose ir sulaukus bandymų rezultatų nuspręsti dėl kulkosvaidžių montavimo⁷⁴.

Eskadrilės vadui raportuojant apie 1940 m. sausio–liepos mėn. šaudymo pratybų rezultatus, pažymėta, kad per šaudymo pratybas išbandyti *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 38) įmontuoti sparniniai *Darne* kulkosvaidžiai. Išbandant naudoti 1020 7,9 mm SS tipo šoviniai⁷⁵. Deja, Sovietų Sąjungos okupacija sustabdė *Fiat C.R. 20* naikintuvų ginkluotės modernizavimą.

Kovos priemonių pakankamumas: naikintuvų skaičius 7-ojoje eskadrilėje

1936 m. patvirtintoje Karo aviacijos technikos turto lentelėje, kuria buvo vadovaujama ginkluojant eskadrilę, numatyta, jog naikintuvų grupės trečioji eskadrilė turėtų būti ginkluota 12 kovos lėktuvų (naikintuvų) ir 2 „Ž“ tipo lavinimosi lėktuvais⁷⁶. 1938 m. išleistame *Štabų žinyne*

⁷² Vytautas Lesčius, „Lietuvos kariuomenės organizavimo, dislokavimo ir ginkluotės pokyčiai 1938–1940 m.“, *Karo archyvas*, t. XXIV, 2009, p. 187.

⁷³ Priėmimo–perdavimo žinios Nr. 90804, 1940 m. balandžio 30 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 103.

⁷⁴ 7-os eskadrilės vado raštas Nr. 67 Karo aviacijos tiekimo skyriaus viršininkui, 1940 m. balandžio 12 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 102.

⁷⁵ 7-osios eskadrilės žinios apie išnaudotus šaudymo pratimams atlikti šovinius 1940 m. sausio–liepos mėn. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 250, l. 31.

⁷⁶ Karo aviacijos taikos meto etatai Nr. 95, technikos turto lentelė, 1936 m. kovo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 3.

numatyta, kad naikintuvų eskadrilėje turėtų būti 12 naikintuvų ir 1 ryšių lėktuvas⁷⁷. Statute taip pat pažymima, kad eskadrilę sudaro 3 grandys po 3–4 naikintuvus, t. y. ne mažiau kaip 12 naikintuvų⁷⁸.

1938 m. balandžio mėn. eskadrilei nebuvo pakankamai skirta naikintuvų, t. y. tik 75 proc. naikintuvų eskadrilei numatyto kovos lėktuvų skaičiaus. Palyginti su kitomis naikintuvų grupės eskadrilėmis, 7-oji eskadrilė kiekybiškai buvo ginkluota silpniausiai: 1938 m. pabaigoje 1-ojoje eskadrilėje pavestas užduotis galėjo vykdyti 13⁷⁹, 5-ojoje – 14 naikintuvų⁸⁰. Nors buvo numatyta, kad eskadrilių ginkluotę sudarys ne vien naikintuvai, bet ir ryšių palaikymui bei lavinimuisi skirti lėktuvai, 1938–1940 m. taikos meto sąlygomis pastarųjų lėktuvų nebuvo skirta.

Naikintuvų skaičius 7-ojoje eskadrilėje 1938–1940 m. nebuvo pastovus dėl planinio (periodinio) remonto arba dėl pavienių remonto darbų, kurie buvo atliekami lėktuvus apgadinus (žr. 9 lentelę). Be to, 1938–1940 m. buvo prarasta keletas naikintuvų. 1940 m. birželio 15 d., palyginti su 1938 m. balandžio mėn., eskadrilės naikintuvų skaičius sumažėjo dviem naikintuvais. 1938 m. balandžio 27 d. buvo sudaužytas ir po to nurašytas mokinio lakūno jaun. psk. Kazio Smetonos pilotuotas ir avariją patyręs⁸¹ naikintuvas *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 30)⁸². Antrasis eskadrilės naikintuvas *Fiat C.R. 20* (gamyklinis Nr. 38) dėl mokinio lakūno Gedimino Janulevičiaus pilotavimo klaidos 1940 m. birželio 13 d. sudužo ir buvo nurašytas⁸³. Sovietų Sąjungos okupacijos išvakarėse 7-ojoje eskadrilėje buvo 7 naikintuvai, t. y. tik 58 proc. numatyto kovos lėktuvų skaičiaus.

⁷⁷ *Štabų žinynas*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1938, p. 74.

⁷⁸ *Aviacijos naikintuvų...*, p. 12.

⁷⁹ Žinios apie 1-os eskadrilės lėktuvais atliktus skraidymus 1938 m., 1939 m. sausio 21 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 219, l. 12.

⁸⁰ Žinios apie 5-os eskadrilės lėktuvais atliktus skraidymus ir jų remontą 1938 m., 1939 m. sausio 24 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 219, l. 23.

⁸¹ Žinios apie Karo aviacijos mokyklos nelaimingus atsitikimus ir lėktuvų apgadinimus 1937 m. LCVA, f. 1451, ap. 3, b. 79, l. 1.

⁸² 1-os eskadrilės ltn. Jurgio Draugelio raportas Nr. 5 komisijos pirmininkui, 1938 m. gegužė 3 d. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 500, l. 6.

⁸³ Jaun. psk. Gedimino Janulevičiaus karo lakūno vardo suteikimo lapas II eilės karo lakūno vardui gauti. LCVA, f. 1451, ap. 3, b. 89, l. 123; 7-osios eskadrilės skraidymų žurnalas. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 198, l. 333–334.

9 lentelė. 1938–1940 m. įvykusios 7-osios eskadrilės lėktuvų aviakatastrofos ir jų padariniai

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Įvykio data</i> | <i>Lėktuvo modelis ir gamyklinis numeris</i> | <i>Lakūno karinis laipsnis, vardas, pavardė</i> | <i>Trumpas įvykio aprašymas</i> | <i>Veiksmai po įvykio</i> |
|-----------------|--------------------|--|---|---|---|
| 1. | 1938 04 27 | <i>Fiat C.R. 20</i> (gamyklinis Nr. 30) | Lak. mok. jaun. psk. Kazys Smetona | Perėjo į nevaldomą suktuką ir nepavykus išlyginti nukrito | Lėktuvas nurašytas |
| 2. | 1938 11 22 | <i>Fiat C.R. 20</i> (gamyklinis Nr. 35) | Jaun. psk. Bronius Vasiliauskas | Užkalkėjus aušinimo sistemai, priverstinio tūpimo metu apgadintas | Lėktuvas remontuotas Karo aviacijos dirbtuvėse |
| 3. | 1939 06 17 | <i>Fiat C.R. 20</i> (gamyklinis Nr. 36) | Jaun. ltn. Aleksandras Kostkus (Kostkevičius) | Šaudymo metu propeleriu ir sparnu užkabino taikinį | Lėktuvas remontuotas Karo aviacijos dirbtuvėse |
| 4. | 1940 06 13 | <i>Fiat C.R. 20</i> (gamyklinis Nr. 38) | Lak. mok. Gediminas Janulevičius | Skrydžio metu iškrito iš lėktuvo ir nevaldomas lėktuvas nukrito | Lėktuvas nurašytas |

Sudaryta autoriaus pagal: 7-os eskadrilės skraidymo žurnalas, 1938–1940 m., LCVA, f. 531, ap. 1, b. 198, l. 7–8, 333–334; Lėktuvo *Fiat C.R. 20* (Nr. 35) avarijos aktas Nr. 99/63078, 1938 m. lapkričio 30 d. LCVA, f. 1323, ap. 1 b. 508, l. 4; 7-os eskadrilės raštas Technikos dalies vedėjui, 1940 m. kovo 5 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 97.

