

MININT AVIACIJOS LEITENANTO JUOZO KUMPIO ŽŪTIES 100-METĮ

Srž. mjr. Alvydas Tamošiūnas
*Karinės oro pajėgos, Klaipėdos universiteto
Baltijos regiono istorijos ir archeologijos institutas*

DOI: <https://doi.org/10.47459/ka.2021.36.2>

Anotacija. *Tai proginis straipsnis garbingos Lietuvos lakūno leitenanto Juozo Kumpio žūties 100-osioms metinėms paminėti ir kartu mokslinė publikacija, kurioje ne tik pristatoma šio karo lakūno biografija, jo asmenybės bruožai, bet ir analizuojama Nepriklausomybės kovų metų lakūnų rengimo sistema, lyginama su Vakarų Europos valstybių rengimo patirtimi. Skaitant Lietuvos kariuomenės oro laivyno dviejų grandžių vykdytos operacijos Varėnoje analizę galima susipažinti su 1920 metų oro laivyno materialinio aprūpinimo, karo lakūnų motyvacijos, rengimo ypatumais ir sukaupia patirtimi dalyvaujant panašiose operacijose. Taip pat trumpai paliečiamas šios istorijos simbolinis ir atminimo kultūros diskursai.*

Pagrindiniai žodžiai: *Nepriklausomybės karas, Lietuvos karo aviacija, karo lakūnų rengimas ir dalyvavimas skrydžiuose į frontą, lt. Juozas Kumpis, operacijos Varėnoje analizė.*

1918 m. vasario 16 d. Lietuvos Taryba paskelbė Lietuvos nepriklausomybę. Mūsų siekis būti nepriklausomiems nesutapo su didžiųjų kaimynių planais. Jau 1919 metų pradžioje prasidėjo Nepriklausomybės karas. Siekį išsaugoti nepriklausomybę teko ginti ginklu – kovoti su priešu ne tik sausumoje, bet ir ore.

1919 m. kovo 12 d. buvo įkurta Lietuvos karo aviacija¹, jos orlaiviai atlikdavo kovinius skrydžius į bolševikų ir lenkų frontus. Viename mūšyje Lietuvos karo aviacija neteko pirmojo lietuvių lakūno – aviacijos leitenanto Juozo Kumpio.

¹ Raubickas E. *Ženklas ant munduro*. Vilnius, 2005, p. 8.

Šis straipsnis skirtas paskutiniam lietuviui oreivio ltn. J. Kumpio skrydžiui įprasinti ir kartu išsiaiškinti, kokia prieš 100 metų buvo karo lakūno garbės, profesionalumo ir gyvybės kaina. Straipsnyje pristatytas karo aviacijos mokslų pradžios kontekstas, kokią skrydžių patirtį buvo sukaukęs ltn. J. Kumpis, atlikta jo paskutinės operacijos lenkų fronte analizė ir paliestas šios istorijos simbolinis ir atminimo kultūros diskursai.

Tarpukario Lietuvoje lietuvių ir JAV lietuvių išeivių, taip pat 1990 m. kovo 11 d. atkūrus Lietuvoje nepriklausomybę publikuota nemažai gana išsamių straipsnių apie ltn. J. Kumpį: 1935 m. žurnale „Kardas“ Algio Mingėlos straipsnis „Sūnus išskrido“² ir 1939 m. straipsnis „Vesdamas eskadrilę žuvo“³, 1981 m. žurnale „Karys“⁴, leistame Niujorke, Vsevolodo Šenbergo ir Sofijos Lukauskaitės-Jasaitienės atsiminimai, 2015 m. žurnale „Kardas“⁵ Klaipėdos universiteto doktoranto Mindaugo Sereičiko straipsnis. Galime drąsiai teigti, kad tarpukariu Lietuvoje ir lietuvių išeivių Vakarų šalyse ltn. J. Kumpio asmenybė buvo ikonizuota kaip pirmoji karo veiksmuose patirta konkrečios profesinės srities – Lietuvos karo aviacijos – auka, simboliškai įkūnijanti Lietuvos kariuomenės didvyrius, vienus pirmųjų žuvusių Nepriklausomybės karo kontekste, panašiai kaip pirmasis žuvęs Lietuvos kariuomenės karininkas Antanas Juozapavičius ar pirmasis Lietuvos kariuomenės kareivis Povilas Lukšys, žuvęs dėl Lietuvos nepriklausomybės. Tiesa, pačiu pirmuoju žuvusiuoju dėl Nepriklausomybės reikėtų laikyti mažai kam žinomą partizaną Aleksą Vainauską. Be to, niekas iki šiol nėra paklašęs: jei žinome, kas buvo pirmasis žuvęs kareivis ir karininkas, kas gi buvo pirmasis žuvęs puskarininkis?

Lietuvos kariuomenės kareivis Povilas Lukšys nebuvo paprastas kareivis. Jis buvo Kėdainių apsaugos būrio būrininkas, lauko sargybos viršininkas, žvalgybos būrio viršininko pavaduotojas – visą laiką ėjo tipines puskarininkio pareigas. 1919 metų pirmoje pusėje karinių laipsnių grupės buvo tik dvi – karininko ir kareivio, apykaklių ženklai žymėjo ne karinį laipsnį, o einamas pareigas. Povilo Lukšio biustas Kaune, Vytauto Didžiojo karo muziejaus sodelyje, puikiai tai atspindi – jo apykaklėje yra

² Mingėla A. Sūnus išskrido. *Kardas*, 1935, Nr. 8, p. 174–175; Nr. 9, p. 192–193.

³ Vesdamas eskadrilę žuvo. *Karys*, 1939, Nr. 22, p. 651–652.

⁴ Šenbergas V., Lukauskaitė Jasaitienė S. Atsiminimai apie ltn. J. Kumpį. *Karys*, Niujorkas, 1981, Nr. 2, p. 63–66.

