



VYTAUTO DIDŽIOJO UNIVERSITETAS
HUMANITARINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS
ISTORIJOS KATEDRA

Aistis Lukoševičius

**BRIGADOS GENEROLAS ANTANAS GUSTAITIS – LIETUVOS KARO
AVIACIJOS MODERNIZATORIUS**

Magistro baigiamasis darbas

Vidurio Rytų Europos ir Lietuvos istorijos studijų programa, valstybinis kodas 6211NX044

Istorijos studijų kryptis

Vadovas prof. dr. Jonas Vaičenonis

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Apginta doc. dr. Rūta Eidukevičienė

(Fakulteto/studijų instituto dekanas/direktorius)

(Parašas) (Data)

Kaunas, 2019

TURINYS

SANTRAUKA	3
SUMMARY	4
ĮVADAS	5
1. A. GUSTAITIS – LAKŪNAS IR LĖKTUVŲ KONSTRUKTORIUS	13
1.1. LAKŪNO KELIAS... ..	13
1.2. PIRMOJI KONSTRUKCIJA IR STUDIJOS PARYŽIUJE	21
1.3. ŽINIŲ APIE AVIACIJĄ SKLAIDA VISUOMENĖJE IR PEDAGOGIKA	31
2. LIETUVOS KARO AVIACIJOS MODERNIZATORIUS	38
2.1. A. GUSTAITIS VIDURIO RYTŲ EUROPOS REGIONO KONTEKSTE	38
2.2. KARO AVIACIJOS VIRŠININKO SPRENDIMAI	50
IŠVADOS	61
ŠALTINIŲ IR LITERATŪROS SĄRAŠAS	63
PRIEDAI	68

SANTRAUKA

Darbe tiriami brigados generolo Antano Gustaičio darbai Lietuvos aviacijoje, kurie padėjo ją modernizuoti nuo lėktuvų konstruktoriaus įsitraukimo į pirmąją šalies karo aviacijos mokyklą 1919 m. iki tarnybos pabaigos 1940 m. gruodžio 31 d., kuomet buvęs karo aviacijos viršininkas Sovietų Sąjungos vadovybės buvo išleistas į atsargą. Šio darbo tikslas – remiantis archyviniais, Lietuvos aviacijos muziejaus fondų, publikuotais šaltiniais bei moksline literatūra iširti brig. gen. inž. Antano Gustaičio daugialypę veiklą modernizuojant Lietuvos Karo ir civilinę aviaciją, išskirti jo ryškiausias asmenines savybes, įvertinti priimtus sprendimus dalyvaujant karo aviacijos veikloje 1919 – 1940 m. laikotarpiu. Šio tyrimo keliama uždaviniai yra aprašyti kokios patirtys karo aviacijos tarnyboje padėjo formuoti aviacijos viršininko asmenybę, įvertinti jo konstruotus ANBO lėktuvus Vidurio Rytų Europos regiono lėktuvų kūrėjų kontekstuose, pateikti ir išanalizuoti A. Gustaičio sprendimus ir atliekamus veiksmus modernizuojant Lietuvos Karo aviaciją. Tyrimą, be įvado, išvadų ir šaltinių bei literatūros sąrašo, priedų, sudaro dvi dalys, atitinkamai suskirstytos į skyrius bei poskyrius. Rašant tyrimą naudotasi įvairiais humanitarinių ir socialinių mokslų studijų metodais, kurių pagrindiniai – aprašomasis, analizės bei sintezės metodai, taip pat interviu ir lyginamasis metodai.

Tyrimo apie A. Gustaičio darbus modernizuojant Lietuvos Karo aviaciją pagrindu galima teigti, kad lėktuvų konstruktoriaus įsitraukimas į šalyje naujai formuojamą kariuomenės atšaką jį kartu formavo kaip asmenybę. Turėdamas natūralius gabumus tiksliuosiuose moksluose ir galimai įkvėptas kolegos Jurgio Dobkevičiaus rezultatų, A. Gustaitis 1925 m. sukonstravo savo pirmąjį ANBO lėktuvą, kuris buvo minimas net Prancūzijos spaudoje. Lėktuvų konstruktoriaus nuoseklus darbas tarnyboje jį privedė iki 1934 m. paskyrimo į aukščiausias Lietuvos Karo aviacijos viršininko pareigas. A. Gustaičiui vadovaujant šalies aviacijai didelis dėmesys buvo skiriamas būsimųjų lakūnų ir specialistų rengimui ne tik Karo aviacijos mokykloje, bet kartu per Lietuvos aeroklubo bei Šaulių Sąjungos aviacinėje veikloje. Tokie siekiai A. Gustaičiui buvo suformuoti dėl praeitų Karo aviacijos viršininko patirčių stebint kitų Europos valstybių aviacijos plėtrą, suvokiant kokią didelę svarbą šiai sričiai turi produktyvus naujų specialistų rengimas. A. Gustaičiui nuo savo ankstyvosios tarnybos Karo aviacijoje tekdavo mokyti savo kolegas tikslųjų mokslų, o noras padėti kitiems bei sėkmingas kilimas karjeros laiptais, lėktuvų konstruktorių atvedė iki darbo Vytauto Didžiojo universitete. Vidurio Rytų Europos kontekste A. Gustaitį galima matyti kaip iškiliausią lėktuvų konstruktorių šalyje, kurio indėlis į šią kariuomenės sritį neapsiriboja vien lėktuvų konstravimu.

SUMMARY

The study explores the work of Brigadier General Antanas Gustaitis in Lithuanian aviation, which helped to modernize it from the involvement of the aircraft constructor in the first national military aviation school in 1919. until the end of service in 1940 December 31, when former military aviation commander was released by the Soviet Union. The purpose of this work is to investigate based on archival, foundations of Lithuanian Aviation Museum, published sources and scientific literature brig. gen. Inž Antanas Gustaitis' Multiple Activities in Modernizing Lithuanian Military and Civil Aviation, distinguishing his most vivid personal qualities, evaluating decisions in participation in Military Aviation activities 1919 - 1940 period. The objectives of this research are to describe what experience in the military aviation service helped to shape the personality of the aviation commander, to evaluate the ANBO planes constructed by him in the contexts of aircraft manufacturers in the Middle East Europe region, to present and analyze the decisions and actions of A. Gustaitis in the modernization of Lithuanian military aviation. The study consists of two parts, in addition to the introduction, conclusions and sources and the list of references, divided into sections and subdivisions, respectively. Various methods of studying the humanities and social sciences were used for writing the research, the main ones being descriptive, analytical and synthesis methods, as well as interviews and comparative methods.

On the basis of the study of A. Gustaitis' works on modernization of Lithuanian military aviation, it can be stated that the engagement of the airplane constructor in the newly formed army branch formed him together as a personality. Having natural talents sciences and possibly inspired by the results of colleague Jurgis Dobkevičius, A. Gustaitis in 1925. constructed his first ANBO aircraft, which was even mentioned in the French press. Aircraft Constructor's consistent work in the service led him up to 1934 to the post of Chief of the Lithuanian Military Aviation. Under the guidance of A. Gustaitis, the country's aviation industry paid great attention to the training of future pilots and specialists not only in the Military Aviation School, but also in the aviation activities of the Lithuanian Air Club and Riflemen Union. Such aspirations were formed for A. Gustaitis due to the experience of the former Military Aviation Chief in observing the development of aviation in other European countries, realizing the importance of productive training of new specialists in this field. A. Gustaitis was forced to teach his fellow colleagues from his early service in military aviation and the willingness to help others and a successful career as a stepping stone led the aircraft constructor to work at Vytautas Magnus University. In the context of Central Eastern Europe, A. Gustaitis can be seen as the most outstanding plane constructor in the country, whose contribution to this area of the army is not limited to the construction of airplanes.

IVADAS

Tyrimo aktualumas, problema. Atliekant brig. gen. inž. Antano Gustaičio asmenybės, jo pasirinkimų ir nuveiktų darbų analizę, bus siekiama atskleisti, kodėl jis yra laikomas viena iškiliausių Lietuvos Karo aviacijos šimtmečio asmenybių. Apie Karo aviacijos viršininko istorijoje paliktus pėdsakus ir sukonstruotus lėktuvus galima nemažai sužinoti iš Algirdo Gamziuko, Gyčio Ramoškos ar Jono Stankūno rašytų darbų¹, tačiau juose pasigendama gilesnio žvilgsnio į aviacijos viršininko asmenybę. Šiame tyrime bus siekiama ištirti A. Gustaičio pėdsakus šalies aviacijos istorijoje, jo darbų kryptį ir siekius ugdyti būsimąsias jaunų lakūnų kartas.

Tyrimė kartu bus siekiama atskleisti A. Gustaičio asmenybę, vertinti jo nuveiktus darbus Vidurio Rytų Europos kontekste. Lyginant su kitų regiono šalių lėktuvų konstruktoriais, bus atsižvelgiama į tuometinę aviacijos padėtį šalyje ir kokios sąlygos buvo sudaromos kuriant naują karinę techniką.

Nagrinėjama tema taip pat yra svarbi siekiant suvokti su kokiomis problemomis buvo susidurta plėtojant karinę ir civilinę šalies aviaciją. Aptariant brig. gen. inž. Antano Gustaičio Karo aviacijos tarnybos laikotarpį bei iškeliant asmenines savybes, bus galima stebėti kokia buvo Karo aviacijos viršininko šalies vizija formuojant modernų šalies įvaizdį tarptautiniame kontekste. Šio nagrinėjamo klausimo epicentre bus apžvelgiami A. Gustaičio Karo aviacijai skirti įsakymai bei reikšmingi amžininkų prisiminimai, kuriuose matoma Karo aviacijos viršininko asmenybė.

Tyrimo objektas. Tyrimo objektas - brig. gen. Antano Gustaičio kaip karininko, lėktuvų konstruktoriaus, viršininko asmenybė ir veikla modernizuojant Lietuvos aviaciją.

Antano Gustaičio dalyvavimas šalies Karo aviacijos gyvenime praktiškai prasidėjo nuo jos ištakų, 1919 m. kovo 15 d., kuomet atėjęs iš savanorių tarpo buvo paskirtas į Karo aviacijos mokyklą. Per savo karjeros aviacijoje laikotarpį, 1929 m. kovo mėnesį jis buvo paskirtas eiti Karo aviacijos parko viršininko pareigas, tai gerokai palengvino tolimesnių lėktuvų konstrukcijų gamybą.

Palapsniui kildamas karjeros laiptais A. Gustaitis 1934 m. gegužės 9 d. pirmą kartą buvo paskirtas laikinai eiti Karo aviacijos viršininko pareigas, pavaduojant tuometinį vadą gen. Stasį Pundzevičių². Trumpam laikotarpiui (iki ANBO eskadrilės skrydžio po Europą 1934 m. birželio 25 – 1934 m. liepos 19 d.) pabuvus svarbiausiose su šalies Karo aviacija susijusiose pareigose, galima įžvelgti užuominas kaip A. Gustaičiui vadovaujant buvo siekiama modernizuoti Karo aviaciją.

¹ Algirdas Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, (Kaunas, 1997), *Aviacija Lietuvoje 1919 – 1940* (Kaunas, 1993); Gytis Ramoška, „Vienintelė relikvija“, *Plieno Sparnai*, nr. 8 (2006), „ANBO-II“, *Plieno sparnai*, nr. 5 (1998), *Lietuvos Aviacija*, (Kaunas, 2009); Jonas Stankūnas et al., *Gyvenimas skrydžiui* (Vilnius: Mokslo aidai, 1999).

² 1934 05 09 Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai, karo aviacijai įsakymas Nr. 108. Lietuvos centrinis valstybės archyvas (toliau – LCVA), f. 1323, ap. 1, b. 34107, l. 88.

Tyrimo objektu tampa A. Gustaičio kaip Karo aviacijos viršininko vadovavimas ir siekis šią kariuomenės rūšį modernizuoti 1934 gegužės – 1940 metų laikotarpiu.

Kartu su lėktuvų konstravimu ir Karo aviacijos veiklos plėtra, A. Gustaitis visuomet didelį dėmesį skyrė skraidančios tautos ateities užtikrinimui. Nuo savo ankstesnių tarnybos metų 1922 m. jis buvo paskirtas eiti Mokomosios komandos teorijos ir praktikos instruktoriaus, o sekančiais metais buvo pakeltas į naujai suformuotos Mokomosios eskadrilės vado pareigas.

1932 m. pradėjo dėstyti Vytauto Didžiojo universiteto technikos fakultete. Pedagoginis A. Gustaičio gyvenimo aspektas yra rečiau akcentuojamas istoriografijoje bei tampa vienu iš šio darbo tyrimo uždavinių.

Tyrimo tikslas. Šio tyrimo tikslas – remiantis archyviniais, Lietuvos aviacijos muziejaus fondų, publikuotais šaltiniais bei moksline literatūra ištirti brig. gen. inž. Antano Gustaičio asmenybę ir daugialypę veiklą modernizuojant Lietuvos Karo ir civilinę aviaciją, išskirti jo ryškiausias asmenines savybes, įvertinti priimtus sprendimus dalyvaujant karo aviacijos veikloje 1919 – 1940 m. laikotarpiu.

Tyrimo uždaviniai:

1. Aptarti A. Gustaičio gyvenimo kelią: jo formavimosi kaip lakūno, aviacijos konstruktoriaus ir pedagogo asmenybę.
2. Įvertinti brig. gen. inž. A. Gustaičio darbus Vidurio Rytų Europos lėktuvų konstruktorių kontekste.
3. Išanalizuoti ir įvertinti Antano Gustaičio teikiamus sprendimus ir atliekamus veiksmus modernizuojant Lietuvos Karo aviaciją.

Chronologinės ribos. Darbo chronologinės ribos yra 1919 – 1940 m. Šis laikotarpis apima visą Antano Gustaičio tarnybos Karo aviacijoje laikotarpį: nuo mokymosi pirmoje šalies Karo aviacijos mokykloje, iki 1940 gruodžio 31 d., kuomet ne savo noru buvo paleistas į atsargą, iš savo paskutinių Karo aviacijos likvidacinės komisijos pirmininko pareigų.

Tyrimo metodai. Tirti brig. gen. inž. Antaną Gustaitį yra pasirinkta skirtinga humanitarinių ir socialinių mokslų metodika, kuri padeda įvykdyti darbe išsikeltus uždavinius. Pagrindiniai iš jų – aprašomasis, analizės bei sintezės metodai. Visi šie metodai padeda įsigilinti ir atrinkti tyrimui reikalingą medžiagą, kuri turimuose šaltiniuose dažnai būdavo fragmentiška ar mažiau akcentuojama. Tyrime taip pat yra naudojami lyginamasis ir nestandartizuoto interviu metodai. Lyginamojo metodo dėka galima aptarti A. Gustaičio darbus platesnėje, Vidurio Rytų Europos lėktuvų konstruktorių skalėje, taip geriau pastebint skirtingą regiono valstybių požiūrį į karo aviacijos plėtrą. Nestandartizuotas interviu metodas pasirinktas apklausti anksčiau panašias temas

tyrinėjusį aviacijos istoriką, kurio turima informacija dažnai nėra visa pateikiama publikuotuose šaltiniuose.

Istoriografija. Istoriografija, kurią galima sieti su brig. gen. inž. Antano Gustaičio karjera aviacijoje galima surasti daugelyje su karo aviacija susijusių knygų ir kitų publikacijų. Problema su šiais darbais yra ta, kad juose menkai aptariama A. Gustaičio priimamų sprendimų problematika, nėra detalizuojama jo asmenybė, o dažniausiai apsiribojama su jo pasiekimais karo tarnyboje ar už jos ribų. A. Gustaitį istoriografijoje dažnai galima aptikti fragmentiškai, nepateikiant jokių detalesnių jo priimamų sprendimų ir neakcentuojant jo kasdienių problemų siekiant gerinti Lietuvos Karo aviaciją, taigi tyrime buvo susiduriama su nemenku, nenaudingų publikacijų skaičiumi.

Pirmoji detalesnė A. Gustaičiui skirta publikacija pasirodė 1977 m. išėivijoje publikuotame „Kario“ leidinyje³. Jame pirmą kartą pažymėtas tolimesnis Karo aviacijos viršininko likimas, kuomet jis buvo sučiuptas traukiantis iš okupuotos Lietuvos teritorijos: *Prieš 35 metus, 1941 spalio 16 d., Sov. Rusijos kalėjime buvo žiauriai nužudytas Lietuvos Karo aviacijos viršininkas, brig., gen., inž. Antanas Gustaitis. Kadangi apie šį įžymų ir talentingą lietuvių iki šiol išėivijos spaudoje nedaug kur buvo rašyta, „Kario“ redakcijai maloniai sutikus, šio straipsnio rėmuose peržvelgsime biografines jo gyvenimo datas, atsiekimus ugdant Lietuvos Karo aviaciją, jo sukonstruotų ANBO lėktuvų duomenis, ir leisime pasisakyti jo bendralaikiams ginklo draugams ir giminėms.* Informacija, kuri yra pateikiama publikacijoje yra gerokai detalesnė, nei bet kuri anksčiau minėta, chronologiška seka apžvelgianti ryškesnius A. Gustaičio karjeros Karo aviacijoje momentus, nedetalizuojant asmeninių aviacijos viršininko savybių, o pateikiant daugiau faktografiją. Fragmentus apie A. Gustaičio darbus galima rasti 1986 m. Čikagoje publikuotame Vytenio Statkaus tyrime apie Lietuvos kariuomenės pajėgas 1918 – 1940 metų laikotarpiu⁴, tačiau jame dažnai trūksta paminėjimų kokie sprendimai buvo priimami karo aviacijos viršininko bei menkai išskiriamos pavienės asmenybės.

Plačiau A. Gustaičio asmenybė tyrinėta po Kovo 11-osios atgimusioje Lietuvoje. Prie to svariai prisidėjo su aviacijos istorija Vytauto Didžiojo karo muziejuje dirbę istorikai, kurie atliko tyrimus skirtus brig. gen. inž. Antano Gustaičio biografijai ir pasiekimams apžvelgti. Šia tema rimčiausiai iki šiol yra užsiėmęs Algirdas Gamziukas, buvęs Lietuvos aviacijos muziejaus direktorius, kuris 1997 m. publikavo knygą „Antanas Norėjo Būti Ore“⁵. Tai yra iki šių dienų ko gero detaliausiai atliktas darbas A. Gustaičio tematika. Knygoje plačiai apžvelgiamas iškili Lietuvos Karo aviacijos asmenybės gyvenimas, nuo jo vaikystės iki mirties nelaisvėje 1941 m.

³ Edmundas Jasiūnas, Brigados generolas inžinierius Antanas Gustaitis, *Karys*, nr. 7, (1977).

⁴Vytenis Statkus, *Lietuvos ginkluotos pajėgos 1918 – 1940* (Čikaga, 1986).

⁵Algirdas Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, (Kaunas, 1997).

Leidinyje yra naudojama daug fotografijų iš įvairių gyvenimo periodų bei skirtingų asmenybių prisiminimų apie brigados generolą. Sekanti reikšminga šiam tyrimui istoriografija yra Vilniaus Gedimino technikos universiteto kolektyvinis leidinys „Gyvenimas skrydžiui“⁶. Publikacija padalinta į skirtingas A. Gustaičio gyvenimo apžvalgos dalis: pirmoje iš jų trumpai, bet išsamiai ir detalai aprašoma brigados generolo biografija ir nuveikti darbai šalies aviacijai; antroje knygos pusėje pateikiami įvairūs A. Gustaičio gauti ar rašyti dokumentai bei jo nuotraukos skirtingais karjeros ir asmeninio gyvenimo tarpsniais. Darbe jaučiama praeito tyrimo autoriaus A. Gamziuko įtaka, kuomet išnašose yra pateikiami pasikartojantys šaltiniai, kaip ir jo paties ankstesnėje knygoje apie A. Gustaitį.

2003 m. A. Gustaičio asmenybė buvo pristatyta ir publikuotame enciklopediniame žinyne „Lietuvos kariuomenės karininkai 1918-1953“⁷. Žinyne pateikiami biografiniai faktai buvo naudojami iš surinktos archyvinės medžiagos. Vertas paminėjimo yra 2005 m. publikuotas Eugenijaus Raubicko darbas „Ženklas ant munduro...“⁸. Jame pateikiama smulki lėktuvų konstruktoriaus biografija, aprašant jo iškiliausius pasiekimus Karo aviacijoje. Naujausia aptikta su A. Gustaičiu sietina publikacija yra 2017 m. „Kardo“ publikacija⁹, kurioje pateikiama informacija apie NKVD kaltinimus buvusiam Lietuvos Karo aviacijos viršininkui.

Kartu su minėtomis publikacijomis, A. Gustaičio asmenybė buvo pristatyta įvairiuose enciklopediniuose leidiniuose. Ankstyviausia tokio pobūdžio A. Gustaitį mininti publikacija yra 1940 m. LTSR valstybinės leidyklos Lietuviškojoje enciklopedijoje, kurioje trumpai aprašoma 1934 m. kelionė po Europos valstybes bei konstruktoriaus atliekamas mokslinis darbas technikos srityje¹⁰. Enciklopedijoje nedetalizuojamas Karo aviacijos viršininko darbas, paminint, kad jis konstravo ANBO lėktuvus ir jų serijinę gamybą. Ankstyviausia išėivijoje apie A. Gustaitį esanti publikacija yra 1956 m. Bostone leista lietuvių enciklopedija¹¹. Joje pateikiama analogiška informacija kokia buvo trumpai aprašyta pirmosios sovietų okupacijos metu publikuotoje enciklopedijoje, bet galima pastebėti papildomą detalę, kuomet pabrėžiamas nesėkmingas A. Gustaičio bandymas bėgti nuo bolševikų persekiotojų, kuris pasibaigė konstruktoriaus tremtimi. Šios enciklopedinės publikacijos yra labai fragmentiškos ir abstrakčios, nepateikiančios detalesnės informacijos nei apie Karo aviacijos viršininko asmenybę, nei apie jo konstruotus lėktuvus.

Aptariant su Antanu Gustaičiu susijusią istoriografiją, galima matyti, kad konkrečiai jam skirtų tyrimų kiekis nėra didelis, o esami labiau koncentruoti į trumpus, faktinius jo gyvenimo

⁶ Jonas Stankūnas et al., *Gyvenimas skrydžiui* (Vilnius: Mokslo aidai, 1999).

⁷ *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918-1953*, 3t., (Vilnius: AB spauda, 2003).

⁸ Eugenijus Raubickas, *Ženklas ant munduro...*, (Vilnius, 2005).

⁹ Gintautas Kačergius ir Mindaugas Sereičikas, *Byla Nr. 1966, Kardas*, nr. 1 (2017).

¹⁰ *Lietuviškoji Enciklopedija*, 9 t., 8 sąsiuvinys (LTSR valstybinės leidykla, 1940).

¹¹ *Lietuvių Enciklopedija*, 8t., (Bostonas: lietuvių enciklopedijos leidykla, 1956).

aprašymus, bet ne į tiesioginę karo aviacijos viršininko įtaką modernizuojant šią kariuomenės sritį. A. Gustaičio veikla tarnyboje buvo labai daugialypė, apimanti platų veiklos spektrą, tačiau esamoje historiografijoje šie darbai buvo išsklaidyti, plačiau aptariant lėktuvų konstrukcijas arba įvestus pokyčius aviacijos tarnybos metu.

Šaltiniai.

Darbe naudotasi nepublikuotais bei publikuotais šaltiniais. Nepublikuotus šaltinius galima skirstyti į: Lietuvos valstybės centriniame archyve (toliau LCVA), asmeniniuose archyvuose ir Lietuvos aviacijos muziejaus archyve (toliau – LAM archyvas) saugomus šaltinius.

Lietuvos centriniame valstybės archyve – bylų rinkiniuose (f. 531-1323) surinkta medžiaga yra suskirstyta į karo aviacijos eskadrilėms skirtus vadų įsakymus bei jų aplinkraščius su teismais ir Karo aviacijos karininkų ramovės dokumentus bei įsakymus su nuorais. Įsakymai padeda geriau susipažinti su A. Gustaičio vadovavimu Karo aviacijai, kaip jis spręsdavo iškilusias problemas dėl požiūrio į karo lakūnus po nepavykusio 1934 m. politinio perversmo. Dokumentuose galima stebėti Karo aviacijos viršininko bandymus visapusiškai gerinti karo lakūnų tarnybą, ypatingą dėmesį skiriant jaunų lakūnų mokymams bei karinės technikos priežiūrai. Su LCVA pateikiamais dokumentais tyrimo autorius yra susipažinęs atliekant savo darbą Lietuvos aviacijos muziejuje, kurio fonduose esančios fotografijos padės geriau susipažinti su A. Gustaičiu darbo tarnybos metu.

Sekanti šaltinių grupė yra karo lakūnų atsiminimai. Dalis jų yra perpublikuota Lietuvos aviacijos istorijos internetinėje svetainėje „Plieno sparnai“¹². Verta pastebėti, kad dauguma šaltinių autorių, tam tikru savo tarnybos laikotarpiu, yra tarnavę su Antanu Gustaičiu, taigi šaltiniai padeda tirti įvairius įvykius iš buvusių lakūnų bendražygių perspektyvos. Vis dėlto, šių šaltinių autoriai dažnai turi labai subjektyvias nuomones apie įvairius įvykius ar asmenybes, taigi pilnai pasitikėti jais negalima, bet atitinkamai įvertinti įtraukiant į bendrą kontekstą. Kartu su tuo dėmesys yra atkreipiamas kiek laiko praėjus nuo savo tarnybos Karo aviacijoje šie prisiminimai buvo įamžinami, su laiku prisimenant įvykius kiek kitaip nei jie galėjo iš tikrųjų nutikti. Kaip vieną iš patikimiausių prisiminimų autorių galima vertinti Leonardą Pesecką¹³, kuris nuo tarnybos aviacijoje pradžios daug laiko praleido kartu su A. Gustaičiu. Verta pastebėti, kad Karo aviacijos viršininko pareigas pradėjus vykdyti A. Gustaičiui, L. Peseckas iš jo dažnai gaudavo drausmės papeikimus už neatsakingą nurodymų vykdymą. Nepaisant to, įvykių amžininkų pateikiamos detalės yra vienas iš geriausių šaltinių siekiant geriau pažinti lėktuvų konstruktoriaus asmenybę. Dėl šių priežasčių didelį skaičių naudojamų šaltinių sudaro skirtingų karo lakūnų ir žmonos pasakojimai. Kiek palengvinanti

¹² Lietuvos aviacijos istorijos puslapis <http://www.plienosparnai.lt/news.php> [žiūrėta 2019-01-24].

¹³ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr. 3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

tyrimą aplinkybė yra ta, kad įvairiuose tyrimuose daugiausiai dėmesio yra skiriama aukštesnių rangų bei daugiau pasiekimų turintiems lakūnams, kurių tarpe praktiškai visuomet atsiduria šio tyrimo epicentre esantis A. Gustaitis. Karo lakūnų prisiminimai yra naudingi ir tuo, kad memuaruose neretai pateikiama informacija nuo pačios lietuviškos aviacijos ištakų iki aptariamojo lakūno tarnybos joje pabaigos. Tokio pobūdžio leidiniuose yra dažnai pateikiamos įvairios fotografijos iš asmeninių archyvų ir tarnybos metu aerodrome buvusių bei naudotų lėktuvų. Tokio pobūdžio literatūra padeda susidaryti bendrą vaizdą apie 1919 – 1940 metų tarnybą karo aviacijoje, kuomet ypač aktualus yra A. Gustaičio buvimo aviacijos viršininku periodas. Jų pagalba galima susidaryti įvaizdį, kokia asmenybe Karo aviacijos viršininką laikė jo kolegos.

Bandant A. Gustaitį palyginti su Vidurio Rytų Europos regiono lėktuvų konstruktoriais, tyrime remiamasi užsienio šalių periodine spauda ir literatūra. Prancūzijoje leidžiamame periodiniame aviacijos naujienų žurnale „*Les ailes*“¹⁴ yra pirmasis lietuvio konstruktoriaus darbo pripažinimas už gimtosios šalies ribų. Straipsnyje yra detalus A. Gustaičio lėktuvo aprašymas ir įdėta nuotrauka. Kas pateikė medžiagą apie konstruktoriaus darbą iš Lietuvos nėra žinoma, tačiau naujienos apie ANBO lėktuvą yra publikuotos 1925 m. lapkričio 12 d. numeryje, taigi žinios į Prancūziją galėjo būti gautos panašiu metu, kuomet A. Gustaitis atvyko studijuoti į Paryžių. Pačiame straipsnyje taip pat yra rašoma, kad Lietuvos aviacija rodo progresą mažų lėktuvų konstravime, taip sekant Anglijos ir Nyderlandų pavyzdžiais. A. Gustaičio lėktuvų konstravimo lyginimui su Latvijos konstruktoriais tyrimui labiausiai pasitarnavo lėktuvų konstruktoriaus Karlio Irbičio išėivijoje publikuota knyga „*Of struggle and flight The History of Latvian Aviation*“¹⁵. Joje pakankamai detalai aprašoma šios valstybės karo aviacijos raida, skiriant didelį dėmesį originalioms lėktuvų konstrukcijoms ir jų autoriams, kadangi knygos sudarytojas buvo vienas iš jų. Lyginant su Estijos konstruktoriais remiamasi šaltiniu, kuriame pateikiama informacija bendrais bruožais supažindina su Estijos aviacija. Tai yra 2001 metais Londone publikuotas leidinys *Air forces of the Baltic States*¹⁶. Publikacija skirta pateikti informaciją apie visų trijų Baltijos jūros valstybių karinių oro pajėgų istoriją ir techniką nuo jų susiformavimo laikotarpio iki XXI a. pradžios. A. Gustaitį tyrime siekiama sulygtinti ne tik su Baltijos jūros valstybių lėktuvų konstruktoriais. Čekoslovakijoje gamintus lėktuvų tipus detalios informacijos galima surasti 1983 m. Václav Němeček parašytoje knygoje „*Československá Letadla*“¹⁷. Joje pateikiama išsami techninė ir faktinė kiekvieno šalyje gaminto lėktuvo informacija 1918 – 1945 m. laikotarpyje.

¹⁴ Le monoplan A. Gustaitis, *Les ailes*, nr. 8 (1925 lapkričio 12 d): 2.

¹⁵Karlis Irbitis, *Of struggle and flight The History of Latvian Aviation*, (Stittsville, 1986).

¹⁶*Air Forces of the Baltic states*, (Londonas: Blue Rider Publishing, 2001).

¹⁷Václav Němeček, *Československá Letadla*, (Praha, 1983).

