

Genialių Lietuvos karo aviacijos konstruktorių Jurgio Dobkevičiaus ir Antano Gustaičio žaidimo partija

Povilas Barštaitis

Vytauto Didžiojo karo muziejaus

Karybos istorijos skyriaus muziejininkas

Anotacija

Straipsnyje tyrinėjamos žymių lietuviškų lėktuvų konstruktorių asmenybės – apžvelgiami Jurgio Dobkevičiaus ir Antano Gustaičio charakteriai, jų būdo savybės formavę gyvenimo įvykiai ir istoriniai momentai. Paliečiami ir svarbiausi Pirmosios Lietuvos Respublikos aviacijos istorijos įvykiai.

Straipsnyje siekiama ne lyginti žymiuosius lakūnus vieną su kitu, o patyrinėti šių asmenybių bruožus, kuriais išsiskyrė iš kolegų aviatorių. Pasitelkus vaizdingą pasakojimo stilių, aptariami abiejų lėktuvų konstruktorių biografiniai faktai. Lietuvos aviacijos istorijos internetinėje svetainėje „Plieno sparnai“ publikuojami amžininkų atsiminimai papildomi istorikų tyrimų įžvalgomis.

Šiuo straipsniu taip pat siekiama sudominti skaitytoją išskirtiniu Lietuvos aviacijos laikotarpiu – pirmaisiais jos kūrimosi žingsniais. Būtent šiuo sudėtingu Lietuvai metu lėktuvus ir pradėjo konstruoti J. Dobkevičius bei A. Gustaitis. Sukonstruoti lėktuvų modeliai išsamiai neaptariami, tik išskiriamos jų pagrindinės savybės. Pabrėžiami šių talentingų aviacijos inžinierių pomėgiai, todėl straipsnio pavadinimui ir pasirinktas šachmatams būdingas terminas „partija“.

Reikšminiai žodžiai: *Jurgis Dobkevičius, Antanas Gustaitis, charakterio savybės, būdo bruožai, konstruktorius, genijus.*



1 pav. Vyr. ltn. inž. Jurgis
Dobkevičius. 1923–1925 m.
*Vytauto Didžiojo karo muziejaus
(toliau – VDKM) fotografijų rinkinys,
Fa-21882/111*



2 pav. Vyr. ltn. inž. Antanas
Gustaitis. 1923 m.
*VDKM fotografijų rinkinys,
L-31/11*

Neatsitiktinai šio straipsnio pavadinimui pasirinktas šachmatų žaidimo terminas „partija“. Straipsnyje aptariant Pirmosios Lietuvos Respublikos (1918–1940 m.) laikotarpiu gyvenusių ir kūrusių lietuviškų lėktuvų konstruktorių gyvenimą bei darbus, pabrėžiamas ir jų polinkis žaisti šį žaidimą. Labai norisi įterpti dar vieną tos pačios srities terminą – „didmeistris“. Tiek Jurgis Dobkevičius, tiek Antanas Gustaitis buvo tikri didmeistrai, išsiskyrę genialiu protu. Sumanus šachmatų figūrų dėliojimas lavino ir aštrino jų kritinį mąstymą, gebėjimą strateguoti, gilino išvalgumą. Šachmatai galiausiai liko tik laisvalaikio malonumu, trumpu atotrūkiu nuo rūpesčių. Genialaus proto galios buvo tausojamos tikrajam pasauliui, aistringiausiam potraukiui – aviacijai ir lėktuvų konstravimui.

Šioms dviem išskirtinėms asmenybėms dėmesio istoriografijoje skirta nevienodai: J. Dobkevičiui – itin mažai, o A. Gustaičio gyvenimas nagrinėtas daugiau ir išsamiau. Tokią tendenciją gali-

ma paaiškinti keliomis priežastimis. J. Dobkevičius žuvo labai jaunas ir nespėjo nuveikti tiek daug, kiek jo bendramokslis pirmojoje Karo aviacijos mokyklos laidoje. Ilgiau gyvenęs A. Gustaitis nuveikė daugiau, todėl ir išliko daugiau jo veiklą liudijančių šaltinių. 1997 m. Algirdas Gamziukas išleido šio aviatoriaus gyvenimą apžvelgiančią knygą „Antanas Norėjo Būti Ore“. Lietuvos aviacijos istorijos internetinėje svetainėje „Plieno sparnai“ publikuojami amžininkų atsiminimai apie abu lietuviškų lėktuvų konstruktorius. Gana išsamiai išnagrinėti ir abiejų kūriniai – lėktuvai „Dobi“ ir ANBO. Tačiau šis straipsnis – ne apie techniką.

Įsivaizduokite žmogų, sėdintį prieš jus prie šachmatų lentos. Numatyti jo ėjimus, jo taktiką – tai pažinti šio žmogaus charakterį, būdo bruožus. Būtent taip norisi pažvelgti į šiuos genijus. Pabandykime sugretinti šių asmenybių charakterius. Nežiūrėkime į juos kaip į varžovus, nespręskime lyg teisėjai, kuris iš jų gabesnis, protingesnis ar svarbesnis. Tiesiog prisiminkime, kokie jie buvo. Nors abu vieninteliai Lietuvoje sėkmingai gamino savos konstrukcijos lėktuvus, nė vienas nesiekė pasirodyti esąs geresnis. Tiesa, vienu atveju jie tarpusavyje varžėsi... Prie šachmatų lentos. Kartais nereikėjo nė jos – žaidė būdami skirtinguose kambariuose, įsivaizduojamus ėjimus perduodami žodžiais.