Nuo pat pradžių, kai tik buvo suformuota, dėl nepakankamo lėktuvų skaičiaus 7-oji naikintuvų eskadrilė negalėjo savarankiškai ir visapusiškai vykdyti dalies jai numatytų užduočių. Eskadrilėje nuo 1938 m. balandžio 27 d. buvo tik dvi visiškai sukomplektuotos grandys (8 naikintuvai). Statute numatyta, kad mažiausias taktinis vienetas yra grandis (3–4 lėktuvai), tačiau dalis naikintuvų užduočių buvo vykdomos grandžių rinkinių (kurias sudarė 2–3, o aktyviame bare – 4–5 grandys), pavyzdžiui, apsaugos arba lydėjimo ir suderintos apsaugos užduotys⁸⁴. Trūkstant nai-

⁸⁴ *Aviacijos naikintuvų statutas Av-55*. Kaunas: Kariuomenės štabas, Spaudos ir švietimo skyrius, 1937, p. 12, 50, 54.

kintuvų, užtikrinti sklandų minėtų užduočių vykdymą buvo sunku, todėl eskadrilė šias dvi užduotis visapusiškai galėjo vykdyti tik bendradarbiaudama su kitomis Karo aviacijos naikintuvų eskadrilėmis.

Antrosios išankstinės sąlygos vertinimas: 7-osios eskadrilės skraidančiojo personalo sudėtis ir pasiruošimas

Vertinant 7-osios eskadrilės karinį potencialą ir analizuojant skraidančiojo personalo sudėtį siekiama atsakyti į du tarpusavyje susijusius klausimus, iš kurių pirmasis – ar 1938–1940 m. 7-ojoje eskadrilėje buvo pakankamai skraidančiojo personalo pavestoms užduotims vykdyti? Siekiant atsakyti į šį klausimą, straipsnyje analizuojami eskadrilės skraidančiojo personalo 1938–1940 m. sudėties pokyčiai ir lyginama su naikintuvų eskadrilės etatų sąrašu. Antrasis klausimas – ar 1938–1940 m. 7-ojoje eskadrilėje tarnavę lakūnai buvo tinkamai pasiruošę vykdyti jiems pavestas užduotis? Statute teigiama, kad naikintuvo lakūnas turi būti ypač geras pilotas ir šaulys⁸⁵. Tinkamai pasirėngęs karo lakūnas gali būti apibūdinamas kaip motyvuotas, turintis pakankamai gebėjimų ir patirties, kad galėtų visapusiškai įgyvendinti nustatytas užduotis. Lakūnų pasirengimui keliami reikalavimai plačiau pristatomi 10 lentelėje.

10 lentelė. Lakūnų pasirengimui keliami reikalavimai

| <i>Reikalavimas</i> | <i>Trumpas aprašymas</i> | <i>Objektyvūs duomenys</i> |
|-----------------------------------|---|--|
| Motyvacija | Pasiryžimas visapusiškai atlikti individualias ir komandines užduotis, siekti užsibrėžtų tikslų | Nėra |
| Gebėjimas dalyvauti oro kautynėse | Lakūno skraidymo technika, kovos taktika, taiklumas | Išskraidytų valandų skaičius, lakūno kvalifikacija |
| Kovinė patirtis | Reali patirtis oro kautynėse, dalyvavimas oro mūšiuose | Atliktų skrydžių į frontą ir pergalių oro kautynėse skaičius |

Sudaryta autoriaus

⁸⁵ *Aviacijos naikintuvų statusas...*, p. 7.

Objektyvių duomenų, leidžiančių išanalizuoti lakūnų motyvaciją, nėra. Manytina, kad Lietuvos karo aviacijos lakūnų motyvacija buvo pakankama, nes aptariamam laikotarpiu nebuvo užfiksuota nė vieno lakūnų dezertyravimo atvejo. Aukštą motyvaciją taip pat galimai rodo didelis karių, norinčių tarnauti lakūnais, skaičius. Pavyzdžiui, 1936 m. lapkričio mėn. į formuojamą Karo aviacijos mokyklos IV laidą pareiškė norą stoti daugiau kaip 100 šaukiamojo amžiaus jaunuolių, iš jų priimta mažiau nei pusė, t. y. 40 mokinių lakūnų⁸⁶. Pažymėtina, kad panaši tendencija buvo visą 4-ąjį dešimtmetį. Dviejų likusių reikalavimų lakūnų pasirengimui analizė pristatoma toliau.

1938 m. įsteigtos Lietuvos karo aviacijos 7-osios eskadrilės skraidantysis personalas buvo komplektuojamas remiantis Karo aviacijos taikos meto etatų sąrašu Nr. 95⁸⁷, pagal kurį naikintuvų eskadrilėje buvo numatyta 13 skraidančiojo personalo etatų, iš jų 7 buvo skirti karininkams, 6 – kareiviams. Šaliai pradėjus kariauti ir 7-ajai eskadrilei perėjus prie organizacijos pagal Karo aviacijos karo meto etatų sąrašą Nr. 49, skraidančiojo personalo turėjo padaugėti nuo 13 iki 14 (žr. 11 lentelę). Palyginus taikos ir karo meto etatų sąrašus galima teigti, kad reikšmingo skraidančiojo personalo skaičiaus skirtumo nėra.

11 lentelė. Naikintuvų eskadrilės skraidančiojo personalo etatų sudėtis taikos ir karo metu

| Pareigos | Karo aviacijos taikos meto etatų sąrašas Nr. 95 | | Karo aviacijos karo meto etatų sąrašas Nr. 49 | |
|------------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|
| | Etatų skaičius | Karinis laipsnis (skaičius) | Etatų skaičius | Karinis laipsnis (skaičius) |
| Eskadrilės vadas | 1 | mjr. (1) | 1 | mjr. (1) |
| Eskadrilės vado pavaduotojas | 1 | kpt. (1) | 1 | kpt. (1) |
| Technikos karininkas | 1 | kpt. (1) | 1 | kpt. (1) |
| Žinių karininkas | - | - | 1 | kpt. (1) |
| Karo lakūnai karininkai | 4 | kpt. (2); ltn. (2) | 4 | kpt. (1); ltn. (3) |

⁸⁶ Antanas Mikutis, „Karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 1, 1992, p. 2–13.

⁸⁷ Karo aviacijos karo meto etatai Nr. 95, LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 8–9.

| | | | | |
|---------------------------|-----------|---|-----------|--|
| Karo lakūnai kareiviai | 6 | vrš. (3); vyr. psk. (3) | 6 | vrš. (3); psk. (3) |
| <i>Iš viso:</i> | 13 | <i>mjr. (1), kpt. (4), ltn. (2), vrš. (3), vyr. psk. (3)</i> | 14 | <i>mjr. (1), kpt. (4), ltn. (3), vrš. (3), psk. (3)</i> |

Sudaryta autoriaus pagal: Karo aviacijos karo meto etatai Nr. 95, LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 8–9; Karo aviacijos karo meto etatai Nr. 49, LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 1.

1938–1940 m. 7-osios eskadrilės skraidančiojo personalo komplektavimo eigą galima suskirstyti į tris etapus (žr. 12 lentelę):

I etapas (1938 m. balandžio mėn.): 1938 m. balandžio mėn. iš kitų Karo aviacijos padalinių į 7-ąją eskadrilę buvo perkelti karo lakūnai, kurie turėjo sudaryti formuojamos eskadrilės branduolį.

II etapas (1938 m. gegužės–gruodžio mėn.): pavasarį ir vasarą vykusio skraidymo stažuotės metu labiausiai pasižymėję mokiniai lakūnai, baigę Karo aviacijos mokyklą, rudenį buvo paskirti nuolat tarnauti karo lakūnais į 7-ąją eskadrilę.