Lyginamojoje tyrimo dalyje nėra įtraukiami Lenkijos lėktuvų konstruktoriai. Tai yra daroma sąmoningai, dėl tuometinės šalių politinės situacijos ir didelių karo aviacijos raidos skirtumų.

Verta atskiro paminėjimo yra Lietuvoje publikuotų periodinės spaudos šaltinių grupė. Tyrime daugiausiai yra remiamasi pastarųjų dviejų dešimtmečių leidiniais. Labiausiai verta paminėti mokslinio pobūdžio leidinį „Plieno Sparnai“, kuriame dažnai pateikiami straipsniai apie A. Gustaičio konstruotus lėktuvus ANBO. Pagrindinis straipsnių autorius yra Gytis Ramoška, kuris daug metų tyrinėja Lietuvos Karo aviacijos istorijos tematiką. Antrasis tyrimui labai naudingas šaltinis yra „Technikos žodis“. Jame yra pateikiami straipsniai iš amžininkų prisiminimų apie Karo aviacijos viršininką ir jo asmenines savybes. Kituose leidiniuose Antanas Gustaitis dažnai yra paminimas kaip platesnio tyrimo aviacijai dalis, neišskiriant jo asmeninių savybių, bet pateikiant jį kaip vieną iš dviejų profesionalių Karo aviacijos konstruktorių kontekste. Tyrimui taip pat svarbi yra Lietuvos tarpukario laikotarpio periodika, kurioje dažnai galima stebėti A. Gustaičio kalbas apie civilinės aviacijos siekius ir Karo aviacijos plėtrą. Svarbiausios publikacijos, padedančios pažinti Karo aviacijos viršininko asmenybę iš jo kalbų bei dalyvavimo visuomeninėje veikloje yra „Karys“¹⁸ ir „Kardas“¹⁹, taip pat Lietuvos aeroklubo leidinyje „Lietuvos sparnai“²⁰.

Tyrimo struktūra. Tyrimą, be įvado, išvadų ir šaltinių bei literatūros sąrašo, priedų, sudaro dvi dalys, atitinkamai suskirstytos į skyrius bei poskyrius.

Pirmosios tyrimo dalies A. Gustaitis – *lakūnas ir lėktuvų konstruktorius*, pirmas poskyris skirtas apžvelgti A. Gustaičio tarnybos Karo aviacijoje pradžią bei jo ankstyvus karjeros etapus, kurie chronologiškai priveda prie antrojo poskyrio, siekiant atskleisti pirmųjų konstruktoriaus lėktuvų atsiradimo aplinkybes. Antrajame poskyryje pateikiamas tuometinės Karo aviacijos vadovybės požiūris į A. Gustaičio siekius, 1925 m. pirmojo ANBO lėktuvo atsiradimo aplinkybės, po kurio lėktuvų konstruktorius gavo leidimą studijuoti Paryžiaus aeronautikos ir technikos mokykloje, joje sulaukiant pirmojo tarptautinio pripažinimo, ANBO lėktuvą aprašius Prancūzijos dienraštyje „Les Ailes“. Ši tyrimo dalis taip pat skirta apžvelgti A. Gustaičio leidžiamą laiką studijų metu, atkreipiant dėmesį į jo asmenines savybes, kurios vėliau bus pastebimos jam vadovaujant Lietuvos Karo aviacijai. Trečiame poskyryje atskleidžiamas pedagoginis darbas Karo aviacijos tarnyboje, kartu aptariant lėktuvų konstruktoriaus indėlį į šalies civilinės aviacijos raidą dalyvaujant Lietuvos aeroklubo, Lietuvos Šaulių Sąjungos ir Vytauto Didžiojo universiteto veiklose.

A. Gustaičio lėktuvų konstravimo palyginimui ir Karo aviacijos viršininko pareigose vykusių darbų aptarimui bei analizei skirta antroji tyrimo dalis. Kadangi Latvijos, Estijos bei

¹⁸Karys 1919 – 2019.

¹⁹Kardas 1925 – 1940; 1989 – 2019.

²⁰Lietuvos Sparnai 1935 – 1940.

Čekoslovakijos Karo aviacija formavosi tuo pačiu laikotarpiu kaip Lietuvoje, jų palyginimas tampa svarbia šio tyrimo dalimi, siekiant geriau suprasti A. Gustaičio darbų reikšmę Vidurio Rytų Europos regiono kontekste. Apžvelgiamos skirtingų šalių karo aviacijos padeda matyti kokiomis aplinkybėmis buvo konstruojama nauja karinė technika ir skirtingas vadovybių požiūris, dažnai lemiantis kokia kryptimi buvo siekiama dirbti. Plėtra dažniausiai buvo vykdoma trimis būdais – per civilinę, beveik mėgėjišką aeroklubų veiklą; perkant užsienyje išbandytų lėktuvų licencijas, pagal kurias buvo gaminama jau išbandyta technika savo šalyje; ar po karo perėmus dalį buvusios imperijos karo technikos pramonės, taip lengviau masiškai gaminant originalius lėktuvus bei parduodant juos Europos regione. Antrasis šio skyriaus poskyris *Karo aviacijos viršininko sprendimai* skirtas A. Gustaičio įsakymams Karo aviacijai ir jos veiklos gerinimo aptarimui. Poskyryje pateikiama informacija yra persipynusi su archyviniais šaltiniais ir publikacijomis, apžvelgiant kokių priemonių buvo imtasi siekiant gerinti Karo aviacijos darbą, įgyvendinant dalį tuometinio kariuomenės vado Stasio Raštikio reformų vykdymo. A. Gustaičio vadovavimo laikotarpiu buvo siekiama Karo aviaciją šalyje padaryti pačia prestižiškiausia kariuomenės šaka, taigi pateikiamuose nurodymuose galima įžvelgti aviacijos viršininko disciplinos reikalavimus karo lakūnams ir bandymus išsklaidyti po nepavykusio 1934 m. birželio mėnesio perversmo susidariusį nepasitikėjimą.

1. A. GUSTAITIS – LAKŪNAS IR LĖKTUVŲ KONSTRUKTORIUS

Antanas Gustaitis istoriografijoje dažnai yra vertinamas kaip iškiliausia tarpukario Lietuvos karo aviacijos asmenybė. Jo kryptingą tobulėjimą šioje srityje galima pastebėti nuo ankstyvųjų jo gyvenimo dienų. Pirmaisiais A. Gustaičio tarnybos metais išryškėjo sunkumai, su kuriais buvo susiduriama atkurtoje valstybėje siekiant plėtoti aviacinę karybos sritį. Trumpiau nei per dešimtmetį A. Gustaitis dalyvavo Nepriklausomybės kovose, sukonstravo savo pirmąjį lėktuvą, buvo išsiųstas studijuoti į Paryžių, iš kurio grįžo kaip antrasis diplomuotas lėktuvų konstruktorius Lietuvoje. Šie veiklos etapai ir patirtys ateityje padėjo jam tapti vienu iš nedaugelio Lietuvos karo aviacijos viršininkų. Visgi kelias iki galimybės modernizuoti šią kariuomenės sritį bei jai vadovauti buvo ilgas ir sunkus...

1.1. LAKŪNO KELIAS...

A. Gustaičio karjera Lietuvos karo aviacijoje yra nuoseklus kilimas karjeros laiptais, kuris vainikuojamas jo paties sukonstruotų ANBO lėktuvų palikimu. Prieš detaliau aptariant ANBO lėktuvus bei A. Gustaičio vaidmenį šalies aviacijoje vertėtų detaliau paminėti patį lėktuvų konstruktorių – trumpai apžvelgti jo biografiją, šaknis ir idėjas, kurios galiausiai atvedė prie lėktuvų konstravimo. Antanas Gustaitis nuo mažumės buvo gabus tikslųjų mokslų mokinys. Apie būsimo lėktuvų konstruktoriaus ankstyvuosius metus biografijoje yra žinoma, kad jis gimęs 1898 m. kovo 26 d. Suvalkų gubernijos Marijampolės apskrities Javaravo valsčiaus Obelinės kaime²¹. Ankstyvų A. Gustaičio gyvenimo metų duomenys, ar labiau prisiminimai apie juos, yra perduodami iš išeivijoje dirbusio aviacijos istoriko Edmundo Jasiūno, kuris bendravo su plk. Kostu Ališausku, to laikotarpio amžininku ir buvusiu bendramoksliu. Apie mokinį A. Gustaitį dažnai yra prisimenama, kad jis buvo labai gabus mokinys, o kadangi tuo metu Marijampolės pradžios mokykloje buvo didelis skaičius mokinių, ir ne visi mokytojai prie jų suspėdavo, dažnai vyresnieji turėdavo padėti mažiau suprantantiems. Literatūroje galima pastebėti, kad būtent pradžios mokykloje išryškėjo A. Gustaičio matematiniai gabumai²². Prie šios išvados autoriai priėjo remdamiesi minėtojo pulkininko bei kitų amžininkų prisiminimais apie būsimąjį konstruktorių dar mokyklos laikais. Apie A. Gustaičio charakterio savybes galima pastebėti iš dipl. mišk. inž. Vinco Žemaičio prisiminimų, kuris kartu su būsimu šalies aviacijos vedliu praleido pirmą ir penktą klases Marijampolės

²¹ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 21.

²² Ibid., 22.

gimnazijoje²³. Pagal amžininko pasakojimą galima susidaryti įspūdį, kad A. Gustaitis nuo mažumės buvo palyginti uždaro būdo, bet kitiems visuomet mielai suteikiantis pagalbą, ypač su mokslu susijusiais klausimais. Tai labai išryškėjo jo brandesniame amžiuje, ypač Karo aviacijos tarnyboje, kuomet 1923 m. jis buvo paskirtas Mokomosios eskadrilės vadu. V. Žemaitis ne kartą akcentavo, kad turėdamas laisvo laiko A. Gustaitis dažnai jį leisdavo žaisdamas šachmatais, grodamas mandolina ir skaitydamas knygas²⁴. Norint stoti savanoriu į kuriamą šalies Karo aviacijos tarnybą, į kurią buvo numatyti gan griežti fiziniai reikalavimai, nepakako turėti tik gerus protinius gebėjimus. Siekdamas nesudaryti klaidingo nuo mažumės vien tik į mokslus panirusio A. Gustaičio įvaizdžio prisiminimų autorius pasakojo, kaip šeštoje klasėje būsimasis šalies aviacijos vadas rytais aktyviai užsiimdavo mankštomis ir buvo subūręs mokinių futbolo komandą²⁵. Taip pat reikėtų suvokti, kad Marijampolės gimnazija A. Gustaičio studijų metu priklausė Carinės Rusijos švietimo sistemai. Pamokos ir mokykloje skiepijamos vertybės buvo rusiškos. Apie visuomeninę būsimos konstruktoriaus gyvenimo pusę aprašyta trumpai: „Antanas nei ateitininkų nei aušrininkų moksleivių organizacijoms nepriklausė, bet „Aušrinę“ ir „Ateitį“ skaitė ir buvo tautiškai susipratęs moksleivis“²⁶. Mokydamasis gimnazijoje, A. Gustaitis gavo pravardę „Matematikos bomba“ – dėl savo didelių gabumų matematikai, kuri mokyklos baigimo atestate buvo pažymėta maksimaliu pažymiu.

1915 m. pajudėjus fronto linijai Marijampolės gimnaziją teko perkelti į Voronežą, kur veikė dvi M. Yčo gimnazijos²⁷. Voroneže A. Gustaitis gavo brandos atestatą, kuriame užfiksuotas jo dalykų mokėjimo vidurkis – 4,76, o iš matematikos mokslų – 5. Nors dauguma moksleivių baigę humanitarinio profilio gimnazijas dažniau rinkosi su šia sritimi susijusius universitetus, A. Gustaitis toliau stojo į tiksliuosius technikos mokslus Imperatoriaus Aleksandro I susisiekimo kelių inžinierių institute²⁸. Šioje technikos mokykloje iki šiol mokėsi tokie garsūs lietuvių inžinieriai, kaip Stanislovas Kerbedis, Petras Vileišis, Jonas Bielskis ir kiti. Nėra žinoma ar tai buvo viena iš priežasčių, kodėl A. Gustaitis pasirinko būtent šį institutą savo tolimesniems mokslams, tačiau galima daryti išvadą, kad mėgstančiam šachmatus ir puikiai studijavus matematikos mokslus jaunuoliui tai buvo logiškas tolimesnis etapas. Tačiau 1917 m. studentams gavus šaukimą mobilizuotis, mokslus teko atidėti. Taip A. Gustaitis pasirinko 1917 m. gegužės mėnesį stoti į Konstantino artilerijos karo mokyklą²⁹. Žinant būsimąjį lėktuvų

²³ Ibid., 24.

²⁴ Ibid., 24.

²⁵ Ibid., 25.

²⁶ Ibid., 25.

²⁷ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 12.

²⁸ Ibid., 12.

²⁹ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 29.

konstruktoriaus tolimesnius gyvenimo pasirinkimus yra sunku suprasti, kodėl buvo pasirinkta artilerijos karo mokykla, o ne aviacija. Vienas iš pateikiamų argumentų – jog tarnyba aviacijoje tuo metu reikalavo griežtos medicininės patikros³⁰. Šis faktas yra užfiksuotas paties A. Gustaičio atsiminimuose. Žinant būsimąjo lėktuvų konstruktoriaus ankstesnius ir fiziškai aktyvius gyvenimo etapus, argumentas neatrodo labai pagrįstas. Galima svarstyti, jog A. Gustaitį aviacijos sritis sudomino keleriais metais vėliau, kuomet jam sugrįžus į Lietuvą karinė aviacija buvo formuojama Kauno aerodrome. Motyvacija tarnauti savo valstybės kariuomenėje galėjo turėti įtakos šiam A. Gustaičio pasirinkimui.

1919 m. sausio 30 d. Lietuvoje buvo suformuota inžinerijos kuopa, kurioje buvo numatyta vieta naujai organizuojamam aviacijos būriui. Sekant A. Gustaičio karjerą ir jo pasirinkimus, šį faktą žinoti yra svarbu. Šis būrys veikė iki kovo 12 d., kuomet buvo praplėstas į atskirą, savarankišką batalioną, nepriklausomą nuo inžinerijos dalinių³¹. Tą pačią dieną buvo išleistas pirmasis įsakymas, kuriame numatyta įsteigti Karo aviacijos mokyklą, o jai vadovauti paskirtas krn. Konstantinas Fugalevičius. Steigti mokyklą buvo spęsta dar anksčiau, nei ji oficialiai atsirado, taigi, savanoriai-mokiniai užsirašyti į ją galėjo jau nuo sausio mėnesio. Kovo 12 d. išėjus pirmam įsakymui, kuriame buvo nurodyti pirmieji į Karo aviacijos mokyklą stoję mokiniai, A. Gustaičio sąrašuose dar nėra, tačiau yra žinoma, kad A. Gustaitis kovo 15 d. stojo į karo tarnybą ir buvo paskirtas į šią mokyklą. Būsimasis lėktuvų konstruktorius dažnai minimas kaip vienas iš pirmų dviejų mokinių (kartu su Leonu Šliužinsku) kurie buvo paskirti į Karo aviacijos mokyklą³². Joje buvo susidurta su daugybę problemų – dalis mokinių nemokėjo lietuviškai rašyti ar skaityti, kursų dėstytojai dažnai teorijos mokė rusų arba vokiečių kalbomis, nebuvo tinkamų mokomųjų lėktuvų, paskaitų metu mokiniai turėdavo vykti į karines užduotis ir t.t. Atsižvelgiant į visa tai galima daryti išvadą, kad Antanas Gustaitis mokinių tarpe turėjo išsiskirti tiek kalbų mokėjimu, tiek savo anksčiau įgytomis tikslųjų mokslų žiniomis. Kadangi mokykloje nuolat trūko joje dirbančių žmonių, jos rikiuotė buvo sudaryta iš dviejų skyrių, A. Gustaitis buvo paskirtas antro skyriaus būrininku³³.

Karo aviacijos mokykloje pirmiausia buvo mokoma tikslųjų mokslų teorijos, kad būsimiems lakūnams būtų lengviau suprantama lėktuvų aerodinamika ir fizikos dėsniai. Žinant, kad A. Gustaitis studijavo aukštuosius inžinerijos mokslus, jam buvo paskirta dėstyti savo

³⁰ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 12.

³¹ Jonas Pyragius, *Mūsų sparnai. Lietuvos aviacija 1919–1929*, (Kaunas, 1929), 27.

³² Vytautas Lesčius. Karo aviacijos kūrimas ir Karo aviacijos mokykla, *Plieno sparnai*, žiūrėta 2019 m. sausio 30 d., <http://www.plienosparnai.lt/page.php?1285>.

³³ Pyragius, *Mūsų sparnai*, 29.

bendraklasiams trigonometriją³⁴. Už darbą su kolegomis jam buvo mokamas atlyginimas, ir galima fiksuoti, kad nuo 1919 m. iki savo tarnybos Karo aviacijoje pabaigos jis visuomet daugiau ar mažiau dirbo pedagoginėje srityje. Kartu su A. Gustaičio dėstoma trigonometrija Karo aviacijos mokykloje buvo mokoma: aviacijos teorijos, variklių, meteorologijos, statutų, elektrotechnikos, aerofotogrametrijos, oro žvalgybos ir kulkosvaidžių³⁵. Turinčiam tiems laikams praktiškai nepriekaištingus tikslųjų mokslų pamatus A. Gustaičiui nekilo problemų su teorija, tačiau praktiniai užsiėmimai su lėktuvais buvo visai kas kita. 1919 m. rugpjūčio 6 d., kuomet buvo pradėti mokinių praktiniai skraidymo užsiėmimai su lėktuvais „Albatros“ B.II, A. Gustaitis buvo paskirtas į pirmąją mokinių lakūnų grupę³⁶. Kaip prisimena jo pirmieji Karo aviacijos kolegos, iš pradžių skraidyti jam sekėsi prastai³⁷. Vertėtų pastebėti, kad šie rezultatai galėjo būti įtakoti ne tik paties lakūno įgūdžių stokos ar prastos technikos, bet ir skraidymo instruktoriaus Harri Rotterio „pedagogikos“ ir pabėgimo nebaigus mokymų. Istoriografijoje yra pateikiama A. Gustaičio prisiminimų ištrauka, kurioje jis teigia, kad didesnę įspūdį jam paliko ne pirmas savarankiškas skrydis lėktuvų, bet anksčiau minėto vokiečio skraidymo instruktoriaus pirmas „pavėžinimas ore“ 1919 m. gegužės mėnesį³⁸. Yra žinoma, kad H. Rotteris praėjus keliems mėnesiams nuo pirmųjų mokymų ore pagrobė Karo aviacijai priklausiusį lėktuvą ir spruko iš Lietuvos su internuotais turkų kilmės politiniais veikėjais. Šis incidentas sukėlė vadovybės nepasitikėjimą vokiečių kilmės samdiniais, o tai galiausiai lėmė jų atleidimą iš Karo aviacijos tarnybos.

Grįžtant prie A. Gustaičio skraidymų verta pastebėti, kad jo prasto lėktuvų pilotavimo vargai ilgai netruko. Kada jo įgūdžiai pradėjo tobulėti, tikslų duomenų nėra išlikę, tačiau jeigu būsimasis lėktuvų konstruktorius būtų buvęs prastas lakūnas, tuomet jis tikrai nebūtų išlaikęs aukštojo pilotažo kursų ar ryžęsis rizikuoti savo ir kolegų gyvybėmis bandydamas pilotuoti bombonešį vėlesniais tarnybos metais. Kitas aspektas, leidžiantis atmesti spėjimą, jog A. Gustaitis buvo prastas pilotas, tai jo žinios apie aerodinamiką ir inžinerinių mokslų pagrindai. Vienintelis dalykas kas galėjo pakišti koją A. Gustaičio ir jo bendraklasių skraidymo mokslams, tai technikos ir medžiagų trūkumas ir prasta jų kokybė ir būklė. Yra žinoma, kad tuo laikotarpiu jaunų lakūnų skraidymams dažnai trūkdavo benzino, taigi buvo naudojamas jo pakaitalas – benzolis. Jis skleisdavo suodinus dūmus ir trumpino skrydžių laiką. Dar vienas aspektas, kuris trikdė mokymus, tai sena mokomųjų lėktuvų „Albatros“ konstrukcija bei susidėvėjimas.

³⁴ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 37.

³⁵ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 14.

³⁶ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 38.

³⁷ Simas Stanaitis, *Likimo vingiai*, (Kaunas, 1992), 38.

³⁸ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 38.

Istoriografijoje pateikiamuose Karo aviacijos veterano Leonardo Pesecko prisiminimuose jie aprašomi kaip nepatvarūs, o jų varikliai – nepajėgūs ilgiau kaip keletą minučių sukti propelerio

³⁹.

Sunkumai mokinius lydėjo per didžiąją dalį vasaros skraidymo praktikos užsiėmimų. Dalyvavimas fronte Nepriklausomybės kovų metu, dažnos komandiruotės ir kitos su karine tarnyba susiję užduotys blaškė nuo reguliarių pamokų. Esant šioms mokyklos veiklos aplinkybėms kildavo begalė problemų tiek mokiniams, tiek dėstytojams ir skraidymo instruktoriams. Tačiau karo aviacijos mokyklos veikla, nepaisant visų sunkumų, turėjo didelę reikšmę visai šalies kariuomenei, o ypač aviacijai⁴⁰. Mokykla iš viso veikė devynis su puse mėnesio, 1919 m. gruodžio 1 d. vyko paskutinis mokinių egzaminavimas patikrinant rikiuotės bei statutų įgūdžius. Po dviejų savaitių, gruodžio 16 d., susumavus visus teorijos ir praktikos rezultatus bei dalyvaujant Lietuvos prezidentui A. Smetonai, buvo pasveikinti 34 mokiniai, sėkmingai baigę pirmąją šalies Karo aviacijos mokyklą. Jiems buvo suteikti 23 inžinerijos leitenantų ir 13 puskarininkių laipsniai, o jų visų sąrašas A. Gustaitis įrašytas pirmuoju numeriu⁴¹. Sąrašas buvo sudėliotas eilės tvarka pagal pasiektus rezultatus ir discipliną tarnybos laikotarpiu. Tai buvo pirmoji ir vienintelė Karo aviacijos mokyklos laida – gruodžio 18 d. mokykla buvo uždaryta. Visas jos turtas ir bylos buvo perduotos Karo aviacijos daliai⁴², kurioje vėliau buvo organizuojama Mokomoji eskadrilė.

Baigus Karo aviacijos mokyklą A. Gustaičio tarnyba tęsėsi Mokomojo būrio vado padėjėjo pareigose, į kurias jis buvo paskirtas 1920 sausio 18 d.⁴³. Tuometinis vadas buvo vyr lt. Pranas Hiksa, žinomas kaip vienintelis šalies aviacijos formavimosi laikotarpiu buvęs profesionalus lakūnas. P. Hiksa 1917 m. baigė Anglijos aviacijos mokyklą, todėl jam dažnai tekdavo apmokyti jaunos lakūnus ir skraidyti į frontą. Iš pasakojimų, yra žinoma, kad A. Gustaitis ir Pranas Hiksa palaikė šiltus santykius bei jautė bendro tikslo siekimą. 1920 m. balandžio 1 d. tuometinis Aviacijos dalies vadas kpt. Vincas Gavelis Mokomąjį būrį pervadino Oro eskadrile⁴⁴. Yra žinoma, kad balandžio 16 d. A. Gustaitis pagal rangą joje tampa mokiniu lakūnu. Šiose pareigose jis ilgai neužsibūna, kadangi 1920 m. liepos 17 d. Aviacijos dalies vadu buvo paskiriamas gen. lt. Juozas Kraucevičius, kuris į šalies Karo aviaciją įneša nemažai pokyčių. Tai buvo carinės Rusijos laikų veteranas, dalyvavęs daugelyje mūsų Pirmojo

³⁹ Ibid., 39.

⁴⁰ Pyragius, *Mūsų sparnai*, 35.

⁴¹ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 15.

⁴² Pyragius, *Mūsų sparnai*, 35.

⁴³ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 44.

⁴⁴ Ibid., 44.

pasaulinio karo metais⁴⁵, tad atvykus į Lietuvą jam norėjosi įvesti aviacijai įprastą tvarką, kuriai pritarė ir patyrę Rusijos karo aviacijos specialistai.

Pokyčiai valdžioje buvo nesibaigiančių Nepriklausomybės kovų su lenkais ir aktyvaus aviacijos dalyvavimo fronte pasekmė. J. Kraucevičiaus paskyrimu buvo siekta įvesti didesnę karinę discipliną ir perteikti kovinių veiksmų patirtį. A. Gustaitis aktyviai išitraukė į Nepriklausomybės kovas, savo pirmąjį fronto skrydį atliko 1920 m. liepos 18 d., kuomet atliko žvalgo pareigas su lakūnu Aleksandru Soldatenkovu skrisdamas lėktuvu „Albatros“ C.III⁴⁶. Iš viso yra žinoma apie tris A. Gustaičio skrydžius į frontą prieš lenkus, antrasis iš jų buvo 1920 m. rugsėjo 3 d., kuomet būsimasis konstruktorius pats pilotavo lėktuvą su žvalgu Kostu Kanauka. Trečiasis skrydis užfiksuotas spalio 4 d., kuomet penki Karo aviacijos lėktuvai gavo užduotį subombarduoti Varėnoje lenkų užgrobtą šarvuotą traukinį „Gediminas“⁴⁷. Ši užduotis A. Gustaičiui buvo gera praktinė pamoka apie lėktuvo svorio išlaikymo galimybes. Įvykių amžininkų prisiminimuose aprašoma, kaip būsimasis konstruktorius prisikrovė per daug bombų, o tai galėjo būti viena iš priežasčių, kodėl jo pilotuotas lėktuvas „Albatros“ C.III sudužo. Laimei, bombos nesprogo ir lakūnas su žvalgu nenukentėjo. Šį incidentą teoriškai galima vertinti kaip sėkmingą avariją, nes A. Gustaičio kolegoms šios užduoties metu sekėsi dar blogiau: Varėnoje žuvo pirmasis būsimąjo konstruktoriaus kolega Juozas Kumpis, o oro žvalgas Juozas Pranckevičius pateko į nelaisvę⁴⁸. Šis incidentas nepakenkė A. Gustaičio karjerai aviacijoje – tą patį rugsėjo mėnesį jis buvo paskirtas eiti eskadrilės komandos viršininko pareigas.

Nepriklausomybės kovos su lenkais baigėsi 1920 m. lapkričio mėnesį. A. Gustaitis tą patį mėnesį sulaukė papeikimo už „neatsargų apsiėjimą ir apvertimą orlaivio LVG C VI“⁴⁹. Žinant, kad tuo metu aviacijoje praktiškai kiekvienas lakūnas buvo patyręs bent vieną su skraidymu susijusį incidentą, tai neturėjo įtakos tolimesnei A. Gustaičio karjerai. Tai įrodo po dvejų metų išleistas įsakymas, kuriame išreiškiamos padėkos Nepriklausomybės kovose su lenkais labiausiai nusipelnusiems lakūnams, tarp kurių yra būsimasis ANBO konstruktorius⁵⁰. Įsakyme išskirta, kad A. Gustaitis mūšiuose dalyvavo nuo liepos 18 iki lapkričio 21 d.

Apie tolesnį būsimąjo ANBO konstruktoriaus gyvenimą iki 1921 m. yra žinoma palyginti nedaug. Vienu iš pagrindinių aptariamojo laikotarpio šaltinių tampa Bronės

⁴⁵ Ibid., 44.

⁴⁶ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 16.

⁴⁷ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr. 3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

⁴⁸ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 46.

⁴⁹ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 17.

⁵⁰ Eskadrilės vado įsakymai. Originalai (1922 rugpjūčio 16 d. – 1921 gruodžio 31 d.), LCVA, f. 531, ap. 1, b. 15., l. 61.

Gustaitienės prisiminimai, kurie buvo fiksuoti 1968 m.⁵¹ 1921 m. ji pirmą kartą sutiko savo būsimą vyrą, kurį jai pristatė lakūno kolegos. Pirmieji jos išpūdžiai apie A. Gustaitį pateikiami labai teigiami – jis visuomet buvo jaunų lakūnų dėmesio centre, puikus šachmatininkas ir lakūnas. Iš jos pasakojimo galima susidaryti išpūdį, kad būsimasis konstruktorius dar ankstyvais jų pažinties metais galvojo apie savo parengtos konstrukcijos lėktuvus⁵². Įdomus faktas yra tai, kad A. Gustaičio būsimoji žmona Bronė prieš tai buvo ištekėjusi už gero jo draugo ir kolegos lakūno Vytauto Jablonskio. Pateiktuose amžininkų prisiminimuose aprašoma, kad medicinos sesuo Bronė ir Antanas pradėjo artimiau bendrauti, kuomet A. Gustaitis patyrė avariją ir Bronei teko jį slaugyti⁵³. Aviacijos tarnyboje A. Gustaitis 1921 m. kovo 1 d. buvo paskirtas eiti karo lakūno pareigas naujai suformuotoje 2-oje oro eskadrilėje. Pagal įvairius tuometinio eskadrilės vado įsakymus, galima pastebėti, kad buvo atliekamos skirtingos skrydžių užduotys. Pagrindiniai A. Gustaičio skraidymuose dalyvaujantys žvalgai buvo Antanas Babilius ir Vincas Gavelis.

Tais pačiais metais Karo aviacija siekė taisyti likusias pirmosios Karo aviacijos mokyklos mokinių žinių spragas. Paskelbus taiką daug dėmesio buvo skiriama organizacinės infrastruktūros gerinimui bei geresniam lakūnų apmokymui. A. Gustaitis atliko 158 mokomuosius skrydžius, bei dalyvavo teoriniuose lakūnų bei žvalgų kursuose, kurie vykdyti Mokomojoje eskadrilėje⁵⁴. Baigęs šiuos kursus būsimasis konstruktorius buvo paskirtas į aviacijos terminologijos komisiją. Šiam vadovybės paskyrimui turėjo įtakos A. Gustaičio patirtis ir puikūs teorinių žinių suvokimo ir dėstymo gebėjimai. Taip kylant karjeros laiptais, 1922 m. sausio 23 d. jis buvo paskirtas aviacijos teorijos dėstytoju karininkų klasėje⁵⁵. Prie šių pareigų prisidėjo paaugstinimas į aviacijos terminologijos komisijos pirmininko postą. Nors ir A. Gustaičiui didėjo atsakomybių, jis neapleido mokymosi su aviacine technika. Liepos 4 d., atlikęs skrydį „Fokker“ D.VII lėktuvu, su ta pačia lakūnų laida, kurioje mokėsi įvykių amžininkas Leonardas Peseckas, baigė instruktoriaus Pavlovo vestus aukštojo pilotažo kursą⁵⁶ (*žiūrėti priedą nr.3, psl. 75*). Palaipsniui tampančiam vis geresniu pilotu A. Gustaičiui rugpjūčio 29 d. buvo suteiktas karo lakūno vardas, ir jis buvo paskirtas atlikti tolimesnę tarnybą 1-oje oro eskadrilėje. Šis paskyrimas jam netrukdė toliau vykdyti savo pedagogines pareigas ir prisidėti

⁵¹ Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].