Jurgis Dobkevičius – ambicingas ir nutrūktgalviškas drąsuolis

J. Dobkevičiaus gyvenimui įtaką darė jo kilmė. Jis gimė 1900 m. kovo 23 d. Petrapiilyje (dabar – Sankt Peterburgas) lietuvio Jono Dobkevičiaus ir rusės, Tverės kunigaikštystės, Valentinos Teplakovos-Dobkevič šeimoje. Jurgio tėvas, kurio tikroji pavardė buvo Daukus, baigė mokslus Sankt Peterburgo universiteto Gamtos ir matematikos fakultete. Likęs šiame mieste, dirbo įvairius darbus, iš jų pravartu pabrėžti vadovavimą prancūzų automobilių ir orlaivių gamybos bendrovei Pirmojo pasaulinio karo metais. Tuo metu paauglys Jurgis tėvo darbovietėje galėjo stebėti, kaip atsiranda tada dar retos technikos naujovės. Orlaiviai traukė jaunąjį tech-

nikos entuziastą, tą kuo aiškiausiai liudija akademinė kryptis – Oreivystės kursai Petrogrado (dabar – Sankt Peterburgas) politechnikos institute ir mokslai Baku aviatechnikos mokykloje. Tėvas paskatino Jurgį pamėgti ir šachmatus.

Įsigalėjus bolševikams, Jurgio tėvo vadovaujama įmonė buvo uždaryta, griuvo ir pati Rusijos imperija. Laimei, ši griūtis atvėrė duris nepriklausomai Lietuvos Respublikai. Šeimai persikėlus į Lietuvą, tėvas vėl ėjo aukštas pareigas, buvo net finansų ministru, o sūnus Jurgis įstojo į Lietuvos karo aviacijos mokyklą. Šiuo metu išryškėjo viena iš esminių Jurgio charakterio savybių – užsispyrimas. Į Lietuvos karo aviacijos mokyklą, atidarytą 1919 m. kovo 12 d., iš Sankt Peterburgo atsikėlęs jaunuolis įstojo rugpjūčio 7 d., vadinasi, teko vyti jau pusmetį besimokančius bendrakursius. Tuo metu Jurgis mokėjo rusų, anglų, prancūzų, vokiečių kalbas, bet labai prastai kalbėjo lietuviškai, tad turėjo ne tik tikslą pasivyti bendramokslius, bet ir patobulinti lietuvių kalbos įgūdžius. Nelengvos užduotys buvo įveiktos, ir 1919 m. gruodžio 16 d., baigęs Karo aviacijos mokyklą, Jurgis gavo inžinerijos leitenanto laipsnį. Išleidžiant pirmąją laidą, 23 absolventams suteiktas inžinerijos leitenanto laipsnis, o 13 – puskarininkio laipsnis. Sąraše pagal pasiektus rezultatus ir drausmę tarnybos metu pirmu numeriu įrašytas kitas lakūnas... Taip, teisingai – A. Gustaitis.



3 pav. Karo aviacijos ltn. J. Dobkevičius.
Apie 1919–1920 m.
*VDKM fotografijų rinkinys,
Fa-15406/232*



4 pav. Lietuvos karo aviacijos mokyklos 1-oji laida. Iš kairės antras sėdi A. Gustaitis, iš kairės šeštas stovi J. Dobkevičius. 1919 m.
VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15869

Lietuvos karo aviacijos mokykla buvo atidaryta ir pirmoji jos laida išleista vykstant Lietuvos Nepriklausomybės kovoms. Baigę mokslus, naujieji lakūnai 1920 m., gavę užduotis, jau skrido į frontą su lenkais. Skraidyti teko senais, apdaužytais lėktuvais, net su kul-kų paliktomis skylėmis. Tokiam skrydžiui reikėjo drąsos. J. Dobke-vičius jos turėjo net 24 skrydžiams – daugiausiai iš visų mokyklą baigusią lakūnų. Žinoma apie tris tokius A. Gustaičio skrydžius. Kaip prisimena buvę kolegos, jam pradžioje skraidyti sekėsi gana prastai, tad nors A. Gustaičio mokslo rezultatai buvo labai geri, karo metu J. Dobkevičiaus drąsa ir nutrūktgalviškumas, sumišę su didele rizika ir mirtinu pavojumi, darė įspūdį. Tai nereiškia, kad A. Gustaičiui stigo drąsos – jos jis turėjo užtektinai, stigo tik skrai-dymo praktikos ir įgūdžių, bet grįžkime prie pašėlusiojo Jurgio.