⁵ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1, p. 10–19.

juostelės, žyminčio būrininko pareigas, o kiek vėliau tokiomis pat juostelėmis buvo nurodomas vyresniojo puskarininkio laipsnis. Darytina išvada, kad Povilas Lukšys ir buvo pirmasis Nepriklausomybės kare žuvęs puskarininkis, nors visada pristatomas kaip pirmasis žuvęs kareivis, o tai atveria perspektyvą atlikti tyrimą, kas buvo pirmasis žuvęs kareivis.

Apibendrinant galima teigti, kad Nepriklausomybės pradžioje visuomenei reikėjo sektinų pavyzdžių, didžiavyrių, kurie padėtų susitelkti sunkiais laikais. Buvo įvardinti ir pirmieji žuvusieji visų tuo laikotarpiu žinomų karinių specialybių, kariuomenės ar ginkluotų grupių atstovai nurodant – partizanas, kareivis (nors P. Lukšys labiau priskirtinas prie puskarininkių), karininkas – pėstininkas, karininkas – karo lakūnas.

Pirmieji Nepriklausomybės kare žuvę kariai

Eil. nr.	Vardas ir pavardė	Karinis laipsnis, laipsnių grupė	Pareigos	Žūties data	Žūties aplinkybės
1	Aleksas Vainauskas	-	Pašvitinio būrio partizanas	1919-01-16	Kautynėse su Rimkūnų dvaro rūmuose užsislėpusiais bolševikais
2	Povilas Lukšys	Kareivis	Apsaugos būrio būrininkas, žvalgybos būrio viršininko pavaduotojas	1919-02-08	Kautynėse su bolševikų kariuomene prie Taučiūnų kaimo
3	Antanas Juozapavičius	Karininkas	1-o pėstininkų pulko vadas	1919-02-13	Žuvo Alytaus kautynių metu ant Alytaus tilto, pulkui traukiantis nuo puolančių Raudonosios armijos dalinių
4	Juozas Kumpis	Inžinerijos leitenantas	1-os oro eskadrilės karo lakūnas	1920-10-04 sužeidžiamas, 1920-10-10 miršta	Žuvo operacijos prieš lenkus metu ties Varėnos stotimi

Ltn. J. Kumpio jaunystė ir mokslai Šiaulių miesto gimnazijoje gana išsamiai aprašyti jau minėtame M. Sereičiko straipsnyje „Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis“⁶. Šis straipsnis prieinamas internetu. Galima papildyti, kad dabartinė Šiaulių miesto Juliaus Janonio gimnazija yra buvusios Šiaulių miesto gimnazijos teisių perėmėja ir tradicijų tęsėja. Ltn. J. Kumpis laikomas šios gimnazijos abiturientu.

Įdomūs ir vertingi yra Vsevolodo Šenbergo ir Sofijos Lukauskaitės – Jasaitienės „Atsiminimai apie ltn. J. Kumpį“, publikuoti 1981 metų žurnale „Karys“, išleistame JAV. Su ltn. J. Kumpiu draugiškus ryšius palaikiusi Sofija jį apibūdino labai išsamiai: „[P]asižymėjo aiškiai meniškais gabumais, išsiskyrė iš visų, nes buvo aukštas, gražus, tamsių – juodų akių, rimtas, bet švelniai besišypsantis, mokėjo nepiktai pašiepti žmones ir įvykius, žygiuodavo miesto gatvėmis lėtu ir rimtu žingsniu, darė savim pasitikinčio, savy užsidariusio, giliai mąstančio jaunuolio vaizdą, niekad neleidavo savo emocijoms prasiveržti į paviršių, visuomet sukontroliuotas ir ramus...“⁷ Sofija net ir studijuodama Berlyne toliau bendravo ir susirašinėjo su Juozu. Žinodama jo polinkį į meną, kiekvieną mėnesį siųsdavo jam Vokietijoje leidžiamą iliustruotą meno žurnalą⁸.

1939 metų žurnale „Karys“ apie ltn. J. Kumpį rašyta: „*Kumpis – linksmas, draugiškas, gyvas, ir buvo kiekvieno ir visų kartu draugas...*“⁹ Visa tai apibūdina jį kaip komunikabilų, diplomatišką, kartu santūrų, meninės sielos, talentingą asmenį. Visos šios savybės puikiausiai tiko mokantis karo aviatoriaus profesijos.

Prasidėjus Nepriklausomybės karui, Šiaulių miesto gimnazijos moksleiviai J. Kumpis, Firantas ir Šalkauskis slapta naktį išvyko į Kauną stoti savanoriais į Lietuvos kariuomenės gretas¹⁰. 1919 m. sausio 29 d. J. Kumpis tarnybą Lietuvos kariuomenėje, 1-ajame husarų eskadrone, pradė-

⁶ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1 (465), p. 10–19.

⁷ Šenbergas V. ir Lukauskaitė Jasaitienė S. Atsiminimai apie ltn. J. Kumpį. *Karys*, Niujorkas, 1981, Nr. 2 (1569), p. 64.

⁸ Ten pat, p. 65.

⁹ Vesdamas eskadrilę žuvo. *Karys*, 1939, Nr. 22, p. 651.