⁵² Ibid.

⁵³ Vytautas Landsbergis, Apie generolą Antaną Gustaitį, *Technikos Žodis*, nr.3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?399> [žiūrėta 2019-01-12]

⁵⁴ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 46.

⁵⁵ Ibid., 50.

⁵⁶ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr.3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

prie naujų lakūnų mokymo. Dėl šios priežasties A. Gustaitis buvo paskirtas teorijos ir praktikos darbų instruktoriumi Mokomojoje komandoje, bei vasarą buvo laikinai paskirtas eiti Mokomosios eskadrilės vado pareigas⁵⁷. Tai įrodo didelį vadovybės pasitikėjimą A. Gustaičio gebėjimais tiek pilotuojant lėktuvus, tiek perteikiant savo sukaupią patirtį naujai į aviaciją įsitraukusiems mokiniams. Tuometinis Karo aviacijos viršininkas gen. J. Kraucevičius nebuvo mėgėjas lengvai suteikti paaukštinimus lietuvių kilmės lakūnams, tačiau būsimajam ANBO lėktuvų konstruktoriui, matyt, buvo daromos išimtys, taip vertinant jo nenuginčijamus sugebėjimus⁵⁸. Tarp jaunų Mokomosios eskadrilės lakūnų, kurie mokėsi skraidyti pas vadovaujant A. Gustaitį, pateko ir būsimasis Atlanto vandenyno nugalėtojas Steponas Darius.

Iki šiol skelbtose publikacijose neakcentuojamas ir mažai kur aprašomas svarbus Lietuvos karo aviacijos įvykis – 1922 m. buvo įkurtas „Aviacijos karininkų klubas“. Į jį galėjo įstoti tik kariuomenės dalių vadai arba vyresnieji karininkai⁵⁹. Pirmaisiais klubo veikimo metais jam vadovavo buvęs Mokomosios eskadrilės vadas A. Senatorskis, iš kurio 1923 m. pareigas parėmė Juozas Pranckevičius. Klubo veikla buvo atskira nuo tuo metu veikusios karininkų ramovės aviatorių pasisėdėjimų ir turėjo labai griežtas savo taisykles bei nuostatus. Nuostatai buvo ypač griežti, kuomet kilo klausimai apie naujų narių priėmimą į klubą: buvo atidžiai žiūrima į naujoko reputaciją karininkų tarpe. Stojimo mokestis nariui priklausomai nuo rango buvo 100–150 auksinų. Apie „Aviacijos karininkų klubą“ trumpai aptariama, nes A. Gustaitis tapo jo nariu nuo 1922 m. liepos 28 d.⁶⁰. Jo priėmimą galima sieti su gera reputacija II-oje eskadrilėje, paaukštinimu į Mokomosios komandos teorijos ir praktikos instruktorius bei gerus santykius su didžiąja dalimi karininkų. Buvimas klube parodo, kaip būsimasis lėktuvų konstruktorius buvo įsitraukęs į visuomeninę karininkų veiklą, stiprindamas savo poziciją labiau nusipelnusių lakūnų tarpe, o tai ateityje galimai turėjo įtakos jo sėkmingai karjerai aviacijoje.

Tolesni metai Lietuvos karo aviacijoje buvo labai sėkmingi A. Gustaičio karjeros pasiekimų atžvilgiu. 1923 m. jis buvo paaukštintas į Mokomosios eskadrilės vado pareigas, pakeisdamas buvusį vadą Andrių Senatorskį⁶¹. Tais pačiais metais, dirbant aukštojo pilotažo instruktoriumi, jam buvo suteiktas vyresniojo leitenanto laipsnis, taip pat jis buvo išrinktas aviacijos karininkų tvarkomosios komisijos pirmininku, o trumpam laikui, nuo rugsėjo 22 d. iki

⁵⁷ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 17.

⁵⁸ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr. 3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

⁵⁹ Aviacijos karininkų klubo tvarkomosios komisijos protokolai (1920 rugpjūčio – 1925 spalio), LCVA, f. 1323, ap. 3, b. 1., l. 3.

⁶⁰ Ibid., l. 8.

⁶¹ Eskadrilės vado įsakymai. Originalai (1923 sausio 1923 gruodžio), LCVA, f. 531, ap. 1, b. 268., l. 102.

spalio 1 d. – pirmą kartą ėjo aviacijos viršininko pareigas J. Kraucevičiui išėjus atostogų⁶². Visi nauji paskyrimai ir darbai neatitolino jo nuo svajonės siekimo kurti savos konstrukcijos lėktuvus ir toliau gilintis į naujausias aviacines tendencijas Europoje. Gavusi lėšų Karo aviacija norėjo jas skirti naujesniems lėktuvams pirkti. Pasitikint A. Gustaičiu, kaip naujos technikos žinovu, mėnesiui laiko jis buvo komandiruotas į Italiją, kur turėjo priimti išrinktus naujus žvalgybinius lėktuvus SVA-10⁶³.

Apibendrinant A. Gustaičio ankstyvuosius darbus Lietuvos karo aviacijoje galima pastebėti, kaip įvairios susiklosčiusios aplinkybės ir jo asmeniniai sugebėjimai padėjo jam sėkmingai kopti karjeros laiptais. Vadovaujant gen. Juozui Kraucevičiui jauni lietuviai nebuvo pagrindiniai kandidatai, sulaukiantys paaukštinimo, tačiau būsimasis ANBO konstruktorius savo atsidavimu darbui sugebėjo pralaužti ledus. Remiantis aviacijos įsakymais ir amžininkų pasakojimais galima susidaryti įvaizdį apie veržlią, savo tikslų siekiančią asmenybę, kuri tuo pačiu yra pasiaukojanti padėti būsimoms lakūnų kartoms. Šis ankstyvas A. Gustaičio tarnybos aviacijoje etapas padėjo jo asmenybei pasiruošti ateityje laukiantiems iššūkiams, kaupiant patirtį vadovaujamose pareigose ir prisidedant prie jaunų lakūnų mokymosi proceso.

1.2. PIRMOJI KONSTRUKCIJA IR STUDIJS PARYŽIUJE

1925 metų liepos 14 dieną lt. Antanas Gustaitis išbandė savo pirmąjį sukonstruotą lėktuvą ANBO⁶⁴. Detaliai aprašomų žinių apie lėktuvo konstravimo procesą nedaug, tačiau iš pačios lėktuvo konstrukcijos galima pastebėti A. Gustaičio siekį savitai išsiskirti nuo savo kolegos lt. Jurgio Dobkevičiaus bei jo konstruotą Dobi lėktuvą. Pastarojo lėktuvai turėjo unikalias monoplano (viengubų sparnų konstrukcijos) formas, kurios dažnai ribodavo lakūno matymo lauką, ypač trikdė pakilimo ir nusileidimo manevrus. Tai buvo galima pateisinti tuo, jog aukštai iškelti sparnai ir giliai liemenyje už variklio įsprausta piloto kabina suteikdavo Dobi lėktuvams mažesnę aerodinaminę pasipriešinimą skrydžio metu.

1922 m. lt. Jurgis Dobkevičius išbandė pirmą savo konstrukcijos lėktuvą Dobi-I. Sėkmingas pirmojo lietuviškos konstrukcijos lėktuvo pasirodymas galėjo paskatinti A. Gustaitį ateityje įgyvendinti savo svajonę⁶⁵. Jo žmona savo prisiminimuose pabrėžė, kad apie lėktuvo konstrukcijas būsimasis Karo aviacijos viršininkas yra skaitęs dar gerokai anksčiau, nei

⁶² Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 51.

⁶³ Ibid, 51.

⁶⁴ Gytis Ramoška, „Vienintelė relikvija“, *Plieno Sparnai*, nr. 8 (2006): 12.

⁶⁵ Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisiminiant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].

J. Dobkevičiaus lėktuvas pakilo į orą. A. Gustaičio domėjimasis lėktuvų konstrukcijomis yra matomas ir dažnose jo komandiruotėse į užsienio šalis. Šių išvykų metu jam būdavo patikimos pareigos apžiūrėti naujų lėktuvų konstrukcijas, įvertinti, ką būtų galima pritaikyti Lietuvos karo aviacijoje, ir kartais pačiam išbandyti siūlomą techniką⁶⁶. Dažniausios šalys į kurias vyko A. Gustaitis buvo Italija, Čekoslovakija, iš kurių buvo perkami SVA ir „Fiat“ bei „Letov“ firmų lėktuvai. Karo aviacijai siunčiant A. Gustaitį į užsienį vienas iš didžiausių privalumų buvo jo kalbų mokėjimas ir taktiškumas bendraujant. Tai savo prisiminimuose pabrėžia buvęs Lietuvos kariuomenės vadas div. gen. Stasys Raštikis⁶⁷. A. Gustaitis laisvai galėjo reprezentuoti Lietuvos Karo aviaciją įvairiuose susitikimuose, vėliau bus galima stebėti jo norą bendradarbiauti su Latvijos kariuomenės vadovybe. Vertėtų akcentuoti, kad A. Gustaitis mokėjo anglų, vokiečių, prancūzų, italų ir rusų kalbas⁶⁸.

Stebėdamas kaip jo kolega Jurgis Dobkevičius konstravo lėktuvus ir įgijo aviakonstruktoriaus kvalifikaciją Paryžiaus aukštojoje aeronautikos ir mechaninių konstrukcijų mokykloje, A. Gustaitis ko gero užsikrėtė jo sėkmės pavyzdžiu⁶⁹. Kokie tiksliai buvo A. Gustaičio ir Jurgio Dobkevičiaus santykiai nėra žinoma, tačiau galima spėti, kad tarp jų vyko sveika konkurencija daugelyje sričių. Yra žinoma, kad abu lėktuvų konstruktoriai mėgdavo žaisti šachmatais, kartais netgi be realios lentos – būdami skirtinguose kambariuose. Pagrindinis skirtumas tarp šių dviejų jaunų ir ambicingų žmonių buvo tas, kad J. Dobkevičius buvo vienas iš rusiškai kalbančių karininkų, kurie artimiau bendravo su tuometiniu Karo aviacijos vadu J. Kraucevičiumi⁷⁰. Jurgiui Dobkevičiui daug kas klostėsi lengviau ir dėl jo kilmės: jis buvo gimęs žymaus ekonomisto šeimoje bei anksčiau studijavo Peterburgo aukštojoje mokykloje. Jo šeima rėmė Karo aviaciją, taigi, J. Dobkevičiaus karjera nuo pat pradžių klostėsi kiek palankesnėmis sąlygomis nei A. Gustaičio. Šaltiniuose yra matoma, kad ši vidinė įtampa tarp lietuvių aviatorių ir rusų kilmės lakūnų pradėjo įtakoti A. Gustaičio savijautą, vienu metu dėl to jis buvo pradėjęs gerti⁷¹. Kitas mažiau akcentuojamas jo tarnybos aspektas, tai būsimojo lėktuvų konstruktoriaus kariškos disciplinos pažeidimai ankstyvesniais tarnybos metais. Kokie tiksliai buvo A. Gustaičio nusižengimai nėra žinoma, tačiau tai galima aptikti jo žmonos Bronės atsiminimuose⁷². Galima

⁶⁶ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr.3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

⁶⁷ Stasys Raštikis, Generolas Antanas Gustaitis, *Technikos Žodis*, nr. 3(1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?398> [žiūrėta 2019-01-12].

⁶⁸ Algimantas Liekis, *Lietuvos karo aviacija 1919–1940*, (Vilnius, 1999), 165.

⁶⁹ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 21.

⁷⁰ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 54.

⁷¹ Ibid., 54.

⁷² Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].

spėti, kad tai buvo jaunatviškos būsimojo konstruktoriaus ambicijos ir per didelis pasitikėjimas savimi, aptariant A. Gustaičio jaunystę. Vieną iš galimų tokių nusižengimų trumpai aprašo buvęs konstruktoriaus kolega L. Peseckas: kai vyko lakūnų išgertuvės ir po jaunatviškų nuotykių mieste visa kompanija trumpam buvo patekusi į daboklę⁷³. Tarp jų buvo ir A. Gustaitis. Nepaisant šių tarnybinių problemų, būdamas Mokomosios eskadrilės vadu A. Gustaitis labai atsakingai žiūrėjo į savo pareigas vadovauti jauniems lakūnams. Tai galima stebėti iš eskadrilei duodamų jo įsakymų: 1925 m. vasario 13 d. eskadrilės vadas įsako suformuoti technikos medžiagos apskaitos komisiją, kuriai vadovauti paskiria tris sau patikimus karininkus; kovo 9 d. sudaro griežtą dienotvarkę eskadrilės mokiniams, kad jų laikas nebūtų švaistomas disciplinos nusižengimams⁷⁴. Galima svarstyti, kad jo sudaryta technikos medžiagos apskaitos komisija jam galėjo palengvinti būsimo lėktuvo konstravimo darbus, nes vedama apskaita buvo tvarkinga, detalai informuojanti apie bet kokius lėktuvų ar jiems reikalingų medžiagų trūkumus ir tų medžiagų sąnaudas.

Santykiai su tuometiniu Karo aviacijos vadu Juozu Kraucevičiumi buvo, ko gero, didžiausia A. Gustaičio problema konstruojant pirmą lėktuvą. Kartu su Aviacijos vadu jis kurį laiką jauniems lakūnams dėstė taktiką ir technologiją aviacijos mokykloje, tačiau tai asmeninių santykių negelbėjo. Dėl leidimo statyti savo lėktuvą konstruktorius labai pergyveno, ir vienu metu jį buvo apėmusios abejonės, ar ši idėja išvis gali būti įgyvendinta. Siekdamas gauti J. Kraucevičiaus leidimą statyti lėktuvą, A. Gustaitis buvo nusprendęs kartu statybai pasikviesti lakūną Eugenijų Kraucevičių, Karo aviacijos vado brolio sūnų, kad galimybės gauti reikalingą leidimą būtų geresnės⁷⁵. Apie J. Kraucevičiaus sūnėną šaltiniuose rašoma, kad jis nebuvo išskirtinis ar labai geras lakūnas, ir į naujo lėktuvo statybą jį įtraukti norėta tik siekiant lengviau išgauti reikiamą rezultatą. Amžininko Jono Salio prisiminimuose rašoma, kad autorius atkalbėjo A. Gustaitį nuo šios minties, ir leidimo statyti savo lėktuvą konstruktorius ėjo prašyti vienas⁷⁶. Leidimas konstruoti lėktuvą Aviacijos parko dirbtuvėse buvo suteiktas, nepaisant visų prieš tai turėtų nuogastavimų. Visus būsimo lėktuvo brėžinius ir statybos darbus turėjo prižiūrėti A. Gustaitis, kuris iš savų lėšų nupirko anglišką 30 AG variklį⁷⁷.

Apie pirmojo A. Gustaičio lėktuvo konstrukciją detaliosiai yra aprašęs aviacijos istorikas Gytis Ramoška⁷⁸. ANBO statybos vyko Karo aviacijos dirbtuvėse, kuriose iki pirmų Jurgio Dobkevičiaus lėktuvų statybos anksčiau vyko įvairūs smulkūs lėktuvų remonto darbai.

⁷³ Leonardas Peseckas, *Karo lakūno pasakojimai*, (Kaunas, 1992), 46.

⁷⁴ Eskadrilės vado įsakymai. Nuorašai (1925 sausio – 1925 gruodžio): LCVA, f. 531, ap. 1, b. 273.

⁷⁵ Liekis, *Lietuvos karo aviacija*, 163.

⁷⁶ Ibid., 163.

⁷⁷ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 22.

⁷⁸ Gytis Ramoška, Vienintelė relikvija, *Plieno sparnai*, nr. 8 (2006): 12.

Igijus patirties ir savo tarnybą ten pradėjus eiti specialistui Adolfui Bliumentaliui, pačios dirbtuvės bei jų specifika prasiplėtė, pradėtas vokiškų lėktuvų surinkimas iš Aviacijos parko atsargose turėtų dalių, pagaminant kai kurias trūkstamas. Taip formavosi sąlygos savų lėktuvų gamybai. Reikėtų pažymėti, kad A. Gustaičio ir J. Dobkevičiaus lėktuvų konstrukcijos iš principo buvo kitokios, ir gamintos skirtingais tikslais. Dobi lėktuvai ir jų konstrukcijos buvo gaminamos iš medžio, trumpaamžės, su kuriomis buvo lengviau galima išgauti didesnę greitį, aerodinamai aukojant lakūno patogumą ir saugumą⁷⁹. Tuo tarpu A. Gustaičio ANBO lėktuvai buvo gaminami mišrūs iš metalo ir medžio, gaminant kuo ekonomiškiau, suvokiant tuometines šalies finansines galimybes. Naujesnėmis technologijomis paremta lėktuvo konstrukcija nesudarė didelių problemų aviacijos parko dirbtuvių darbininkams⁸⁰. Pagrindinis A. Gustaičiui padėjęs specialistas buvo Adolfas Bliumentalis, kurį vėliau papildė inž. Jonas Mikalauskas ir Vincas Gavelis. Pastarasis taip pat baigė aviacijos inžinerijos mokslus Paryžiuje⁸¹. Amžininkų prisiminimuose pateikiamas A. Gustaičio įspūdis, kuomet jis būdavo susikaupęs ties konstruojamu nauju lėktuvu – tam atiduodavo praktiškai visą savo laisvą laiką ir mažai bendraudavo su šeima. Tai rodo jo didelį atsidavimą darbui, kadangi konstruojant lėktuvus tenka labai didelė atsakomybė ne tik prieš save, bet ir prieš visus kurie pilotuos naująją techniką. Dirbdamas Karo aviacijos dirbtuvėse A. Gustaitis leisdavo kitiems darbininkams laisvai reikšti savo nuomonę apie jo sumanymus, apie tai yra išlikusi konstruktoriaus citata: „Žmonės, kur darbu domisi tikrai, visai kitaip dirba, ypač jeigu jie jaučia, kad ir jie kai kada gali išreikšti savo nuomonę. Tas duoda jiems pajusti, kad jie tame darbe pilnai dalyvauja“⁸². A. Gustaičio mokėjimas bendrauti su ANBO lėktuvą stačiusiu kolektyvu leidžia susidaryti įspūdį, kad lėktuvo autorius per gamybos procesą galėjo ne kartą keisti savo pirminius sprendimus, atsižvelgdamas į A. Bliumentalio ar kitų darbininkų siūlomus pakeitimus. Vienas iš jo anksčiau minėtos sudarytos technikos apskaitos komisijos narių Jonas Pyragius savo knygoje rašo, kad pirmojo lėktuvo gamybą A. Gustaitis vykdė nedrąsiai⁸³. Toks įspūdis galėjo susidaryti jam dažnai klausant patarimų aviacijos parko dirbtuvių aplinkos. Atsižvelgdamas į jam siūlomus konstrukcinius pokyčius, lėktuvų konstruktorius atsakomybę apie savo darbo rezultatus prisiimdavo pats sau. Tai užfiksuota Jono Salio prisiminimuose, kur yra išlikusi A. Gustaičio

⁷⁹ Ramoška Gytis, interviu, 2019-01-29.

⁸⁰ Ramoška, *Vienintelė relikvija*, 12.

⁸¹ Ibid., 164.

⁸² Liekis, *Lietuvos karo aviacija*, 166.

⁸³ Pyragius, *Mūsų sparnai*, 100.

citata: „Negalėčiau sau dovanoti, jei dėl kokios mano klaidos žūtų žmogus. Geriau pačiam riziką imti“⁸⁴.

Pirmasis ANBO lėktuvas ore buvo išbandytas 1925 m. liepos 14 d., stebint būreliui aviatorių, kaip teigia amžininkas ir buvęs konstruktoriaus kolega Leonardas Peseckas⁸⁵, tačiau šiam teiginiui prieštarauja A. Gustaičio žmona, kurios prisiminimuose pažymėta, kad tuo metu į aerodromą stebėti bandymo atvyko visi, kas tuo metu galėjo: lakūnai, darbininkai, kareiviai. Tuo metu pro šalį važiovo Karo aviacijos vadas⁸⁶. Bronės Gustaitienės nuomone, J. Kraucevičius važiovo pro šalį ir neišlipo stebėti lėktuvo bandymo, taip nesureikšmindamas A. Gustaičio pasiekimo sukonstruoti savo pirmąjį lėktuvą. Tai A. Gustaičiui buvo svajonės išsipildymas. Stebint jo karjerą aviacijoje iki pirmojo A. Gustaičio konstrukcijos lėktuvo pakilimo į orą, vertėtų iškelti tam tikrus dėmesio vertus faktus, kurie dažnai yra nepastebimi publikuotuose šaltiniuose. Įdomi detalė, kuri nėra pastebima tai, kad A. Gustaitis, tuo metu būdamas Mokomosios eskadrilės vadu, iki liepos pabaigos nebuvo davęs formalaus leidimo atlikti tarnybinių skrydžių dėl nesibaigiančio degalų stygiaus⁸⁷. Galima daryti išvadą, kad, kita vertus, tai suteikė lėktuvų konstruktoriui daugiau laiko prižiūrėti lėktuvo gamybą ir dėstyti teorines paskaitas Mokomojoje eskadrilėje. A. Gustaitis savo eskadrilei buvo sudaręs griežtą dienotvarkę, kad jauni lakūnai neturėtų daug laisvo laiko ilgam atsitraukti nuo savo tiesioginių pareigų, tuo pačiu reikalaudami eskadrilės vado priežiūros ir laiko, kurį buvo galėjo skirti pirmojo lėktuvo statybai prižiūrėti. Suvokti šias išorines aplinkybes yra būtina, norint geriau suprasti, su kokiais sunkumais buvo susidurta statant pirmąjį ANBO lėktuvą. Prieš liepos mėnesį vykusį pirmąjį oficialų monoplano lėktuvo skrydį, 1925 m. gegužę buvo atliktas preliminarus lėktuvo surinkimas iš neapdengtų dalių⁸⁸. Tai įrodo iš 1925 m. pavasario išlikusi fotografija.

Liepos 14 d. pirmasis ANBO lėktuvo skrydis buvo sėkmingas. Ore lėktuvas padarė staigius posūkius ir apsuko kelis ratus aplink aerodromo teritoriją. Skrydis užtruko apie pusvalandį, o nusileidus ant žemės lakūną ir lėktuvo autorių pasitiko džiūgaujanti žmonių minia⁸⁹ (*žiūrėti priedą nr.3, psl. 75*). Po sėkmingo A. Gustaičio debiuto statant nuosavos konstrukcijos lėktuvą karininkų ramovėje buvo suorganizuotos lėktuvo krikštynos, į kurias pasveikinti konstruktorių atvyko daug žinomų to laikotarpio asmenybių: Balys Sruoga, Juozas

⁸⁴ Liekis, *Lietuvos karo aviacija*, 165.

⁸⁵ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr.3 (1993):

<http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

⁸⁶ Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993);

<http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].

⁸⁷ Eskadrilės vado įsakymai. Nuorašai (1925 sausio – 1925 gruodžio), LCVA, f. 531, ap. 1, b. 273.

⁸⁸ Ramoška, *Vienintelė relikvija*, 12.

⁸⁹ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 23.

Tumas-Vaižgantas, Kipras Petrauskas ir kiti⁹⁰. Tą patį vakarą, konstruktorius pristatė savo lėktuvo pavadinimą (ANBO), kurio tikroji kilmė iki šių dienų yra diskutuotina. Pagrindinė versija yra žodžių „Antanas nori būti ore“ anagrama, o kiti istorikai tvirtina, jog pavadinimas susijęs su jo ir žmonos Bronės vardais (tačiau jų santuoka įtvirtinta tik 1927 m. rudenį). Atšventęs savo pirmojo lėktuvo skrydį A. Gustaitis tęsia savo tiesiogines vado pareigas Mokomojoje eskadrilėje iki rugpjūčio 31 d., kuomet išvyko mėnesio trukmės laikotarpiui į sanatoriją Palangoje⁹¹.

Pirmasis šalies lėktuvų konstruktorius Jurgis Dobkevičius po dviejų pirmų Dobi lėktuvų gavo finansavimą vykti studijuoti į Paryžiaus aukštosios aeronautikos mokyklą. Jo mokslai užsienyje užtruko apytiksliai dvejus metus, o grįžęs į Lietuvą J. Dobkevičius tapo pirmuoju šalies diplomuotu aviacijos inžinieriumi. Galima spėti, kad A. Gustaitis norėjo sekti savo kolegos pėdomis ir tikėjosi aviacijos viršininko įvertinimo už sėkmingai išbandytą lėktuvą. Pagal konstruktoriaus žmonos prisiminimus, A. Gustaičio aplinkos žmonės, įskaitant jį patį, laukė ir tikėjosi finansavimo studijuoti toje pačioje Paryžiaus aukštosios aeronautikos technikos mokykloje, kurią baigė J. Dobkevičius⁹². Šie lūkesčiai išsipildė – publikuotuose šaltiniuose yra pateikiama, kad A. Gustaitis 1925 m. lapkričio 1 d. kaip Krašto apsaugos ministerijos Karo mokslo skyriaus stipendininkas komandiruojamas į Prancūziją, studijuoti lėktuvų konstravimo mokslų. Šią stipendiją skirti rekomendavo Karo aviacijos vadas J. Kraucevičius, kuris asmeniškai neypatingai mėgo A. Gustaitį, tačiau pripažino jo talentą ir technikos žinias.

Neakcentuojama svarbi detalė, kuri yra praleidžiama pateikiant lėktuvų konstruktoriaus biografiją, kad 1925 m. spalio 16 d. Mokomosios eskadrilės vado įsakymuose patvirtinamas A. Gustaičio kaip vado pareigų perdavimas Vytautui Čemarkai⁹³. Galima spėti, kad šis laiko tarpas buvo skirtas pasiruošimui išvykti, tuo pačiu dėstant kelis teorinius kursus Mokomojoje eskadrilėje, taip visai neatribojant konstruktoriaus nuo tarnybos aviacijos gretose.

A. Gustaičio studijos Paryžiuje prasidėjo nemalonių incidentu, kuomet karo mokslų skyriaus reikiamuose dokumentuose neteisingai buvo nurodytas mokyklos pavadinimas, taip nusiunčiant lėktuvų konstruktorių kaip klausytoją į aviacijos centrą Versalyje⁹⁴. Tai sukėlė nenumatytų problemų, kurias išspręsti turėjo Lietuvos ambasados pareigūnai. Taip nutiko, nes atvykus į aukštąją mokyklą ir aiškinant raštvedybos klaidą paaiškėjo, kad į tinkamą

⁹⁰ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr.3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

⁹¹ Eskadrilės vado įsakymai. Nuorašai (1925 sausio – 1925 gruodžio), LCVA, f. 531, ap. 1, b. 273.

⁹² Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].

⁹³ Eskadrilės vado įsakymai. Nuorašai (1925 sausio – 1925 gruodžio), LCVA, f. 531, ap. 1, b. 273.

⁹⁴ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 55.

Aeronautikos mokyklos programą vietų jau nėra, o pakeisti sąrašo jau nebuvo galima⁹⁵. Žinant tolimesnę įvykių seką, galima spręsti, kad ši klaida buvo diplomatiškai ištaisyta, ir A. Gustaitis vis tiek pateko į jam skirtas studijas.

Apie A. Gustaičio gyvenimą studijuojant Prancūzijos aukštosios aeronautikos mokykloje (L'Ecole nationale Supérieure de L'Aeronautique et de Constructions Mécaniques) duomenų nėra daug. Tai yra pastebėjęs ir aviacijos istorikas Gytis Ramoška⁹⁶. Daugiausiai apie A. Gustaičio darbus Paryžiuje galima sužinoti iš Bronės Gustaitienės prisiminimų ir prof. Jono Stankūno iš skirtingų šaltinių surinktos informacijos. Juose pateikiama, kad pradėjus studijuoti aukštojoje mokykloje, lėktuvų konstruktoriui iš Lietuvos reikėjo pildyti matematines žinias, kurios turėjo spragų⁹⁷. Tai gali atrodyti keistai, kuomet yra žinoma, kad A. Gustaitis visuomet buvo puikus matematikas ir šachmatų meistras, turintis labai tikslinai veikiantį protą, tačiau jo turimų žinių mokslų pradžioje neužteko lengvai įsiliesti į kursus. Tam įtakos galėjo turėti tai, kad lėktuvų konstruktorius nežinojo prancūzų mokslinės terminologijos, be to labai aukštą matematikos dėstymo lygį ir būtinybę įdėti daug darbo laiškuose tėvams mini ir Jurgis Dobkevičius⁹⁸. Siekdamas gilinti prancūzų kalbos žinias, A. Gustaitis bandė geriau su ja susipažinti kasdien ją vartodamas. Dėl šių priežasčių jis kartu su būsimąją žmona nuomojo kambarį prancūzų šeimos namuose⁹⁹. Dažnai pastebimas momentas įvairiuose šaltiniuose – aukštosios mokyklos griežti reikalavimai savo studentams, taigi, labai tikėtina, kad kitataučiams išlygų dėl kalbos spragų nebuvo daroma. Kartu su matematika pirmaisiais studijų metais, A. Gustaitis studijavo bendruosius inžinerijos dalykus, o laisvu nuo mokslų laiku toliau skaitydavo įvairią literatūrą¹⁰⁰. Tai galima sieti su jauno konstruktoriaus ambicijomis toliau kurti savus lėktuvus, kurie atitiktų vis labiau atsinaujinančios Europos tendencijas.

Atsižvelgiant į susidariusį išpūdį apie A. Gustaitį iš ankstesnių tyrimo dalių, galima suprasti, kad jaunas lėktuvų konstruktorius laiką Prancūzijoje dažnai leisdavo gilindamas savo žinias ir siekdamas kuo geresnių rezultatų. Kartu pasiėmęs savo būsimąją žmoną Bronę, su ja A. Gustaitis dažniausiai laiką leisdavo tik sekmadienius, kuomet buvo daugiau progų atsitraukti nuo einamųjų darbų¹⁰¹. Verta pažymėti, kad net būdamas labai užimtas, A. Gustaitis mėgo

⁹⁵ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 24.

⁹⁶ Ramoška, interviu, 2019-01-29.

⁹⁷ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 24.