Nepaisyti grėsmės, lošti gyvenimo ir mirties kauliukais, nerti

stačia galva į pavojų sukūrį gali būti pateisinamas elgesys karo sąlygomis, bet taikos metu tokie veiksmai laikomi neatsakingais, nereikalingais ir kvailais. Rimstančios Lietuvos Nepriklausomybės kovos nenumalšino J. Dobkevičiaus adrenalino poreikio. 1920 m. lapkričio 26 d. jis pasiekė Lietuvos aukščio rekordą – pakilo 5 600 m virš žemės. Jei tai atrodo tik drąsu, o ne nutrūktgalviška, atkreipkime dėmesį, kad šis rekordas pasiektas be deguonies aparato, o tokiaame aukštyje tai yra labai pavojinga. Toks skrydis, atrodytų, turėtų ilgam papildyti adrenalino atsargas. J. Dobkevičiui jos išseko per dvi savaites. Gruodžio 11 d. jis pirmasis iš lietuvių aviatorių atliko figūrinį skrydį kreiva uždara linija vertikalioje plokštumoje. Aiškumo dėlei – tai ta pati mirties kilpa, kurios vien pavadinimas žybteli jaudulio kibirkštėlę. Skrendantį bebaimį lakūną danguje lydėjo sėkmė, tačiau nesėkmė pasitiko ant žemės. Dėl jos J. Dobkevičius gali kaltinti... karves. Perskaitėte gerai – būtent karves. Kaunas tuo metu buvo dar gana provincialus miestas, ir aerodromą supančiose žaliose lankose kaip tik istorinio skrydžio metu vaikštinėjo ir savo karves apžiūrinėjo Lietuvos karo aviacijos vadas Juozas Kraucevičius. Tokiam skrydžiui, kurio metu rizikuojama ir gabaus lakūno gyvybe, ir sunkią ekonominę padėtį išgyvenančiai Lietuvai brangiu lėktuvu, leidimo nebuvo prašyta. Todėl, išėjęs apžiūrėti savo karvių, karo aviacijos vadas išvydo daugiau, nei tikėjosi. J. Dobkevičius už tokią avantiūrą buvo nubaustas.

Galime spėlioti, kokie dar kvapą gniaužiantys triukai sukosi genijaus galvoje, bet, laimei, mintys pasuko kita kryptimi. Daug laiko ir jėgų jis skyrė lėktuvų konstravimui. Pirmųjų dviejų „Dobi“ lėktuvų modelių sėkmės paskatintas, jaunas konstruktorius parašė prašymą atleisti jį iš karo tarnybos ir 1923 m. rudenį išvyko studijuoti į Paryžiaus aukštąją aeronautikos mokyklą. Ją baigęs, 1925 m. grįžo į Lietuvą. Gavęs dar daugiau žinių, ryžosi konstruoti pirmąją lietuvišką naikintuvą „Dobi 3“. Visuose jo sukurtuose lėktuvuose galima išvėgti autoriaus būdo bruožų. Jis taikė tokius konstrukcinius sprendimus, kurie didino lėktuvo greitį, kilimo aukštį, skrydžio nuotolį, bet aukojo saugumą užtikrinančias savybes – tūpimo kokybę ir matomumą. Paprasčiau sakant, dėl galimybių siekti



5 pav. J. Dobkevičius ką tik baigtame konstruoti ir dar nenudažytame „Dobi 1“. Kauno aerodromas, 1922 m. VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15406/233

įspūdingų rezultatų aukšto saugumą. Tikriausiai nustebsite, kad straipsnyje apie lietuviškų lėktuvų kūrėjus vis minimos karvės, bet šis mielas gyvulėlis vėl šmėžteli kalbant apie J. Dobkevičiaus konstruotus lėktuvus. Jo kūriniai sulaukė ir tarptautinio dėmesio. Štai vokiečių spaudoje „Dobi 3“ būtent dėl blogo matomumo buvo vadinamas „akla karve“.

Pasidžiaugėme, kad lėktuvų konstravimas pristabdė J. Dobkevičiaus polėkį rizikuoti savo gyvybe, tačiau esame ne visai teisūs, nes pamiršome esminę lėktuvų konstravimo sąlygą – juos reikia išbandyti. Brėžiniais ir skaičiavimais pagrįstas lėktuvo modelis lieka nepažįstamas, kol neatsiplėšia nuo žemės, nepanardo debesyse ir sėkmingai nesugrįžta į angarą. Viskas taip atrodo teoriškai, bet praktika itin paslaptinga, o nežinomybė gąsdina ir jaudina – tai potyriai, kurių ieškojo J. Dobkevičius. Nors sakoma, kad drąsuolius lydi sėkmė, matome, kad šios asmenybės likimo svarstyklėse drąsos lėkštelė buvo sunkesnė nei sėkmės. Sėkmė ne visada spėdavo paskui drąsą. Neišvengta grėsmingų avarijų, kurios lakūno entuziazmo nesumažino, bet nerimo ir baimės užteko Jurgio motinai, o šios jis klausė. Tiksliau tariant, stengėsi klausyti. Dėl mylimos mamos ramybės pasižadėjo daugiau neskraidyti.

Jei iki šiol pavyko bent šiek tiek perteikti J. Dobkevičiaus charakterį, galite tik įsivaizduoti, koks sunkus šis pažadas jam buvo. 1926 m. jis vėl turėjo vykti į Prancūzijos lėktuvų gamyklą semtis



6 pav. Lietuvos karo aviacijos parko dirbtuvėse gaminamas pirmas lietuviškas naikintuvas „Dobi 3“. 1924 m.

VDKM fotografijų rinkinys, Fa-11104

žinių. Ramiai išvykti neleido kirbantis vidinis priekaištas dėl nepakankamai išbandyto lėktuvo „Dobi 3“. Pažadas motinai jau duotas. Pabandykime įsivaizduoti tuo metu galėjusią lakūną apsėsti dilemą: išvažiuoti ir šiltai atsisveikinti su motina kaip reikiant ir neišbandžius savo sparnuoto kūrinio ar vis dėlto atlikti dar vieną bandymą skrydį ir tikėtis, kad supykusi mama greitai atleis ir ramiai išleis sūnų į Prancūziją. Nežinia, ar tokia dilema iš tiesų egzistavo, bet J. Dobkevičius pasirinko antrąjį variantą.