¹⁰ Šenbergas V. ir Lukauskaitė Jasaitienė S. Atsiminimai apie ltn. J. Kumpį. *Karys*, Niujorkas, 1981, Nr. 2 (1569), p. 64.

jo savanoriu nesukakęs nė 18-os¹¹. Beveik porą mėnesių jis ir tarnybos draugas V. Rauba tarnavo „mediniais“ husarais. Taip buvo vadinami husarai, turintys kardą, šaunamąjį ginklą, bet neturintys priskirto žirgo¹². Leonardas Peseckas prisimena: „*Susipažįstu su dviem „mediniais husarais“ Vytautu Rauba ir Juozu Kumpiu. Pirmasis dvidešimties, o antrasis vos aštuoniolikos sulaukęs<...> abu vienodai nepatenkinti, kad neturi arklių <...> Kai Rauba su Kumpiu kalbėdavo apie Fugalevičių ir organizuojamą aviacijos mokyklą – žėrėte žėrėjo judviejų akys. Viskas nauja ir nepaprasta. Skristi! Štai dėl ko verta gyventi...“¹³*

Inžinerijos kuopos Aviacijos būrio vado K. Fugalevičiaus įkalbinti, jie ir įstojo į Karo aviacijos mokyklą. Iš esmės kursantai verbavo ir kvietė stoti į Karo aviacijos mokyklą visus sutiktus draugus. Simas Stanaitis prisimena: „*Eidamas į Panemunės kareivines Laisvės alėjoje sutikau savo Voronežo laikų draugus Vytautą Raubą, Juozą Kumpį ir Juozą Pranskevičių. Žinodami, kad aš svajoju tapti lakūnu, jie pasakė, kad Kaune atidaroma Karo aviacijos mokykla, ir pakvietė eiti kartu su jais komendantūron.“¹⁴*

1919 m. kovo 12 d. įsakymu kariuomenei Nr. 49 Aviacijos dalis tapo savarankiška (ši data laikoma Karinių oro pajėgų įkūrimo diena)¹⁵. Tą pačią dieną buvo įsteigta ir Karo aviacijos mokykla. Mokyklos viršininku paskirtas K. Fugalevičius, mokyklos mokytoju ir kiek vėliau instruktoriumi – krn. J. Elisonas. Dėl patalpų trūkumo mokykla įkurta K. Fugalevičiaus tėvų namuose Kaune, Žaliakalnyje (dabar – Savanorių pr. 42). Mokykla turėjo kelis mokomuosius lėktuvus, neoficialiai nupirktus iš Kauno Aleksoto aerodrome dislokuoto vokiečių dalinio *Flieger Abteilung Nr. 425*¹⁶.

Reikėtų atkreipti dėmesį, kad reikalavimai stojantiems į Karo aviacijos mokyklą kandidatams buvo gana aukšti. Ypatingas dėmesys skirtas išsilavinimui – jaunuoliai turėjo būti baigę ne mažiau kaip 6 klases.

¹¹ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas lt. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1 (465), p. 11.

¹² Ten pat.

¹³ Peseckas L. *Karo lakūno pasakojimai*. Kaunas, 1992, p. 8, 9.

¹⁴ Liekis A. *Sparnuotoji Lietuva*. Vilnius, 2008, p. 29.

¹⁵ Raubickas E. *Ženklas ant munduro*, p. 8.

¹⁶ Gruzdienė E. Lietuvos karo aviacijos lakūnų ir žvalgų rengimas 1919–1932 m. *Karo archyvas*, Vilnius, 2003, t. 19, p. 153.

J. Kumpis turėjo 8 klasių išsilavinimą, o jo kurso draugas A. V. Ruseckas buvo baigęs 3 mokytojų seminarijos klases, J. Dobkevičius – Petrogrado politechnikos instituto 2 kursas, J. Zauka – Kauno dvasinės seminarijos 2 kursas, A. Gustaitis – Petrogrado susisiekimo kelių inžinierių instituto 1 kursą¹⁷.

Kitas itin svarbus reikalavimas – kandidatai turėjo būti nepriekaištingos sveikatos, nors atrinktų karių sveikata pradėta tikrinti praėjus beveik mėnesiui nuo mokslų pradžios, o penktadalio būsimų karo lakūnų patikrinta tik studijoms gerokai įpusėjus. Jų sveikatą komendantūroje tikrino daktaras Brundza¹⁸. Iš 48 kursantų dėl netinkamos sveikatos buvo pašalinti 2 jaunuoliai¹⁹.

Ltn. J. Kumpio, kaip karo lakūno, mąstymą, filosofiją formavo net du užsieniečiai karo lakūnai: netiesiogiai – švedas mjr. Olle Dahlbeckas²⁰ ir tiesiogiai – vokietis vyr. ltn. Friedrichas Schulzas. Mjr. O. Dahlbeckas pirmus žingsnius žengiančiai Lietuvos karo aviacijai buvo idėjų generatorius, Karo aviacijos mokyklos restruktūrizacijos iniciatorius, racionalių ir išsamių pasiūlymų teikėjas tiek to meto, tiek tolesnės perspektyvos klausimais²¹, o vyr. ltn. F. Schulzas²² buvo kursanto J. Kumpio praktikos mokytojas ir instruktorius. Trys vokiečiai instruktoriai, įgyvendindami naujojo mokyklos viršininko krn. J. Elisono ir inspektoriaus mjr. O. Dahlbecko sumanymą greičiau praktiškai rengti gambiausius lakūnus mažomis grupelėmis, gavo po šešis lakūnus mokinius. Į vyr. ltn. F. Schulzo grupę pateko J. Kumpis, A. Babilius, V. Lišauskas, S. Sabas, V. Šenbergas ir M. Vaicekuskas²³.

¹⁷ Ten pat, p. 157.

¹⁸ Liekis A. *Sparnuotoji Lietuva*, p. 29.

¹⁹ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1, p. 141.

²⁰ Dahlbeck Olle *Plieno sparnai* [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?250>>

²¹ Gruzdienė E. Lietuvos karo aviacijos lakūnų ir žvalgų rengimas 1919–1932 m. *Karo archyvas*, t. 19, p. 161.

²² Fricas Šulcas (Friedrich Schulz). *Plieno sparnai* [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1094>>

²³ Gruzdienė E. Lietuvos karo aviacijos lakūnų ir žvalgų rengimas 1919–1932 m. *Karo archyvas*, t. 19, p. 165.