III etapas (1939 m. sausis–1940 m. spalį): 1939–1940 m. eskadrilės skraidančiojo personalo sudėtis kito dėl rotacijos. 1939 m. pavasarį ir vasarą 7-ojoje eskadrilėje skraidymo stažuotę atliko Karo aviacijos mokyklos mokiniai lakūnai, iš jų į nuolatinę tarnybą eskadrilėje buvo paskirti 4. Naujai paskirti karo lakūnai kareiviai pakeitė 1938 m. lapkričio mėn. tarnybą eskadrilėje pradėjusius 4 lakūnus, kurie buvo perkelti į kitas naikintuvų eskadriles.

12 lentelė. 1938–1940 m. 7-osios eskadrilės etatinė skraidančiojo personalo sudėtis

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Pavardė, vardas, karinis laipsnis*</i> | <i>Tarnybos eskadrilėje laikotarpis</i> | <i>Eskadrilėje eitos pareigos</i> | <i>Personalo formavimo etapas</i> |
|-----------------|---|---|--|-----------------------------------|
| 1. | Vaičius Juozas, mjr. | 1938 04 01– 1940 01 16 | Eskadrilės vadas | I etapas |
| 2. | Varanavičius Vytautas, kpt. | 1938 04 13– 1940 02 16 | Karo lakūnas, nuo 1939 09 01 – eskadrilės vado pavaduotojas | |
| 3. | Grincius Jonas, kpt. | 1938 04 14– 1940 11 01 | Technikos karininkas, nuo 1940 02 – eskadrilės vado pavaduotojas | |
| 4. | Vachauzas Aleksandras, vrš. | 1938 04 01– 1940 07 16 | Karo lakūnas kareivis | |
| 5. | Kasperiušas Petras, jaun. psk. | 1938 04 01– 1939 03 23 | Karo lakūnas kareivis | |
| 6. | Žerolis Jonas, jaun. psk. | 1938 04 01– 1939 09 18 | Karo lakūnas kareivis | |
| 7. | Alekna Leonas, jaun. psk. | 1938 11 01– 1939 09 18 | Karo lakūnas kareivis | II etapas |
| 8. | Žeiba Stasys, jaun. psk. | 1938 11 01– 1939 09 18 | Karo lakūnas kareivis | |
| 9. | Vasiliauskas Bronius, jaun. psk. | 1938 11 01– 1939 09 18 | Karo lakūnas kareivis | |
| 10. | Kostkus (Kostkevičius) Aleksandras, ltn. | 1938 09 01– 1940 10 04 | Karo lakūnas karininkas | |
| 11. | Numgaudas Vaclovas, jaun. ltn. | 1938 09 01– 1939 09 12 | Karo lakūnas karininkas | |
| 12. | Valevičius Juozas, ltn. | 1938 09 01– 1940 10 22 | Karo lakūnas karininkas | |
| 13. | Krosniūnas (Krasnickas) Stasys Ksaveras, ltn. | 1938 09 01– 1940 10 22 | Karo lakūnas karininkas | |
| 14. | Svilas Alfonsas, kpt. | 1938 10 20– 1939 09 01 | Eskadrilės vado pavaduotojas | |

| | | | | |
|-----|----------------------------------|---------------------------|-------------------------|------------|
| 15. | Tribė Leopoldas, ltn. | 1939 11 18– 1940 10 22 | Karo lakūnas karininkas | III etapas |
| 16. | Juzeliūnas Vladas, jaun. psk. | 1939 11 01–** | Karo lakūnas kareivis | |
| 17. | Juška Kazys, jaun. psk. | 1939 11 01–** | Karo lakūnas kareivis | |
| 18. | Knistautas Vladas, jaun. psk. | 1939 11 01–** | Karo lakūnas kareivis | |
| 19. | Užkuryš Stasys, jaun. psk. | 1939 11 01–** | Karo lakūnas kareivis | |
| 20. | Adomaitis Jonas, mjr. | 1940 01 16– 1940 08 05 | Eskadrilės vadas | |
| 21. | Irlikis Valentinas, ltn. | 1940***– 1940 11 16 | Karo lakūnas karininkas | |

Sudaryta autoriaus pagal: 1938 m. įsakymai Karo aviacijai. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 449, l. 41, 51, 57, 60; Karo aviacijos komendantūros (1939 01 01–1940 12 31) abėcėlinė liktinių puskarininkių VI knyga. LCVA, f. 930, ap. 7, b. 7362, l. 7, 79, 92, 97, 242, 274, 267; Karo aviacijos komendantūros abėcėlinė liktinių puskarininkių VII knyga. LCVA, f. 930, ap. 7, b. 7996, l. 249–250; Karo aviacijos liktinių puskarininkių V knyga. LCVA, f. 930, ap. 7, b. 6757, l. 8, 115, 275–276, 285, 298–299; *Lietuvos kariuomenės karininkai. 1918–1953*, t. 1–10.

* Lentelėje nurodomas karo lakūno tarnybos metu 7-ojoje eskadrilėje turėtas aukščiausias karinis laipsnis.

** Tarnybos pabaigos 7-ojoje eskadrilėje data nenustatyta. Manytina, kad tarnavo iki eskadrilės likvidavimo.

*** Tiksliai tarnybos 7-ojoje eskadrilėje pradžios data nenustatyta.

Išanalizavus skraidančiojo personalo pokyčius galima teigti, kad 7-oji eskadrilė buvo pereinamoji, skirta Karo aviacijos mokyklos baigiamąjo kurso mokiniams lakūnams, numatytiems naikintuvų pilotais, skraidymo stažuotei atlikti⁸⁸. Kasmet eskadrilėje pasikeisdavo apie 40 proc. skraidančiojo personalo sudėties.

Nepaisant gana didelės kaitos, apie 80 proc. skraidančiojo personalo etatų buvo užimti (žr. 12 ir 13 lenteles). Pažymėtina, kad eskadrilėje lakūnų nuolat būdavo gerokai daugiau nei naikintuvų. Vidutiniškai vienam eskadrilei priklausančiam naikintuvui teko 1,5 lakūno. Šis santykis dar labiau sumažėdavo pavasarį ir vasarą, kai į eskadrilę paskirdavo

⁸⁸ Antanas Mikutis, „Karo aviacijos tarnyboje“. *Plieno sparnai*, 1, 1992, p. 2–13.

Karo aviacijos mokyklos mokinius lakūnus skraidymo stažuotei atlikti. Pavyzdžiui, 1940 m. birželio 15 d. 7-ojoje eskadrilėje tarnavo 17 lakūnų (iš jų – 6 mokiniai lakūnai)⁸⁹, o naikintuvų *Fiat C.R. 20* buvo tik 7, t. y. vienam naikintuvui teko daugiau kaip 2 lakūnai. Apibendrinant galima teigti, kad eskadrilėje tarnavusio skraidančiojo personalo pakako eskadrilei pavestoms užduotims vykdyti.

II grupės vadas mjr. Vytautas Čemarka 1939 m. Karo aviacijos viršininkui apie 7-osios eskadrilės karo lakūnus rašė: „7-ta eskadrilė ginkluota senstelėjusiais naikintuvais *Fiat C.R. 20*, tačiau turi gerų, patyrusių lakūnų.“⁹⁰ Lietuvos karo aviacijos lakūnų patirtį ir pasiruošimą vykdyti kovines užduotis tiksliausiai rodo trijų pakopų lakūnų kvalifikacijos sistema. Pagal nuo 1934 m. veikiančią kvalifikacijos sistemą, buvo nustatytos trys kvalifikacinės kategorijos: a) mokinys lakūnas, b) II rango karo lakūnas, c) I rango karo lakūnas. I rango karo lakūnas tikėtino karo atveju galėjo savarankiškai atlikti visas kovines užduotis. Kitaip tariant, šis lakūnas buvo visapusiškai pasirengęs dalyvauti kare ir sėkmingai vykdyti jam pavestas įvairias kovines užduotis.