1926 m., ankstų birželio 8-osios rytą, nenorėdamas prižadinti motinos, Jurgis išsiropštė pro savo kambario langą ir atkako į Aleksoto aerodromą atlikti paskutinio skrydžio prieš kelionę į Prancūziją. Deja, tai buvo skrydis, nutraukęs daug žadantį gyvenimą. Minėjome blogas matomumo iš lėktuvo sąlygas ir sėkmę lenkiančią drąsą, dar pridėkime nepatogią kryptimi pučiantį vėją, ir vasaros pradžia atnešė vieną tragiškiausių Lietuvos karo aviacijos istorijoje dienų. Tą rytą susiklostę įvykiai verti dramatiškiausių scenarijų rašytojo plunksnos. Besileisdamas lėktuvas kliudė ažuolą ant šlaito ir trenkėsi į žemę. J. Dobkevičius buvo prasitaręs keliems draugams

apie slaptą sumanymą dar kartą išbandyti lėktuvą. Kartu į aerodromą atvykę bičiuliai padėjo jam išsistumti lėktuvą ir stebėjo nelemtąją skrydį. Išvydę avariją ir atskubėję į nelaimės vietą, ten jau rado sukniubusią Jurgio motiną. Matyt, mamos širdis tikrai jaučia daugiau. Tą rytą taip pat anksti pabudusi ir radusi tuščią sūnaus kambarį, ji iškart suprato, kur jo ieškoti. Skubėdama į aerodromą, išvydo lėktuvo susidūrimą su medžiu ir pirma atbėgo prie lėktuvo lūženosose miršančio sūnaus. Nors sąmonę praradusį lakūną dar spėta perduoti gydytojams, po kelių valandų genialaus jaunuolio gyvybė užgeso.



7 pav. Karo lakūno J. Dobkevičiaus pilotuoto „Dobi 3“ avarijos vieta.
1926 m. birželio 8 d. VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15406/238

Visi susimąstome apie mirtį. Kartais spėliojame, kaip ji atrodys, kokia bus jos priežastis. Retoriškai kelti klausimą, kokia mirtis būtų priimtinesnė, nėra nei reikalinga, nei malonu, tačiau, tyrinėjant šio straipsnio herojų likimus, neišvengiamai apie tai pagalvoji. Nors J. Dobkevičiaus mirtis apmaudžiai ankstyva, vis dėlto joje slypi ir savotiškos romantikos. Juk kaip jo žūtis priežastys gali būti įvardyta ir nelemta avarija, ir didžiausia aistra – skraidymas. Avarija įvyko per skrydį savo paties sukurtu lėktuvu „Dobi 3“. J. Dobkevičiaus kolegos, kurio gyvenimą netrukus apžvelgsime, gyvenimo pabaigoje tokios guodžiančios romantikos rasti sunku. Bet apie tai toliau...

Antanas Gustaitis – Lietuvai pasišventęs patriotiškas inteligentas

Pasakojimą apie J. Dobkevičių pradėjome pabrėždami jo kilmę, o A. Gustaičio atveju apie ją užsiminėme jau poskyrio pavadinime. Jis gimė 1898 m. kovo 26 d. Obelinės kaime, Marijampolės apskrityje, Suvalkų gubernijoje. Suvalkijos kaimuose užaugo tokie inteligentai, kaip Jonas Basanavičius, Vincas Kudirka, Jonas Jablonskis. Jų pastangomis tauta sąmoningėjo, suvokė savo lietuviškumą. Būtent lietuviškame kaime išsaugota kalba ir papročiai tapo tautiškumo pagrindu, kuriuo paremta Lietuvos Respublikos nepriklausomybė. Vaikystė Obelinės kaime neabejotinai turėjo giliai įskie-



8 pav. Antanas Gustaitis, Marijampolės pradžios mokyklos moksleivis. XX a. 1-asis dešimtmetis. VDKM fotografijų rinkinys, L-31/2

pyti meilę savo kraštui, savo šaliai, savo kalbai, o kalbų, kaip ir J. Dobkevičius, A. Gustaitis mokėjo daug. Tik Jurgis lietuvių kalbą išmoko vėliausiai, o A. Gustaičiui ji buvo gimtoji, be jos, jis dar mokėjo rusų, vokiečių, anglų, prancūzų, italų kalbas. Gabus jis buvo ne tik kalboms, bet ir matematikai. Mokydamasis Marijampolės gimnazijoje net gavo pravardę Matematikos Bomba, o laisvu laiku po pamokų taip pat lavinosi: skaitė knygas, grojo mandolina ir, be abejo, žaidė šachmatais. Net ir žaisdamas, kol laukdavo varžovo ilgai svarstomo ėjimo, skaitė knygą arba grojo mandolina.

Matematiniai gabumai A. Gustaičiui pravertė visos karjeros metu. Baigęs Marijampolės gimnaziją, toliau mokėsi tiksliuosius mokslus. Pirmasis pasaulinis karas privertė persikelti iš Impera-



9 pav. A. Gustaitis pirmaisiais metais Lietuvos karo aviacijoje. 1919 m. *VDKM fotografijų rinkinys, L-31/4*

toriaus Aleksandro I susisiekimo kelių inžinierių instituto į Konstantino artilerijos karo mokyklą. Vis dėlto A. Gustaitis tapo ne artileristu, o aviatoriumi. Ir ne bet koku, o sulaukysiu tarptautinio pripažinimo. Be to, aviatoriumi tapo jau nepriklausomybę paskelbusioje Lietuvoje. Lietuvos karo aviacijos mokykloje tuoj buvo pastebėti neeiliniai inžinerijos mokslus jau krintusio jaunuolio matematiniai gabumai. Kariaujančiai šaliai stokojant patyrusių specialistų, A. Gustaičiui pavesta bendrakursiams dėstyti trigonometrijos kursą.