Lakūnų rengimas vyko itin sudėtingomis sąlygomis. Instruktoriai ne tik juos mokė, bet ir patys skraidė į karo veiksmų zonas. Lakūnai mokiniai ne tik mokėsi teorijos ir praktikos, bet kartu ėjo dienos ir sargybos tarnybos pareigas, dėl to neretai praleisdavo paskaitas. Tuo metu daug ko trūko, taip pat degalų lėktuvams. 1919 m. rugsėjo 28 d. vyr. ltn. F. Schulzas žuvo aviakatastrofoje bandant lėktuvo kulkosvaidžius virš Kauno aerodromo²⁴. Ltn. J. Kumpis buvo vienintelis iš šešių mokinių šio vokiečių instruktoriaus paruoštas skraidyti savarankiškai. Sunku pasakyti, ar kursantas J. Kumpis buvo geriausias ir imliausias grupėje, ar instruktorius tik jį vieną ir tespėjo parengti.

J. Kumpiui, sėkmingai baigus Karo aviacijos mokyklą, buvo suteiktas karo aviacijos inžinerijos leitenanto laipsnis ir jis buvo paskirtas Aviacijos dalies 1-os oro eskadrilės lakūnu. Pagal pažangumą ltn. J. Kumpis buvo trečias tarp kurso, kurį baigė 34 iš 48 kursantų, geriausiųjų²⁵. Skraidymo lentelėje, stebėdami skaičių dinamiką, matome, kad skraidymo pradžioje užfiksuota daug skrydžių ir mažai valandų, nes tuo metu vyko elementarus mokymas, praktika, buvo formuojami kilimo, tūpimo ir t. t. įgūdžiai. Mokinio skrydis trukdavo 2–3 minutes²⁶. Vieną kartą pakilus buvo galima atlikti kelis skrydžius: pakilti į nurodytą aukštį, apsukti ratą, žemėti tūpimo lauke ir vėl kilti, apsukti ratą. Vėliau matome, kad skrydžių per mėnesį atliekama jau mažiau, bet mokymo valandų vidurkis didėja. Vadinasi, mažiau laiko skiriama įgūdžiams įgyti ir prisideda skrydžiai į frontą. Tokių skrydžių metu praktiškai buvo išnaudojamos visos lėktuvo galimybės. Jei lėktuvo skrydžio nuotolis buvo, pvz., 400 km, juo įgula iš pakilimo vietos galėjo nuskristi 100–150 km. Skrydžiui atlikti skirtų degalų turėjo užtekti užduočiai atlikti ir nenutūpus grįžti į aerodromą, nors grįžtant pasitaikydavo ir priverstinai nutūpti nežinomuose laukuose. Toks skrydis trukdavo 2–3 val. (žr. lentelę). Šiandien atrodo, kad ltn. J. Kumpio išskraidytos 46,5 val. – labai kukli praktika, o vertinant tų laikų kriterijais – to tikrai būtų pakakę net Vakarų šalių lakūnams. Apskritai užduotys, kurias vykdė ltn. J. Kumpis, buvo žvalgybinės, o lietuvių naudojami lėktuvai – žvalgybiniai, nes bombonešų nebuvo.

²⁴ Autorių kolektyvas. *Palūžę sparnai*. Vilnius, 1997, p. 15.

²⁵ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1, p. 14.

²⁶ Vesdamas eskadrilę žuvo. *Karys*, 1939, Nr. 22, p. 651.

Ltn. J. Kumpio skraidymo lentelė²⁷

(Šiais laikais lakūnai turi skraidymo knygeles – aut. pastaba)

Eil. nr.	Laikotarpis	Skrydžių skaičius	Išskraidytas laikas
1	1919-07–1920-07	126	10 val. 50 min.
2	1920-08	23	13 val. 50 min.
3	1920-09	13	16 val. 12 min.
4	1920-10	3	5 val. 40 min.
5	Iš viso:	165	46 val. 32 min.

Trumpai, kad palygintume, paanalizuokime kitų šalių to laikotarpio karo aviacijos kontekstą. Didžiosios Britanijos karališkosios oro pajėgos puoselėjo viltis, kad gerai parengtas karo lakūnas, skraidantis į frontą, Pirmame pasauliniame kare galės ore išgyventi bent 15 val.²⁸, ir to pavyko pasiekti – Vakarų fronte vykdantys užduotis britų lakūnai ore vidutiniškai išgyvendavo, skirtingais duomenimis, nuo 18²⁹ iki 69³⁰ val. Vis dėlto kelias į savarankišką skraidymą buvo skausmingas – vien per pirmąsias 15 val. treniruočių britai neteko 8000 lakūnų^{31,32}.

Karo aviatoriaus profesija buvo laikoma pačia pavojingiausia, tai žinojo ir suprato ir lietuviai. 1939 metų žurnale „Karys“ apie karo aviatoriaus profesiją rašoma: „*Aviacija iš viso tada nebuvo populiori ir plačiai*

²⁷ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1, p. 15.

²⁸ First World War flying training - Taking Flight [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<https://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/taking-flight/historical-periods/first-world-war-flying-training.aspx>>

²⁹ The danger of flight, 2016 06 30 [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-19]. Prieiga per internetą: <<https://www.rafbf.org/news-and-blogs/danger-flight>>

³⁰ What was the average life expectancy of a pilot in ww1? 2020 01 29 [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<https://findanyanswer.com/what-was-the-average-life-expectancy-of-a-pilot-in-ww1>>

³¹ The danger of flight, 2016 06 30 [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-20]. Prieiga per internetą: <<https://www.rafbf.org/news-and-blogs/danger-flight>>

³² Hill A. First World War: Local Royal Flying Corps deaths, 2017 05 15 [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-20]. Prieiga per internetą: <<https://deserontoarchives.ca/2017/05/15/first-world-war-local-royal-flying-corps-deaths/>>

*suprantama, kaip šiandien. Tada 70-mt, jei ne daugiau, iš 100-o galvodavo, kad tas, kuris eina aviacijon – jau pasmerktas žūti, yra žmogus nenoriš gyventi ir t. t.*³³