1939 m. balandžio mėn., t. y. praėjus metams, kai buvo suformuota eskadrilė, tik 29 proc. (4 iš 14) lakūnų buvo suteikta aukščiausia lakūno kvalifikacija (žr. 13 lentelę). Praėjus dar metams, situacija nepasikeitė – patyrusių ir savarankiškai galinčių vykdyti kovines užduotis lakūnų eskadrilėje tebuvo trečdalis (33 proc.). Pažymėtina, kad nė vienas 7-ojoje eskadrilėje 1938–1940 m. tarnavęs karo lakūnas neturėjo kovinės patirties, t. y. nė vienas iš 7-osios eskadrilės lakūnų nebuvo dalyvavęs tikrame oro mūšyje ar vykdęs kokios kitos kovinės užduoties karinio konflikto metu.

⁸⁹ Karo aviacijos skraidančiojo personalo sąrašas ir išskraidytos valandos iki 1940 06 15. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 601, l. 11.

⁹⁰ II grupės vado slaptas raportas Nr. 163/sl Karo aviacijos viršininkui, 1939 m. balandžio 27 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 218, l. 35.

13 lentelė. 1939–1940 m. 7-osios eskadrilės karo lakūnų pasiskirstymas pagal kvalifikaciją

| | <i>Karininkai lakūnai</i> | | <i>Kareiviai lakūnai</i> | | <i>Iš viso</i> | <i>I rango karo lakūnų dalis nuo visų lakūnų</i> |
|------------------------|---------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|----------------|--|
| | <i>I rango</i> | <i>II rango</i> | <i>I rango</i> | <i>II rango</i> | | |
| 1939 m. balandžio 1 d. | 3 | 5 | 1 | 5 | 14 | 29 proc. |
| 1940 m. balandžio 1 d. | 2 | 2 | 1 | 4 | 9 | 33 proc. |

Sudaryta autoriaus pagal: 7-os eskadrilės žinios apie atliktus skridimus, išskraidytas valandas, lėktuvų remontą. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 196, l. 111.

Pastaba. Mokiniai lakūnai neįskaičiuoti.

Sovietų Sąjungai okupuojant Lietuvą, 1940 m. birželio 15 d. 7-ojoje eskadrilėje tarnavo 11 iš numatytų 13 karo lakūnų (žr. 14 lentelę). Eskadrilėje 5 iš 13 lakūnų (arba 39 proc.) buvo suteikta aukščiausia lakūno kvalifikacija – I rangas. Pažymėtina, kad 4 lakūnai (žr. 14 lentelėje eil. nr. 8–11) į nuolatinę tarnybą eskadrilėje buvo paskirti 1939 m. lapkričio 1 d., t. y. tik ką baigę Karo aviacijos mokyklą. Lyginant šių lakūnų ir į eskadrilę skraidymo stažo įgyti paskirtų paskutinio kurso mokinių lakūnų (žr. 14 lentelėje eil. nr. 12–17) skraidytą laiką pastebimas tik minimalus – nuo 10 iki 50 val. – skirtumas. Galima teigti, kad esminio kokybinio skirtumo tarp šių lakūnų pasirengimo nebuvo. Dėl šios priežasties realus kvalifikuotų, t. y. pasiruošusių dalyvauti kariniame konflikte, lakūnų eskadrilėje buvo mažai.

14 lentelė. 7-osios eskadrilės skraidančiojo personalo sudėtis 1940 m. birželio 15 d., Lietuvą okupuojant Sovietų Sąjungai

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Pavardė, vardas, karinis laipsnis</i> | <i>Skraidyta laiko</i> | <i>Lakūno kvalifikacija</i> | <i>Sudėties tipas</i> |
|-----------------|--|------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1. | Adomaitis Jonas, mjr. | 1074 val. 40 min. | I rangas | Etatinė sudėtis |
| 2. | Grincius Jonas, kpt. | 436 val. 40 min. | I rangas | |
| 3. | Varanavičius Vytautas, kpt.* | 970 val. 05 min. | I rangas | |
| 4. | Irlakis Valentinas, ltn. | 423 val. 50min. | I rangas | |
| 5. | Tribė Leopoldas, ltn. | 268 val. 05min. | II rangas | |
| 6. | Kostkus (Kostkevičius) Aleksandras, ltn. | 250 val. 45 min. | II rangas | |
| 7. | Vachauzas Aleksandras, vrš. | 978 val. 00 min. | I rangas | |
| 8. | Juzeliūnas Vladas, jaun. psk. | 251 val. 15 min. | II rangas | |
| 9. | Juška Kazys, jaun. psk. | 264 val. 10 min. | II rangas | |
| 10. | Knistautas Vladas, jaun. psk. | 268 val. 05 min. | II rangas | |
| 11. | Užkurys Stasys, jaun. psk. | 226 val. 05 min. | II rangas | |
| 12. | Čiapas Vladas, m. l. jaun. psk. | 215 val. 20min. | m. l. | Kintanti sudėtis |
| 13. | Satkauskas Romas, m. l. jaun. psk. | 217 val. 15 min. | m. l. | |
| 14. | Svetikas Aleksas, m. l. jaun. psk. | 188 val. 10 min. | m. l. | |
| 15. | Antanavičius Povilas, m. l. gr. | 210 val. 05 min. | m. l. | |
| 16. | Janulevičius Gediminas, m. l. gr. | 217 val. 50 min. | m. l. | |
| 17. | Lasauskas Petras, m. l. gr. | 215 val. 50 min. | m. l. | |

Sudaryta autoriaus pagal: Karo aviacijos skraidančio personalo sąrašas su išskraidytomis valandomis iki 1940 06 15. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 601, l. 11.

Pastaba. M. l. – mokinys lakūnas.

* Kitais duomenimis, 1940 m. vasario 16 d. kpt. V. Varanavičius buvo išleistas į atsargą.

Apibendrinant atliktą analizę galima teigti, kad 1938–1940 m. eskadrilės lakūnų pasirengimas karui nebuvo visapusiškas – didžiąją jos skraidančiojo personalo dalį sudarė karo lakūnai, turintys palyginti nedaug skraidymo patirties. Eskadrilėje vienu metu tarnavo nuo 3 iki 5 (nuo 29 iki 39 proc.) lakūnų, kuriems buvo suteikta aukščiausia kvalifikacija, kas rodė, kad šių lakūnų kovinis rengimas yra baigtas ir jie gali savarankiškai dalyvauti oro kautynėse.

3. LIETUVOS KARIUOMENĖS MOBILIZACIJA 1939 M. RUGSĖJĮ: 7-OSIOS ESKADRILĖS PASIRUOŠIMO TIKĖTINAM KARUI TESTAS

Nors Lietuvos karo aviacijos 7-oji eskadrilė 1938–1940 m. nedalyvavo kariniame konflikte, prasidėjus Antrajam pasauliniam karui ir 1939 m. rugsėjo mėn. Lietuvos kariuomenei vykdant mobilizaciją, ji turėjo realią galimybę pasitikrinti savo pasirengimą. 1939 m. rugsėjo mėn. vykusios mobilizacijos analizė leidžia papildyti šio straipsnio 2 skyriuje atliktos analizės išvalgas, nes, nagrinėjant mobilizacijos eigą ir jos metu kilusias problemas, galima įvertinti ir kitus šiame darbe neanalizuotus eskadrilės pasirengimo ir karinio potencialo aspektus.

1939 m. rugsėjo 17 d. 16 val. 7-oji eskadrilė gavo įsakymą dėl mobilizacijos paskelbimo. Tuo metu visi etatiniai eskadrilės pareigūnai, esantys savo tarnybos vietose, vadovaujantis Karo meto eskadrilės etatų sąrašu Nr. 49, buvo paskirti į mobilizacijos plane numatytas tarnybos vietas. Paskelbus mobilizacijos įsakymą, buvo išstatyta priešlėktuvinė apsauga, tačiau dėl priemonių stokos nebuvo sudaryta cheminės apsaugos komanda⁹¹.