Kaip ir visoje besikuriančioje Lietuvos kariuomenėje, taip ir aviacijoje buvo remiamasi carinės Rusijos imperijos kariuomenės patirtimi. Kitaip ir negalėjo būti, nes vadovaujamas pozicijas užėmė specialistai, patirtį sukaupę būtent šioje imperijoje. 1920 m. liepos 17 d. Aviacijos dalies viršininku paskirtas J. Kraucevičius buvo būtent toks veteranas. Jis siekė aviaciją sutvarkyti pagal Rusijos imperijos modelį, todėl buvo aki-vaizdas jo prielankumas rusakalbiui J. Dobkevičiui, o A. Gustaitis deramo vado palaikymo ir paskatinimo nesulaukė.

Minėjome, kad A. Gustaičiui pradžioje skraidyti sekėsi gana prastai, tačiau karas nėra palankiausias metas įgūdžiams gerinti – skristi kariauti reikia nedelsiant. Minėjome ir tris skrydžius į frontą su lenkais. Jų buvo tik tiek ne tik dėl skraidymo įgūdžių trūkumo, bet ir dėl trečiojo skrydžio metu patirtos avarijos. 1920 m. spalio 4 d. buvo numatyta bombarduoti Varėnoje lenkų užgrobtą lietuvių šarvuotąjį traukinį „Gediminas“. Šio skrydžio metu A. Gustaitis pritrūko patirties ne manevruodamas lėktuvą virš priešininkų



10 pav. Prie lėktuvo LVG C VI kovų su lenkais metu. A. Gustaitis pirmas iš dešinės. 1920 m. VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15872

galvų, o jį pakraudamas. Galbūt tai galime laikyti didžiausia jo karjeros matematine klaida, padaryta skaičiuojant, – į lėktuvą buvo pakrauta per daug bombų. Skirtingai nei J. Dobkevičius, A. Gustaitis neieškojo ekstremalių potyrių, bet tikimybė nukristi lėktuvu, prikrautu bombų, greičiausiai būtų išgąsdinusi net ir J. Dobkevičių. Laimei, lėktuvui sudužus, bombos nesprogo, ir lakūnas su kartu skridusiu žvalgu liko gyvi. Kaip pamatysime, tokios nelaimės kartais gali atnešti ir netikėtą laimę...

Gydantis po kitos avarijos, atsirado galimybė artimiau susipažinti su slauge Brone, kuri buvo girdėjusi, kad jos prižiūrimas sužeistasis yra „puikus lakūnas ir šachmatininkas“. Ši slaugė tuo metu jau buvo išteklėjusi už kito lakūno, gero A. Gustaičio draugo Vytauto Jablonskio, profesoriaus J. Jablonskio sūnaus. Užgimusi abipusė simpatija buvo tokia stipri, kad Bronei neliko nieko kito, kaip gražiuoju išsiskirti su Vytautu ir kurti šeimą su Antanu. Šioje istorijoje matome A. Gustaičio gebėjimą žavėti kitus žmones, tapti jiems artimu, patikimu ir teisingu bičiuliu. Tai rodo ne tik Bronės



11 pav. A. Gustaitis su žmona Brone
VDKM fotografijų rinkinys, L-31/21

pasirinkimas, bet ir išsaugota abiejų lakūnų draugystė, besitęsusi visą gyvenimą.

Taip A. Gustaitis sukūrė šeimą. O kaip jam sekėsi kurti lėktuvus? Pirmajam sumanymui inžinerinių ir matematinių žinių turėta pakankamai. Pinigų trūko, bet reikiamo finansavimo negavo ir J. Dobkevičius, tad „Dobi 1“ sukonstravo savo lėšomis. Labiausiai trūko vadovybės palaikymo. Norėdamas gauti Aviacijos dalies viršininko J. Kraucevičiaus leidimą konstruoti lėktuvą, A. Gustaitis, kaip tikras šachmatininkas, apgalvojo sumanų ėjimą – kartu dirbti pasikvietė viršininko sūnėną Eugenijų Kraucevičių. Ėjimas tikrai gudrus, bet ne itin

naudingas, nes vado giminaitis neturėjo ypatingų lėktuvų konstravimo gabumų. Patarus kolegoms, A. Gustaitis ryžosi prašyti leidimo vienas. Nesisekė sulaukti palaikymo ir paskatinti entuziazmo, bet leidimą išpešti pavyko. Už savo pinigų nusipirkęs reikiamą variklį, A. Gustaitis atsidavė konstravimo vargams ir džiaugsmams. Šis etapas atskleidžia dar daugiau jo savybių: efektyvų laiko planavimą, discipliną, taktišką bendravimą. Pirmosios dvi savybės neleido nukrypti nuo užsibrėžtų tikslų, o gebėjimas rasti su visais bendrą kalbą lengvino lėktuvo konstravimą. Kartu dirbusioje komandoje kiekvienas drąsiai galėjo reikšti savo nuomonę, kurią tuometis vyresnysis leitenantas mielai išklausydavo ir pasinaudodavo naudingais patarimais. Tą matome ir iš tolesnės lėktuvų konstravimo eigos.