⁹⁸ Lietuvos aviacijos muziejuje saugomi J. Dobkevičiaus laiškai, <https://www.limis.lt/detali-paieska/rezultatai/-/exhibitList/detailed?authorId=867514&backUrl=%2fpersonaliu-zodynas%2f-%2fpersonFastSearch%2fview%2f867514&searchInExhibits=true> [žiūrėta 2019-04-25].

⁹⁹ Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Ibid.

lankytis teatre, muziejuose, meno galerijose, geram orui leidžiant – dažnai vaikščiodavo po įvairius parkus. Per savo laisvą laiką Lietuvoje ir Paryžiuje konstruktorius stengdavosi riboti vartojamą alkoholio kiekį, kuris galėjo paveikti jo įtemptai dirbantį protą. Su šia problema jau buvo susidūręs praeityje, kuomet slėgė įtampa dėl leidimo statyti savo pirmąjį lėktuvą ir santykių su vadovybe. Prie naujų lėktuvų konstrukcijų dirbti laiko atsirasdavo tik sekmadieniais arba vakarais¹⁰². Naujų idėjų savo tolimesniems darbams konstruktorius semdavosi iš vietinio, technikos mokyklos mokiniams skirto aeroklubo veiklos. Priklausantiems šiam klubui yra suteikiamos teisės apžiūrėti aviacijos dirbtuvių bei netoliese esančio aerodromo darbus¹⁰³. Yra žinoma, kad A. Gustaitis lankėsi „Farman“ lėktuvų dirbtuvėse ir Bourget aerodrome. Ši visuomeninė jauno konstruktoriaus veikla turėjo įtakos tolimesniems jo karjeros etapams, ypačiai – prisidedant prie Lietuvos aeroklubo darbų. Vertėtų paminėti, kad didžioji dalis kartu su A. Gustaičiu kurse studijavusių studentų nebuvo tik prancūzų kilmės jaunuoliai. Aukštosios aeronautikos ir technikos mokyklos publikuotame šaltinyje, kuriame surašyta kiekviena mokyklą baigusi laida nuo 1910 m. iki 1967 m., A. Gustaičio kurse galima suskaičiuoti 67 kartu su juo baigusius bendramokslius¹⁰⁴. Šis skaičius skiriasi nuo aviacijos istoriko Jono Stankūno pateikiamo 63 studentų skaičiaus, tačiau galima daryti išvadą, kad prie A. Gustaičio kurso studentai galėjo prisijungti mokslų eigoje. Studentų sąrašuose pastebima, kad tai buvo labai mišrių tautybių kursas, kuriame buvo net vienas jaunuolis iš Madagaskaro¹⁰⁵. Atsižvelgiant į tai, galima spręsti, kad A. Gustaitis savo mokslams skirtą laikotarpį praleido daugiakultūroje aplinkoje, o dalį studentų sudarant jaunimui iš Rusijos, Čekoslovakijos, Rumunijos ir Lenkijos, tai galėjo reikšti jo platesnį Vidurio Rytų Europos regiono karinės aviacijos žinių kiekį.

Pirmaisiais studijų metais apie A. Gustaičio konstrukcijos lėktuvą ANBO buvo pasirodęs straipsnis Prancūzijos laikraštyje „Les Ailes“ (liet. „Sparnai“)¹⁰⁶. Kas pateikė medžiagą apie konstruktoriaus darbą iš Lietuvos, nėra žinoma, tačiau naujienos apie ANBO lėktuvą yra publikuotos 1925 m. lapkričio 12 d. numeryje, taigi žinios Prancūzijoje galėjo būti gautos iš pačio konstruktoriaus, nes panašiu metu A. Gustaitis atvyko studijuoti į Paryžių. Straipsnyje taip pat yra rašoma, kad Lietuvos aviacijoje matomas mažų lėktuvų konstravimo progresas, taip sekant Anglijos ir Nyderlandų pavyzdžiais¹⁰⁷. Lėktuvo konstrukcija yra panaši į „Avia“ ir „Parnall“ tipo lėktuvus bei išsiskiria puikiais skrydžio duomenimis. A. Gustaičio

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 24.

¹⁰⁴ Association d'anciens élèves de l'école nationale de l'aéronautique reconnu d'utilité publique annuaire 1968, (1968): 173.

¹⁰⁵ Ibid, 172.

¹⁰⁶ Ibid., 24.

¹⁰⁷ „Le monoplan A. Gustaitis“, *Les ailes*, nr. 8 (1925 lapkričio 12 d.): 2.

ANBO techniniai duomenys ir konstrukcijos paprastumas pirmą kartą suteikė jam tarptautinį pripažinimą.

Aktyviai įsiliejęs į Paryžiaus aukštosios aeronautikos mokyklos veiklą, A. Gustaitis laisvu laiku pradėjo planuoti savo tolesnių lėktuvų konstrukcijas, kurias būtų galima įgyvendinti Lietuvos karo aviacijos dirbtuvėse baigus mokslus. Studijų metu konstruktorius paruošė 3 lėktuvų projektus¹⁰⁸, kurie buvo laikomi jo didesnės apimties kurso ir baigiamaisiais darbais. Aviacijos istorikų tarpe yra spėjama, kad ANBO-IV buvo A. Gustaičio aukštosios mokyklos diplomo vertas kūrinys. Vertėtų akcentuoti, kad jaunojo konstruktoriaus tikslas visuomet buvo savo lėktuvus pritaikyti Lietuvos karo aviacijos reikmėms. A. Gustaičiui besidomint pasaulinėmis aeronautikos tendencijomis ir studijuojant vienoje iš pažangiausių su šia sritimi susijusių aukštųjų mokyklų, jo galvoje visuomet buvo gimtosios šalies resursai, kurie palyginus su turimais kitų karine aviaciją plėtojančių valstybių, buvo ganėtinai riboti. Pirmieji konstruktoriaus planuose numatyti lėktuvai buvo mokomieji, kadangi jų gamyba ir eksploatavimas reikalauja mažesnių resursų nei, žvalgybinių bombonešių ar naikintuvų¹⁰⁹. Apie planus statyti antrąjį lėktuvą A. Gustaitis vėl turėjo atsiklausti Karo aviacijos viršininko. Įdomus šio leidimo aspektas yra Karo aviacijos vadovybės kaita: po 1926 m. gruodžio mėnesio perversmo vyko pokyčiai praktiškai visose kariuomenės srityse, taigi, 1927 m. sausio 27 d. iš aviacijos vado pareigų pasitraukė J. Kraucevičius, o naujasis viršininkas Stasys Pundzevičius šį postą perėmė 1927 m. kovo 12 d. Laiškas Karo aviacijos vadui dėl naujo lėktuvo statybos iš Paryžiaus buvo siųstas 1927 m. vasario 28 d., taigi, A. Gustaitis laišką siuntė asmeniui, laikinai einančiam viršininko pareigas, kuris tuo metu galėjo būti Juozas Narakas. Ši spekuliacija leidžia daryti dvi išvadas: savo tolimesnių lėktuvų statybos leidimą A. Gustaičiui buvo galima gauti lengvesnėmis sąlygomis, kadangi J. Kraucevičius pasitraukė iš savo pareigų. Antroji išvada – tai, kad konstruktorius nedalyvavo valstybės perversme, leido jam atsidurti palankioje politinėje pozicijoje, kai dalis aukšto rango aviacijos karininkų dažnai mėgo įsivelti į valdžios perversmus šalyje. Dažnais atvejais lėktuvų konstruktoriui sutapimų ir sėkmės dėka pavykdavo išsisukti iš politinių situacijų, taip išlaikant savo puikią reputaciją tarp besikeičiančios vadovybės.

Sugrįžtant prie A. Gustaičio antrojo lėktuvo konstrukcijos, savo laiške Karo aviacijos viršininkui konstruktorius akcentuoja seną ir nepatikimą techniką, su kuria turi treniruotis jauni lakūnai¹¹⁰. Tai itin didelė problema, nes lėktuvai, su kuriais skraidoma Mokomojoje eskadrilėje, kurios vadu anksčiau buvo A. Gustaitis, yra 1913 m. konstrukcijos „Albatros“ B.II.

¹⁰⁸ Ramoška, interviu, 2019-01-29.

¹⁰⁹ Gytis Ramoška, „ANBO-II“, *Plieno sparnai*, nr. 5 (1998): 9.

¹¹⁰ *Ibid.*, 9.

Technologijoms sparčiai judant į priekį, buvo pastebima vis daugiau problemų dėl jų konstrukcijos: didelės kuro sąnaudos, dažnas remontas ir akivaizdūs naujesnių lėktuvų skraidymo savybių pranašumai. Lėktuvų konstruktoriaus įsitikinimu Karo aviacijos dirbtuvės yra pajėgios gaminti pigesnius ir tinkamesnius mokytį jaunus lakūnus lengvesnio svorio lėktuvus su naujesniais varikliais¹¹¹. Tame pačiame laiške yra palyginamas A. Gustaičio projektinis antrasis ANBO lėktuvas su mokomuoju „Albatros“ B.II, įrodant, kad naujo lėktuvo konstrukcija leistų sunaudoti mažiau kuro ir būti greitesniam už tuometinę mokomąją techniką. Teigiamą atsakymą į prašymą konstruoti savo naująjį lėktuvą A. Gustaitis gavo 1927 m. balandžio pradžioje, taigi, atsakymas konstruktoriui vėlavo, kadangi tuomet keitėsi Karo aviacijos vadovybė. Laišką konstruktoriui siuntė naujasis Karo aviacijos viršininkas, generalinio štabo plk. lt. Stasys Pundzevičius, kuris buvo baigęs Prahos karo akademiją, tačiau su karo aviacijos sritimi jokių sąsajų iki paskyrimo neturėjo¹¹². Nepaisant to, naujasis Karo aviacijos viršininkas prašė tuometinio Krašto apsaugos ministro plk. Antano Merkio gaminti mokomąjį A. Gustaičio lėktuvą serijomis. Vienos konstrukcijos kaina turėjo siekti 20 tūkst. litų, o šiai sumai neviršijant tuometinio aviacijai skirto biudžeto, buvo leista konstruoti vieną ANBO-II lėktuvą¹¹³. Karo aviacijos mastu tai nebuvo didelės papildomos lėšos, kuomet iš užsienio reikėjo nupirkti naują lėktuvo variklį ir tam tikrus prietaisus, likusias dalis ir gamybos medžiagas surenkant iš aviacijos parko sandėlių ir dirbtuvėse buvusių detalių. Iš Paryžiaus atsuntęs lėktuvo brėžinius A. Gustaitis nurodė, kad asmeniškai prižiūrėti lėktuvo statybą galės atvykti 1927 m. rugpjūčio ir rugsėjo mėnesiais, kuomet yra numatytos mokslų atostogos, taigi, didžioji dalis naujojo lėktuvo gamybos vyko dalyvaujant jo autoriui¹¹⁴. Vertėtų pabrėžti, kad per savo antrojo lėktuvo statymo ir bandymo darbus A. Gustaitis vėlavo sugrįžti į mokslus. Mokomasis ANBO-II ore jo autoriaus buvo išbandytas 1927 m. lapkričio 10 d., kartu lėktuve skrendant lt. Jonui Mikėnui bei stebint Karo aviacijos viršininkui plk. lt. S. Pundzevičiui, Krašto apsaugos ministrui Teodorui Daukantui ir dideliame skaičiui žurnalistų¹¹⁵. Įvykių amžininkas Jonas Pyragius savo knygoje pabrėžė, kad tą dieną buvo prastos oro sąlygos, o konstruktoriui skubant greičiau išbandyti lėktuvą tai galėjo būti papildoma motyvacija parodyti jo geras savybes bet kokiomis oro sąlygomis. Kada tiksliai A. Gustaitis grįžta tęsti studijų iš Kauno į Paryžių, šaltiniuose nėra žinoma, bet iš paliktų užuominų galima spręsti, kad tai vyko lapkričio mėnesio

¹¹¹ Gytis Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, (Kaunas, 2009), 58.

¹¹² Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 59.

¹¹³ Ramoška, *ANBO-II*, 9.

¹¹⁴ *Ibid.*, 11.

¹¹⁵ *Ibid.*

pabaigoje, kuomet ANBO-II bandymai ėjo į pabaigą. Apie jų rezultatus konstruktorius sužinojo jau būdamas Paryžiuje¹¹⁶, taigi, ši chronologija atrodytų dėsninga.

Dalykai, kuriuos sėkmingai Prancūzijos aukštojoje aeronautikos technikos mokykloje baigė A. Gustaitis buvo: aviacijos teorija, aerostatų, lėktuvų skaičiavimo ir konstravimo, politinės ekonomijos, hidroaviacijos, aviacinių prietaisų, aviacinės mechanikos bei aviacinių variklių kursai¹¹⁷. Konstruktorius studijų metu atliko aviacinių variklių, lėktuvų skaičiavimo ir konstravimo praktikos darbus. Aukštąją Prancūzijos aeronautikos ir mechaninių konstrukcijų mokyklą A. Gustaitis baigė 1928 m. liepos 31 d. (*žiūrėti priedą nr.2, psl. 74*).

Iki šio laikotarpio apie jo gyvenimo fragmentus galima sužinoti iš amžininkų prisiminimų, kadangi jis, kartu su maža karo lakūnų grupe, 1928 m. pradžioje vyko į Paryžių apžiūrėti naujų karo lėktuvų konstrukcijų¹¹⁸. Tolimesni šaltiniai yra labiau akcentuoti į A. Gustaičio veiklą grįžus į Lietuvos karo aviacijos gretas.

Apibendrinant šį poskyrį galima pastebėti kaip jaunas konstruktorius susidūrė su įvairiais sunkumais siekdamas konstruoti savo pirmuosius du lėktuvus, bei kiek įmanoma plačiau aptariamas jo gyvenimas studijų metu Paryžiuje. Šis laikotarpis yra be galo svarbus A. Gustaičio karjere, kadangi tuo metu buvo dėliojami jo lėktuvų konstravimo pagrindai, naujos pažintys su užsienio lėktuvais bei asmenybėmis, kurios galėjo įtakoti tolimesnius būsimojo Karo aviacijos viršininko sprendimus. Studijos Paryžiuje praplėtė A. Gustaičio akiratį apie lėktuvų konstravimą, patobulino jo matematinius gebėjimus. Grįžus į Lietuvą savo ANBO konstrukcijas A. Gustaitis gebėjo geriau pritaikyti karo aviacijos poreikiams bei susitelkiant į jaunų lakūnų rengimą. Konstruktoriaus dalyvavimas aviacinio pobūdžio būreliuose suteikė žinių apie civilinės aviacijos svarbą, taip motyvavus vėliau aktyviai įsitraukti į Lietuvos aeroklubo veiklą. Studijų Prancūzijoje įtaka yra vėliau tampa pastebima A. Gustaičio vis tobulėjančiuose lėktuvuose ir siekiuose vykdyti aviacijos sklaidą visuomenei.

1.3. ŽINIŲ APIE AVIACIJĄ SKLAIDA VISUOMENĖJE IR PEDAGOGIKA

Susiejant A. Gustaičio Karo aviacijos tarnybos pradžios ir pirmųjų lėktuvų konstrukcijų atsiradimo laikotarpį, verta paminėti, kad būsimasis aviacijos viršininkas visuomet labai rūpinosi šios srities plėtra ne tik kariuomenės ribose. Galima pastebėti jo pedagoginių ir visuomeninių darbų, kuriuos A. Gustaitis vykdė tarnyboje ir likusiu nuo lėktuvų konstravimo laiku, indėlį į Lietuvos aviaciją. Užuominas apie šią veiklą galima matyti ankstesniuose

¹¹⁶ Ibid.

¹¹⁷ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 24.

¹¹⁸ Leonardas Peseckas, *Karo lakūno pasakojimai*, (Kaunas, 1992), 64.

poskyriuose, kuomet aptariant lėktuvų konstruktoriaus karjerą galima pastebėti, kad siekiančiam užsibrėžtų tikslų ir turinčiam gabumų matematikoje, jam dažnai tekdavo mokyti savo kolegas. Tam padėjo ir susidariusios problematiškos Karo aviacijai bet palankios jaunajam talentui aplinkybės, kadangi dažnai trūkdavo skraidymo ir teorijos instruktorių. A. Gustaičio pirmasis formalus su pedagogika susijęs paskyrimas buvo 1922 m. sausio 23 d. eiti aviacijos teorijos dėstytojo pareigas Karininkų ramovėje¹¹⁹. Tais pačiais metais, liepos 1 d., lėktuvų konstruktorius tapo praktikos darbų instruktoriumi Mokomojoje komandoje. Lektoriaus pareigas vėliau performuotoje Karo aviacijos mokykloje A. Gustaitis su pertraukomis vykdė iki 1938 m. sausio 1d.¹²⁰. Šie laipsniški paskyrimai vyko tuo pačiu metu, kuomet A. Gustaitis dar pats mokėsi aukštojo pilotažo kursuose, taigi, tarnybos metu jam laisvo laiko nelikdavo. Prie jo užimtumo 1922 m. prisidėjo ir laikinas paskyrimas eiti Mokomosios eskadrilės vado pareigas, kurias nuo 1923 m. vasario 20 d. Mokomosios eskadrilės įsakymu A. Gustaitis buvo paskirtas vykdyti nuolatos, ir ėjo iki išvykimo į Paryžiaus aukštąją technikos mokyklą.¹²¹ Nuo to laiko į būsimą aviacijos viršininko pareigybes formaliai įėjo jaunų lakūnų švietimo darbai, kuriuos jis vykdė iki savo tarnybos Karo aviacijoje pabaigos. Galima stebėti, kad kartu su lėktuvų pilotavimo bei tiksliaisiais mokslais A. Gustaitis jauniems lakūnams skiepijo patriotiškumo idėjas¹²². Tai buvo daroma į eskadrilę užsakant literatūros ir istorijos raštų bei giesmių chorui ir Lietuvos žemėlapių su fotoalbumais. Tų pačių metų gegužės 17 d. A. Gustaitis buvo paskirtas aukštojo pilotažo instruktoriumi¹²³. Apžvelgiant jo darbus, galima stebėti, kad didžioji dalis A. Gustaičio paskyrimų vyko ankstyvame Karo aviacijos plėtros laikotarpyje, kuomet jos infrastruktūroje trūko kvalifikuotų arba labiau patyrusių mokytojų, kurie galėtų savo žinias perteikti naujai įstojusiems į tarnybą lakūnams. Prisimenant A. Gustaičio charakterio savybes, galima spėti, kad mokyti naujai atvykusius karininkus neturėjo kilti didelių problemų. Iki 1925 m. sukonstruoto pirmojo ANBO lėktuvo ir po to sekusių mokslų Prancūzijoje pagrindiniai A. Gustaičio darbai Karo aviacijoje buvo jaunų lakūnų ruošimas. Žinių perdavimas ateities kartoms būsimam Karo aviacijos viršininkui visuomet buvo didelis prioritetas¹²⁴.

Atsižvelgiant į A. Gustaičio užimamas pareigas ir 1927 m. Lietuvos aeroklubo (toliau LAK) įkūrimą, produktyviausi metai vystant šalies civilinę aviaciją lėktuvų konstruktoriui

¹¹⁹ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 50.

¹²⁰ *Ibid.*, 50.

¹²¹ Eskadrilės vado įsakymai. Originalai (1923 sausio – 1923 gruodžio), LCVA, f. 531, ap. 1, b. 268, l. 38.

¹²² Susirašinėjimas su kariuomenės štabo viršininkų, aviacijos dalių vadais apie kariškų knygų ir žurnalų leidimą, platinimą, karių mokymąsi, sportą. Užsiprenumeravusių karinę spaudą, choro dalyvaujančių karininkų sąrašai.

Aviacijos leidinių ir straipsnių apie aviaciją sąrašas (1938 sausio – 1938 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 459, l. 7.

¹²³ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 50.

¹²⁴ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr.3 (1993):

<http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

prasidėjo jam grįžus iš Prancūzijos. 1928 m. jis galėjo įsitraukti į civilinės aviacijos veiklą, padedant LAK formuotis, kaip tarpininkaujančiai institucijai tarp Karo aviacijos ir visuomenės. Chronologiškai atitinkantis momentas buvo į LAK pirmininko pareigas 1927 m. paskirto kariuomenės vado Silvestro Žukausko pasitraukimas iš tų pareigų, jas perimant veikliam Kauno universiteto Matematikos ir gamtos fakulteto dekanui prof. Zigmui Žemaičiui¹²⁵. Kartu su jo paskyrimu pirmininkauti LAK veiklai buvo pradėta spręsti civilių lakūnų mokymo klausimus. Klubo veiklai laipsniškai įsibėgėjant ir A. Gustaičiui esant aeroklubo vicepirmininkui, per 1930 m. kovo 9 d. ataskaitinį susirinkimą jis pasiūlė šalyje pradėti pigesnės aviacijos srities – sklandymo veiklą¹²⁶. Gerai žinodamas, kad sklandytuvų gamyba yra gerokai pigesnė už mokomųjų lėktuvų pirkimą, A. Gustaitis tai siūlydamas taip pat argumentavo, kad ši sritis pritrauks techniškai gabią studentiją bei LAK jaunimą labiau įsitraukti į siūlomas veiklas. Iš to, kaip ši aviacijos sritis šalyje išpopuliarėjo tarpukariu, galima tik pasidžiaugti, kad vienu iš šios idėjos iniciatorių buvo būtent A. Gustaitis.

1928–1940 metų laikotarpiu LAK savo veiklą išplėtė į daugelį su aviacija susijusių atšakų. A. Gustaitis prie LAK galėjo prisidėti tik laisvu nuo tarnybos bei lėktuvų konstravimo laiku, bet nepaisant to, jo indėlis vykstančioje veikloje buvo milžiniškas. Vienas iš to pavyzdžių, tai 1930 m. įvykis, kuomet LAK neteko savo pirmojo treniruočių lėktuvo „Albatros“. Siekiant tęsti lakūnų mokymus iš Karo aviacijos buvo perpirktas A. Gustaičio sukurtas ANBO-II mokomasis monoplanas¹²⁷. Lėktuvų konstruktoriui 1935 m. tapus Karo aviacijos viršininku, LAK buvo skiriamas didelis dėmesys, siekiant vis labiau į tą veiklą įtraukti kuo didesnę visuomenės dalį. Verta paminėti, kad nuo paskyrimo eiti aukščiausias Karo aviacijoje esančias pareigas A. Gustaitis nustojo būti LAK vicepirmininku¹²⁸. Artimiau susipažinti su Aeroklubo veikla buvo galima per organizuojamus renginius bei nuo 1935 m. pradėtu leisti iliustruotu žurnalu „Lietuvos sparnai“¹²⁹, kuriame galima rasti ne vieną A. Gustaičio interviu civilinės aviacijos plėtros klausimais (*žiūrėti priedą nr.7, psl. 79*). Pagrindiniai žurnalo redaktoriai buvo Karo aviacijos lakūnai, kurie stengėsi žurnalą leisti bent kartą per mėnesį, pateikiant aviacines naujienas Lietuvoje ir Europoje. Dažniausi A. Gustaičiui interviu metu pateikiami klausimai būdavo apie civilinės aviacijos šalyje būklę ir perspektyvas¹³⁰. Būdamas Karo aviacijos viršininku, jis stengdavosi atskirti karo, komercinę ir sportinę aviacijos rūšis, siekdamas

¹²⁵ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 47.

¹²⁶ Ibid., 48.

¹²⁷ Viktoras Ašmenskas, *Lietuvos aero klubas 1927–1940 metais*, (Vilnius, 2007), 92.

¹²⁸ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 134.

¹²⁹ Liekis, *Lietuvos karo aviacija*, 344.

¹³⁰ „Lietuvos Sparnai 1935–1940“, *Epaveldas*, žiūrėta 2019 m. vasario 12 d., <https://www.epaveldas.lt/object/recordDescription/LNB/LNB0024BA6A>

padalinti jas Krašto apsaugos ir Susisiekimo ministerijų kompetencijoms. Toks sprendimas būtų pagerinęs ministerijų požiūrį į sportinę aviaciją, pagerinant tuo užsiimančių lakūnų finansavimą iš valdžios pusės ir esant būtinam reikalui labiau įtraukiant juos į krašto gynybą¹³¹. Skirtingose A. Gustaičio kalbose dažnai galima pastebėti norą, kad valstybė labiau finansuotų civilinės aviacijos sritį, remtų jaunos lakūnus bei jų ruošimą kartu su Karo aviacijos lakūnais. Karo aviacijos viršininkas jautė pasididžiavimą LAK nuveiktais darbais, nes Aeroklubo narių atsidavimas padėjo šalyje plėtoti ne tik kariuomenei priklausančią aviacijos veiklą, ypatingai tam pasitarnavo Nidos sklandymo mokykla.

Lig šiol publikuotuose šaltiniuose nepateikiama A. Gustaičio civilinės aviacijos veiklos dalis padeda stebėti, kokius reikalavimus Aeroklubui kėlė Karo aviacijos viršininkas. Nuo savo paskyrimo į Karo aviacijos viršininko pareigas A. Gustaitis Kauno aerodrome stengėsi įvesti visapusišką jo naudojimo tvarką. LAK nariai galėjo naudotis aerodromo teritorija tik nevykstant Karo aviacijos skraidymams arba mokymams, o tam reikėdavo atskirai susitarti su budinčiais karininkais¹³². Siekiančio atkreipti į tai dėmesį LAK pirmininko Z. Žemaičio bendravimas su A. Gustaičiu raštiškai visuomet buvo formalus, ir profesoriaus laiškuose galima rasti daug pataikavimų, siekiant įvairių nuolaidų klubo veiklai. Nuo 1939 m. Aeroklubo žurnalas „Lietuvos sparnai“ buvo spausdinamas du kartus per mėnesį, taigi, LAK pirmininkas norėjo išlaikyti leidinio populiarumą tarp karo lakūnų. Karo aviacijos viršininko buvo prašoma duoti leidimą privalomą tarnybą atliekantiems lakūnams užsiprenumeruoti žurnalą metams už pusę kainos¹³³. Žinodamas, kokią svarbą Karo aviacijai turi tinkama literatūra, A. Gustaitis kariuomenės štabo spaudos ir švietimo skyriaus viršininkui neilgai trukus davė įsakymą užsakyti leidinį į aviacijos štabą.

Apžvelgiant A. Gustaičio iniciatyva Karo aviacijoje užsakomą literatūrą, galima stebėti, jog buvo siekiama ne tik jos užsisakyti, bet kartu prisidėti, kad atsirastų naujų su aviacija susijusių publikacijų. 1938 m. gegužės mėnesį aviacijos štabo viršininkui iš Vytauto Didžiojo kultūros muziejaus buvo siųstas laiškas, kuriame aviacijos buvo prašoma fotografuoti kaimus visose Lietuvos apskrityse¹³⁴. Toks prašymas buvo siunčiamas planuojant fotografijas panaudoti

¹³¹ Dešimt metų aviacinės kūrybos, *Lietuvos sparnai*, nr. 3 (1937): 323.

¹³² Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1937 sausio – 1937 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 396, l. 152.

¹³³ Lietuvos Aero klubo pirmininko pranešimai Karo aviacijos viršininkui apie skraidymo varžybų taisykles, darbo planus, atliktų skraidymų apyskaitos, nupirktų lėktuvų apžiūrėjimo aktai ir kt. apyrašai (1938 sausio – 1938 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 475, l. 187.

¹³⁴ Susirašinėjimas su Užsienio reikalų ministru, konsulais, Karo muziejaus direktoriumi, civilinėmis įstaigomis; asmenimis, aviacijos dalių vadais, stipendijų, lėktuvų pirkimo iš užsienio firmų, dalyvavimo tarptautinėse parodose, varžybose, Karo muziejaus užsakymo padaryti kaimų nuotraukas ir kt. klausimais. Kariams duodamų pažymų privačiais jų reikalais nuorašai. Mokslinės vadybos draugijos įstatai (1938 sausio – 1938 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 476, l. 52.

išleidžiamam albumui „Sparnuota Lietuva“. Metinių aviacijos planų pakeitimus štabo viršininkas visuomet turėjo derinti su Karo aviacijos viršininku A. Gustaičiu, o stebint tolimesnius įsakymus galima matyti prašymą Karo aviacijoje užsakyti minėtąjį albumą į visas lakūnų grupes. Artimiau supažindinant visuomenę su aviacija, karo lakūnams buvo teikiami įsakymai rašyti straipsnius į populiarius to meto leidinius. 1938 sausio mėnesio paliepime grupių vadams A. Gustaitis buvo nurodęs rašyti „Mūsų Žinynui“¹³⁵. Pačioje Karo aviacijoje leidžiamos publikacijos būdavo aprašomosios ginkluotės knygelės ir skraidymo statutai. Siekdamas lakūnų išprusimo, aviacijos viršininkas dažnai teikdavo užsakymus į Kariuomenės štabo spaudos ir švietimo skyrių. Nenorint atsilikti nuo aviacinių pasaulio aktualijų, A. Gustaičio paliepimu buvo užsakoma skirtingų šalių spauda apie naujausią karinę techniką. Baigiant kalbėti apie publikacijas, kurias išleidžiant prisidėjo A. Gustaitis, verta paminėti 1937 m. išleistą konspektą „Skridimo mechanika“¹³⁶. Konspektas buvo naudojamas kaip pagalbinių priemonė jauniems LAK ir Šaulių Sąjungos lakūnams parengti.

A. Gustaitis buvo prisidėjęs ir prie Šaulių sąjungos veiklos. Joje nuo 1931 m. buvo vykdoma ir aviacijos veikla¹³⁷, taigi, kaip ją teisingai plėtoti, buvo klausiama Karo aviacijos viršininko. Tokį įspūdį galima susidaryti apžvelgiant A. Gustaičio susirašinėjimus su Šaulių sąjungos vadovybe, kuriai buvo duodama įvairių patarimų dėl skraidančios technikos pirkimo ir jos naudojimo. Siekdamas civilinę aviaciją sieti su karo lakūnais, aviacijos viršininkas nurodo Šaulių sąjungos vadui, kad jiems privalumas būtų turėti ne tik pradiniam mokymui tinkamus lėktuvus¹³⁸. Susirašinėjime A. Gustaitis pateikia išsamią lėktuvų palyginimo lentelę, kurioje nurodoma, kurie techniniai lėktuvų duomenys yra svarbiausi bei kodėl Šaulių sąjungai labiau vertėtų pirkti „Klemm“, o ne „Jungmann“ arba „De Havilland“ firmos techniką. Už pagalbą aviacijos srityje 1939 m. A. Gustaičiui buvo suteiktas Šaulių žvaigždės ordinas, o 1940 m. sausio 14 d. vykusiame Šaulių sąjungos aviacijos būrio susirinkime jis buvo išrinktas pirmuoju aviacijos garbės šauliu¹³⁹. Verta paminėti, kad Šaulių sąjungos ir LAK veiklos tarpusavyje dubliavosi, taigi buvo kilę idėjų jas sujungti, tačiau A. Gustaitis laikė Aeroklubą pagrindiniu

¹³⁵Susirašinėjimas su kariuomenės štabo viršininku, aviacijos dalių vadais apie kariškų knygų ir žurnalų leidimą, platinimą, karių mokymąsi, sportą. Užsiprenumeravusių karinę spaudą, chore dalyvaujančių karininkų sąrašai. Aviacijos leidinių ir straipsnių apie aviaciją sąrašas (1938 sausio – 1938 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 459, 14.