Kauno aerodrome paskelbus pavojaus signalą, buvo numatyta, prieš išsikeliančią į lauko aerodromus ir kitas mobilizacijos vietas, eskadrilėms priklausančius lėktuvus išsklaidyti Kauno aerodromo pakraščiuose, 7-osios eskadrilės lėktuvus – nuo aerostoties iki kelio, einančio pro kapienes Garliavos link⁹².

7-oji eskadrilė, vykdydama mobilizacijos planą, rugsėjo 17 d. iš nuolatinės dislokacijos vietos persikėlė į numatytą mobilizacijos vietą – No-reikiškių dvarą (apie 5 km nuo Kauno aerodromo)⁹³.

Paskelbus mobilizaciją, tą pačią dieną į eskadrilę pradėjo rinktis mobilizuojami atsargos kariai. Atvykę kariai buvo apginkluoti iš kariuomenės centrinio sandėlio gautais ginklais, kurie pradėti išduoti rugsėjo 18 d.

⁹¹ 7-os eskadrilės slapta raštas Nr. 125/sl Karo aviacijos štabui, 1939 m. lapkričio 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 78.

⁹² Karo aviacijos II grupės vado slapta raštas Nr. 292/sl 7-os eskadrilės vadui, 1939 m. rugsėjo 5 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 195, l. 64.

⁹³ 7-os eskadrilės vado skubus slapta raportas Nr. 99/sl. II grupės vadui, 1939 m. rugsėjo 21 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 14.

5 val., dar po valandos jie jau būdavo aprūpinami uniforma⁹⁴.

15 lentelė. Atsargos karių atvykimo ir susisiekimo priemonių pristatymo į 7-ąją eskadrilę 1939 m. rugsėjo mėn. laikas

| <i>Data</i> | <i>Atsargos kariai</i> | | <i>Susisiekimo priemonės</i> | | | |
|---|------------------------|------------------|-------------------------------|---------------------|-------------------------------|-------------------|
| | <i>Karininkai</i> | <i>Kareiviai</i> | <i>Lengvieji automobiliai</i> | <i>Sunkvežimiai</i> | <i>Motociklai be priekabų</i> | <i>Dviraičiai</i> |
| Nuo mob. paskelbimo iki rugsėjo 17 d. 24 val. | - | 10 | - | 2 | - | - |
| Nuo rugsėjo 17 d. 24 val. iki rugsėjo 18 d. 14 val. | - | 58 | 2 | - | 2 | 2 |
| Nuo rugsėjo 18 d. 14 val. iki rugsėjo 18 d. 20 val. | - | 11 | - | - | - | - |
| Vėliau atvykę / pristatytas turtas | 2 | 10 | - | - | - | - |
| Iš viso: | 2 | 89 | 2 | 2 | 2 | 2 |

Sudaryta autoriaus pagal: Į 7-ąją eskadrilę atsarginių atvykimo ir susisiekimo priemonių pristatymo laikas. LCVA, f. 531, ap. 1, b.223, l. 77.

Dauguma (76 proc.) atsargos karių atvyko pirmąją parą, kai buvo paskelbta mobilizacija (žr. 15 lentelę). Taip pat per pirmąją parą į eskadrilę buvo pristatytos visos susisiekimo priemonės. Paskutinis atsargos karys atvyko 1939 m. rugsėjo 20 d. 7.30 val. Pažymėtina, kad iš mobilizacijos plane numatytų dviejų karininkų atvyko tik vienas (jaun. ltn. Galinksas Zigmąs). Vietoje antrojo karininko iš Karo aviacijos mokyklos 1939 m. rugsėjo 20 d. atvyko mjr. Jonas Pyragius. Kad pastarasis atvyks, eskadrilės mobilizacijos plane nebuvo numatyta⁹⁵.

Paskelbus mobilizaciją, 7-oji eskadrilė buvo ginkluota 6 *Fiat C.R. 20* naikintuvais, o dar 2 buvo remontuojami ir skraidyti negalėjo⁹⁶. Palygi-

⁹⁴ Ten pat.

⁹⁵ Į 7-ą eskadrilę atsarginių atvykimo ir susisiekimo priemonių pristatymo lentelė Nr. 1. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 77.

⁹⁶ Mobilizacijos metu gauto turto lentelė, 1939 m. rugsėjo 20 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 3–4.

nus su eskadrilės ginklų lentelėje numatytu kovos lėktuvų skaičiumi galima teigti, kad mobilizacijos metu eskadrilėje buvo tik 50 proc. numatytų lėktuvų.

7-osios eskadrilės ryšio lėktuvu rugsėjo 17 d. buvo paskirtas Lietuvos šaulių sąjungos (toliau – LŠS) Aviacijos būrio mobilizuotas *Klemm KL-35b*, o jo pilotu – LŠS narys, lakūnas, jaun. psk. Antanas Valaitis⁹⁷, kuris nuo 1939 m. rugpjūčio 25 d. Karo aviacijos mokykloje dalyvavo atsargos karių mokymuose⁹⁸.

Mobilizacijos metu eskadrilės skraidančiojo personalo sudėtį, be jau minėtų mjr. J. Pyragiaus ir jaun. psk. J. Valaičio, papildė iš atsargos mobilizuoti lakūnai: psk. Leonas Miliūnas, jaun. psk. Jonas Dovydaitis, gr. Anatolijus Kraucevičius, eil. Jurgis Steikūnas, eil. Juozas Vytautas Aidas⁹⁹.

Remiantis atsargos lakūnų pakartotinių mokymų duomenimis galima teigti, kad 7-osios eskadrilės mobilizacinis skraidančiojo personalo rezervas buvo palyginti nedidelis. 7-ojoje eskadrilėje 1938–1939 m. 6 atsargos lakūnai pakartotinai atliko skraidymo pratimus. Dauguma jų (4 iš 6) pratimus atliko 1939 m. rugpjūčio–rugsėjo mėn. Iš šiose pakartotinėse pratybose dalyvavusių lakūnų tik kpt. Leonas Taunys¹⁰⁰ ir mjr. Jonas Pyragius¹⁰¹ turėjo skraidymo naikintuvais patirties. Likusių lakūnų patirtis buvo minimali: iš Karo aviacijos mokyklos 1934 m. už nepažangumą buvo pašalintas gr. Anatolijus Kraucevičius¹⁰², o 1937 m. už drausmės pažeidimus skraidant – jaun. psk. Jonas Dovydaitis¹⁰³. Eil. Jurgis Steikūnas 1936 m. buvo baigęs Lietuvos aeroklube civilių lakūnų kursus ir patirties

⁹⁷ Karo aviacijos viršininko slapto raštas Nr. 1314 – Ryšio lėktuvų ir jiems pilotų paskyrimas, 1939 m. rugsėjo 17 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 22.

⁹⁸ Ats. psk. Valaičio Antano skraidymo mokymo žinios. LCVA, f. 930, ap. 7, b. 5337, l. 1–4.

⁹⁹ Karo aviacijos eskadrilės žmonių sąrašas. 1939 m. lapkričio 14 d. 7-os eskadrilės vado rašto Nr. 125/sl priedas. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 78.

¹⁰⁰ Asevičius Vytautas ir kt., *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, t. 8. Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2008, p. 38–39.

¹⁰¹ Asevičius Vytautas ir kt., *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, t. 6. Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2006, p. 128–129.

¹⁰² Aviacijos štabo puskarininkių lakūnų mokyklos mokinių abėcėlinė knyga. LCVA, f. 930, ap. 7, b. 4439, l. 82–84.

¹⁰³ II laidos mokinių lakūnų abėcėlinė knyga – mokinių lakūnų tarnyba. LCVA, f. 930, ap. 7, b. 5005, l. 32–35.

skraidyti kovos lėktuvais turėjo ypač mažai¹⁰⁴. Taip pat nepatyres lakūnas buvo ir aspirantų kursus baigęs jaun. ltn. Jonas Jasinskas¹⁰⁵.