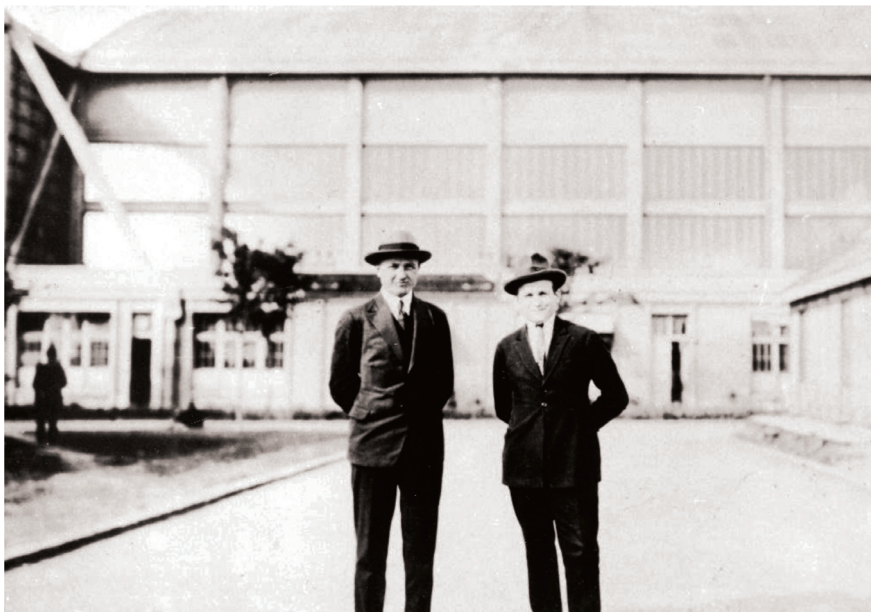
12 pav. A. Gustaitis prie ANBO-I prieš pirmąjį skrydį. 1925 m. liepos 14 d.
VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15882

Aviacijos kapitonas Juozas Seliokas prisimena, kad užteko vienos pastabos dėl jo ūgiui nepatogaus 1933 m. sukonstruoto ANBO-VI, ir lėktuvo kūrėjas šiam modeliui pritaikė tinkamesnius vairsus.

Grįžkime į 1925 m. liepos 14 d., kai į Kauno padangę pakilo vienvietis sportinis lėktuvas ANBO-I. Kolegos lakūnai, aviacijos dirbtuvių darbininkai ir draugai stebėjo šį istorinį skrydį nuoširdžiai jaudindamiesi dėl mylimo Antano sėkmės. Šio skrydžio, atrodo, nesureikšmino vienintelis aviacijos vadas – jis, pravažiuodamas tolumoje, tik palydėjo žvilgsniu. Nepaisant J. Kraucevičiaus abejingumo, sėkmingas bandomasis skrydis buvo paminėtas Karininkų ramovėje surengtose lėktuvo krikštynose, kur pasveikinti debiutavusio konstruktorius susirinko to meto garsenybės: Kipras Petrauskas, Juozas Tumas-Vaižgantas, Balys Sruoga ir kt. Sėkmės paskatintas A. Gustaitis nutarė toliau sekti lietuviškų lėktuvų konstruktorių pirmtako pėdomis ir studijuoti toje pačioje Paryžiaus aukštojoje aeronautikos mokykloje. Ir nors pirmojo ANBO-I skrydžio iš toli aviacijos vadas galėjo gerai ir nematyti, jaunojo konstruktorius talento ir technikos išmanymo nepastebėti negalėjo. 1925 m. lapkričio 1 d. A. Gustaitis komandiruojamas į Prancūziją studijuoti lėktuvų konstravimo mokslų.



13 pav. A. Gustaitis Liuksemburgo parke, Paryžiuje, per studijas Prancūzijoje.
Apie 1928 m. *VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15959*



14 pav. S. Darius ir A. Gustaitis Paryžiuje, 1927 m. *VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15953*

Šioje šalyje gilindamas lėktuvų konstravimo ir prancūzų kalbos žinias, A. Gustaitis rado laiko ir lankytis teatre, muziejuose, meno galerijose, parkuose. Jis turėjo pastebėti ir kito legendinio Lietuvos lakūno, buvusio savo mokinio Mokomojoje eskadrilėje Stepono Dariaus degančias akis. Su juo A. Gustaitis gyvai stebėjo Charleso Augusto Lindbergho, JAV aviatoriaus, 1927 m. gegužės 20–21 d. vienviečiu viensparniu lėktuvu „Spirit of St. Louis“ perskridusio Atlanto vandenyną, nusileidimą Paryžiuje. Tokio triumfo paskatinimas S. Darius ryžosi įgyvendinti „Lituanicos“ svajonę. Jos tragišką baigtį ištirti buvo pavesta būtent A. Gustaičio vadovaujamai komisijai, kuri vėliau rūpinosi ir „Lituanicos“ eksponavimu Vytauto Didžiojo karo muziejuje. Be abejo, tai vyko Lietuvoje, į kurią lietuvis studentas iš Prancūzijos grįžo jau kaip diplomuotas aviacinių ir mechaninių konstrukcijų inžinierius.