Pirmajame pasauliniame kare Vakarų fronte kariavusių pajėgų karo lakūnas vidutiniškai ore išbūdavo arba, kitaip sakant, išgyvendavo, vykdydamas kovos užduotis, deja, viso labo tik 7 val. Tai patvirtina ir Kanados karo lakūnas veteranas savo atsiminimuose: „*Jie save vadino „20-ies minučių klubu“ todėl, kad naujoko lakūno išgyvenimo ore galimybė 1916–17 metais tebuvo 20 minučių.*“³⁴ Bet, kaip rašoma jau minėtame 1939 metų žurnale „Karys“, nei J. Kumpis, nei jo draugai baimės nejaudė. J. Kumpis tvirtino, kad būtent oro pajėgos jam padėjo atrasti save ir realizuotis. Jis dažnai tarnybos draugams sakydavo: „*Kad greičiau grupę sudarytų, galėtų išskrist savarankiškai, o tada su LVG frontan!*“³⁵

Ltn. J. Kumpis, vienas pirmųjų lietuvių, pradėjusių savarankiškai skraidyti, ne tik buvo išskraidęs daugiausia valandų, bet ir užsirekomendavęs kaip lyderis, todėl jam jau buvo patikimos atsakingos pareigos tiek ant žemės, tiek ore – skrendant vykdyti užduočių, vadovauti kelių lėktuvų rikiuotėms vienos ar dviejų grandžių sudėtyje, t. y. 3–6 lėktuvų padaliniam, kurių vadai išvykdami jį palikdavo laikinai eiti jų pareigas. Jis, vos devyniolikos metų jaunuolis, įvairiais laikotarpiais buvo paskirtas į 1-os oro eskadrilės vado adjutanto, aerodromo komendanto ir 1-os oro eskadrilės vado pareigas³⁶.

Paanalizuokime ltn. J. Kumpio paskutinį skrydį ir kovinę operaciją. Tai buvo dešimtas jo skrydis į lenkų frontą. Ltn. J. Kumpis skraidė su bendravardžiu oro žvalgu ltn. Juozu Pranckevičiumi³⁷. Lietuvos kariuomenės vadovybė nurodė Oro laivynui surasti ir subombarduoti į lenkų apsuptį Varėnos prieigose patekusį Lietuvos kariuomenės šarvuotąjį

³³ Vesdamas eskadrilę žuvo. *Karys*, 1939, Nr. 22, p. 651.

³⁴ Wyatt N. First World War flyers risked shortened lifespan but have extended legacy, *The Canadian Press* 2014 10 20 [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<http://ww1.canada.com/faces-of-war/first-world-war-flyers-risked-shortened-lifespan-but-have-extended-legacy>>

³⁵ Vesdamas eskadrilę žuvo. *Karys*, 1939, Nr. 22, p. 651.

³⁶ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1, p. 15.

³⁷ Kavaliauskas V. *Lietuvos karžygiai, Vyties Kryžiaus kavalieriai (1918–1940)*. Vilnius, 2012, t. 5, p. 47.

traukinį „Gediminas“, kad juo nepasinaudotų priešai. Savo ruožtu Oro laivyno vadas karo lakūnas gen. ltn. Juozas Kraucevičius nurodė įguloms vokiečių gamybos biplanais Alb C III ir LVG C VI įvykdyti šią užduotį. Vadu paskyrė ltn. J. Kumpį, kuris, vykdydamas šią užduotį, turėjo vadovauti vėliau Lietuvos karo aviacijos legendomis tapusiems A. Gustaičiui, J. Dobkevičiui, L. Peseckui ir kitiems. „*Sudaužyti bombomis šarvuotą traukinį „Gediminas“, lenkų užgrobtą Varėnoje, tokią užduotį gavo leitenantas Juozas Kumpis.*“³⁸ Kaip prisimena Leonardas Peseckas: „*Bėgu kulkosvaidžių. Ginklininkas skėstelėjo rankom: Nėra. Broliuk, jau visus išdalinau. Ateina Jablonskis krapštydamas smakrą: Negavau žemėlapio. Juos grobstyte išgrobstė. Nieko, – raminu jį. Aš pažįstu Daugus. Kaip nors susigaudysime...*“³⁹

Buvo sutarta, kad visi skrenda Daugų ežero, esančio už 65 km, link, nes „Albatrosai“ buvo lėtesnis ir galėjo atsilikti, todėl juos ketinta leisti į priekį pirmus. Vienuose šaltiniuose rašoma, kad lėktuvai pakilo 10 val. ryto⁴⁰. Bet karo lakūnas V. Šenbergas atsiminimuose nurodo, kad buvo pakilta 11.20 val. ir grįžta 14.00 val.⁴¹ Taip pat skiriasi ir užduočiai skirtų lėktuvų skaičius – 5 arba 6. Paprastai visuose šaltiniuose minimi 2 „Albatrosai“. V. Skripkauskas ir V. Šenbergas savo knygoje⁴² ir memuaruose⁴³ mini 3⁴⁴ lėktuvus LVG, o M. Sereičikas savo straipsnyje teigia, kad operacijoje dalyvavo 4⁴⁵ LVG. Pirmi kilo „Albatrosai“, vienas jų, pilotuojamas A. Gustaičio, tik pakilęs nukrito, mat buvo per daug prikrautas bombų, kurios, laimei, nedetonavo. Bombas atitinkamai užtaisydavo: į jas įsukdavo sprogdiklius prieš skrydį, o priskridę prie taikinio replėmis ištraukdavo kaiščius ir rankomis mesdavo per bortą į taikinį. Oro sąlygos buvo

³⁸ Dovydaitis V. *Sparnus jam davė Lietuva*. Kaunas, 1993, p. 18.

³⁹ Peseckas L. *Karo lakūno pasakojimai*. Kaunas, 1992, p. 38.

⁴⁰ Stanaitis S. *Likimo vingiai*. Kaunas, 1992, p. 61.