16 lentelė. 1938–1939 m. 7-ojoje eskadrilėje pakartotinius skraidymo pratimus atlikę atsargos lakūnai

| <i>Eil. nr.</i> | <i>Pavardė, vardas, karinis laipsnis</i> | <i>Skrydžių skaičius</i> | <i>Ore išbūta laiko</i> | <i>Metai</i> |
|-----------------|--|--------------------------|-------------------------|--------------|
| 1. | Taunys Leonas, kpt. | 24 | 10 val. 05 min. | 1938 m. |
| 2. | Dovydaitis Jonas, jaun. psk. | 19 | 6 val. 45 min. | 1938 m. |
| 3. | Pyragius Jonas, mjr. | 7 | 2 val. 00 min. | 1939 m. |
| 4. | Jasinskas Jonas, jaun. ltn. | 26 | 7 val. 05 min. | 1939 m. |
| 5. | Kraucevičius Anatolijus, gr. | 34 | 10 val. 45 min. | 1939 m. |
| 6. | Steikūnas Jurgis, eil. | 16 | 4 val. 55 min. | 1939 m. |

Sudaryta autoriaus pagal: Karo aviacijos atsargos lakūnų 1939 m. rugsėjo mėn. atliktų skridimų žinios. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 545, l. 198–201; 7-os eskadrilės 1938 m. rugpjūčio mėn. lakūnų skraidymo žinios. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 194, l. nenumuoti.

Mobilizacijos metu numatyta eskadrilę papildyti 2 sunkvežimiais (iš Kauno miesto, t. y. gyventojų, – 1, Technikos dalies – 1), taip pat iš gyventojų karo reikmėms mobilizuoti 4 motociklus be priekabų ir 2 dviračius¹⁰⁶. Paskelbus mobilizaciją į 7-ąją eskadrilę buvo pristatyti karo reikmėms mobilizuoti sunkvežimiai „Chevrolet“ (reg. Nr. 1264) ir „Renault“ (reg. Nr. 1292), motociklai B.S.A. (reg. Nr. 294) ir N.S.U (reg. Nr. 156), dviračiai „Latvello“ (reg. Nr. 1088) ir „Opel“ (reg. Nr. 1088)¹⁰⁷. Iš Karo aviacijos Autobūrio 1939 m. rugsėjo 17 d. buvo paskirti 5 kariai – vairuotojai ir jų padėjėjai¹⁰⁸.

¹⁰⁴ Viktoras Ašmenskas, *Lietuvos aeroklubas 1927–1940 metais*. Vilnius: Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija, Lietuvos aeroklubas, 2007, p. 97–98.

¹⁰⁵ Asevičius Vytautas ir kt., *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, t. 4. Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2004, p. 64.

¹⁰⁶ Mobilizacijos metu gauto turto lentelė, 1939 m. rugsėjo 20 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 3–4.

¹⁰⁷ 7-os eskadrilės vado raštas Nr. 338 Technikos dalies vedėjui, 1939 m. spalio 7 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 70.

¹⁰⁸ Į 7-ąją eskadrilę atvykusių kareivių sąrašas. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 42.

Baigus rinktis atsargos kariams ir eskadrilę papildžius susisiekimo priemonėmis, 1939 m. rugsėjo 22 d. Karo aviacijos vadas įsakė sudaryti 2 savaičių trukmės mokymo programas mobilizuotiems lakūnams karininkams ir puskarininkiams. Iš teorinių ir praktinių užsiėmimų susidedančią programą pavesta pradėti įgyvendinti nuo rugsėjo 25 d.¹⁰⁹

1939 m. rugsėjo 30 d. 10 val. gautas demobilizacijos įsakymas visoms Karo aviacijos dalims. Įsakyta nuo 30 d. pereiti prie taikos metų etatų ir demobilizuoti pašauktus atsargos karius. Siekiant sustiprinti visus Karo aviacijos taikos meto dalinius, nuspręsta palikti 5 mobilizacijos metu mobilizuotus karininkus, taip pat 1914–1915 m. gimusius atsargos kareivius, o pašauktiems eilinių karo pratimų atlikti kariams pratybų laiką pratęsti: karininkams ir puskarininkiams – iki spalio 6 d., o kareiviams – iki spalio 13 d.¹¹⁰

Dar tebevykstant mobilizacijai Karo aviacijos viršininkas įsakė pranešti apie mobilizacijos metu pastebėtus trūkumus ir sunkumus¹¹¹. 1939 m. rugsėjo 28 d. 7-osios eskadrilės vadas II grupės vadui raportavo apie mobilizacijos eigą ir jos metu kilusias problemas. Eskadrilės vadas pastebėjo, kad atsargos kariai nuo mobilizacijos pradžios į eskadrilę rinkosi 4 dienas ir toks ilgas rinkimosi laikotarpis labai pasunkino eskadrilės formavimą ir sumenkino galimybes veikti, t. y. vykdyti eskadrilei pavestas užduotis¹¹². Dėl ilgo rinkimosi laikotarpio visi karininkai ir puskarininkiai buvo užimti atsargos karių priėmimu ir turto tvarkymu. Eskadrilės vadas pažymėjo, jog, jei reikėtų tuojau pat paskelbus mobilizaciją pradėti veikti, to padaryti nepavyktų turint tiek taikos meto eskadrilės pareigūnų¹¹³. Pažymėtina, kad dauguma eskadrilės karininkų buvo lakūnai, todėl, jiems priimant atsargos karius ir turtą, kovines užduotis

¹⁰⁹ Karo aviacijos štabo viršininko slapta raštas Nr. 1354/sl II grupės vadui, 1939 m. rugsėjo 22 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 219, l. 145.

¹¹⁰ Karo aviacijos štabo raštas Nr. 3386 – demobilizacijos įsakymas Karo aviacijos dalims, 1939 m. rugsėjo 30 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 25.

¹¹¹ Karo aviacijos štabo viršininko slapta operatyvinis raštas Nr. 3326, 1939 m. rugsėjo 22 d. LVCA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 22.

¹¹² Karo aviacijos 7-os eskadrilės vado slapta raportas Nr. 106/sl II grupės vadui, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 56.

¹¹³ 7-os eskadrilės vado slaptos žinios II grupės vadui apie per mobilizaciją 7-oje eskadriėje išryškėjusius nesklandumus, netikslumus ir trūkumus, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 24.

galinčių vykdyti lakūnų skaičius liktų minimalus¹¹⁴.

Kaip jau minėta, eskadrilei veikti karo meto sąlygomis buvo sunku dėl gyvosios jėgos trūkumo. Antrąją mobilizacijos dieną į eskadrilę buvo atvykę tik 50 proc. turėjusių atvykti atsargos karių¹¹⁵. Per mobilizaciją į eskadrilę iš 127 atsargos karių neatvyko 43 kariai¹¹⁶. Pažymėtina, kad mobilizacijos metu į eskadrilę neatvyko 43 atsargos kariai, o iš dviejų atsargos karininkų rugsėjo 22 d. atvyko tik vienas – jaun. ltn. Zigmas Galinskas, antrasis – jaun. ltn. Albertas Jasilionis – į tarnybos vietą taip ir neatvyko¹¹⁷.