¹³⁶ Antanas Gustaitis, *Skridimo mechanika*, (Kaunas, 1937).

¹³⁷ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 142.

¹³⁸Susirašinėjimas su Užsienio reikalų ministru, konsulais, Karo muziejaus direktoriumi, civilinėmis įstaigomis; asmenimis, aviacijos dalių vadais, stipendijų, lėktuvų pirkimo iš užsienio firmų, dalyvavimo tarptautinėse parodose, varžybose, Karo muziejaus užsakymo padaryti kaimų nuotraukas ir kt. klausimais. Kariams duodamų pažymų privačiais jų reikalais nuorašai. Mokslinės vadybos draugijos įstatai (1938 sausio – 1938 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 476, l. 103.

¹³⁹ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 143.

sportinės aviacijos atstovu šalyje, tuo tarpu Šaulių sąjungos aviacija buvo pavaldi kariuomenei, taip šioms dviem organizacijoms viena kitą papildant¹⁴⁰.

A. Gustaitis visuomet rūpinosi ne tik lakūnų, tačiau ir naujo šalies techninio personalo rengimu. Stebint kaip kitos Europos valstybės profesionaliai rengė specialistus, A. Gustaičiui pačiam tai mačius Paryžiaus aukštojoje techninių konstrukcijų mokykloje, plečiant aviaciją Lietuvoje šiai sričiai gerokai trūko personalo. Yra žinoma, kad Vytauto Didžiojo universiteto Technikos fakulteto taryba 1936 m. paruošė projektą praplėsti inžinierių specialybę, o 1938 m. Inžinierių ir architektų draugija ragino vyriausybę steigti savarankišką aukštąją technikos mokyklą¹⁴¹. Tokios naujienos A. Gustaitį turėjo džiuginti, tačiau matydamas, jog organizuojant inžinierių studijas buvo susiduriama su daugybe problemų, 1939 m. kovo 9 d. jis Kariuomenės vadui įteikė raštą, kuris buvo perduotas Švietimo ministrui. Tame rašte buvo dėstomos Karo aviacijos viršininko mintys, kokių reformų turėtų būti imtasi siekiant pagerinti specialistų rengimą šalyje. Pagrindinės A. Gustaičio išvardintos problemos buvo per ilga mokslų trukmė, per mažas paruoštų specialistų skaičius, per mažas mokslus baigusių lietuvių skaičius ir pan.¹⁴². Savo rašte A. Gustaitis siūlė anksčiau išvardintų problemų sprendimus, kuriuose nurodė sutvarkyti stipendijų išdavimą, sugriežtinti studentų mokymosi patikrinimus ir įvesti konkursinius kvotimus. Rašto pabaigoje Karo aviacijos viršininkas toliau priekaištavo dėl nenormalios specialistų rengimo būklės šalyje ir tikėjosi, kad jo pasiūlyti paprasti problemų sprendimo būdai būtų pradėti įgyvendinti jau nuo tų pačių metų rudens semestro¹⁴³. Tokie darbai buvo būtini norint modernizuoti Lietuvos karo aviacijos ir kitų šakų techninį personalą ir bandyti toliau neatsilikti nuo užsienio šalių.

A. Gustaičio raštas Švietimo ministrui parodo aviacijos viršininko suvokimą apie tikslųjų mokslų pedagogikos problemas. Tas žinias Karo aviacijos viršininkas galėjo surinkti pats įsitraukęs į akademinį gyvenimą. 1932 m. vasario 1 d. A. Gustaitis laimėjo konkursą Vytauto Didžiojo universitete užimti vyresniojo asistento pareigas, tuo pačiu skaitant aviacijos pagrindų kursą¹⁴⁴. Jam buvo skiriamos 66 akademinės valandos per semestrą, tačiau pradėjęs vykdyti Karo aviacijos viršininko pareigas, asistento darbo A. Gustaitis atsisakė. Nepaisant to, universitete jis toliau liko kaip dėstytojas (*žiūrėti priedą nr.11, psl. 83*). Savo dėstomiems dalykams A. Gustaitis publikuodavo konspektus: „Aviacijos teorija“, „Aviacijos istorija“,

¹⁴⁰ Aeroklubo ir Šaulių aviacijos būrio tolimesnė veikla, *Karys*, nr. 5 (1937): 147.

¹⁴¹ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 116.

¹⁴² Kariuomenės štabo, I, II skyr. Tiekimo viršininkų, karininkų ramovės ir kt. aplinkraščiai. Statistinės žinios apie karo aviacijos asmeninę sudėtį ir 1934 m. – 1938 m. VD universiteto technikos fakulteto studentus. Brig. generolo raporto kariuomenės vadui Universiteto Technikos fakulteto reformos, inžinerijų kadrų paruošimo klausimu nuorašai (1939 sausio – 1939 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 528, l. 20.

¹⁴³ *Ibid.*, 26.

¹⁴⁴ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 44.

„Aerodinamika“, „Aerodinamikos konspektas“, „Lėktuvo aerodinamika“, „Pilotažo vadovėlis“ ir „Skridimo metodika“¹⁴⁵. 1941 m. A. Gustaitį paleidus iš paskutinių Karo aviacijos Likvidacinės komisijos pirmininko pareigų, universitetas jam tapo paskutine darbovieta. Savo darbą ten A. Gustaitis tęsė iki 1941 m. kovo 4 d., kuomet NKVD sekiai nutraukė jo veiklą universitete¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Ibid., 45.

¹⁴⁶ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 127.

2. LIETUVOS KARO AVIACIJOS MODERNIZATORIUS

Pradedant skyrių vertėtų išvardinti pagrindinius užfiksuotus A. Gustaičio darbus, kurie smulkiau nebus aprašomi šiame tyrime. Kadangi nuo 1928 m. iki 1934 m. lėktuvų konstruktorius neturėjo milžiniškos įtakos modernizuojant Lietuvos karo aviaciją, šis laikotarpis bus aptariamas kaip junginys tarp skirtingų A. Gustaičio karjeros etapų. Grįžusio iš Paryžiaus, lėktuvų konstruktoriaus laukė paaukštinimas pareigose, 1928 m. spalio 10 d. jį paskiriant Karo aviacijos štabo viršininku, o tų pačių metų lapkričio 23 d. buvo suteiktas majoro laipsnis¹⁴⁷. A. Gustaitis kelerius tolesnius gyvenimo metus aktyviai užsiėmė lėktuvų konstravimu, o tam palankias sąlygas sudarė 1929 m. balandžio mėnesio paskyrimas vykdyti Aviacijos parko viršininko pareigas, taip perleidžiant visas naujas lėktuvų konstrukcijas ir techninę dalį į jo rankas. Būtent tai padėjo per kelerių metų laikotarpį sukurti ir serijomis gaminti naujesnius ANBO lėktuvus. Lėktuvų konstruktoriui puikiai nusimanant apie šalyje turimą karinę techniką, 1932 m. spalio 13 d. jis buvo paskirtas vykdyti Karo aviacijos Technikos skyriaus viršininko pareigas¹⁴⁸. Jo paskyrimai į vadovaujančius darbus galiausiai atvedė iki aukščiausių su Karo aviacija susijusių pareigų. Tai buvo ilgo ir sunkaus darbo rezultatas, kurį A. Gustaičiui pavyko pasiekti savo atsidavimo ir ryžto dėka. Jo siekis Lietuvos aviaciją iškelti kaip labiausiai pažengusią kariuomenės šaką šalyje neliko nepastebėtas kariuomenės vadovybės, kuri palankiai vertino A. Gustaičio indėlį mažais etapais modernizuojant šią sritį. Tuo pačiu jo vadovaujamoms Karo aviacijos dirbtuvėms išlikus vieninteliu šalyje karo lėktuvų gamintoju, A. Gustaičio veikla turi didesnę potencialą lyginimui su kitų Vidurio Rytų Europos regiono konstruktorių darbais. Valstybės karinį pajėgumą geriausiai galima sužinoti atkreipiant dėmesį į jos turimą ir gaminamą techniką.

2.1. A. GUSTAITIS VIDURIO RYTŲ EUROPOS REGIONO KONTEKSTE

Šiame poskyryje bus siekiama palyginti A. Gustaičio lėktuvų konstravimo srities darbus su kitų užsienio šalių karo aviacijos asmenybių veikla. Ankstesniame skyriuje pateikta informacija apie ankstyvąją lėktuvų konstruktoriaus karjerą Karo aviacijoje leidžia lengviau susidaryti bendrą vaizdą apie tuometinę Karo aviacijos padėtį, jos vadovybę, įsitikinimus ir pačią A. Gustaičio asmenybę. Efektyvus konstruktoriaus laiko planavimas, vėlesniuose šaltiniuose akcentuojama disciplina bei mokėjimas lanksčiai bendrauti buvo dažniausiai

¹⁴⁷ Ibid., 173.

¹⁴⁸ Ibid., 173.

akcentuojamos teigiamos būdo savybės, kurios padėjo jam išsiskirti iš kolegų aviatorių. Įdomus A. Gustaičio gyvenimo momentas, kuris retai akcentuojamas istoriografijoje – tai lėktuvų konstruktoriaus finansinė padėtis. Buvęs jo kolega ir amžininkas Leonardas Peseckas savo prisiminimuose pastebėjo, kad turėdamas daug darbo, o vėliau tapęs Karo aviacijos viršininku, A. Gustaitis nesukaupė didelio turto¹⁴⁹. Dėl to konstruktorius dažnai sulaukdavo kolegų pajuokų, tačiau tai turėjo nedaug įtakos A. Gustaičio siekiamiems tikslams ir jų įgyvendinimui. Iš Karo aviacijos gaudamas komandiruočių ir siuntimų į užsienį, jis galėdavo sau leisti pakeliauti po daugybę užsienio šalių, tuo pačiu susipažinti su šių šalių karo aviacija. Šios galimybės jam tapo dar labiau įmanomos pradėjus konstruoti savus lėktuvus. 1927 m. spalio 19 d. A. Gustaitis su savo pirmuoju ANBO lėktuvu buvo nuskridęs į Rygą, kurioje parodė savo lėktuvo galimybes kolegoms iš kaimynų karo aviacijos¹⁵⁰. Sklandžiai atlikti šią kelionę trukdė variklio gedimas, kuomet skrisdamas iš Lietuvos iki savo galutinio tikslo konstruktorius turėjo leistis keliose vietose. Variklio gedimai pasireiškė dėl jo būklės ir susidėvėjimo – kadangi A. Gustaitis nusipirkti naujo variklio tuo metu negalėjo, skristi ryžosi su naudotu. Rygoje lietuvių konstruktorių pasitiko laikinai einantis Latvijos karo aviacijos viršininko pareigas plk. lt. Arvids Skurbe¹⁵¹ ir Lietuvos kariuomenės atašė Latvijai plk. lt. Balys Giedraitis. ANBO skrydis į Latviją yra dažnai minimas kaip pirmasis šalies Karo aviacijos vizitas į užsienio šalį¹⁵². Pagal šaltinius galima stebėti, kad A. Gustaitis tą pačią vizito dieną vyko atgal į Lietuvą, tačiau lėktuvo techninės problemos dar kartą sutrukdė konstruktoriui sėkmingai grįžti su savo kūrinium. Į Kauno aerodromą konstruktorius grįžo traukiniu, kartu parsigabendamas nebeskrendantį ANBO lėktuvą.

Platesniame kontekste išskiriant Antaną Gustaitį iš kitų Europos lėktuvų konstruktorių, jo projektuojami ir gaminami lėktuvai visad buvo pritaikyti pagal tuometinius šalies Karo aviacijos poreikius ir gamybos galimybes. Dažniausias aspektas, į kurį konstruktorius turėdavo atsižvelgti, buvo finansavimas. Publikuotuose šaltiniuose galima pastebėti, kad 1927 metams Karo aviacijai buvo skiriama 1,5 mln. litų¹⁵³. Tuo metu tai sudarė vos 1/33 dalį visai kariuomenei skirtų lėšų, taigi, galimybės įsigyti naujos technikos būdavo ribotos. Toks finansavimas Karo aviacijai A. Gustaitį skatino daryti pigesnius, lengvai eksploatuojamus lėktuvus, kurių gamyba nereikalautų daug išlaidų ir kuro sąnaudos būtų nedidelės. Šis

¹⁴⁹ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr.3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12]

¹⁵⁰ Ramoška, *Vienintelė relikvija*, 14.

¹⁵¹ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 90.

¹⁵² Ramoška, *Vienintelė relikvija*, 14

¹⁵³ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 46.

konstruktoriaus noras yra pastebimas ir jo žmonos Bronės atsiminimuose¹⁵⁴, kuomet yra cituojami A. Gustaičio žodžiai kuriant naujo lėktuvo brėžinius: „Lietuvai tas būtų per brangu“. Taigi, atsižvelgiant į tuometinę šalies aviacijos padėtį, būtų naivu tikėtis, kad visi A. Gustaičio projektuoti lėktuvų modeliai prilygtų vis naujesnėms konstravimo tendencijoms, kurias galėjo sau leisti kitos Europos šalys bei jų konstruktoriai.

Atsižvelgdama į šią situaciją, pagal savo anksčiau išbandytą praktiką Lietuvos karo aviacijos vadovybė, sekdamą užsienio valstybių pavyzdžiu, įvertinti naujausios technikos lėktuvų parodose dažnai į komandiruotes Europoje siųsdavo labiau patyrusius karo lakūnus. Jeigu finansinės galimybės leisdavo, po tokių apžiūrų dažniausiai vykdavo lėktuvų pirkimas, kaip nutiko 1924 m. liepą. Tuometinis Karo aviacijos viršininkas J. Kraucevičius kartu su A. Gustaičiu vyko į Čekoslovakiją apžiūrėti naujų naikintuvų, dėl kurių pirkimo lapkričio 14 d. buvo pasirašyta sutartis. Tai buvo firmos „Letov“ Š-20L naikintuvai, kurių buvo užsakyta 8 vienetai¹⁵⁵. Lakūnų atsiminimuose taip pat galima pastebėti, kad į Lietuvą dažnai atvykdavo užsienio šalių lėktuvų firmų atstovai, kurie reklamuodavo savo techniką, tačiau atsižvelgiant į daugybę faktorių (tokių kaip eksploatacinės galimybės, kaina, specifinio lakūnų rengimo reikalavimas, paties lėktuvo modelio poreikis) dažniausiai jų pasiūlymų buvo atsisakoma.

Siekiant kiek įmanoma objektyviau vertinti situaciją, pirmiausia nagrinėjant lėktuvų konstruktorius vertėtų atkreipti dėmesį į artimiausią Lietuvos kaimynę Latviją. Apie jos karo aviacijos istoriją ir plėtrą daugiausiai duomenų galima surasti istoriko lėktuvų konstruktoriaus Karlio Irbičio išeivijoje publikuotoje knygoje „Of struggle and flight. The History of Latvian Aviation“¹⁵⁶. Vertėtų pažymėti, kad Latvijos karinė aviacija kūrėsi gan panašiomis aplinkybėmis kaip ir Lietuvos: 1919 m., kuomet vyko Nepriklausomybės kovos, jų pirmasis techninis trofėjus buvo tokio pat modelio kaip ir Lietuvoje kovose perimtas „Sopwith“ *Strutter* 1 ½. Nepaisant šių pirminių panašumų, jų pirminė karo aviacijos plėtra buvo kitokia: kuomet Lietuvoje karo techniką pavyko perimti iš pasitraukiančių kaizerinės Vokietijos dalinių, Latvijoje pirmieji lėktuvai buvo karo trofėjai. Kaimynai savo karo aviacijos mokyklą įkūrė tik 1920 m. sausį, taigi, kvalifikuotų savų lakūnų rengimas, lyginant su Lietuvos, vėlavo beveik vienerius metus. Tais pačiais metais buvo plečiamas aviacijos parkas, kuriame buvo sudaromos sąlygos laikyti ir prižiūrėti karinę techniką.

Latvijos karinės aviacijos istorijoje galima pastebėti daugiau nei du lėktuvų konstruktorius, kurių darbai yra detaliau aprašomi istoriografijoje. Verta pabrėžti, kad nei vienas

¹⁵⁴ Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].

¹⁵⁵ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 42.

¹⁵⁶ Karlis Irbitis, *Of struggle and flight The History of Latvian Aviation*, (Stittsville, 1986).

iš aptariamųjų lėktuvų projektuotojų ar konstruktorių neturėjo tokios sėkmingos karjeros, kaip A. Gustaitis, taigi – svarbu suvokti jų skirtingas lėktuvų gamybos galimybes. Kitas vertas dėmesio aspektas, tai Latvijoje buvusių lėktuvų konstruktorių skaičius. Dalis konstruktorių savo lėktuvus ar kitus orlaivius gamino savo malonumui, nesiekdami didesnio pripažinimo. Pastebima karo aviacijoje tarnaujančių latvių problema buvo jų polinkis į dažną alkoholio vartojimą¹⁵⁷. Tarp jų buvo ne vienas puikus karo aviacijos žinovas, tačiau ši problema buvo akivaizdi praktiškai visą tarpukario Latvijos aviacijos laikotarpį. Atsižvelgiant į šią bei kitas anksčiau išvardintas problemas, verta aptarti tik su karo aviacija susijusius konstruktorius, kurie yra žinomi platesniame, nei tik savo šalies aviacijos mėgėjų lygmenyje.

Pirmoji tokia asmenybė, kuri yra plačiai žinoma aviacijos istorikų, yra Herberts Cukurs. Istoriografijoje šis žmogus yra prieštaringai vertinamas dėl savo antrojo pasaulinio karo laikotarpio veiklos bendradarbiaujant su nacių okupantais¹⁵⁸. Šias lėktuvų konstruktoriaus pažiūras galėjo lemti jo artimas bendravimas su vokiečių inžinieriumi dr. Werner von Langsdorff, kuris vėliau tapo garsus dėl savo lengvųjų „Klemm“ lėktuvų¹⁵⁹. H. Cukurs, kaip ir A. Gustaitis, konstravo monoplano schemas lėktuvus. Latvijos inžinierius įkvėpimo sėmėsi iš vakarų Europos lėktuvų gamintojų sėkmės bei anksčiau minėto dr. W. von Langsdorff patarimų. Jo pirmasis lėktuvas C-1 buvo sukonstruotas 1923–1926 m. Pagal konstruktoriaus išgales H. Cukurs monoplanui panaudojo motociklo „Harley-Davidson“ variklį¹⁶⁰. Tai atspindi panašią Latvijos ir Lietuvos karo aviacijos jaunų konstruktorių finansinę padėtį. Atsižvelgiant į šiuos panašumus, vertėtų pabrėžti, kad H. Cukurs karjera savo šalies karo aviacijoje gerokai skiriasi nuo A. Gustaičio – per savo tarnybos metus latvis sukonstravo tris originalios konstrukcijos lėktuvus (iš kurių nė vienas netapo serijiniu), tačiau dažnos karinės disciplinos problemos neleido H. Cukurs toliau sėkmingai kilti karjeros laiptais. Pagal įvairius šaltinius, Latvijos konstruktorius buvo mėgėjas išgerti bei nepaklusti jam nepatikusiems vadų įsakymams¹⁶¹, taigi, jo charakterio negalima lyginti su A. Gustaičio. Vienas juos galimai siejantis dalykas buvo siekis populiarinti savo šalies karo aviaciją bei savo sukurtus lėktuvus. Dėl kelionių po Japoniją, Kiniją, Indiją ir Sovietų Sąjungos gilumą su savos konstrukcijos lėktuvu H. Cukurs tapo žinomu Vidurio Rytų Europos aviacijos konstruktoriumi. Pagrindinis tolimų skrydžių su savais lėktuvais skirtumas tarp A. Gustaičio ir H. Cukurs buvo jų skrydžio įgulos skaičius. 1934 m. savo 10 tūkst. kilometrų skrydžiui aplink Europos sostines trimis lėktuvais A. Gustaitis kartu

¹⁵⁷ Ramoška, interviu, 2019-01-29.

¹⁵⁸ Andrejs Plakans, *Historical dictionary of Latvia*, (JAV: Scarecrow Press, 1997), 82.

¹⁵⁹ Irbitis, *Of struggle...*, 66.

¹⁶⁰ Ibid., 67.

¹⁶¹ Plakans, *Historical dictionary...*, 82.

pasitelkė dar penkis karo aviacijos tarnybą atliekančius kolegas, tuo tarpu H. Cukurs į tolimas šalis Afrikoje bei Azijoje keliavo vienas. Viena iš galimų išvadų tokiam pasirinkimui buvo tai, kad abu konstruktoriai pasitikėjo savos konstrukcijos technika, siekė garsinti savo darbus ir šalį, tačiau H. Cukurs lėktuvas tebuvo vienvietis vienintelis egzempliorius, o A. Gustaitis skridimui su serijiniais lėktuvais galėjo pasitelkti Karo aviacijos komandą.

Deja, šiais laikais H. Cukurs dažniau yra prisimenamas ne už savo nuopelnus aviacijoje, bet dėl anksčiau minėtų nacionalistinių pažiūrų ir veiklos nacių okupuotoje Latvijoje. Tuomet tapęs Arjas Kommando nariu, H. Cukurs įtariamas svariai prisidėjęs prie žydų tautybės žmonių žudynių. Tuo yra įsitikinęs latvių istorikas Andrievs Ezergailis, kuris savo knygoje apie Latvijos holokaustą išskiria lėktuvų konstruktorių dėl įvairių karo nusikaltimų¹⁶². H. Cukurs sukurti trys originalios konstrukcijos lėktuvai dabartinėje latvių istoriografijoje yra užgožiami jo karo nusikaltimų, taigi, dabartinį šio konstruktoriaus įvaizdį karo aviacijos istorijoje būtų nelogiška lyginti su A. Gustaičio, apie kurį kritiškai amžininkų atsiminimai yra sunkiai aptinkami.

Kitas konstruktorius, vėliau tapęs Latvijos karo aviacijos istoriku, yra Karlis Irbitis. Ši asmenybė yra žinoma dėl savo darbų lėktuvų konstravimo srityje tarpukarinėje Latvijoje bei pokario emigracijoje Kanadoje, kurioje svariai prisidėjo prie eksperimentinio vertikalios kilimo orlaivio CL-84 kūrimo 1965 m.¹⁶³. Jo konstruojami lėktuvai, taip pat kaip ir A. Gustaičio, buvo monoplano schemas, tačiau į serijinę gamybą išleisti nebuvo. Būdamas jaunas K. Irbitis buvo susidomėjęs lėktuvų konstrukcijomis, o įkvėpimo savo ateities darbams sėmėsi apžiūrinėdamas lėktuvus Čiekurkalns aerodrome. Jame, po pirmojo pasaulinio karo pradžios, būsimam latvių konstruktoriui buvo leista susipažinti su esančia karine technika¹⁶⁴. Tame aerodrome bazavosi prancūziškos konstrukcijos lėktuvai, taigi ankstyvasis įkvėpimas K. Irbičio konstrukcijoms buvo prancūziški Rusijos oro pajėgų naikintuvai „Nieuport“ 17, kurių tuo metu Čiekurkalns aerodrome buvo ne vienas. Vertėtų akcentuoti, kad Latvijos lėktuvų konstruktorius gimęs 1904 m., taigi jo prisiminimų apie vaikystėje pirmojo pasaulinio karo pradžioje apžiūrėtus lėktuvus bei matytus įvykius negalima vertinti kaip lemiamą įtaką turėjusio veiksnio K. Irbičio gyvenime. Šie fiksuoti prisiminimai buvo publikuoti 1986 m., taigi autorius ir lėktuvų konstruktorius turėjo gerokai daugiau žinių apie tuometinių įvykių ir karinės technikos kontekstą. K. Irbičio techninis išsilavinimas, kuris padėjo jam tobulėti nuo mėgėjiškų sklandytuvų konstravimo iki aukštosios mokyklos diplomo verto darbo sukonstravus lėktuvo

¹⁶² Andrievs Ezergailis, *The Holocaust in Latvia, 1941–1944: The Missing Center*, (JAV: Holocaust Memorial Museum, 1996), 4.

¹⁶³ Karlis Irbitis <http://inventions.lza.lv/izg.php?id=22> [žiūrėta 2019-03-21]

¹⁶⁴ Irbitis, *Of struggle...*, 45.

variklį, buvo įgytas Valstybiniame Rygos technikos institute¹⁶⁵. Vertėtų akcentuoti, kad specialių, lėktuvų konstravimo kursų institute nebuvo, o tuo metu dirbę dėstytojai, pastebėję K. Irbičio susidomėjimą šia sritimi, galėjo jam padėti tik į biblioteką užsakydami reikalingos užsienio literatūros.

K. Irbitis savo susidomėjimu tiksliaisiais mokslais nuo jauno amžiaus primena A. Gustaitį, tačiau jų išsilavinimas dirbant su originalios konstrukcijos lėktuvais yra labai skirtingas. Latviui galimybių patekti į Paryžiaus aukštąją mechanikos ir techninių konstrukcijų mokyklą praktiškai nebuvo. Tai buvo Latvijos karo aviacijos formavimosi sunkumų pasekmė, kuomet karo aviacijos vadovybei jaunų specialistų komandiruotės užsienyje atrodė nereikalingos. Vadovybė laikėsi politikos, kad karinę techniką, esant dideliui poreikiui, galima tiesiog įsigyti iš užsienio, taigi, savų konstruktorių poreikio nebuvo. Lengvesnis ir labiau prieinamas būdas aviacijos entuziastams konstruoti lėktuvus bei jais skraidyti buvo įsitraukiant į Latvijos aeroklubo veiklą. Panašiai kaip ir Lietuvoje pradėjęs veikti (ir atgimimo metais atkurtas) aeroklubas civilinės aviacijos darbus pradėjo dėka karo aviacijos karininkų, kurių interesas buvo sukelti didesnę visuomenės susidomėjimą šia karybos sritimi. Tuomet į klubo gretas galėjo įstoti ir tokie aviacijos entuziastai, kaip K. Irbitis¹⁶⁶, kurie, pasinaudodami nario privilegijomis, galėjo skaityti populiarius Vakarų Europos aviacinius žurnalus bei semtis idėjų apie sėkmingas lėktuvų konstrukcijas. Pagal skirtingus atsiminimus galima pastebėti, kad A. Gustaitis¹⁶⁷ ir K. Irbitis¹⁶⁸ skaitė tas pačias aviacines publikacijas: anglišką *Flight* ir *The Aeroplane* bei Prancūzijoje publikuojamus *Les Ailes* ir *L'Aeronautique* žurnalus bei knygas apie lėktuvų konstravimo teoriją. Kaip ir A. Gustaitis, K. Irbitis, siekė konstruoti kuo pigesnius monoplano schemas lėktuvus. Kadangi jų svoris buvo lengvesnis nei biplanų, bei skrydžio metu jie turėjo geresnę aerodinamiką, tuo metu jie buvo laikomi moderniausios konstrukcijos lėktuvais. Tai įrodo ankstyvieji K. Irbičio darbai, sukurti padedant kitam Latvijos lėktuvų konstruktoriui Nikolajui Pūlinš, kurio pirmasis pagamintas savos konstrukcijos lėktuvas „Spriditis“ P-1 buvo biplanas¹⁶⁹.

Lyginant konstruktorių darbo sąlygas galima matyti akivaizdžius skirtumus tarp Lietuvos ir Latvijos karo aviacijos struktūrų bei skirtingas lėktuvų konstruktorių problemas – Latvijoje norinčių gaminti savo lėktuvus buvo daugiau, tačiau šalies karo vadovybė didelio poreikio juos lavinti ir išlaikyti nejautė, tuo tarpu Lietuvoje norinčių gaminti buvo gerokai

¹⁶⁵ Ibid., 46.

¹⁶⁶ Irbitis Karlis http://latvianaviation.com/index.php?en/content/bioc/BC_Irbitis.ssi [žiūrėta 2019-03-20].

¹⁶⁷ Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-03-20].

¹⁶⁸ Irbitis, *Of struggle...*, 46.

¹⁶⁹ Ibid., 47.

mažiau, tačiau sąlygos jiems tobulėti ir konstruoti buvo sudaromos palankesnės, nes pinigų investuoti į užsienietišką karinę techniką gerokai trūko. Latvijoje karo aviacijos vadovybė buvo įsitikinusi, kad perperkant užsienyje sėkmingų lėktuvų konstrukcijų licencijas galima visiškai išlaikyti modernią aviaciją, tuo tarpu Lietuvoje finansavimas buvo dažniau skiriamas A. Gustaičio lėktuvų konstrukcijoms gaminti, kadangi jo prašomos savų lėktuvų gamybos kainos buvo nepalyginamai mažesnės nei licencinių. Latvijoje originalios konstrukcijos lėktuvų inžinierių, tiek mėgėjų, tiek karo aviacijos karininkų, galima surasti daugiau nei 20, tuo tarpu Lietuvoje tuo užsiėmė tik Jurgis Dobkevičius ir Antanas Gustaitis (neatsižvelgiant į Vsevolodo Šenbergo 1922 m. bandytą konstruoti savadarbį lėktuvą¹⁷⁰), o Aeroklubo konstruktoriai daugiausiai kūrė sklandytuvus. Pastebint lėktuvų konstruktorių požiūrių skirtumus matoma, kad kaimyninėje šalyje karo vadovybės nuostatos buvo konservatyvesnės, ji labiau linkusi pasitikėti jau išbandyta užsienine karine technika, nei savų gamintojų darbais. Dažniausiai perkama technika kaina ir charakteristikomis buvo panaši į Lietuvos karo aviacijoje įsigyjamus „Fiat“ bei „Letov“ firmų lėktuvus¹⁷¹, kurių apžiūrose bei vertinime dažnai dalyvaudavo A. Gustaitis¹⁷².