⁴¹ Šenbergas V. ir Lukauskaitė Jasaitienė S. Atsiminimai apie ltn. J. Kumpį. *Karys*, Niujorkas, 1981, Nr. 2, p. 63.

⁴² Skripkauskas V. *Aviacija Šiaulių krašte*. Šiauliai, 2008, p. 275.

⁴³ Šenbergas V. ir Lukauskaitė Jasaitienė S. Atsiminimai apie ltn. J. Kumpį. *Karys*, Niujorkas, 1981, Nr. 2, p. 63.

⁴⁴ Vesdamas eskadrilę žuvo. *Karys*, 1939, Nr. 22, p. 652.

⁴⁵ Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1, p. 18.

tinkamos skrydžiui. Gaila, bet nuo 1920 m. birželio iki gruodžio mėn. Lietuvos teritorijoje meteorologiniai tyrimai nebuvo atliekami ir duomenys nefiksuojami, todėl detalesnės informacijos apie orus nėra. Tai patvirtino Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos. Lėktuvai skrido iš Kauno Varėnos link iki 800 m aukštyje.

Du leitenantai, du Juozai, Kumpis ir Pranckevičius, šiaulietis ir karnietis, skrido LVG C VI, kurio borto Nr. 9090⁴⁶, vienu geresnių turėtų lėktuvų. Ši įgula buvo vadovaujanti, tad ir lėktuvas skrido pirmas. Prie Daugų ežero buvo formuojama puolimo rikiuotė – lėktuvų eilė, vieno iš šių įvykių dalyvių savo atsiminimuose pavadinta „kaspinu“ ir palyginta su giltinės dalgiu⁴⁷. Nors Leonardas Peseckas atsiminimuose rašo, kad Varėnos stotį atakavo „kas kaip išmano“: vieni – iš vienos pusės, kiti – iš kitos, vieni – žemiau, kiti – aukščiau⁴⁸. Nuo Daugų ežero iki Varėnos buvo likę apie 25 km. Netoli Varėnos geležinkelio stoties oro žvalgas J. Pranckevičius iššovė raudoną signalinę raketą. Tai galėjo reikšti puolimo pradžią ir taikinio kryptį. Raketos signalas galėjo būti standartinis sutartas ženklas pradėti koordinuotus veiksmus.

Darytina prielaida, jog tik praskridę virš geležinkelio stoties lietuviai suprato, kad Lietuvos kariuomenės šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ten nėra. Antra vertus, iš lakūnų bendrų veiksmų galima spręsti, kad buvo sutarta, neradus pagrindinio taikinio, atakuoti kitą priešo karinį turtą ir gyvąją jėgą. Priartėję prie taikinio lėktuvai žemėdavo iki 200 m, žvalgas mesdavo bombas, granatas, šaudydavo iš kulkosvaidžio. Apskrisdavo kelis ratus, kol sunaikindavo taikinį arba baigdavosi amunicija. Žinoma, kuo žemiau skrisdavo lėktuvas, tuo įgulai buvo daugiau galimybių pataikyti į taikinį. Lenkai jau buvo pamokyti efektyvių lietuvių lėktuvų antskrydžių ir tam pasiruošę – stotyje buvo lenkų priešlėktuvinių kulkosvaidžių padalinys⁴⁹.

Iškalbingas S. Stanaičio atsiminimų fragmentas: „Priartėjome prie Varėnos geležinkelio stoties. Sekame vado lėktuvą, matome, kaip jis iššovė raudoną raketą. 400 metrų aukštyje išsirikiuojame vienas paskui kitą ir

⁴⁶ Gamziukas A. Ramoška G. *Lietuvos karinė aviacija 1919–1940*. Kaunas, 1999, p. 46.

⁴⁷ Kavaliauskas V. *Lietuvos karžygiai, Vyties Kryžiaus kavalieriai (1918–1940)*. Vilnius, 2011, t. 3, p. 474.

⁴⁸ Peseckas L. *Karo lakūno pasakojimai*, p. 39.

⁴⁹ Ten pat, p. 40.

smingame į stotį, kurioje matau vagonus, garvežį, kariškas gurguoles. Išsimu iš dėžės bombą ir replėmis ištraukiu kaištį. Persisvėręs per bortą, laukiu, kada išmes bombas pirmas lėktuvas, kada ateis mano eilė. Tuo metu išgirstu, kaip kulkos kapoja mūsų lėktuvo drobę <...> Paskutiniojo užskridimo metu, rodos, esame žemiau nei 200 metrų aukštyje. O kulkosvaidžių kulkos vis spragsi aplinkui (aut. pastaba – lenkų kulkosvaidininkų). <...> Kai nusileidome, pastebėjome, kad mūsų lėktuvas sukapotas kaip rėtis – suskaičiavome 47 kulku padarytas skyles. Pasijutome lyg antrą kartą gimę. Deja, ne visiems taip sekėsi...⁵⁰

Ltn. J. Kumpis stengėsi nusileisti tiek, kad žvalgas pataikytų, ir tai tikrai padėjo. Liudininkai prisimena, kad jis padegė kelis vagonus, o šiems sprogus užsidedė dar keli⁵¹. Gaila, bet vieno žemėjimo metu dvi kulkos pataikė lakūnui į galvą ir jis neteko sąmonės. Žvalgas lėktuvą šiek tiek stabilizavo ir nutupdė avariniu būdu. Abu pateko lenkam į nelaisvę. Likę lietuvių lėktuvai savarankiškai grįžo į Kauną.