Atvykusių karių kvalifikacija buvo nepakankama – ypač trūko gerai parengtų žemesniosios grandies karių specialistų. Pavyzdžiui, iš 36 karių susidedančios eskadrilės motoristų komandos nebuvo įmanoma suformuoti, nes atvykę atsargos kariai nebuvo tinkamai parengti kaip motoristai. Tokia pat situacija susiklostė ir formuojant eskadrilės degazuotojų komandą, nes nebuvo nė vieno šioms pareigoms parengto specialisto¹¹⁸. Eskadrilės vado nuomone, mobilizuoti karininkai labai nutolę nuo tarnybos ir savarankiškai negali atlikti jiems pavestų pareigų¹¹⁹. Mobilizuotas karininkas jaun. ltn. Z. Galinskas buvo netinkamas eiti pagal mobilizacijos planą jam paskirtas pareigas (apsaugos komandos viršininko), nes nesugebėjo vadovauti ir tvarkyti eskadrilės ūkio turto¹²⁰. Remiantis išlikusiais dokumentais galima manyti, kad paskirstant atsargos karius

¹¹⁴ 7-os eskadrilės vado slaptoji raportas Nr. 106/sl II grupės vadui, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 56.

¹¹⁵ 7-os eskadrilės vado slaptoji žinios II grupės vadui apie per mobilizaciją 7-oje eskadrilėje išryškėjusius nesklaidumus, netikslumus ir trūkumus, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 24.

¹¹⁶ 7-os eskadrilės slaptoji raštas Nr. 125/sl Karo aviacijos štabui, 1939 m. lapkričio 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 78.

¹¹⁷ 7-os eskadrilės vado slaptoji raportas Nr. 106/sl II grupės vadui, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 56.

¹¹⁸ 7-os eskadrilės slaptoji raštas Nr. 125/sl Karo aviacijos štabui, 1939 m. lapkričio 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 78.

¹¹⁹ 7-os eskadrilės vado slaptoji raportas Nr. 106/sl II grupės vadui, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 56.

¹²⁰ 7-os eskadrilės vado slaptoji žinios II grupės vadui apie per mobilizaciją 7-oje eskadrilėje išryškėjusius nesklaidumus, netikslumus ir trūkumus, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 24.

ir numatant dalinius, į kuriuos jie turėtų atvykti paskelbus mobilizaciją, nebuvo atsižvelgta į jų gebėjimus ir ankstesnę tarnybą.

Kiti mobilizacijos metu kilę sunkumai buvo susiję su reikalingo turto trūkumu. Pirmiausia – eskadrilei buvo nepakankamai skirta susisieki-mo priemonių. Eskadrilės vado vertinimu, jeigu daliniui reikėtų skubiai perkelti iš vienos vietos į kitą, skirtų susisieki-mo priemonių tikrai nepa-kaktų¹²¹. Be to, vienas iš dviejų eskadrilei skirtų sunkvežimių („Renault“, reg. Nr. 1292) buvo prastos techninės būklės¹²², todėl jį (kaip ir mobili-zuotus dviračius) teko skubiai remontuoti¹²³.

Per mažai naikintuvų eskadrilėms karo metu buvo numatyta skirti ryšininkų ir ryšio priemonių¹²⁴. Pažymėtina, kad mobilizacijos metu es-kadrilė kuprinių ir šalmų visai negavo, o dujokaukių ir kastuvėlių trū-ko apie 50 proc. karių. Kuriožiška situacija susidarė ir eskadrilei skyrus arkliais traukiamą lauko virtuvę, nes arklių neskirta – nebuvo numaty-ta mobilizacijos plane. Eskadrilės veiklą riboję ir jos karinį potencialą mažinę trūkumai iki demobilizacijos nebuvo pašalinti, nes kariuomenės sandėliuose trūko eskadrilei reikalingo turto¹²⁵.

Apibendrinant galima teigti, kad nuo tada, kai buvo paskelbta mobili-zacija, eskadrilė galėjo visu savo turimu kariniu potencialu veikti praėjus 3 dienoms. Pažymėtina, kad pirmąsias 3 mobilizacijos dienas dėl anks-čiau aptartų trūkumų eskadrilė galėjo veikti tik vienos grandies (kurią sudarė 2–3 naikintuvai) pajėgumu, t. y. naudodama tik trečdalį savo kari-nio potencialo¹²⁶, o vėlesniu laikotarpiu dėl naikintuvų stygiaus eskadrilė galėjo veikti 2 grandimis.

¹²¹ 7-os eskadrilės vado slaptas raportas Nr. 106/sl II grupės vadui, 1939 m. rugsėjo 28 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 56.

¹²² 7-os eskadrilės vado raštas Nr. 353 Technikos dalies vedėjui, 1939 m. spalio 20 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 226, l. 71.

¹²³ 7-os eskadrilės slaptas raštas Nr. 125/sl Karo aviacijos štabui, 1939 lapkričio 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 78.

¹²⁴ 7-os eskadrilės vado slaptos žinios II grupės vadui apie per mobilizaciją 7-oje eska-drilėje išryškėjusius nesklaidumus, netikslumus ir trūkumus, 1939 09 28. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 191, l. 24.

¹²⁵ 7-os eskadrilės slaptas raštas Nr. 125/sl Karo aviacijos štabui, 1939 m. lapkričio 14 d. LCVA, f. 531, ap. 1, b. 223, l. 78.

¹²⁶ Ten pat.

IŠVADOS

1. Lietuvos karo aviacijos istoriografijoje, siekiant įvertinti karinį potencialą, vyrauja nominalių duomenų apie lėktuvus, rečiau – ir apie lakūnus analizė. Šis analizės būdas nepakankamas dėl nepagrindžiamų prielaidų, nes jį naudojant gauti rezultatai leidžia nustatyti tik preliminarų karinį potencialą. Konceptualiai toks analizės būdas neleidžia įvertinti aviacijos karinio dalinio ar padalinio pasirengimo, nes nėra susijęs su jam keliamomis užduotimis. Tik siejant turimus resursus, t. y. išankstines veiklos sąlygas, su keliamomis užduotimis galima tiksliai įvertinti karinį potencialą.

2. 1938 m. suformuota 7-oji eskadrilė reikšmingai nepadidino Lietuvos karo aviacijos karinio potencialo. Ji Antrojo pasaulinio karo išvakarėse savarankiškai galėjo vykdyti tik 2 iš 4 užduočių. Tai lėmė tarpusavyje susijusios kelios priežastys:

2.1. Eskadrilė buvo apginkluota *Fiat C.R. 20* naikintuvais, kurie 1938–1940 m. negalėjo užtikrinti pranašumo ore kovojant su kitų valstybių naikintuvais. *Fiat C.R. 20* turėjo svarbių technologinių trūkumų, dėl kurių susidarydavo įvairios avarinės situacijos. Jų ginkluotė nusileido visų kitų tuo metu Lietuvos karo aviacijos ir tikėtinų priešininkų naudotų naikintuvų ginkluotei. Galiausiai dėl intensyvios eksploatacijos naikintuvai greitai techniškai susidėvėjo.

2.2. Nuo pat pradžių, kai buvo suformuota eskadrilė, naikintuvų skaičius joje buvo gerokai mažesnis, nei numatyta. Trūkstant naikintuvų, užtikrinti sklandų ir savarankišką užduočių vykdymą buvo sunku, todėl eskadrilė galėjo veikti tik kaip parama kitai eskadrilei.

2.3. Eskadrilės skraidančiojo personalo formavimo politika lėmė, kad joje patyrusių ir savarankiškai galinčių vykdyti kovos užduotis lakūnų buvo mažai – tik apie trečdalis, skaičiuojant nuo visų eskadrilėje tarnaujančių lakūnų skaičiaus. Patyrusių lakūnų stygius vertinamas kaip esminė priežastis, dėl kurios 7-osios eskadrilės karinis potencialas buvo minimalus. Dėl santykinai menkos lakūnų patirties kur kas reikšmingesni tapo naikintuvų technologiniai trūkumai ir susidėvėjimas.

3. Per 1939 m. rugsėjo mėn. vykusią mobilizaciją eskadrilė susidūrė su reikšmingais sunkumais, susijusiais su gyvosios jėgos kvalifikacijos ir būtino materialinio turto trūkumu. Paskelbus mobilizaciją eskadrilė galėjo visapusiškai veikti tik praėjus 3 dienoms.