Latvijos karo aviacijos vadovybės nuostatos buvo pagrindinis motyvas lėktuvų konstruktoriams bandyti gaminti ne kariškus naikintuvus ar žvalgybinius lėktuvus, tačiau lengvą, sportinę ir aerodinamišką skraidančią techniką. Ko gero labiausiai išsiskyręs ir pripažinimo Latvijos aviacijos istorijoje sulaukęs K. Irbičio originalios konstrukcijos lėktuvas buvo VEF I-16¹⁷³. Priešingai nei anksčiau minėtos populiariausios Latvijos lėktuvų gamintojų konstrukcijos, tai buvo naikintuvo projektas, kuris baigtas 1939 m. Detaliai išnagrinėti ir praktiškai pritaikyti šalies karo aviacijoje lėktuvui laiko buvo nedaug, kadangi Latviją Sovietų Sąjunga okupavo 1940 m. birželio viduryje. VEF I-16 K. Irbitis sukonstravo dirbdamas Latvijos valstybinėje elektrotechnikos gamykloje (VEF), kurioje savo darbus pradėjo 1934 m.¹⁷⁴ Tai buvo valstybinės reikšmės ir plataus darbų spektro technikos gamykla, kurioje buvo gaminama viskas nuo telegrafų dalių iki karinės technikos, įskaitant lėktuvus. Šioje gamykloje dirbdamas K. Irbitis suprojektavo net 10 skirtingų originalios konstrukcijos lėktuvų, o VEF I-16 išsiskyrė savo tikslingu pritaikymu šalies karo aviacijos reikmėms. Nepradėta šio lėktuvo serijinė gamyba gali apibendrinti Latvijos karo aviacijos problemas. Tik 1939 m. šalyje buvo atsisakyta pirkti senesnės, biplanų tipo konstrukcijos lėktuvus¹⁷⁵, taigi, talentingi latvių konstruktoriai, kaip

¹⁷⁰ Nerijus Korbutas, Vsevolodo Šenbergo lėktuvas Š-1: <http://www.plienosparnai.lt/page.php?946> [žiūrėta 2019-04-25].

¹⁷¹ *Air Forces of the Baltic states* (Londonas: Blue Rider Publishing, 2001), 162.

¹⁷² Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr. 3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-03-20].

¹⁷³ VEF Irbitis I-16 http://latvianaviation.com/VEF_I-16.html [žiūrėta 2019-03-20].

¹⁷⁴ Irbitis, *Of struggle...*, 113.

¹⁷⁵ *Ibid.*, 147.

K. Irbitis, galimybės įsitvirtinti šalies karo aviacijoje, priešingai nei A. Gustaitis, elementariai neturėjo. Lyginant A. Gustaičio ir K. Irbičio darbus galima stebėti, kad abu lėktuvų konstruktoriai savo karjeras pradėjo būdami tiksliųjų mokslų bei technikos entuziastai. Abu gamintojai akcentavo monoplano tipo lėktuvų konstrukcijos pranašumus, taip siekdami gaminti modernius, gerą aerodinamiką turinčius lėktuvus bei mažinti regiono atsilikimą nuo vakarų Europos valstybių, nuolat besidomėdami jų lėktuvų parodomis bei skaitydami šios srities publikacijas. Skirtumus tarp A. Gustaičio ir K. Irbičio lėmė valstybinės karo aviacijos formavimo politikos skirtumai, kuomet Lietuvoje originalios konstrukcijos lėktuvų gamyba vertinta kaip pigi ir priimtina kariuomenės vadovybei, Latvijoje dažniausiai buvo remiamasi užsienio valstybių išbandyta karine technika. K. Irbitis niekada netapo šalies karo aviacijos vadu, kaip buvo lemta A. Gustaičiui, tačiau jo palikimas šalies istorijoje yra ne ką menkesnis. Prie to prisidėjo vėlesniais gyvenimo metais publikuotos knygos latvių ir anglų kalbomis, kuriose amžininko pateikiama informacija padeda išsamiai apžvelgti tarpukario Latvijos aviacijos raidą ir jos problemas.

Aptariant Baltijos jūros regiono valstybių lėktuvų konstruktorius, vertėtų paminėti, kad Estijos karo aviacijoje taip pat buvo originalių lėktuvų prototipų gamintojų. Pagrindinė problema, su kuria galima susidurti siekiant detaliau ištirti šios šalies karo aviacijos istoriją, yra istoriografijos trūkumas tiek jų gimtąja, tiek užsienio kalbomis. Išsamių ir patikimų šaltinių stoka bet kokią lyginimą su A. Gustaičiu gali padaryti netolygiu. Atsižvelgiant į šią apsunkinančią aplinkybę, bus siekiama bendrais bruožais įvertinti Estijos konstruktorių darbą ir minimaliai palyginti su Lietuvos lėktuvų kūrėjo veikla. Iš turimų šaltinių galima stebėti, kad Estijos karo aviacija formavosi labai panašiomis aplinkybėmis kaip kaimyninių Latvijos bei Lietuvos. Po Nepriklausomybės paskelbimo 1918 m. vasario 24 d., naujai formuojamai Estijos kariuomenei teko dalyvauti Nepriklausomybės kovose prieš bolševikų ir bermontininkų dalinius dar neturint nė vieno veikiančio karo aviacijos lėktuvo¹⁷⁶. Pirmoji skraidanti karinė technika šalyje atsirado po sėkmingų kautynių prieš bolševikų dalinius. Dėl tolimesnių lėktuvų įsigijimo 1919 m. pradžioje Estijos karo vadovybė nesėkmingai derėjosi su Suomija, iš kurios gavo vieną lėktuvą su pažeistu varikliu. Panašiai kaip Lietuvoje, modernesnės Estijos karo aviacijos struktūros iš esmės buvo formuojamos pasibaigus Nepriklausomybės kovoms. Jų sudėtyje palaipsniui atsirado vis daugiau veikiančių karo aviacijos lėktuvų, buvo suformuotos atskiros antžeminių ir vandens lėktuvų kuopos, lakūnų mokykla bei dirbtuvės¹⁷⁷.

¹⁷⁶ Air force http://www.mil.ee/en/air_force [žiūrėta 2019-03-20].

¹⁷⁷ Air force http://www.mil.ee/en/air_force [žiūrėta 2019-03-20].

Estijos aviacijos istoriografijoje galima aptikti kelis, originalios konstrukcijos vietinių lėktuvų kūrėjų lėktuvus. Pagal tai, kad Estija, panašiai kaip ir Latvija, buvo labiau linkusi atnaujinti savo karinę techniką pirkdama naujus lėktuvus arba jų licencijas iš Vakarų Europos valstybių¹⁷⁸, galima daryti išvadą, jog jų lėktuvų konstruktoriai galimai susidūrė su panašiomis problemomis, kaip Latvijos inžinieriai. Unikali aplinkybė Estijos aviacijoje buvo šalies aeroklubo priklausomybė karo aviacijai¹⁷⁹. Aeroklubui pradėjus veiklą apie 1937 m., jo nariais tapo darbuotojai iš likviduotos Estijos oro ir dujų gynybos sąjungos. Žinant, kad A. Gustaitis laikomas vienu iš Lietuvos aeroklubo įkūrėju, o K. Irbitis bei kiti Latvijos lėktuvų konstruktoriai buvo aktyvūs savo šalies klubo nariai, Estijoje ši tradicija taip pat buvo tęsiama. Pirmieji trys Estijos lėktuvų kūrėjai buvo Voldemar Post, Roman Neudorf ir Otto Org¹⁸⁰. Detalios informacijos apie konstruktorius istoriografijoje yra nedaug, tačiau yra žinoma, kad V. Post buvo karo aviacijos lakūnas, kuriam 1939 m. suteiktas garbingas ketvirto laipsnio Sakalo kryžiaus ordinas¹⁸¹. Apie Roman Neudorf istoriografijoje yra žinoma, kad 1932 m. jis buvo baigęs Talino technikos mokyklą, vėliau dirbo Talino oro transporto asociacijos skraidymo kursų dėstytoju¹⁸². Kartu šie konstruktoriai sukūrė originalius OGL-1 bei OGL-2 lėktuvus, kurie vėliau buvo pervadinti PON-1 ir PON-2. Lėktuvų konstrukcijos paliko teigiamą įspūdį Estijos karo aviacijos vadovybei ir 1935 m. buvo nuspręsta įsigyti penkis vienetus įtraukiant juos į eskadrilių veiklą.

Įdomus aspektas atliekant detalesnį tyrimą apie Estijos lėktuvų konstruktorius ir bandant juos lyginti su A. Gustaičiu yra tas, kad apie kūrėjų darbus galima rasti daugiau informacijos nei apie pačias asmenybes. Tai galima bandyti paaiškinti susidarius kelioms aplinkybėms: jų pirmosios originalios konstrukcijos atsirado apie 1935 m., taigi žinant laikotarpio problematiką galima teigti, kad tai buvo palyginus trumpas veiklos laikotarpis. Kita aplinkybė galėjo tapti Estijos karinių oro pajėgų visapusiška lėktuvų pirkimų bei naujų projektų konstravimo kontrolė, kuri riboja ne karinių lėktuvų gaminimą. Trečia aplinkybė gali būti aviacijos entuziastų trūkumas, be kurių aprašomųjų darbų naudojantis vietiniuose archyvuose surinkta medžiaga yra sunku aptarti konkrečias asmenybes. Vertėtų paminėti, kad Estijoje iki 1940 m. okupacijos netrūko atskirų originalios konstrukcijos karinių lėktuvų, tačiau išskirti vieną asmenybę, kuri, kaip A. Gustaitis, dominuotų kuriant savo šalies techniką, negalima. Vieninteliai panašumai tarp

¹⁷⁸ *Air forces...*, 115.

¹⁷⁹ *Ibid.*, 117.

¹⁸⁰ *Ibid.*, 118.

¹⁸¹ Eesti Vabariigi teenetemargid <https://president.ee/et/vabariik/teenetemargid/kavaler/6298/voldemar-post> [žiūrėta 2019-03-20].

¹⁸² Roman Neudorf <http://vana.www.postimees.ee:8080/htbin/1art-a?/99/01/09/uudised.shtmXneljateistkymnes> [žiūrėta 2019-03-20].

Estijos konstruktorių ir Lietuvos karo aviacijos vado buvo nebent tai, kad jų lėktuvų konstrukcijos taip pat buvo mišrios (medžio ir metalo). Nepaisant lėktuvų sparnų schemų skirtumo, naudotos tokios pačios, sąlyginai taupios medžiagos. Dar vienas sietinas momentas buvo R. Neudorf pedagoginis darbas, kurio ir A. Gustaitis neapleido iki savo tarnybos pabaigos. A. Gustaitis iki 1940 m. dirbo Vytauto Didžiojo universitete, tuo tarpu Estijos konstruktorius dėstytojavo Talino oro pramonės asociacijos organizuojamuose lėktuvų konstravimo kursuose¹⁸³.

Dar viena valstybė, kuri tarpukaryje Vidurio Rytų Europos kontekste buvo aviacinės pramonės pavyzdys – tai Čekoslovakija. Šioje šalyje buvo ne vienas originalios konstrukcijos lėktuvų gamintojas, o jų karinė technika buvo gaminama serijomis bei pardavinėjama visoje Europoje. Pagrindinė šių technikos laimėjimų priežastis buvo tai, kad Čekoslovakija yra gerokai didesnė valstybė už Baltijos šalis, o jos teritorija priklausė Austrijos-Vengrijos imperijai Pirmojo pasaulinio karo laikotarpiu. Dėl to šalies teritorijoje dar prieš jos Nepriklausomybės paskelbimą 1918 m. lapkričio 28 d., buvo atidarytas didelis skaičius karinės technikos gamyklų. Pasibaigus karui, visos jos atiteko naujai susikūrusiai mišriai valstybei, taigi, išankstinis karinės technikos gamybos pranašumas skiria Čekoslovakiją nuo anksčiau aptartų valstybių. Vertėtų pabrėžti, kad kovoms parengtos karinės technikos Čekoslovakijoje po Pirmojo pasaulinio karo praktiškai nebuvo, taigi naujų lėktuvų gamyba naujai formuojamai karo aviacijai buvo būtina¹⁸⁴. Šios valstybės karo aviacijos kūrimasis buvo kitoks, nei Lietuvos bei kitų anksčiau aptartų valstybių, tačiau tam yra dar viena priežastis: pirmąją karinę techniką Čekoslovakijai po karo perdavė Prancūzija¹⁸⁵. Tai buvo numatyta pasibaigusio Pirmojo pasaulinio karo sutartyse, kuomet Prancūzija įsipareigojo remti besiformuojančią Čekoslovakijos kariuomenę, dėl patirtų didelių netekčių bei dar vieno karo rizikos atveju. Šią detalę galima sieti su dideliu studentų iš Čekoslovakijos skaičiumi, kurie tais pačiais arba vėlesniais metais studijavo Paryžiaus aukštosiose technikos mokyklose, taip pat ir su A. Gustaičiu¹⁸⁶.

Vertėtų pabrėžti, kad Čekoslovakijos karo vadovybė, turint didelį skaičių po karo likusių techninių gamyklų ir nebūtinai norėjus būti visiškai priklausomai nuo sąjungininkų dovanų ar pirkti jų lėktuvų licencijas, taigi, buvo siekta vykdyti savarankišką serijinę gamybą. Tikslui įgyvendinti, Čekoslovakijos krašto apsaugos ministerija perspektyviausius šalies lėktuvų konstruktorius, kaip A. Šmolikas, įdarbindavo įvairiose lėktuvų remonto dirbtuvėse. 1920 m. į Letov firmos gamyklą pasiūstas dirbti A. Šmolik sėkmingai sukonstravo savo pirmąjį lėktuvą

¹⁸³ Ibid.

¹⁸⁴ Historie <http://www.aero.cz/cz/o-nas/spolecnost/historie/> [žiūrėta 2019-03-22].

¹⁸⁵ Němeček, *Československá Letadla*, 24.

¹⁸⁶ *Association d'anciens élèves...*, 173.

Letov Š-1¹⁸⁷. Po pirmojo lėktuvo parodymo viešumoje ir įvykusios lėktuvų parodos šalies karo aviacija užsakė net 50 šio lėktuvo vienetų. Vertėtų paminėti, kad A. Šmoliko konstruojami karo aviacijos lėktuvai buvo biplano schemos. Atsižvelgiant į šias skirtingas karo aviacijos plėtros aplinkybes, daryti tolygų istorinį Čekoslovakijos konstruktorių bei jų kūrinių palyginimą su A. Gustaičiu bei jo konstruotais ANBO lėktuvais nėra paprasta, tačiau galima išskirti pavienius Čekoslovakijoje iškilus lėktuvų kūrėjus, kurie tam tikrais aspektais galėtų pasitarnauti šiam tyrimui.

Čekoslovakijoje dirbusio aviacijos konstruktoriaus Alois'o Šmoliko lėktuvai buvo pirkti Lietuvos karo aviacijai 1925 m.¹⁸⁸. Šis lėktuvų kūrėjas iš viso yra sukūręs daugiau nei dvidešimt „Šmolik“ lėktuvų tipų, kurie buvo plačiai naudojami įvairiose Europos šalyse. A. Šmolik buvo pirmasis iš Čekoslovakijos aviakonstruktorių tarpo, kuris profesionaliai pradėjo kurti originalios konstrukcijos lėktuvus. Jo žinios apie lėktuvų gaminimą buvo sukauptos dar Pirmojo pasaulinio karo metais, kuomet po sužalojimo fronte A. Šmolik buvo paskirtas dirbti techninio personalo darbuotoju Austrijos-Vengrijos imperijos aviacinio dalinio sudėtyje¹⁸⁹. Tuo pačiu metu dirbdamas imperijos karo aviacijoje būsimasis konstruktorius studijavo Vienos Technikos universitete, kur gilino savo žinias apie karinę techniką, taip palaipsniui buvo paaukštintas iki lėktuvų projektuotojo. Pasibaigus karui A. Šmolik grįžo į Prahą, kurioje aktyviai įsitraukė į atkurtos Čekoslovakijos karo aviacijos pramonės formavimąsi.

Dirbdamas Letov firmoje, į serijinę gamybą A. Šmolik išleido 24 skirtingus originalios konstrukcijos lėktuvus¹⁹⁰. Lyginti šį lėktuvų gamintoją su A. Gustaičiu yra sudėtinga dėl daugelio priežasčių. Jų propaguojamos lėktuvų konstrukcijos yra skirtingos schemos. Dar vienas aspektas trukdantis juos tolygiau palyginti, yra labai skirtingos karjeros aplinkybės. Kuomet A. Gustaitis buvo vos antras šalies lėktuvų konstruktorius, ir jo pirmieji serijiniai lėktuvai buvo sukonstruoti tik 1929 m.¹⁹¹, A. Šmolik serijiniai lėktuvai tuo metu jau buvo paplitę po visą Europą. Tai galima lengvai paaiškinti, suvokiant neproporcingą abiejų valstybių karo aviacijos mastą. Galima teigti, kad prie to svariai prisidėjo įvairios susiklosčiusios politinės, po Pirmojo pasaulinio karo susidariusios aplinkybės, tačiau tai nekeičia fakto, kad Lietuvoje lėktuvų gamyklų elementariai nebuvo. Tai šalyje atstojo karo aviacijos turėtos dirbtuvės, kuriose ir buvo gaminama visa aviacinė technika, tuo tarpu Čekoslovakijoje, kartu su A. Šmoliko lėktuvus gaminusia „Letov“ firma, taip pat buvo „Aero“, „ČKD“ ir kitos lėktuvų konstrukcijomis

¹⁸⁷Němeček, *Československá Letadla*, 24.

¹⁸⁸Pyragius, *Mūsų sparnai*, 55.

¹⁸⁹Užrašai apie Čekoslovakijos karo aviaciją, 2018 m., asmeninis Gyčio Ramoškos archyvas; lapai nenumeruoti.

¹⁹⁰Hans-Joachim Mau, *Tschechoslowakische Flugzeuge*, (Berlynas, 1987), 15.

¹⁹¹Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 93.

užsiimančios valstybinės reikšmės gamyklos. Vienas iš kelių A. Gustaičio ir A. Šmolik galimų panašumų – tai jų techninis išsilavinimas, kuris buvo pasiektas studijuojant užsienio šalyse. Čekoslovakijos lėktuvų gamintojas savo kvalifikaciją sugebėjo įgyti bei pritaikyti dar Pirmojo pasaulinio karo laikotarpiu, kuomet A. Gustaitis studijas Paryžiuje baigė tik 1928 m.

Šiame tyrime dar neaptarta Vidurio Rytų Europos regiono bei Lietuvos kaimyninė valstybė Lenkija taip pat turėjo originalios konstrukcijos lėktuvų kūrėjų. Apie juos šiame tyrime nebus detaliau aptariama bei lyginama dėl kelių susiklosčiusių aplinkybių. Viena iš jų yra skirtingi valstybių karo aviacijų mąstai, kuomet realiau lyginti Lenkijos karo aviaciją bei jos konstruktorius būtų galima su anksčiau aprašytos Čekoslovakijos. Abi Vidurio Rytų Europos regiono valstybės buvo gerokai didesnės ir turėjo galingą karinę pramonę, o vakarinei Lenkijai po Pirmojo pasaulinio karo atiteko 4 stambios karinės technikos gamyklos, kurios Pirmojo pasaulinio karo laikotarpiu buvo įrengtos kaizerinės Vokietijos¹⁹². Dar vienas aspektas, į kurį verta atkreipti dėmesį tiriant Lenkijos karo aviacijos formavimosi aplinkybes, tai 1918 m. pabaigoje vykęs karas su Ukraina, kurio metu jau buvo naudota aviacinė technika, nupirktą iš pasitraukiančių kaizerinės Vokietijos dalinių.

Lyginti A. Gustaičio lėktuvų konstravimo darbų su Lenkijos inžinierių kūryba negalima dėl dar vienos priežasties: panašiai, kaip Čekoslovakijoje, praktiškai visi išskilesni originalios konstrukcijos lėktuvų gamintojai Lenkijoje buvo samdomi didelių gamyklų veiklai. Suvokiant, kad Lietuvoje tokios situacijos nebuvo, o vienintelė lėktuvų gamyklą atstojanti vieta buvo Karo aviacijos dirbtuvės Kaune, kuriose A. Gustaitis turėjo mažą, jam padedančių žmonių komandą, galimybių skirtumai tampa dar labiau akivaizdūs. Paskutinioji priežastis, dėl kurios šiame darbe nebus lyginami Lenkijos karo aviacijos konstruktoriai yra tarptautinių santykių su šia šalimi problematika. Kadangi Lietuvos Respublika su Lenkija iki 1938 m. ultimatumo nepalaikė jokių tarptautinių ryšių, tai tampa dar vienu argumentu, neįtraukti lenkų konstruktorių darbo šiame tyrime. Argumentuoti, kodėl Čekoslovakija yra pasirinkta, o Lenkija ne, galima akcentuojant A. Šmolik konstruotų lėktuvų įsigijimą Lietuvos karo aviacijai. Su Čekoslovakija turint šiltesnius politinius ir aviacinius bei kitų pramonės šakų santykius, juolab A. Gustaičiui dažnai vykstant į šios šalies aviacinės technikos parodas¹⁹³, tai tampa labiau priimtiniu atskirties tašku šiame tyrime.

Apibendrinant poskyrį galima teigti, kad A. Gustaičio darbai konstruojant lėktuvus Karo aviacijoje turėtų būti labai vertinami, atsižvelgiant į kitų regiono valstybių lėktuvų kūrėjų darbo

¹⁹² History of the Polish air force <http://sp.mil.pl/en/history-of-the-polish-air-force> [žiūrėta 2019-04-04].

¹⁹³ Leonardas Peseckas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr. 3 (1993): <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12].

aplinkybes. Lietuvio konstruoti ANBO lėktuvai nebuvo gaminti masinėmis serijomis milžiniškose gamyklose, kurios būtų buvę paliktos šaliai pasibaigus Pirmajam pasauliniam karui, taigi suvokiant šias aplinkybes A. Gustaičio darbas atrodo ištis įspūdingai. Originalių lėktuvų konstruktorių atžvilgiu Vidurio Rytų Europos regione į Lietuvą yra panašiausia Latvija, kurioje aviacinė pramonė taip pat nebuvo masiškai kuriama pagal vietinius konstruktorius. Didelę reikšmę šiam lyginimui turi regiono karo ir dalinai civilinės aviacijos formavimosi žinios, taip suvokiant pavienių valstybių aviacijos vadovybių skirtingus požiūrius į originalius, vietinių konstruktorių gaminamus, lėktuvus. A. Gustaičio atveju, 1927 m. iš Karo aviacijos viršininko pareigų pasitraukus J. Kraucevičiui¹⁹⁴, aplinkybės konstruoti savo lėktuvus buvo palankios. Apžvelgiant Vidurio Rytų Europos regiono lėktuvų konstruktorių pasiekimus, A. Gustaitį galima išskirti kaip Baltijos šalyse geriausią karjerą Karo aviacijoje padariusį bei savo lėktuvus šalies poreikiams geriausiai pritaikantį lėktuvų kūrėją

2.2. KARO AVIACIJOS VIRŠININKO SPRENDIMAI

1934 m. gegužės 9 d. A. Gustaitis pirmą kartą pradėjo laikinai eiti Karo aviacijos viršininko pareigas (jas perėmęs iš gen. št. plk. Stasio Pundzevičiaus)¹⁹⁵. Šias pareigas lėktuvų konstruktorius galėjo vykdyti neilgai, kadangi tą pačių metų birželio 25 d. A. Gustaitis, kartu su dar keliais Karo aviacijos lakūnais savo suprojektuotais lėktuvais ANBO išvyko į 10 tūkst. kilometrų skrydį aplink Europos sostines, iš kurio grįžo liepos 19 d. ANBO grandies kelionės laikotarpiu laikinai einantis Karo aviacijos viršininko pareigas A. Gustaitis jas perdavė mjr. V. Reimontui¹⁹⁶. Trumpas mėnesio laikotarpis lėktuvų konstruktoriui buvo pirmasis aukščiausiam Lietuvos karo aviacijos viršininko poste. Neilgai trukus svarbiausias šalies Karo aviacijoje pareigas lėktuvų konstruktorius perėmė visam likusiam tarpukario laikotarpiui. Šiame poskyryje daugiausiai dėmesio bus skiriama A. Gustaičio sprendimams modernizuojant Karo aviaciją, perėmus viršininko pareigas iš gen. št. plk. S. Pundzevičiaus, kurio indėlį į šią karybos sritį taip pat verta paminėti.

Karo aviacijos būklė, kurią A. Gustaitis paveldėjo iš buvusio viršininko savo sudėtyje turėjo 6 aviacijos eskadriles, kurios veikė Kauno ir Zoknių aerodromuose¹⁹⁷. Eskadrilėse 1932

¹⁹⁴Pyragius, *Mūsų sparnai*, 56.

¹⁹⁵Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1934 sausio – 1934 gruodžio). LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 292, l. 138.

¹⁹⁶Ibid., 172.

¹⁹⁷Algirdas Gamziukas, *Aviacija Lietuvoje 1919 – 1940* (Kaunas, 1993), 11.

m. skraidė 114 lakūnų, žvalgų ir mokinių¹⁹⁸. Vadovaujant S. Pundzevičiui, nuo 1932 m. buvo vėl atidaryta ir iki pat okupacijos veikė Aviacijos mokykla, o taip pat buvo laikoma nemažai užsienyje pirktų („Fiat“ ir „Ansaldo“ firmų¹⁹⁹) bei Lietuvoje gamintų lėktuvų. S. Pundzevičiaus palikimą, A. Gustaičiui perimant Karo aviacijos viršininko pareigas, galima vertinti gerai, atsižvelgiant į turėtus tuometinius išteklius.

Viename iš pirmųjų A. Gustaičio įsakymų laikinai einant aviacijos viršininko pareigas, 1934 m. gegužės 11 d., pažymima, kad lėktuvai ANBO-IV, su kuriais vėliau buvo vykstama į kelionę aplink Europą, buvo išbandyti ir techniškai tinkami atlikti skraidymus²⁰⁰. Šiuos A. Gustaičio prioritetus tapus Karo aviacijos viršininku patvirtina įvykių amžininkas ir vienas iš kelionės aplink Europą dalyvių kpt. Juozas Namikas²⁰¹, kurio prisiminimuose užfiksuota laikinojo vado kalba. Joje šis teigia, kad kelionei į Europą su savos konstrukcijos lėktuvais buvo ruošiasi iš anksto, tačiau tai pavyko įgyvendinti tik gavus vadovybės leidimą. Kitas skrydžio aplink Europos sostines politinis momentas yra pažymėtas prof. dr. Jono Vaičenonio, kuris savo darbe apie Lietuvos kariuomenės modernizaciją 1926–1939 metais pastebi, kad būtent skrydžio metu, šalyje vyko politinis perversmas, kurio metu buvo areštuota dalis aukšto rango Karo aviacijos karininkų²⁰². Perversmas vyko 1934 m. birželio 6–7 dienomis, kuomet A. Gustaitis lankėsi Prancūzijoje. Grįžus po skrydžio, konstruktorius susidūrė su jau pasikeitusia aviacijos struktūra, kadangi dalis karo lakūnų buvo suimti, o vadovybė, formaliai išskyrus Karo aviacijos viršininką S. Pundzevičių, buvo pasikeitusi. Neilgai trukus, 1934 m. rudenį, buvo pradėtas vykdyti plk. lt. Stasio Raštikio kariuomenės modernizavimo planas, kuris buvo paremtas Kazio Škirpos Expose²⁰³. Jame buvo numatyta pertvarkyti Karo aviaciją, pakeisti jos etatų struktūrą ir stiprinti oro erdvės apsaugą²⁰⁴. Šios reformos laipsniškai buvo vykdomos visu A. Gustaičio Karo aviacijos vadovavimo laikotarpiu, taip gerinant šios kariuomenės srities infrastruktūrą.

1934 m. lapkričio 23 d. A. Gustaičiui buvo suteiktas pulkininko laipsnis²⁰⁵. Tai buvo jo pastovaus ir nuoširdaus darbo rezultatas. Sekant tolimesnes karo vadovybės reformas, 1935 m. vasario 14 d. A. Gustaitis buvo paskirtas į nuolatinės Karo aviacijos viršininko pareigas. Šis Antano Smetonos patvirtintas paskyrimas buvo argumentuotas Stasio Raštikio prisiminimuose, pabrėžiant A. Gustaičio asmenines savybes, mokėjimą bendrauti bei Karo aviacijos

¹⁹⁸ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 66.

¹⁹⁹ Vytenis Statkus, *Lietuvos ginkluotos pajėgos 1918–1940* (Čikaga, 1986), 200.

²⁰⁰ Ibid., 143.

²⁰¹ Namikas Juozas, *Europa iš oro*, (Kaunas, 1993), 7.

²⁰² Vaičenonis Jonas, Lietuvos kariuomenės modernizacija (1926–1939), *Darbai ir dienos*, t. 21 (2000): 168.

²⁰³ Vaičenonis Jonas, Lietuvos kariuomenės vyriausiojo štabo viršininko plk. K. Škirpos Lietuvos kariuomenės vystymo planas, *Karo archyvas*, t. 21 (2006): 320.

²⁰⁴ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 72.

²⁰⁵ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 40.

išmanymą²⁰⁶. Vertėtų paminėti, kad ne visi tuometiniai Karo aviacijos karininkai buvo patenkinti šiuo vadovybės paskyrimu. Pasak Vytauto Pesecko, kuris buvo įvykių amžininko Leonardo Pesecko sūnus, dalis lakūnų tikėjosi į šias pareigas paskirto Juozo Narako, tačiau šiam aktyviai dalyvavus 1934 m. politiniame perversme aviacijos viršininku vėl buvo paskirtas A. Gustaitis. Šis aspektas yra paremtas pasakojimu, o rašytiniuose šaltiniuose jokių ryškesnių incidentų tarp Karo aviacijos viršininko ir jo pavaldinių per 6 metų tarnybos laikotarpį išvėlgti sudėtinga, taigi, galima tik spekuliuoti, jog nepasitenkinimas galėjo kilti dėl A. Gustaičio didelio dėmesio lėktuvų konstravimui bei civilinės aviacijos plėtrai, taip mažiau susikoncentruojant į savo tiesiogines pareigas. Vertėtų suprasti, kad naujus lėktuvus A. Gustaitis kūrė laisvalaikio ir spaudžiamas vadovybės, o toks darbas reikalavo daug dėmesio ir nepalikdavo vietos klaidai, kuri galėtų kainuoti lakūnų gyvybes. Galima susidaryti įspūdį, kad tapęs Karo aviacijos viršininku lėktuvų konstruktorius didelio entuziazmo nerodė²⁰⁷. Tai buvo ne dėl jo tiesioginių pavaldinių nepaklusnumo, tačiau dėl kariuomenės vadovybės, iš kurios A. Gustaičiui tekdavo replikų dėl ne iki galo atliekamų pareigų, labiau susitelkiant į naują techniką ar pedagoginę veiklą. Šią kritiką vadovybei galimai perdavinėjo nuo 1935 m. aviacijos štabo viršininko pareigas atliekantis Juozas Rapšys²⁰⁸. Toks interesų konfliktas su vadovybe, kuri lėšų naujų lėktuvų pirkimui užsienyje skirdavo per mažai, ir lakūnai iš aviacijos viršininko reikalaudavo toliau projektuoti naujus lėktuvų prototipus, A. Gustaičiui galėjo sudaryti papildomą didelį spaudimą. Susidurdamas su šalies karo vadovybės biurokratija, A. Gustaitis nukentėdavo ne tik moraliai, tačiau ir finansiškai – už jo kuriamus lėktuvus vadovybė nemokėdavo jam jokio autorinio atlyginimo, skirtingai nei buvo įprasta kitose Europos valstybėse²⁰⁹. Ši situacija tęsėsi iki pat pirmosios sovietų okupacijos, taigi, spaudimą užimdamas aukščiausias Karo aviacijoje pareigas A. Gustaitis galimai jautė ir iš pavaldinių, ir iš tiesioginių viršininkų.