Disciplinuotu ir sunkiu darbu pelnytas diplomatas atvėrė platesnes galimybes konstruoti lietuviškus lėktuvus. Jei analizuotume kiekvieną ANBO modelį, straipsnio apimtį padvigubintume ar net



15 pav. A. Gustaitis prie ANBO-IV prototipo. 1932 m.
VDKM fotografijų rinkinys, Fa-15966

patrigubintume, todėl apsiribosime gamybos tendencijų, kilusių iš paties Antano būdo, vertinimu. „Dobi“ lėktuvuose pastebimas noras lėkti kuo greičiau, o ANBO lėktuvuose ryškėja rūpinimasis: visų pirma – lakūno saugumu, antra – Lietuvos finansais. A. Gustaičio konstruoti lėktuvai buvo pigesni, lengvai eksploatuojami, ekonomiški pagal kuro ir gamybos sąnaudas. Puikiausias saugumo ir praktiškumo pavyzdys buvo pademonstruotas 1934 m., kai surengtas trijų lėktuvų ANBO-IV eskadrilės 10 tūkst. kilometrų skrydis aplink Europą, aplankant 12 valstybių sostines.

Rūpinosi A. Gustaitis ir Lietuvos aviacijos ateitimi – tiek karinės, tiek civilinės. Pastarąją aktyviai vystė dalyvaudamas Lietuvos aeroklubo veikloje, o karinę aviaciją – eidamas aukščiausias karo aviacijos viršininko pareigas. Diplomatiškas, inteligentiškas,

drausmingas, mokantis daug kalbų A. Gustaitis, turintis aukštąjį inžinerinį išsilavinimą, pulkininko laipsnį, didelę patirtį ir karių pasitikėjimą, idealiai tiko vadovauti Lietuvos karo aviacijai. J. Dobkevičių pavadino ambicingu, bet tai nereiškia, kad šios savybės neturėjo ir A. Gustaitis. Sukonstruoti lėktuvai, studijos Prancūzijoje, karo aviacijos viršininko pareigos ir brigados generolo laipsnis – šie pasiekimai neįmanomi be ambicingumo. Tokią savybę jis išlaikė ir eidamas aukščiausias pareigas, siekdamas karo aviaciją padaryti Lietuvos kariuo-



16 pav. Brigados generolas A. Gustaitis.
1937–1940 m. VDKM fotografijų rinkinys,
L-31/26

menės elitu. Elitinis žmogus, siekdamas elito statuso, kelia elitinius reikalavimus. Tai matome ir jo pasirašytuose įsakymuose. Viena- me iš jų paprastai ir aiškiai pabrėžta: tarnybą aviacijoje gali atlikti tik fiziškai ir dvasiškai sveiki vyrai. Įsakymai ir reikalavimai buvo griežti, ir, kaip prisimena žmona Bronė, jos vyras dėl to išgyveno, bet tai buvo būtina siekiant drausmės ir gerovės. Karo aviacijos vadui itin rūpėjo Lietuvos aviacijos ateitis, todėl skyrė ypatingą dė- mesį lakūnų saugumui, jaunųjų aviatorių rengimo procesui. Ma- tome, kad tiek konstruojant lėktuvus, tiek vadovaujant karo avia- cijai, A. Gustaičiui svarbiausia buvo nauda Lietuvai. Nesiryžtame veltis į svarstymus, ar, nepaisant akivaizdžiai pakilusio aviacijos lygio, ši kariuomenės dalis tapo elitu, bet drąsiai galime pareikšti – A. Gustaičio meilė Lietuvai buvo ypatinga.

Norėtume A. Gustaičio gyvenimo apžvalgą taip ir baigti: mylinti šeima, palankios sąlygos įgyvendinti naujas lėktuvų konstravimo idėjas, karjeros aukštumos, modernėjanti Lietuva, kartu ir kariuo- menė bei aviacija – lyg istorija su laiminga pabaiga. Deja, gyveni- mą sukrėtė skaudi realybė. Viskas, kas brangu mūsų herojui, buvo išardyta ir sunaikinta sovietų okupacijos barbariškumo. Lietuva – okupuota, šeima – išskirta, o kruopščiai ir atsakingai puoselėtą aviaciją pagal okupantų nurodymus teko naikinti savo rankomis. Prancūzų rašytojas Pierre'as Boulle'is romane „Tiltas per Kvai upę“¹ puikiai perteikia, kaip sunku naikinti savo kūrinių, net jei sukūrei jį verčiamas. A. Gustaitis, paskirtas Karo aviacijos likvidacinės ko- misijos pirmininku, turėjo pasirašyti įsakymus, kuriais remiantis buvo naikinamas tiek jėgų, aistros ir meilės pareikalavęs dviejų de- šimtmečių darbas.

Atsiradus galimybėms pabėgti nuo šiurpių sovietų režimo gniaužtų, A. Gustaitis pasirūpino savo šeima, o pats liko rūpin- tis okupaciją išgyvenančiais bendražygiais. Jis kėlė klausimą, kuo inteligentai geresni už kitus, kad pabėgtų ir paliktų tautą sovie-

¹ Pierre'o Boulle'io 1952 m. romanas „Tiltas per Kvai upę“ („*Le Pont de la rivière Kwaï*“) skaitytoją perkelia į Tailandą Antrojo pasaulinio karo metais, kur sąjun- gininkų karo belaisviai verčiami statyti tiltą per Kvai upę Japonijos okupacinėms pajėgoms. 1957 m. pagal romaną Davidas Leanas pastatė filmą tokiu pačiu pava- dinimu.