Įvykius kiek kitaip aprašo žinomas Lietuvos sklandytojas Vytautas Dovydaitis⁵². Jis savo knygoje mini, kad lakūnai, neradę Varėnoje šarvuotojo traukinio, skrido palei geležinkelį jo ieškodami, o degalai greitai turėjo baigtis, todėl jie apsigrėžė, kad grįžtų į Kauną, ir iš 500 m aukščio vėl praskrisdami virš Varėnos stoties pažėrė likusias bombas. Tuomet taikli prieš kulka ir pataikė į lakūną⁵³. Iš kur ši informacija paimta, V. Dovydaitis nepaaiškina. Reiktų kritiškai ir kaip nepriimtina vertinti V. Dovydaičio pateiktą ltn. J. Kumpio žūties versiją. Pirmiausia dėl to, kad V. Dovydaitis gimė 1920 metais ir, skirtingai nuo amžininkų, kurie kaip įvykių dalyviai išsamiai aprašė, ką matė, nedalyvavo įvykiuose. Antra, tarpukariu jo veikla mažai buvo susijusi su Karo aviacijos aplinka, o jis pats buvo įsitraukęs į sklandymo sporto gerbėjų bendruomenę, todėl apie šią operaciją galėjo žinoti tik iš nuogirdų ar perpasakojimų.

1920 m. spalio 10 d. nuo patirtų sunkių traumų taip ir neatgavęs sąmonės ltn. J. Kumpis mirė Varėnos ligoninėje. Oro laivyno vado adjutantas ltn. Simas Stanaitis, atsiimdamas ltn. J. Kumpio palaikus, juos apžiū-

⁵⁰ Stanaitis S. *Likimo vingiai*. Kaunas, 1992, p. 62.

⁵¹ Peseckas L. *Karo lakūno pasakojimai*. Kaunas, 1992, p. 40.

⁵² Vytautas Dovydaitis, *Plieno sparnai* [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1102>>

⁵³ Dovydaitis V. *Sparnus jam davė Lietuva*. Kaunas, 1993, p. 18.

rėjo: pamatė mirusį savo kovos draugą, paguldytą su vienais apatiniais, ties dešiniąja ausimi kulkų kliudymo žymes ir, svarbiausia, ant krūtinės lavonui padėtą 5 pfenigų monetą, atseit⁵⁴, „še tau, samdiny vokieiti, užmokestį“. Taip siekta pasijuokti iš Lietuvos karo aviacijos, nes manyta, kad skraido tik jos samdyti lakūnai, o savo išugdytų lakūnų lietuviai neturi. To tikrai nevertėtų suprasti kaip įžeidimo, o reikėtų priimti kaip puikų profesionalumo įvertinimą. Lenkijos kariuomenė turėjo karčios patirties, kai patyrė nuostolių dėl lietuvių lėktuvų antskrydžių, ypač lenkų kavalerija. Vadinas, lietuviai lakūnai, būdami dar visiškai jauni ir vieni karo aviacijos pradininkų, jau buvo vertinami taip, kaip didelę skraidymo patirtį turintys Vakarų šalių kolegos. Ne veltui lietuvių lakūnus mokė vokiečių, britų ir švedų instruktoriai.

J. Kumpio kūnas spalio 14 d. buvo pervežtas traukiniu į Šiaulius, o spalio 15 d. palaidotas Šiaulių miesto senosiose kapinėse. Į amžinojo poilsio vietą jį lydėjo bendražygiai ir didelė minia šiauliečių. Karstas per miestą buvo gabenamas lėktuvu nuimtais sparnais. Kryžių ant kapo simbolizavo propeleris. Tai buvo karo aviatorių tradicija.

Apibendrinant straipsnį galima daryti išvadą, kad ltn. J. Kumpio gyvybės auka ginant Lietuvos nepriklausomybę yra sektinas pavyzdys ne tik kariams ar karo aviacijos bendruomenės atstovams, bet ir visai visuomenei, nes tik tinkamai išauklėtas ir pilietiškai subrendęs jaunas, 17 metų, žmogus, gimnazijoje įskiepyto patriotiškumo vedamas, nusprendė stoti savanoriu į Lietuvos kariuomenę ypač sunkiu jai metu ir praktiškai iškart po to skyrė visą savo gyvenimą naujai kariuomenės rūšiai – karo aviacijai – stiprinti ir plėtoti. Ir čia jis pademonstravo imlumą naujovėms, greitai tobulėjo ir tapo tikru profesionalu. Neabejotiną ltn. J. Kumpio drąsą ir ryškias lyderio savybes įrodo jo skyrimas vadovauti dviem lėktuvų grandims, turėjusioms atlikti sudėtingą užduotį, kuri jam buvo paskutinė.

Visoms bendruomenėms, organizacijoms, Lietuvos kariuomenės pajėgoms, tokioms kaip Karinės oro pajėgos ir kitos, kartu ar atskirai visada reikia turėti su siektiniais praeities pavyzdžiais susijusį idealą, savo identiteto, t. y. tapatybės, sampratą, pagrįstą vertybėmis, kurios sudaro organizacijos moralinį stuburą. Vieno perspektyviausio karo lakūnų

⁵⁴ Dovydaitis V. *Sparnus jam davė Lietuva*. Kaunas, 1993, p. 18; Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvęs lakūnas ltn. Juozas Kumpis. *Kardas*, 2015, Nr. 1, p. 18.

lt. J. Kumpio atvejis neabejotinai padeda dabartiniame kontekste Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų atstovams didžiuotis, kad priklauso šiai organizacijai ir yra atsidavę pasirinktai profesijai, nes tai padeda tinkamai atlikti gautas užduotis ir gerinti darbo kokybę. Suvokus savo tarnybos ir pašaukimo prasmę, atrandama motyvacijos ir vidinės jėgos judėti pirmyn.

Karo aviacijos lt. Juozo Kumpio garbės, profesionalumo ir gyvybės kaina buvo prieš įvertinta 5 pfenigų moneta, kuri, galima teigti, tapo lietuviams neįkainojama, nes Lietuvos karo aviacija buvo pripažinta savotiškoje tarptautinėje arenoje ir įvertinta už aukščiausio lygio profesionalumą.

ŠALTINIŲ IR LITERATŪROS SĄRAŠAS

Atsiminimai

Dovydaitis V. *Sparnus jam davė Lietuva*, Kaunas, 1993.