A. Gustaičiui iš esmės nesikišant į valstybės vidaus politiką ir klausant jam teikiamų įsakymų, tuo pačiu aviacijoje vykdant S. Raštikio reformas, 1935 m. rugsėjo 2 d. Karo aviacija buvo reorganizuota į grupes, bei buvo steigiama komendantūra²¹⁰. Vienai grupei priklausė trys eskadrilės, taip išplečiant aviacijos infrastruktūrą. Grupės buvo suskirstytos pagal atliekamas funkcijas: žvalgybos, naikintuvų, bombonešių ir mokomoji grupės²¹¹. Pokyčiai buvo reikalingi siekiant decentralizuoti šią kariuomenės sritį, kuri ligi tol aktyviausiai veikė Kaune²¹². Gerinant

²⁰⁶ Stasys Raštikis, *Įvykiai ir žmonės. Iš mano užrašų*, (Čikaga: Akademinės skautijos leidykla, 1972), 116.

²⁰⁷ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 74.

²⁰⁸ Juozas Rapšys Gen. št. pulkininkas <http://www.plienosparnai.lt/page.php?1026> [žiūrėta 2019-04-10].

²⁰⁹ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 75.

²¹⁰ Peseckas, *Karo lakūno pasakojimai*, 120.

²¹¹ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 70.

²¹² Vaičėnionis, *Lietuvos kariuomenės...*, 168.

aviacinės veiklos sąlygas Zoknių aerodrome, ten buvo įrengtos lėktuvų remonto dirbtuvės. Aviacijai plečiantis, A. Gustaitis siekė kiekvienai grupei užtikrinti pakankamą lėktuvų skaičių, tačiau tai atsiliepė turimos technikos kokybei. Suteikiamas finansavimas Karo aviacijai garantavo vis naujesnių lėktuvų įsigijimą (kaip 1936 m. iš Prancūzijos užsakytų 14 „Dewoitine“ tipo naikintuvų²¹³), tačiau plečiantis personalui ir technologijoms sparčiai žengiant į priekį, A. Gustaitis laisvu nuo tarnybos laiku toliau kurdavo naujas ANBO lėktuvų konstrukcijas. Labiausiai trūko mokomųjų lėktuvų, dėl to 1936 m. Karo aviacijos dirbtuvės pradėjo gaminti aviacijos viršininko naujai modifikuotus ANBO-51 lėktuvus, kurie buvo pastovūs ir patikimi²¹⁴. Iki 1936 m. spalio Mokomojoje eskadrilėje buvo 5 veikiantys A. Gustaičio konstrukcijos mokomieji lėktuvai. Verta pastebėti, jog padaugėjus lėktuvų proporcingai išaugo avarių su jais skaičius. Pagal Karo aviacijos viršininko įsakymus bei jų nuorašus, galima daryti išvadą, kad dažniausi šių įvykių kaltininkai buvo patys lakūnai, kurie aplaidžiai rūpindavosi esamais lėktuvais ar neatidžiai juos pilotuodavo²¹⁵. Dėl to A. Gustaitis atsakomybę už sugadintą techniką priskirdavo eskadrilių vadams, taip leisdamas įsakymus, kuriuose peikiami jie patys ir techninio personalo darbuotojai, dažnai akcentuojant jų kompetencijos trūkumus. Suvokdamas, kad valstybės biudžetas nėra pajėgus nuolatos pirkti naują karinę techniką iš užsienio valstybių bei masiškai serijomis gaminti jo paties projektuojamų ANBO lėktuvų, tapęs aviacijos viršininku A. Gustaitis didelį dėmesį skyrė būtent techninei aviacijos sričiai. Tai galima matyti ir iš dažnų pastabų aviacijos viršininko įsakymuose, kurie būdavo susiję su ginkluotės priežiūra²¹⁶. Literatūroje apie A. Gustaitį matoma, jog 1939 m. kariuomenės reikmėms skirtas didesnis finansavimas turėjo gerokai padėti su naujų lėktuvų įsigijimu bei gamyba²¹⁷. Tai parodo ir 1939 m. aviacijos dirbtuvėse atidarytas modernus lėktuvų surinkimo cechus, kuriame iki okupacijos dirbo 180 darbininkų. Tokios darbo jėgos turėjo užtekti moderniausiajam A. Gustaičio projektuotam lėktuvui – vienmotoriui bombonešiui ANBO-VIII, tačiau nesutarus su kariuomenės vadovybe, prasidėjus karui sutrikus variklių ir komponentų tiekimui iš Europos bei galiausiai prasidėjus sovietų okupacijai serijinė gamyba nebuvo pradėta²¹⁸. Tokiais konstruktoriaus lėktuvais turėjo būti apginkluotos kelios eskadrilės, kadangi pagal skirtingus duomenis, jų turėjo būti pastatyta apie 60 vienetų.

Visiškai į savo rankas perimdamas šalies aviaciją, A. Gustaitis 1937 m. vasario mėn. 15 d. buvo išleidęs slaptą įsakymą, kuriame nurodė, kad Karo aviacijoje dėl bet kokio civilio

²¹³ Liekis, *Lietuvos karo aviacija*, 472.

²¹⁴ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 72.

²¹⁵ Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1937 sausio – 1937 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 396, l. 15.

²¹⁶ Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1938 sausio – 1938 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 449, l. 19.

²¹⁷ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 74.

²¹⁸ Stankūnas et. al., *Gyvenimas skrydžiui*, 41.

tarnautojo arba karininko paskyrimo pereiti į kitas pareigas yra atsakingi eskadrilių vadai, tačiau tam būtinas aviacijos viršininko leidimas²¹⁹. Tame pačiame įsakyme galima matyti realius aviacijoje tarnaujančių karininkų ir civilių tarnautojų skaičius: 1937 m. pradžioje iš viso buvo 478 asmenys, neskaitant karo meteorologijos tarnyboje esančių žmonių. Slaptuose įsakymuose A. Gustaitis pažymi, jog dažnai netiksliai pildantys Karo aviacijos atestacijas puskarininkiai ir civiliai tarnautojai sudaro daug problemų, kai priimamos reikalingos išvados²²⁰, taigi, dalinių vadai turėjo atidžiau stebėti jų pavaldinių pildomus dokumentus. Pastebint didelį panašaus pobūdžio įsakymų skaičių, galima daryti išvadą, kad žemesnio rango tarnautojams pildant ataskaitas buvo susiduriama su daug netikslumų, o aviacijos viršininkui keliant aukštus reikalavimus savo pasirinktiems vadams, tokios klaidos jiems dažnai galėjo kainuoti pažeminimą pareigose arba griežtą papeikimą.

Greta esminių aviacijos technikos naujinimų ir struktūros pertvarkymų siekiant vystyti šią kariuomenės dalį, A. Gustaičiui dažnai tekdavo susidurti ir su personalo problemomis. Dažnai pastebimas – karo lakūnų disciplinos klausimas, be kurio tinkamai vykdyti kariuomenės vado reformų buvo praktiškai neįmanoma. Siejant šį klausimą su karo aviacijos viršininko darbais, verta pastebėti, jog iki 1935 m. vasario 14 d. įsakymo, kuomet A. Gustaitis buvo patvirtintas kaip nuolatinis Karo aviacijos viršininkas, jis su pertraukomis laikinai vykdė šias pareigas apie pusę metų. Per šį laikotarpį lėktuvų konstruktorius toliau užsiėmė pedagogine veikla vedamas paskaitas Aviacijos mokyklos karininkų klasėje²²¹. Šiuos darbus tęsė iki 1934 m. rugsėjo mėnesio. 1935 m. sausio mėnesio A. Gustaičio duoti įsakymai leidžia susidaryti įspūdį, kokio vadovavimo iš aviacijos viršininko buvo galima tikėtis ir kaip anksčiau minėta disciplina buvo įvedama į karo lakūnų gyvenimą. Sausio 18 d. įsakyme Karo aviacijai jis pateikė reikalavimus kasmet kartu su aviacijos švente rengti sporto šventę, kurios metu tikrinamas karininkų fizinis pasirengimas²²². Tame pačiame įsakyme Karo aviacijos viršininkas pažymėjo, kad tais laikais, esant dideliems reikalavimas tarnaujantiems Karo aviacijoje, šią tarnybą tinkamai atlikti gali tik fiziškai ir dvasiškai sveiki vyrai. Įsakyme nurodyta, kad fizinio rengimo instruktoriai yra atsakingi už fizinę karininkų būklę, o sporto šventės programą privaloma pateikti likus mėnesiui laiko iki jos pradžios²²³. Tai parodo, kad A. Gustaitis atsakingai žiūrėjo į fizinį lakūnų parengimą ir discipliną, kadangi iš ankstesnių eskadrilių vadų įsakymų galima pastebėti, kad dažnai pasitaikydavo miego sargybos metu, išgertuvių bei

²¹⁹Aviacijos viršininko slapti įsakymai. Nuorašai (1937 vasario – 1937 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 397, l. 1.

²²⁰Ibid., 18.

²²¹Aviacijos viršininko įsakymai. Originalai (1934 rugsėjo – 1934 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 291, l. 362.

²²²Aviacijos viršininko įsakymai. Originalai (1935 sausio – 1935 birželio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 314, l. 17.

²²³Ibid., 17.

muštynių atvejų. Toliau stebint Karo aviacijos viršininko teikiamus įsakymus, kurie yra susiję su lakūnų fiziniu parengimu, 1937 m. balandžio 2 d. įsakymu A. Gustaitis liepė išplėsti fizinio lavinimosi užsiėmimus²²⁴. Nuo duoto įsakymo dienos fizinio lavinimosi užsiėmimai buvo vedami be jokių pertraukų, taip pat atkreipiamas dėmesys į šaudymo pratybas. Tame pačiame įsakyme nurodyta, kad visi Karo aviacijos karininkai iki kapitono laipsnio bei iki 35 metų amžiaus, privalėjo dalyvauti 1 valandos trukmės užsiėmimuose, kurie vykdavo du kartus per savaitę²²⁵. Suvokiant, kad pats A. Gustaitis nuo jauno amžiaus vertino gerą fizinę žmogaus formą, tokie įsakymai normatyvinti karo lakūnų fizinį pasirengimą buvo logiškas jo, kaip Karo aviacijos viršininko, nurodymas. Dar 1922 m. leitenanto S. Dariaus vadovaujama karo lakūnų futbolo komanda Kauno pirmenybėse užėmė trečią vietą²²⁶, taigi, aviatorių sporto tradicijų išlaikymas taip pat galėjo būti A. Gustaičio motyvas griežtinti fizinį lavinimą. Vertėtų akcentuoti, kad tvarkingos lakūnų gyvensenos aviacijos viršininkas siekė ne tik fiziniaus užsiėmimais. Iš slaptų įsakymų matyti, kad A. Gustaitis 1938 m. pastebi, jog dėl mažo vyresniųjų pastabumo jaunų lakūnų atžvilgiu jie pradėdavo nesaikingai vartoti alkoholį ir palaidai elgtis²²⁷. Norėdamas išlaikyti visuomenės pagarbą šalies karo lakūnams, aviacijos viršininkas, skelbdamas savo įsakymus, daug dėmesio skyrė karininkų elgesiui viešumoje. Dar laikinai eidamas viršininko pareigas A. Gustaitis turėjo problemų su karininkų disciplina, kuomet dėl nederamo elgesio lakūnams buvo uždrausta mieste dėvėti aviacines striukes²²⁸, taip sumažinant jų norą pasipuikuoti savo kariškomis privilegijomis. Nuo to laiko tokias striukes dėvėti galėjo tik lakūnai, atvykę iš kitų aerodromų, taip iškelti aukštesni reikalavimai Kaune esantiems karininkams.

Vykdydamas Karo aviacijos viršininko pareigas A. Gustaitis turėjo susidurti ir su emocinėmis karininkų problemomis, kaip pastebima 1935 m. sausio mėnesio slaptame įsakyme nr. 2.²²⁹ Nusižudžius dviem lakūnams (jaun. pusk. Stasiulioniui ir vyr. pusk. Tylai) A. Gustaitis pateikė išsamius apmąstymus apie gyvenimo prasmę bei smerkė visus pasitraukiančius iš gyvenimo savo noru: „Pasmerkite tuos, kurie taip negarbingai, be jokios prasmės ir reikalo nutraukia savo gyvenimo siūlą ir garbinkite ir už pavyzdį sau imkite tuos kurie garbingai žuvo už tėvynę“²³⁰. Tokie slapti įsakymai parodo A. Gustaičio darbo daugialypiškumą, kuomet tenka rūpintis ne tik struktūros stiprinimu ar naujų lėktuvų konstravimu, bet ir žmogiškųjų vertybių

²²⁴Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1937 sausio – 1937 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 396, l. 35.

²²⁵Ibid., 35.

²²⁶Pyragius, *Mūsų sparnai*, 64.

²²⁷Aviacijos viršininko slapti įsakymai. Nuorašai (1938 sausio – 1937 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 450, l. 9.

²²⁸Aviacijos viršininko įsakymai. Originalai (1934 rugsėjo – 1934 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 291, l. 433.

²²⁹Aviacijos viršininko slapti įsakymai. Originalai (1935 sausio – 1940 rugsėjo), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 313, l. 96.

²³⁰Ibid., 98.

diegimu tarp karininkų. Pasitaikius žūties atvejams iki 1939 m. aviacijos tarnyboje galima pastebėti netvarkingų lakūno turto dalybų. Laiškus aviacijos viršininkui siųsdavo žuvusiųjų arba sužeistųjų artimieji, kurie nežinodavo, kas vykdavo su jų likusiais daiktais. Šis klausimas yra pastebimas slapčiuose įsakymuose, kuriais 1939 m. kovo 20 d. A. Gustaitis griežtai įsakė dalinių vadams paskirti komisijas tokį turtą surašyti ir saugoti iki tolimesnių nurodymų, kaip su juo pasielgti²³¹.

Apžvelgiant tapusio nuolatinio Karo aviacijos viršininku A. Gustaičio įsakymus galima pastebėti, kaip laipsniškai stengiamasi įvesti discipliną į visas aviacijos karininkų gyvenimo sritis. Turėdamas vadovavimo patirties dar iš tarnybos Karo aviacijos eskadrilėse laikų, A. Gustaitis siekė Karo aviaciją padaryti šalies kariuomenės elitu, siekdamas drausminti neatsakingai tarnybą atliekančius lakūnus ir kitus tarnautojus. Tokiems teiginiams savo prisiminimuose antrina A. Gustaičio žmona Bronė, kuri pastebi, jog dėl griežtesnių įsakymų savo pavaldiniams Karo aviacijos viršininkas labai išgyvendavo, tačiau to reikalaudavo norėdamas pasiekti geresnių rezultatų²³². Istoriografijoje menkai pastebimų aviacijoje tvarką įvedančių A. Gustaičio įsakymų procesas buvo pradėtas dar 1934 m., prieš skrydį aplink Europą, kuomet Kauno ir Zoknių aerodromų karininkams ir aptarnaujančiam personalui buvo sureguliuotos aerodromų darbo valandos²³³. Įsakyme buvo numatyta, jog už tvarkos priežiūrą atsakingi eskadrilių vadai, kurių dauguma buvo A. Gustaičio mokslų draugai nuo jo tarnybos aviacijoje pradžios. Verta pastebėti, kad tapusiam Karo aviacijos viršininku A. Gustaičiui gan dažnai tekdavo bausti ne tik drausmės nesilaikančius jaunos lakūnus, tačiau ir senbuvius, kurie į savo tiesiogines pareigas pradėdavo žiūrėti aplaidžiau. To pavyzdys – 1935 m. liepos 24 d. įsakymas, kuriuo Leonardui Peseckui buvo išrašytas griežtas papeikimas už nebuvimą laiku rikiuotėje²³⁴. Prasikaltusius savo buvusius kolegas Karo aviacijos viršininkas dažnai baudavo namų areštu, taip bandydamas grąžinti tvarką į lakūnų tarpą. Labiausiai A. Gustaičio kaip Karo aviacijos viršininko griežtumas yra pastebimas jo įsakymuose, kuriuose dažnai pažymimas eskadrilių vadų aplaidumas nelaimių atveju arba prastas jaunų lakūnų pasiruošimas²³⁵. Dėl karininkų neatidumo pareigose, šalies Karo aviacijoje dažnai pasitaikydavo įvairių incidentų, kurie tam tikrais atvejais pasibaigdavo lakūnų žūtimi. Prisimenant, kad A. Gustaitis tausodamas karių gyvybes savo konstrukcijos lėktuvus visuomet išbandydavo pirmas, galima suprasti jo

²³¹Slapti Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1939 kovo – 1940 rugpjūčio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 525, l. 25.

²³²Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-04-10].

²³³Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1934 sausio – 1934 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 292, l. 255.

²³⁴Aviacijos viršininko įsakymai. Originalai (1935 gegužės – 1935 rugsėjo), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 315, l. 88.

²³⁵Karo aviacijos viršininko slaptų įsakymų nuorašai. (Ir slapti įsakymai grupėms) (1936 sausio – 1936 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 354, l. 7.

griežtumą techniniais lėktuvų naudojimo klausimais. Įsakymus dėl atidumo naudojant lėktuvus galima pastebėti praktiškai visą A. Gustaičio vadovavimo laikotarpį. Tai parodo dvi Karo aviacijos viršininko asmenines savybes, kurias buvo galima stebėti ir anksčiau: didelis susidomėjimas ir rūpestis jaunų lakūnų mokymais bei aukšti reikalavimai iš atsakingas pareigas užimančių karininkų, nepriklausomai nuo jų asmeninių ryšių su viršininku. Tai įrodo dar vienas įsakymas L. Peseckui, kuris 1936 m. gruodžio 11 d. gauna papeikimą už netvarkingą ir ilgai užsitęsusį karininkų Ramovės pirmininko pareigų perdavimą²³⁶.

Apie A. Gustaičio kaip Karo aviacijos viršininko vykdomą lakūnų socialinio gyvenimo politiką galima spręsti pagal jo paliepimus, kurie skirti karininkų dalyvavimo kultūrinėse organizacijose nuostatoms. Po nepavykusio karinio perversmo 1934 m., po savo paskyrimo į aukščiausias šalies Karo aviacijos pareigas A. Gustaitis galimai siekė įtikinti tuometinį A. Smetonos režimą, kad jo pažiūros tinkamos, suvokdamas, jog požiūris į karo lakūnus buvo pasikeitęs ne į gerąją pusę. 1935 m. gruodžio 2 d. įsakyme Karo aviacijai A. Gustaitis paskelbia, kad iki tol veikę kultūrinių respublikinių organizacijų veiklos leidimai tampa negaliojančiais²³⁷. Dalyvavimas organizacijose turi būti patvirtintas Karo aviacijos viršininko įsakymu, o leidimo dalyvauti veikloje atsiklausti nereikia tik įstojus į Šaulių sąjungą arba Lietuvos skautų sąjungą. Toks įsakymas apribojo karo lakūnų galimybes įsitraukti į kultūrinės bei politinės organizacijas, taip sumažinant jų užsiėmimą papildomomis veiklomis. A. Gustaitis, teikdamas leidimus toliau dalyvauti tokiose organizacijose, galėjo geriau stebėti karo lakūnų pažiūras ir siekius. Taip tiesiogiai atimtas priėjimas prie politiškai nepavaldžių draugijų, į kurias anksčiau karininkai laisviau galėdavo įsitraukti. Turėdami leidimą laisvai dalyvauti Šaulių sąjungos ir Lietuvos skautų sąjungos veiklose karo lakūnai toliau buvo įtraukti į kariuomenės veiklą, taip nekeliant politinio pasitikėjimo klausimo. Nesilaikantys A. Gustaičio paskelbtų įsakymų apie dalyvavimą politinėje veikloje be vado leidimo, net civiliai tarnautojai buvo atleidžiami iš tarnybos²³⁸. Tokia griežta nuobauda buvo skirta dar prieš išeinant gruodžio 2 d. įsakymui dėl dalyvavimo kultūrinėse respublikinėse organizacijose. Verta paminėti, kad iki vėlesniojo įsakymo dėl leidimo dalyvauti kultūrinėse organizacijose buvo reikalaujama pranešti ir apie dalyvavimą su sportu susijusiose organizacijose. Tokie A. Gustaičio įsakymai gali atrodyti kaip labai griežto viršininko reikalavimai iš savo pavaldinių bei siekis juos visiškai kontroliuoti, tačiau stebint tolimesnius įsakymus, galima stebėti, jog ne visi karo lakūnai iš karto pakludavo tokiems viršininko reikalavimams. Siekdamas toliau mažinti nepasitikėjimą aviacijos karininkais,

²³⁶ Ibid., 20.

²³⁷ Karo aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1936 sausio – 1936 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 316, l. 61.

²³⁸ Aviacijos viršininko įsakymai. Originalai (1935 rugsėjo – 1935 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 316, l. 46.

A. Gustaitis dalinių vadams buvo davęs slaptą įsakymą pranešti apie įvairius pasikalbėjimus su karo lakūnais, kurie nuo tarnybos buvo atleisti po 1934 m. birželio 7 d. perversmo bandymo²³⁹. Dalinių vadai lakūnų pokalbius turėjo siųsti kiekvieną pirmadienį, pažymėdami pokalbyje dalyvavusių lakūnų vardus ir pavardes, tai A. Gustaičiui leido daryti atitinkamas išvadas apie režimui nepaklusnius karininkus. Iš siųstų raportų aviacijos viršininkas taip pat galimai sužinojo apie 1936 m. birželio gale Kauno įguloje planuotą pasipriešinimą, į kurį buvo sureaguota padidinant sargybą bei įvedant karinę parengtį²⁴⁰. Į slaptus įsakymus A. Gustaitis dažnai įtraukdavo pastabas, kuriose buvo matomi karininkų nusižengimai, dažnai apeliuojant į lakūno garbę.

Apžvelgiant A. Gustaičio tarptautinių ryšių siekius galima pastebėti, jog istoriografijoje dažnai minimi jo siekiai formuoti karinį bendradarbiavimą su Latvija. Apie tai galima daryti išvadą iš sąlyginai dažnų abipusių karininkų vizitų ar stažuotių²⁴¹ į kaimyninę šalį bei 1937 m. rugsėjo 1–3 d. A. Gustaičio vadovaujamos lakūnų grupės viešnagę Latvijoje²⁴² (*žiūrėti priedą nr.6, psl. 78*). Vizito metu Lietuvos Karo aviacijos viršininkas susitiko su Latvijos kariuomenės vado gen. Berkiu bei krašto apsaugos ir užsienio reikalų ministrais. Per šį susitikimą buvo išsakytos Latvijos kariuomenės vado idėjos apie bendrus techninius planus, taip rodant geranoriškumą bendradarbiauti karo aviacijoje. Tai, kad A. Gustaičiui šios mintys apie karinį bendradarbiavimą paliko įspūdį, patvirtina S. Raštikio atsiminimai²⁴³. Buvusio kariuomenės vado prisiminimuose pateikiama, jog Karo aviacijos viršininkui, kaip ir jam pačiam, buvo nesuprantamas diplomatų darbas užsienio politikos klausimais, kuomet potenciali Pabaltijo valstybių sąjunga 1938–1939 m. laikotarpiu būtų suteikusi didesnę saugumo garantą stebint Europoje ir Sovietų Sąjungoje kylančius neramumus²⁴⁴. Vertėtų trumpai pridurti, kad A. Gustaičiui vadovaujant šalies Karo aviacijai, tarp daugelio jo įsakymų galima pastebėti komandiruotes slaptais reikalais į Čekoslovakiją arba Prancūziją²⁴⁵, apie kurias plačiau sužinoti galimybių nėra. Ar tai buvo išvykos skirtos apžiūrėti naują karinę techniką, ar tartis dėl potencialaus bendradarbiavimo stiprinant oro gynybą, spręsti sudėtinga.

Per A. Gustaičio vadovavimo Karo aviacijai laikotarpį, daug dėmesio buvo skirta įvairiems lakūnų mokymams. Vasaros metu buvo vykdomos kasmetinės šaudymo pratybos, kurios vykdavo Palangoje. Jų metu dažniausiai buvo naudojami mokomieji ir žvalgybiniai

²³⁹Karo aviacijos viršininko slaptų įsakymų nuorašai. (Ir slapti įsakymai grupėms) (1936 sausio – 1936 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 354, l. 2.

²⁴⁰Ibid., 6.

²⁴¹I. Š., Atsisveikinta su stažavusiais mūsų kariuomenėje Latvijos karininkais, *Kardas*, nr. 21, (1938): 490.

²⁴²Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 76.

²⁴³Raštikis, *Įvykiai ir žmonės*, 116.

²⁴⁴Ibid., 116.

²⁴⁵Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1937 sausio – 1937 gruodžio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 396, l. 128.

ANBO lėktuvai, kurie buvo tinkami jaunų lakūnų rengimui. Skirdamas dėmesį teisingiems treniruočių pratimams, A. Gustaitis dalinių vadams įsakė, kad būtų stropiai sekami jų nurodymai, pabrėžiant, jog šaudymas iš apačios visuomet vyktų 30 laipsnių kryptimi nuo taikinį velkančio lėktuvo²⁴⁶. Įsakyme dar buvo reikalaujama, kuo produktyviau išnaudoti pratybų ore laiką, be reikalo neeikvojant degalų. Pratybų metu lakūnams buvo išduodamos palapinės, gultai, aprangos ir kitas buitinis turtas, kurio tarnavimo laikas buvo numatomas 5 ar daugiau metų²⁴⁷. Problema, aprašoma archyvinuose dokumentuose – karo lakūnams skirto inventoriaus eikvojimas. Eskadrilėse atsakingi už dalinamą inventorių pareigūnai buvo dažnai peikiami už savo neatsakingai atliekamas pareigas, kol galiausiai buvo išleistas įsakymas už sugadintą turtą atsiskaityti iš savo kišenės. Taip, iš atskirų, tačiau susijusių, įsakymų matomas A. Gustaičio taupumas viso Karo aviacijos naudojamo turto atžvilgiu.

Platesniame Karo aviacijos raidos kontekste apibendrinant A. Gustaičio vadovavimo laikotarpį, jo vadovavimas prasidėjo nuo pasiruošimo S. Raštikio kariuomenės pertvarkos reformoms bei jų įgyvendinimo. Karo aviacijos eskadrilės buvo suskirstytos į funkcinės grupes, kurias, pagal galimybes, pildė lėktuvais iš Prancūzijos, Didžiosios Britanijos, arba Kaune gaminamais ANBO tipais. Daugėjant aviacijos tarnybą atliekančių lakūnų buvo įkurtos 7 ir 8 eskadrilės, praplečiant aviacijos veiklą į Pajuosčio aerodromą. Palaipsniui aviacijoje buvo įvedami nauji etatai ir keičiamos tam tikros pareigos, gerinant skirtingų funkcijų produktyvumą. 1939 m. Karo aviacijos dirbtuvėse Kaune buvo atidarytas modernus technikos surinkimo cechasis, kuriame turint didelį skaičių darbininkų buvo galima atlikti darbų už 3,6 mln. litų²⁴⁸. Kaip jau minėta anksčiau, A. Gustaičio vadovavimo laikotarpiu buvo stengiamasi bendradarbiauti su įvairiomis užsienio valstybėmis, dažnai vykstant į komandiruotes Čekoslovakijoje, Prancūzijoje, Italijoje ar kitose Europos šalyse dalyvauti jų organizuojamose lėktuvų parodose bei aptarti naujos technikos pirkimą. Galima spekuliuoti, kad atvira Karo aviacijos tarptautinio bendradarbiavimo politika buvo siekiama atkreipti A. Smetonos dėmesį atviriau spręsti kitus bendradarbiavimo klausimus, kurių vis daugėjo artėjant Antrajam pasauliniam karui. Karo aviacijos viršininko atvirumas šiuo klausimu yra pastebimas tiek jo teiktuose įsakymuose, tiek amžininkų prisiminimuose.

A. Gustaičiui už nuveiktus darbus 1937 m. lapkričio 23 d. buvo suteiktas brigados generolo laipsnis²⁴⁹. Apibūdinant A. Gustaičio vadovavimo laikotarpį akcentuojamas dėmesys

²⁴⁶ Aviacijos viršininko įsakymai. Originalai (1935 gegužės – 1935 rugsėjo), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 315, l. 64.

²⁴⁷ Slapti Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai (1939 kovo – 1940 rugpjūčio), LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 525, l. 25.

²⁴⁸ Gamziukas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 75.

²⁴⁹ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 74.

lakūnų disciplinai ir aviacijos išskirtinumui tarp kitų šalies kariuomenės rūšių²⁵⁰. Per 6 metų laikotarpį, su ribotai skiriamu valstybės finansavimu, Karo aviacijos viršininkas išplėtė šią kariuomenės rūšį, kuri savo infrastruktūra galėjo prilygti didesnių valstybių oro pajėgoms. Jos modernizaciją galima stebėti per A. Gustaičio teikiamus įsakymus, kurie apėmė praktiškai visas karo lakūnų gyvenimo sritis, įvedant discipliną, atsakingai prižiūrint jaunų karininkų mokymus bei atnaujinant karinę techniką. Deja, paskutiniai vadovavimo metai nebuvo patys laimingiausi Karo aviacijos viršininkui. Tolimesnius siekius sutrukdė prie šalies artėjantis Antrasis pasaulinis karas ir agresyvios kaimynės. Iki permainingo laikotarpio, Karo aviacijai vadovaujant A. Gustaičiui buvo užfiksuotas 117 aktyviai naudotų lėktuvų bei 230 lakūnų ir žvalgų skaičius²⁵¹.