17 pav. A. Gustaitis sovietų kalėjime. 1941 m.
VDKM fotografijų rinkinys, L-31/37

tų okupantams. Jo pabėgimas galėjo tik dar labiau sustiprinti rusų panieką ir pyktį pasilikusiems naikinamos Lietuvos karo aviacijos darbuotojams. Kilniai ir oriai kentusiam visas užklupusias negandas A. Gustaičiui užteko paskutinio niekinamo okupantų smūgio, nutaikyto būtent ten, kur skaudžiausia, – iš jo buvo atimta lakūno profesija. Jis ryžosi emigruoti, tačiau jau buvo per vėlu... Nebeliko palankių galimybių. 1941 m. kovo 4 d. A. Gustaitis buvo suimtas, kai bandė pereiti SSRS ir Vokietijos sieną. Liepos 7 d. Maskvoje jis nuteistas sušaudyti. Vykdyti nuosprendžio neskubėta, ir kalinys buvo kankinamas baisiomis sąlygomis ir gniuždančiu mirties laukimu. Nežinia, kiek dar laiko buvo numatyta kankinti šį Lietuvos šviesuolį, tačiau situaciją pakeitė prie Maskvos priartėjusi vokiečių kariuomenė. Tai išsigandusius sovietus paskatino kuo skubiau atlikti savo šlykščius nusikaltimus. Taip išaušo 1941 m. spalio 16-oji – tragiška diena Lietuvos aviacijos istorijoje... Dabar tikriausiai sutiksite, kad padangių aukštį įsimylėjusio lakūno žūtis per skrydį savo paties sukonstruotu lėktuvu guodžia labiau nei mirtina okupantų budelio iššauta kulka.

Pabaigos žodis

Straipsnio pradžioje pabrėžėme, kad neketiname dviejų vienintelių lietuviškų lėktuvų konstruktorių – J. Dobkevičiaus ir A. Gustaičio – lyginti, norėdami išsiaiškinti, kuris iš jų talentingesnis, protingesnis ar kaip nors kitaip geresnis. Nors nenagrinėjome jų konstruotų lėktuvų techninių savybių ir kruopščiai parengtų brėžinių, vis dėlto juose išvėlgėme konstruktorių asmeninių savybių ir būdo bruožų. Greičio siekiantys ir dėl to ne tokie saugūs „Dobi“ ir patikimi, Lietuvos finansus taupantys, racionaliai apgalvoti ANBO. Vengti tiesioginio asmenybių lyginimo ir bandyti jį kompensuoti gretinant jų konstruotus lėktuvus – ėjimas gudrus kaip šachmatininko. Tačiau atleiskite šio teksto autoriui – jis vis dėlto neišmano šachmatų ir, tarsi vengdamas atsakomybės prieš gerbiamus Lietuvos aviacijos genijus, slepiasi už B. Gustaitienės minčių, leisdamas jai palyginti šias asmenybes, prisimenant savo vyrą, konstruojantį pirmą lėktuvą: *„Nors Gustaitis buvo antras lakūnas, suplanavęs lėktuvą, tačiau skirtumas tarp jo ir Dobkevičiaus buvo didelis. Dobkevičius jau buvo baigęs inžineriją; nors ir mūsų lakūnas, buvo lietuvių ir rusų kilmės, lietuvių kalbą šiek tiek mokėjo, bet kalbėdavo dažniausiai rusiškai. Labai ambicingas, norėjo greičiau pagarsėti ir, jei jam būtų pasisekė, tikrai būtų išvykęs į kitą kraštą. Tą mūsiškiai jautė. Gustaitis buvo savas jiems lietuvis, ir visi jį rėmė.“* Sutikime, kalbėdamas apie artimą žmogų, neišvengiamai busi šiek tiek šališkas. Tačiau nuo savęs nešališkai galime pridėti, kad abiejų šių genialių vyrų nuopelnai Lietuvos valstybei, kariuomenei ir aviacijai verti aukščiausios pagarbos bei pasididžiavimo. Be to, dar jie žaidė šachmatais... Antanas Gustaitis 1922 m. net tapo Lietuvos čempionu.

Bibliografija

1. Bitautas, A. *Lietuvos Respublikos 1918–1940 m. vyriausybių ministrų biografinis žodynas. Dobkevičius Jonas*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, 2016.
2. Gamziukas, A. *Antanas Norėjo Būti Ore*. Kaunas: Lietuvos

aviacijos muziejus, 1997.

3. Gustaitienė, B. *Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant*. Prieiga per internetą: <https://www.plienosparnai.lt/page.php?396>

4. Jacevičienė, I. *Lietuvos sakalai*. Kaunas, 2004.

5. J. Dobkevičių prisimena Simas Stanaitis. Prieiga per internetą: <https://www.plienosparnai.lt/page.php?573>

6. Kačergius, G. *Byla Nr. 1966*. Prieiga per internetą: <https://www.plienosparnai.lt/page.php?1312>

7. Landsbergis, V. *Apie generolą Antaną Gustaitį*. Prieiga per internetą: <https://www.plienosparnai.lt/page.php?399>

8. Lukoševičius, A. *Brigados generolas Antanas Gustaitis – Lietuvos karo aviacijos modernizatorius*. Magistro baigiamasis darbas. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, 2019.

9. Peseckas, L. *J. Dobkevičiaus žūtis*. Prieiga per internetą: <https://www.plienosparnai.lt/page.php?572>

10. Peseckas, L. *Lietuvos sakalų sakalas*. Prieiga per internetą: <https://www.plienosparnai.lt/page.php?404>