Peseckas L. *Karo lakūno pasakojimai*, Kaunas, 1992.

Stanaitis S. *Likimo vingiai*, Kaunas, 1992.

Literatūra

Gamziukas A., Ramoška G. *Lietuvos karinė aviacija 1919–1940*, Kaunas, 1999.

Kavaliauskas V. *Lietuvos karžygiai, Vyties Kryžiaus kavalieriai (1918–1940)*, t. 3, Vilnius, 2011.

Kavaliauskas V. *Lietuvos karžygiai, Vyties Kryžiaus kavalieriai (1918–1940)*, t. 5, Vilnius, 2012.

Raubickas E. *Ženklas ant munduro...*, Vilnius, 2005.

Sereičikas M. Nepriklausomybės kovose žuvę lakūnas lt. Juozas Kumpis, *Kardas*, Vilnius, 2015, Nr. 1.

Skripkauskas V. *Aviacija Šiaulių krašte*, Šiauliai, 2008.

Šenbergas V. ir Lukauskaitė Jasaitienė S. Atsiminimai apie lt. J. Kumpį, *Karys*, Niujorkas, 1981, Nr. 2.

Vesdamas eskadrilę žuvo, *Karys*, Kaunas, 1939, Nr. 22.

Dahlbeck Olle, *Plieno sparnai* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?250>>

Fricas Šulcas (Friedrich Schulz), *Plieno sparnai* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1094>>

Vytautas Dovydaitis, *Plieno sparnai* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1102>>

First World War flying training - Taking Flight [interaktyvus], [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<https://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/taking-flight/historical-periods/first-world-war-flying-training.aspx>>

The danger of flight, 2016 06 30 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<https://www.rafbf.org/news-and-blogs/danger-flight>>

What was the average life expectancy of a pilot in ww1? 2020 01 29 [žiūrėta 2020-11-21]. Prieiga per internetą: <<https://findanyanswer.com/what-was-the-average-life-expectancy-of-a-pilot-in-ww1>>

The danger of flight, 2016 06 30 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<https://www.rafbf.org/news-and-blogs/danger-flight>>

Hill A. First World War: Local Royal Flying Corps deaths, 2017 05 15 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<https://deserontoarchives.ca/2017/05/15/first-world-war-local-royal-flying-corps-deaths/>>

Wyatt N. First World War flyers risked shortened lifespan but have extended legacy, The Canadian Press 2014 10 20 [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <<http://ww1.canada.com/faces-of-war/first-world-war-flyers-risked-shortened-lifespan-but-have-extended-legacy>>

Įteikta 2021 m. sausio 6 d.

CELEBRATING THE HUNDRETH ANNIVERSARY OF THE DEATH OF AVIATION LIEUTENANT JUOZAS KUMPIS

Sergeant Major Alvydas TAMOŠIŪNAS,
*Air Force, Klaipėda University,
Institute of Baltic Region History and Archaeology*

On 12 March 1919, the Military Aviation wing of the armed forces and the Military Aviation School were both established, and combat flights to the Bolshevik and Polish fronts were being carried out. During one of these flights, Lithuanian military aviation lost its first Lithuanian pilot, Flight Lt Juozas Kumpis. Lt Kumpis studied at Šiauliai's city gymnasium. In her memoirs, Sofija Lukauskaitė Jasaitienė describes Lt Kumpis as communicative and diplomatic, but at the same time a restrained person and an artistic and talented soul. All of these qualities were perfect for learning the profession of a military aviator. On 29 January 1919, Juozas Kumpis was not yet fully eighteen years of age when he started his service as a volunteer in the Hussar Squadron of the Lithuanian Armed Forces. He soon enrolled in the Military Aviation School. Three German instructors were assigned a total of six student pilots each. Juozas Kumpis was one of those to be assigned to the group which was being tutored by Lt-Gen Fritz Schulz. Lt Kumpis was the only one of all six students to have been prepared by this particular German instructor to end up flying on his own. In addition, he had already been entrusted with important positions both on the ground and when flying on missions.

On 3 October 1920, the high command of the Lithuanian Armed Forces instructed the Naval Air Force to find the Lithuanian Armed Forces' armoured train, which went by the name Gediminas, and which had been surrounded by Poles near Varėna. It was to be destroyed by bombing to avoid it falling into the hands of the enemy. Six Lithuanian crews were readied to complete this task, and the planes flew from Kaunas to Varėna. Lt Kumpis and Lt Juozas Pranckevičius flew the plane 'LVG C VI'. This crew was in the lead aircraft, flying in front of the rest of the formation. Having approached the target, the planes descended and the scout

started throwing bombs and grenades, and firing from a machine gun. They flew a couple of loops around the target and planned to continue until they either destroyed their target or ran out of ammunition. There was a division of Polish anti-aircraft machine guns positioned at the station, which opened up on the Lithuanian planes with some intensive fire. During one of the squadrons attacking descents, two bullets hit the pilot in the head and he lost consciousness. The scout stabilised the plane to some extent and was able to make an emergency landing. Both pilots fell into Polish hands, being taken as prisoners of war. On 10 October 1920, after having suffered serious injuries and without ever having regained consciousness, Lt Juozas Kumpis died at Varėna Hospital. Lithuanian pilots, all of whom were still very young as pioneers of military aviation, were already valued to the same level as their more highly-experienced western colleagues. After all, Lithuanian pilots had been taught by German, British, and Swedish instructors. His death is confirmed by the presence of a German coin which was found on the chest of Lt Juozas Kumpis, since the Poles thought he was a dead German mercenary, and that the Lithuanians themselves had no military pilots. On 15 October Juozas Kumpis was buried in the old cemetery in the city of Šiauliai. The coffin, which was accompanied by a crowd, was transported through the city on an airplane with its wings removed. Instead of a cross, a propeller was placed on the pilot's grave according to the tradition of military aviators.