Įteikta 2016 m. lapkričio 14 d.

7^E ESCADRILLE DE L'AVIATION MILITAIRE DE LA LITUANIE EN 1938–1940 : CRÉATION ET PRÉPARATION AU CONFLIT ARMÉ

Mindaugas SEREIČIKAS
Université de Klaipėda

Mettant en œuvre la modernisation de l'aviation militaire de la Lituanie et afin d'accroître son potentiel militaire, la 7^e escadrille d'avions de chasse, déployée à l'aérodrome de Kaunas, a été créée le 1^{er} avril 1938. L'escadrille était armée d'avions de chasse italiens *Fiat C.R. 20*. En tenant compte des processus de modernisation de l'aviation militaire de la Lituanie, l'objectif de cet article est, en proposant une nouvelle méthode analytique, d'évaluer le potentiel militaire de la 7^e escadrille de l'aviation militaire de la Lituanie.

Dans l'historiographie de la science militaire de la Lituanie, on a le plus souvent tenté d'évaluer le potentiel des forces militaires aériennes en s'appuyant sur les résultats de l'analyse des données nominales sur les avions et plus rarement les pilotes. Le potentiel militaire a été rarement évalué en comparant les caractéristiques techniques des avions utilisés dans les forces militaires aériennes de la Lituanie avec celles des éventuels ennemis. Ces dernières méthodes d'analyse contiennent des suppositions impossibles à fonder, et les résultats obtenus en les utilisant permettent de déterminer uniquement un potentiel militaire préliminaire. Dans l'article, le potentiel militaire a été compris comme les possibilités de l'escadrille à remplir avec succès (efficacement) les missions confiées. Une réalisation réussie des missions confiées est comprise comme la mise en œuvre de conditions préalables nécessaires au combat : une suffisance quantitative et qualitative des moyens de combat et des effectifs.

La 7^e escadrille de l'aviation militaire de la Lituanie, tout comme les autres escadrilles d'avions de chasse de l'aviation militaire lituanienne, pouvait théoriquement en 1938-1940 effectuer la moitié des missions confiées (4 sur 8) pour des raisons objectives. Pourtant, une analyse détaillée de la réalisation des conditions préalables nécessaires au combat a révélé que, sur les quatre missions qu'il était théoriquement possible de réaliser, la 7^e escadrille était prête à effectuer seulement deux missions.

Les moyens de combat de la 7^e escadrille, les avions de chasse *Fiat C.R. 20*, étaient techniquement usés : la moitié des avions de l'escadrille ont eu une révision

complète deux fois et plus, mais, en raison d'une exploitation intense, leur état se dégradait rapidement. Les avions de chasse utilisés *Fiat C.R. 20* se caractérisaient par d'importantes insuffisances technologiques, à cause desquelles ont eu lieu différentes situations d'urgence, et à la fin des années 1930 l'armement des avions de chasse *Fiat C.R. 20* était considérablement dépassé par l'armement des avions de chasse utilisés dans les forces aériennes militaires des potentiels ennemis de la Lituanie. Il est possible d'affirmer que le mauvais état technique des avions de chasse a déterminé le fait que la 7^e escadrille n'a pas pu pleinement effectuer les missions confiées.

Dès la formation de l'escadrille, le nombre d'avions de chasse dans celle-ci a été considérablement inférieur à ce qui était prévu. À cause de ce manque d'avions, il était compliqué d'assurer une bonne exécution des missions, par conséquent l'escadrille n'a pu pleinement effectuer que deux des missions confiées.

Bien que le personnel volant de la 7^e escadrille était plus nombreux que les avions en 1938-1940, il y avait peu de pilotes expérimentés : seulement environ un tiers du total des pilotes servant dans l'escadrille. Le manque de pilotes expérimentés doit être considéré comme une des principales raisons réduisant le potentiel militaire de la 7^e escadrille.

Lors de la mobilisation en septembre 1939, l'escadrille a été confrontée à d'importantes difficultés liées à la qualification des effectifs et des insuffisances importantes du matériel. Après la déclaration de la mobilisation, l'escadrille n'a pu pleinement fonctionner que trois jours après. Les trois premiers jours de mobilisation, l'escadrille n'a pu fonctionner qu'avec les forces d'une seule unité (2-3 avions de chasse), c'est-à-dire seulement au tiers de son potentiel militaire.

En 1938-1940, le potentiel militaire de l'aviation militaire de la Lituanie n'a pas significativement augmenté avec la formation de la 7^e escadrille, car cette escadrille n'a pu effectuer que le quart de ses missions en raison d'avions de chasse techniquement usés et du nombre insuffisant de pilote expérimentés.

7TH SQUADRON OF THE LITHUANIAN MILITARY AVIATION IN 1938–1940: ESTABLISHMENT AND PREPARATION FOR THE ARMED CONFLICT

Mindaugas SEREIČIKAS
Klaipėda University

During the modernization of the Lithuanian Military Aviation and seeking to increase its military potential, the 7th Fighter Squadron was established on 1 April 1938 and stationed at Kaunas aerodrome. The squadron was equipped with nine *Fiat C.R. 20* Italian fighters. In the light of the ongoing modernization processes of the Lithuanian Military Aviation, the goal of the article is to evaluate the military potential of the 7th Squadron of the Lithuanian Military Aviation using the proposed new analytical method.

The military potential of the Air Force is generally assessed in Lithuanian military historiography on the analysis of nominal data on aircrafts, and sometimes on pilots. The military potential is sometimes assessed by comparing the technical characteristics of aircrafts used in the Air Force of Lithuania and their potential opponents. The latter analysis techniques hide unjustified assumptions, and the results obtained from using them allow only a preliminary military potential to be determined. The military potential was understood in the article as squadron opportunities to carry out its assigned tasks successfully (effectively). The successful execution of the tasks assigned was conceived as the implementation of the necessary pre-conditions for the fight – quantitative and qualitative adequacy of fighting tools and manpower.

In 1938-1940, the 7th Squadron of the Lithuanian Military Aviation as well as other fighter squadrons of the Lithuanian Military Aviation due to objective reasons, theoretically could only carry out half (4 of 8) of assigned tasks. However, detailed analysis of the implementation of the necessary pre-conditions for the fight revealed that the 7th Squadron was ready to carry out only two of the four theoretically possible tasks.

Fighting measures of the 7th Squadron – *Fiat C.R. 20* fighters were technically worn out: half of the squadron aircraft had been rebuilt two or more times; however, due to intensive operation their condition deteriorated rapidly. *Fiat C.R. 20* fighters were characterized by significant technological limitations that resulted in a variety of emergency situations, and at the end of 1940s, the weaponry of *Fiat C.R. 20* fighters was significantly worse than potential fighter

weapons used in the Air Force of the Lithuanian opponents. It can be stated that bad technical condition of fighters was the reason why the 7th Squadron was unable to fully carry out its mission.

The number of fighters since the formation of squadrons was significantly lower than expected. It was difficult to ensure the smooth execution of tasks in case of shortage of fighters, so the squadron could carry out only two of all assigned tasks.

Although from 1938 to 1940, there were more flying personnel in the 7th Squadron than aircraft, only about one third of all pilots serving with the squadron were experienced pilots. Lack of experienced pilots was regarded as one of the main reasons reducing the military potential of the 7th Squadron.

During the mobilization in September 1939, the squadron encountered significant difficulties related to the qualification of manpower and shortcomings in important material property. After the announcement of the mobilization, the squadron was ready to operate after three days. During the first three days of mobilization the squadron was only able to operate at the potential of one chain (2-3 fighters), i.e. only one-third of its possessed military potential.

In 1938-1940, the military potential of the Lithuanian Air Force due to the formation of the 7th Squadron did not increase significantly, as the squadron, due to technically worn-out fighters and shortage of experienced pilots, could carry out only a quarter of the tasks assigned.