1940 metų birželio mėnesio sovietų okupacija Karo aviacijos viršininkui nebuvo netikėta. Europoje prasidėjus Antrajam pasauliniam karui pasitaikydavo atvejų, kuomet Lietuvos teritorijoje nusileisdavo iš užsienio priklydę karo lėktuvai²⁵². Kariniams veiksams artėjant šalies teritorijos link Karo aviacijoje vykdavo vis dažnesnės kovinės parengties pratybos, rengtos skirtinguose šalies regionuose. Taip pat yra žinoma, kad 1940 m. pradžioje A. Gustaitis turėjo komandiruotę į Maskvą²⁵³. Iš ten grįžęs, Karo aviacijos viršininkas pasakojo, kad matė daug rusų kariuomenės ešelonų, kurie buvo paruošti įsiveržti į šalį. Kelerius metus modernizavęs Karo aviaciją, A. Gustaitis buvo pasiryžęs jos pajėgas panaudoti iškilus realiai grėsmei valstybės suverenumui, tačiau laiku nesulaukus prezidento atsakymo, buvo jau per vėlu²⁵⁴. Tai galėjo lemti nenurodytų aukšto rango karininkų rašytinės išvados, kuriose tvirtinama, kad Lenkijos aviacijai nepajėgus pasipriešinti ir apginti savo krašto, Lietuvos aviacija, kuriai kasmet buvo skiriami dideli pinigai atnaujinti techniką, vistiek buvo per daug atsilikusi pasipriešinti užpuolikų atakai²⁵⁵.

Galiausiai Sovietų Sąjungai laipsniškai perėmus valstybės ir kariuomenės valdymą, A. Gustaičiui, buvo įsakyta kartu su likvidacine Karo aviacijos komisija, atiduoti sukauptą karinę techniką ir užbaigti eskadrilių grupių veiklą. 1940 m. gruodžio 31 d. A. Gustaitis buvo išleistas į atsargą, taip užbaigiant jo karjerą Karo aviacijoje.

²⁵⁰ Edmundas Jasiūnas, Brigados generolas inžinierius Antanas Gustaitis, *Karys*, nr. 7, (1977): 247.

²⁵¹ Gamziukas, *Aviacija Lietuvoje*, 12.

²⁵² Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 78.

²⁵³ Bronė Gustaitienė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3 (1993); <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-04-20].

²⁵⁴ Ibid.

²⁵⁵ Ramoška, *Lietuvos Aviacija*, 78.

IŠVADOS

1. Antano Gustaičio karjera Karo aviacijoje prasidėjo 1919 m. kovo 15 d., kuomet jis stojo į Karo tarnybą ir buvo paskirtas į pirmąją šalies aviacijos mokyklą. Laipsniškai kildamas karjeros laiptais ir susidurdamas su aviacijos viršininko nepasitikėjimu, savo darbo bei gabumų dėka, lėktuvų konstruktorius 1925 m. sukonstravo savo pirmąjį ANBO lėktuvą. To pasekoje konstruktorius gavo paskyrimą studijuoti Paryžiaus aeronautikos ir mechaninių konstrukcijų mokykloje. Studijų laikotarpiu A. Gustaitis suprojektavo savo sekančius lėktuvus, kurie jam grįžus buvo konstruojami Karo aviacijos dirbtuvėse.

2. Studijos Paryžiuje A. Gustaičiui padėjo praplėsti akiratį stebint didelių valstybių karo aviacijos formavimą ir modernias lėktuvų konstrukcijas. Suvokdamas tuometinę Lietuvos Karo aviacijos būklę, savo lėktuvus konstruktorius kūrė reikalaujant kuo mažesnių finansinių bei žmogiškųjų išteklių. A. Gustaičio rūpestingumas išryškėja jam savarankiškai išbandant savo pirmuosius kūrinius, suvokiant, jog dėl menkiausios jo skaičiavimų klaidos buvo galima prarasti gyvybę. Šiame A. Gustaičio gyvenimo etape pastebimas jo augantis techninių žinių skaičius gebant konstruoti skirtingus lėktuvus bei įgyta patirtis dalyvaujant aviatorių būreliuose, kuri ateityje galėjo įtakoti jo įsitraukimą į Lietuvos aeroklubo veiklą.

3. Likus vieninteliu originalių lėktuvų Lietuvoje konstruktoriumi, A. Gustaitį lyginant su kitų regiono valstybių gamintojais galima išskirti savo prisitaikymu prie valstybės galimybių. Tarpukariu panašiausia šalis pagal savo originalias lėktuvų konstrukcijas buvo kaimyninė Latvija, su kuria A. Gustaitis visuomet siekė palaikyti šiltus politinius santykius. Vidurio Rytų Europos regione lėktuvų konstravimo varžybas laimėjo Čekoslovakija, kuri turėjo nepalyginamai geresnes sąlygas plėtoti šią kariuomenės sritį nei kitos valstybės. Nepaisant to, A. Gustaičio konstruoti ANBO lėktuvai leido jam lygiuotis su kitomis to meto iškiliausiomis originalių lėktuvų kūrėjų asmenybėmis.

4. Vykdamas aviacijos modernizavimo darbus per 6 metų laikotarpį buvo įkurtos dvi naujos eskadrilės, Karo aviacijos dirbtuvėse buvo galima be didesnių sunkumų serijomis gaminti lėktuvus ir buvo sutvarkyta vidinė šios kariuomenės šakos infrastruktūra, kurią būtų galima prilyginti didesnėms Europos valstybėms. Kaip aviacijos modernizatorius A. Gustaitis per savo duodamus įsakymus išsiskyrė kaip viršininkas, siekiantis visapusiškai reguliuoti karo

lakūnų gyvenseną, taip užtikrinantis jų atsidavimą darbui. A. Gustaičio vadovavimo Karo aviacijai laikotarpiu buvo įvedama visapusiška lakūnų disciplina. Tai buvo daroma siekiant gerinti karo lakūnų požiūrį visuomenėje, iškelti šią šaką aukščiau kitų bei įtikti A. Smetonos režimui. Pagrindinės problemos su kuriomis aviacijos viršininkui tekdavo susidurti buvo vadovybės abejingumas jo lėktuvų gamybai, tačiau be ANBO konstrukcijų dabar yra sunku kalbėti apie tarpukarinės Lietuvos aviacijos pasiekimus.

5. Nemažas A. Gustaičio dėmesys buvo skiriamas ir visuomeninei aviacijai, suvokiant civilių lakūnų svarbą plėtojant šią sferą šalyje. Jo darbus galima atsekti ir Vytauto Didžiojo universitete, kuriame jis dėstė iki pat jo gyvybei lemtingų 1941 m. Pasiiauvojimas dirbti savo laisvu laiku aviacijos labui buvo įprastas reiškinys A. Gustaičio gyvenime, taigi per aktyviausią lėktuvų konstruktoriaus gyvenimo laikotarpį, jis savo gilius pėdsakus paliko Lietuvos aeroklubo, Lietuvos Šaulių Sąjungos ir aviacijos mokyklos veiklose.

6. Apibendrinant A. Gustaičio darbą modernizuojant Lietuvos Karo ir civilinę aviaciją, galima matyti kaip skirtingos patirtys padėjo jam augti kaip asmenybei bei modernizatoriui. Aviacijos viršininko kurti ANBO lėktuvai buvo pilotuojami profesionalių ir mėgėjų lakūnų, visuomet buvo rūpinamasi būsimosiomis lakūnų kartomis bei jam vadovaujant Karo aviacija išgyveno savo pakilimo laikotarpį. Tuometinė Lietuvos valstybė, A. Gustaičio dėka, aviacijos kariuomenės srityje savo infrastruktūra galėjo lygiuotis su gerokai didesnėmis Europos valstybėmis.

ŠALTINIŲ IR LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Archyviniai šaltiniai

1.1. Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA)

f. 531– Karo aviacijos grupės, eskadrilės ir teismai

f. 1323– Karo aviacija ir karo aviacijos karininkų ramovė

1.2. Lietuvos aviacijos muziejaus fondai (LAM)

Dokumentų rinkinys,

Vaizdo įrašų, garso įrašų ir fotodokumentų rinkinys,

1.3. Asmeniniai archyvai

1.3.1. Gyčio Ramoškos

Pulkininko inž. Antano Gustaičio „Skridimo mechanikos“ dėstyto dalyko konspektas, 1937 m.

Interviu su Simu Stanaičiu, 1985-04-18, garso įrašas ir stenograma.

Užrašai apie Čekoslovakijos karo aviaciją, 2018 m.

1.3.2. Eugenijaus Raubicko

Antano Gustaičio straipsnių iškarpų ir fotografijų asmeninis rinkinys.

2. Publikuoti šaltiniai

2.1. Prisiminimai, periodinė spauda, dienoraščiai, interviu, publikuoti raštai

Interviu

Ramoška Gytis, 2019-01-29 su klausimynu.

Memuarai

1. Dovydaitis Vytautas, *Sparnus jam davė Lietuva*, 1993.
2. Gamziukas Algirdas, Pirmasis Lekiojas, *Plienų Sparnai*, nr. 5, 1998, p. 2 – 4.
3. Gustaitienė Bronė, Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant, *Technikos žodis*, nr. 3, 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?396> [žiūrėta 2019-01-12].
4. Gustaitytė Rasa, *Technikos žodis*, nr. 3, 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?397> [žiūrėta 2019-01-12].
5. Hiksa Pranas, *Gyvenimas kaip skrydis*, 2014.

6. Jankauskas Juozas, Paskutinįjį Lietuvos karo aviacijos viršininką prisimenant <http://www.xxiamzius.lt> [žiūrėta 2018-02-19].
7. Landsbergis Vytautas, Apie generolą Antaną Gustaitį, *Technikos Žodis*, nr.3, 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?399> [žiūrėta 2019-01-12].
8. Mikėnas Jonas, *Gyvenimo skrydis*, 1994.
9. Motuzas Antanas, Prisiminimai apie gen. inž. A. Gustaitį, *Technikos Žodis*, nr.3, 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?400> [žiūrėta 2019-01-12].
10. Namikas Juozas, *Europa iš oro*, 1993.
11. Peseckas Leonardas, *Karo lakūno pasakojimai*, 1992.
12. Peseckas Leonardas, Lietuvos sakalų sakalas, *Technikos Žodis*, nr.3 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?404> [žiūrėta 2019-01-12].
13. Pyragius Jonas, *Kovosiu kol gyvas*, 1993.
14. Raštikis Stasys, Generolas Antanas Gustaitis, *Technikos Žodis*, nr.3, 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?398> [žiūrėta 2019-01-12].
15. Raštikis Stasys, *Ivykiai ir žmonės. Iš mano užrašų*, 1972.
16. Stanaitis Simas, *Likimo vingiai*, 1992.
17. Tupčiauskas – Tauras Vytautas, Kaip gen. A. Gustaičio dėka patekau karo aviacijon, *Technikos Žodis*, nr.3, 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?402> [žiūrėta 2019-01-12].
18. Vaičeliūnas Juozas, *Technikos Žodis*, nr.3, 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?403> [žiūrėta 2019-01-12].
19. Žemaitis Vincas, *Technikos Žodis*, nr.3 1993 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?401> [žiūrėta 2019-01-12].

Periodinė spauda

1. Aviacijos pasaulis 2002 – 2019
2. Kardas 1925 – 1940; 1989 – 2019
3. Karys 1919 – 2019
4. Lietuvos Sparnai 1935 – 1940
5. Lietuvos sparnai 1991 – 2003
6. Metraštis Plieno sparnai 1970 – 1973
7. Plieno sparnai 1992 – 2019

8. Sparnai 1969 – 1990
9. Technikos žodis 1951 – 2006

LITERATŪRA

1. *Air Forces of the Baltic states*. Londonas: Blue Rider Publishing, 2001.
2. *Association d'anciens élèves de l'école nationale de l'aéronautique reconnu d'utilité publique annuaire 1968*, 1968.
3. Ašmenskas Viktoras, *Lietuvos aero klubas 1927 – 1940 metais*, 2007.
4. Balčiūnas Jonas „Antanas Gustaitis: padangių šauksmas”, *Kauno tiesa*166, 1989-07-21: 5.
5. Balčiūnas Jonas „Lietuviškasis sparnais aplink Europą”, *Kauno tiesa* 150, 1989-06-29:4.
6. Balčiūnas Jonas, „Sušaudyti širdis ir sparnai” *Kauno diena*, 1998-03-19: 25.
7. Balčiūnas Jonas, Antano Gustaičio sugrįžimas. *Technikos Žodis*3, 1991.
8. <http://www.plienosparnai.lt/page.php?97> [žiūrėta 2019-01-12].
9. Brazys Bernardas, „Nesugebėta atskirti lietuviško lėktuvo nuo sovietinio” *Lietuvos rytas*38, 1998-02-17: 23.
10. ELTA, „Lietuvoje paminėtas A.Gustaičio jubiliejus”, *Lietuvos rytas* 1998-03-27.
11. Ezergailis Andrievs, *The Holocaust in Latvia, 1941–1944: The Missing Center*, 1996.
12. Gamziukas Algirdas, „Dėl generolo Antano Gustaičio gimimo datos” *Kauno diena*124, 1997-05-30: 17.
13. Gamziukas Algirdas, *Antanas Norėjo Būti Ore*, 1997.
14. Gamziukas Algirdas, *Aviacija Lietuvoje 1919 – 1940*, 1993.
15. Gamziukas Algirdas, Brig. Gen. Antano Gustaičio likimas. *Karys* 1, 1991
<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1244> [žiūrėta 2019-01-12].
16. Gamziukas Algirdas, Kelio pradžia. Antano Gustaičio 100-osioms metinėms. *Plieno sparnai* 4, 1997 <http://www.plienosparnai.lt/page.php?105> [žiūrėta 2019-01-12].
17. Gamziukas Algirdas, Ramoška G., *Lietuvos karinė aviacija 1919 - 1940*, 1999.
18. Ganusauskas Edmundas, „Atomazga saugumo kalėjime”, *Lietuvos rytas*124, 1990-07-10: 3.

19. Ganusauskas Edmundas, „Generolas Antanas Gustaitis sugrįžta į tautos atmintį“, *Gimtas kraštas* 32, 1989-08-10: 1-4.
20. Ganusauskas Edmundas, „Po ANBO sparnais - Europa“, *Komjaunimo tiesa* 123, 1989-06-27: 2.
21. Gruzdienė Estela, Lietuvos karo aviacijos kūrimas (1919.03.12 – 1920.07.17). *Plieno Sparnai* 7, 2002: 3 – 6.
22. Gustaitis Antanas, Aplankykime planetas. *Paukščių Keliais* Red. J. Pyragius. LAK leidinys, 1933 (Publikuotas <http://www.plienosparnai.lt/page.php?925>) [žiūrėta 2019-01-12].
23. Irbitis Karlis, *Of struggle and flight The History of Latvian Aviation*, 1986.
24. Jankauskas Vidmantas, „Kilimas skrydžiui“, *Krašto apsauga*, 1993-03-25: 7.
25. Jasiūnas Edmundas, Brigados generolas inžinierius Antanas Gustaitis, *Karys* 7, nr. 1534 (1977): 241-256.
26. Jokšas Leonardas, „Skrydis aplink Lietuvą generolo A. Gustaičio garbei“ *Kauno diena* 145, 1998-06-24: 14.
27. Korbutas Nerijus, A. Gustaitis Nidoje: Karo aviacijos vado apsilankymas, internetinis tinklaraštis *Plienosparnai.lt*, <http://www.plienosparnai.lt/page.php?581> [žiūrėta 2019-01-12].
28. Lesčius Vytautas, „Lietuvos kariuomenė 1918 – 1920“. Vilnius: Lietuvos Respublikos Švietimo ir mokslo ministerijos Leidybos centras, 1998, 385-391., (<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1285>) [žiūrėta 2019-01-30].
29. Liekis Algimantas, *Lietuvos karo aviacija 1919 – 1940*, 1999.
30. Lietuvos kariuomenės karininkai 1918-1953, 3t., (Vilnius: AB spauda, 2003).
31. Lietuviškoji Enciklopedija, 9 t., 8 sąsiuvinys (LTSR vaslybinės leidykla, 1940).
32. Lietuvių Enciklopedija, 8t., (Čikaga: lietuvių enciklopedijos leidykla, 1956).
33. Mau Hans-Joachim, *Tschechoslowakische Flugzeuge*, 1987.
34. Mikėnas Jonas, Lietuvos karo aviacijos Pirmoji eskadrilė. *Plieno Sparnai* 1, 1992: 10 – 18.
35. Misevičius Vilius, „Įamžinamas generolo A. Gustaičio atminimas“ *Kauno diena* 53, 1997-03-05: 23.
36. Navaitis Antanas, „Paskutinįjį Lietuvos karo aviacijos viršininką prisimenant“, *XXI amžius* 28, 2003-11-16: 1-5.
37. Petraitienė Irena, „Ir šiandien gyvos A. Gustaičio idėjos“ *Kauno diena* 67, 1998-03-24: 21.
38. Plakans Andrejs, *Historical dictionary of Latvia*, 1997.

39. Pyragius Jonas, *Mūsų sparnai. Lietuvos aviacija 1919 – 1929*, 1929.
40. Ramoška Gytis, ANBO – II. *Plieno Sparnai* 5, 1998: 9 – 17.
41. Ramoška Gytis, ANBO–III – pirmasis serijinis lietuviškas lėktuvas. *Plieno Sparnai* 7, 2002: 6 – 18.
42. Ramoška Gytis, Lėktuvai, pagaminti Kaune. *Plieno Sparnai* 4, 1997: 80.
43. Ramoška Gytis, *Lietuvos Aviacija*, 2009.
44. Ramoška Gytis, Lietuvos karo aviacija Nepriklausomybės karuose. *Plieno Sparnai* 2, 1994: 2 – 10.
45. Ramoška Gytis, Mūsų Fiatai. *Plieno Sparnai* 9, 2009: 2 – 14.
46. Ramoška Gytis, Pirmieji Lietuvos karo aviacijos lėktuvai 1919 – 1923. *Plieno Sparnai* 1, 1992: 2 – 7.
47. Ramoška Gytis, Vienintelė relikvija. *Plieno Sparnai* 8, 2006: 12 – 24.
48. Raubickas Eugenijus, A.Gustaičio pasiūlymai dėl Vytauto Didžiojo Universiteto technikos fakulteto reorganizavimo. *Technikos Žodis* 3, 1991
<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1247>[žiūrėta 2019-01-12].
49. Raubickas Eugenijus, Kauno aerodromas. *Plieno Sparnai*, nr. 8, 2006, p. 34 – 46.
50. Raubickas Eugenijus, *Ženklas ant munduro...*, 2005.
51. Rezmer Waldemar, *Litewskie Lotnictwo Wojskowe 1919 – 1940*, 1999.
52. Stankūnas Jonas, Marė Baublytė, Algirdas Gamziukas ir Gediminas Zemlickas. *Gyvenimas skrydžiui*. Vilnius: Mokslo aidai, 1999.
53. Statkus Vytenis, *Lietuvos ginkluotos pajėgos 1919 – 1940*, 1986.
54. Štulas Saulius „Vėl išskleisti laisvės sparnai“, *Kauno laikas*, 1995-06-16: 5-6.
55. Václav Němeček, *Československá Letadla*, 1983.
56. Vaičenonis Jonas, Lietuvos kariuomenės modernizacija (1926–1939).*Darbai ir dienos*, t. 21, 2000, p.131 – 176.
57. Vaičenonis Jonas, Lietuvos kariuomenės vyriausiojo štabo viršininko plk. K. Škirpos Lietuvos kariuomenės vystymo planas.*Karo archyvas*, t. 21, 2006, p. 315 –325.
58. Vaškevičius Algis, „Kilminga anglė prieš 60 metų pamilo Lietuvą ir tą meilę perdavė dukrai“, *Lietuvos rytas*150, 1994-08-02: 33.
59. Zemlickas Gediminas „Vardas, telkiantis darbui“ *Mokslo Lietuva* 7, 1998-04-09: 1-2.

PRIEDAI

1. Nestandardizuotas interviu ir klausimynas su Gyčiu Ramoška 2019-01-29.
2. Antano Gustaičio mokslų Paryžiaus aukštojoje technikos mokykloje baigimo diplomas (1928 m.).
3. Mokomosios eskadrilės vadas Antanas Gustaitis su kolegomis ir instruktoriumi G. Pavlovu.
4. A. Gustaitis iškilmingai sveikinamas po pirmojo ANBO skrydžio (1925 m.).
5. ANBO eskadrilės vizitas Italijoje (1934 liepos mėn.).
6. Lietuvos Karo aviacijos vizitas Latvijoje (1937 m. rugsėjo 1-3 d.).
7. Antano Gustaičio ranka rašytas laiškas „Lietuvos Sparnų“ leidiniui (1939m.).
8. Antanas Gustaitis prieš Karo aviacijos rikiuotę su fone stovinčiais ANBO-51 lėktuvais (1937 m.).
9. Karo aviacijos viršininkas Antanas Gustaitis SELL varžybų metu, kartu su LAK pirmininku Z. Žemaiciu, gen. J.Černiumi ir Vokietijos atašė E. Justu (1939 rugpjūčio mėn.).
10. Antanas Gustaitis ANBO-VIII surinkimo ceche (1939 m.).
11. Vytauto didžiojo universiteto dėstytojas Antanas Gustaitis (1941 m. sausio mėn.).

Priedas Nr. 1 Nestandartizuotas interviuir klausimynas

Interviu metodas (pasirinktas pusiau standartizuotas pokalbio metodas):

I dalis:

Anketiniai duomenys:

1. Vardas: Gytis
2. Pavardė: Ramoška
3. Gimimo data: 1946-01-30
4. Tėvo vardas, pavardė: Antanas Ramoška
5. Ankstesnė gyvenamoji vieta / gimimo vieta (adresas): Žemaičių g. 104, 2
6. Dabartinė gyvenamoji vieta (adresas): Žemaičių g. 104, 2
7. Telefono nr.: 865411684
8. El. paštas: gyramo@gmail.com

Pašnekovas yra buvęs Lietuvos aviacijos muziejaus Istorijos ir leidybos skyriaus vedėjas, ne vienerius metus studijavęs šalies aviacijos istoriją ir publikavęs didelį skaičių mokslinės literatūros.

II dalis:

Klausimai:

1. Kaip Antanas Gustaitis gali būti lyginamas su Jurgiu Dobkevičium, kalbant apie lėktuvų konstrukcijas ir kas juos įtakojo?

Grynai medinės konstrukcijos, Gustaičio mišrios. Tarnaujant karo aviacijoje jis tokių konstrukcijų matė, tai Fokker D VII. Tai Pirmojo pasaulinio karo pabaigos produktas. Sąjungininkai skaitė pačiu pavojingiausiu. Tai buvo geras variklis, kylant neprarandant galios, nes prie žemės ji buvo dirbtinai primažinama, 6 km aukštyje dar galėdavo manevruoti. Bet tai tik variklio savybės, fokkeris šiaip buvo metalinių vamzdelių liemuo ir mediniai sparnai. Tuo metu Vokietijoje tokia situacija buvo, kad išties metaliniai buvo tik Junkers ir karo pabaigoj, fokkeris sako eksploatacijai lengvesni, sparnai kaip buvę kaip nebuvo, nes medienos netrūko, o metalo reikėjo išrast naujas technologijas. Po to atsirado ir duraliuminis.

Lietuvos sąlygas turėdamas prieš akis, Gustaitis sumanė, kad jo lėktuvai turėjo būtent metalines konstrukcijas ir vėliau iš diuraliumo jungiamas liemuo. Tai svarbiausi skirtumai.

Dobkevičius savo lėktuvuose siekė greičio, jam tai svarbiausia. Bei medinė technologija leidžia lengviau padaryt rėmus ovalinius ar kitokių formų konstrukcija. Sparnai savaime mediniai abiejų. Dobkevičius nusitvėrė aerodinamikų atrastų technologijų, kad sparnigaliai turi būti ovaliniai kovojant su induktyviniu pasipriešinimu. Kad slėgis po sparnu kažkur pradingtų, jog neišsiveržtų sūkurys, kuris yra kaip stabdis, dėl to vokiečių aerodinamikai atrado profilius, formas sparnų, nustatė, kad gerai kai sparnas ilgesnis tai pasipriešinimas mažesnis, pagal tai Dobkevičius konstravo.

O Gustaitis pradėjo nuo Mokomųjų, paskui nuo lavinimosi, pagrindiniai uždaviniai nėra joks greitis. Tai pavaldumas, pastovumas, dėl mokinio neįgudimo, kad nenumušt ūpo, jo neatgrasint. Visi tie mokomieji buvo pastovūs ir ANBO 2 ir 5, 51, buvo pastovūs labai, malonūs skraidyt, mokiniai patardavo paleist vairs, nes jie patys susitvarkydavo, net einant tūpt, kad pats nutūps. Antras etapas treniruotinai lėktuvai, kuomet pramokęs lakūnas yra valdymo meno, tada jau šitus lėktuvus darė griežtesnius, valdymas sudėtingesnis, reikia gaudyt vadinamą propelerio momentą, kai propeleris sukasi į vieną pusę, o sparnai į kitą, eleronais reikia lygint. Jau reikia aukštesniu lygiu vairuot, tokius specialiai griežtus padarė, net lakūnai kiti skūsdavosi, bet daryta tikslingai, kad mokėtum gaudytis su tobulesne technika. Tai jis darė savo lėktuvus ekonomiškus, kaip galima mažesnio galingumo variklius ir stengėsi daryt kiek galima mažesnių gabaritų, kad visur tilptų, nes vokiški dideli, daug vietos užėmė. Technika tobulėja, tai Gustaičiui teko irgi atkreipt dėmesį į kitų šalių variklius. Pradžioj ir biudžetas neleido ir finansavimas, tai negavom geriausių variklių, bet pigesnius variantus, tokie buvo čekų, bet eksploataavimo eigoj paaiškėdavo, kad jie greičiau genda ir lūžta, visokių problemų buvo ir laikui einant atkreipė dėmesį į angliškus. Buvo bijota dėl finansavimo, bet pavyko įrodyt, kad dėl retesnio gedimo, mažiau pastangų po to reikalauja remontai ir ko gero pigiau pirkt brangesnį, nei pigesnį su remontais. Žvalgybiniai jau kariniai, ekonomijų nėra, tai variklis turi būt galingesnis, greitesnis, kopimas didesnis ir čia jau nebuvo ką taupyti per daug, nors Gustaitis ėmėsi būdo, kaip galingi varikliai galėtų nutūpt mažesniame plote, nes būna sudėtingos sąlygos kartos, svarbu, kad turėtų ir tūpimo atstumą neilgą, kad galėtų trumpame lauke pakilt ir nutūpt. Tai ir variklio galingumas ir sparno keliamoji jėga. Ją didina didesnis sparno plotas, tai didesnis ir pasipriešinimas ir prastesnis manevringumas, tai reikia ją kitais būdais gaut. Jau buvo būdas - plyšiai eleronai ir užsparniai, su didesne keliamąją jėga. Ten aptekantis srautas ties plyšiu susitvarko, atiteka oras ir tvarkingai apteka elementą patį ir išlaiko keliamąją jėgą. Jei to nėra, srautas būna turbolentiškas ir pasipriešinimą duoda. Jie labai pasitarnavo mažesniame tūpimo atstume. Labai tuo atžvilgiu ANBO žvalgybiniai buvo efektingi. Grynai apie konstrukcijas kalbant.

Gustaičiui rūpėjo gamyba, darbininkai, jų kvalifikacija, jo inžinerinis personalas, nes pačiam viską daryt jau sudėtinga, reikia kolektyvą tinkamą. Karo aviacijoje iš pradžių imdavo į dirbtuves gabesnius kareivius, po to atsirado ir garsesnių meistrų – staliai, motoristai, variklių mechanikai, bet svarbu ir kvalifikacija, jeigu tikrai jis pats per save lavinasi viena, o jei mokslai – visai kitas lygis. Kai grįžo iš Paryžiaus, pradėjo rūpintis jaunais specialistais, pradėjo prašyt aukštesniosios technikos mokyklos vadovybe, kad kviestų į dirbtuves susipažint ir užsikabint, po trumputį jis juos verbavo, rinko. Geriausiai pavyko iš sklandytojų, kai pats iniciavo LAK sklandymo sąjungą, buvo aeroklubo tarybos narys, tie sklandytojai kadangi sklandytuvų nebuvo galima nusipirkt, tai reikėjo patiems gaminti, po to gamino patys nuo paprastų iki sudėtingesnių – atsirado Oškinis, Paknys, Miliūnas, jie buvo reikšmingas taikinyss Gustaičio, iškart verbavo į dirbtuves ar priimdavo į karo lakūnų kadrą. Iš pradžių į dirbtuves, po to į Zoknių aerodromą, paskui pasiuntė į Berlyno aukštąją mokyklą... Čepaitis, Paknys ir kt., talentingus konstruktorius, tai atsirado kolektyvas talentingas dirbtuvių techninio skyriaus, kur ruošė brėžinius ANBO, visi turėjo darbus, kur visi darbavosi ir taip plėtėsi konstrukciniai kadrai lietuviški.

2. Kas yra žinoma apie A. Gustaitį jo studijų laikotarpiu Paryžiuje?

Žinoma mažokai. Aišku tai, kad jis buvo labai talentingas mokinys, matematikas talentingas, vien iš to kaip jis galėjo žaisti simultaną, matėsi kaip jo galva veikia, kaip jis daugelį dalykų konstruodamas lėktuvus galėjo galvoje pasiskaičiuot, jam jokių problemų studijuojant, jis greit ir kalbas įsisavino. Studijų metu jau ruošė projektus lėktuvų. Tai ANBO dar bestudijuojant pastatytas, paskui ruošė lavinimosi lėktuvą ANBO III jam grįžus ir paruošė žvalgybinį ANBO IV, kuris realizuotas kiek vėliau, palyginus greitai, grįžus po 4 metų jau skraidė. Tai jis bestudijuodamas sugebėjo 3 projektus paruošt sugebėjo. Neaišku kokie kursiniai, koks diplominis. Galbūt kažkuris iš lėktuvų, ko gero ANBO IV, o kiti kursiniai. Jis mokėsi nepilnus 3 metus, gan greit praėjo kursą, kaip ir Dobkevičius ir greitai praėjo, tikrai Dobkevičius už savo pinigus mokėsi, o Gustaitį jau siuntė atitinkama vyriausybė organizacija.

3. Kaip jį galima lyginti su kitais Vidurio Rytų Europos regiono lėktuvų konstruktoriais? Su kitais savo šalies aviacijos vadais?

Jo ANBO žvalgybinis gerai pasirodė skridime aplink Europą ir visų šalių aviacijos specialistai matė, kad tai, tuo metu nežemo Europinio lygio kūrinys. Vien tas konkursas kurį surengė karo aviacija kai reikalas prieidavo prie karinių lėktuvų, saviveiklos realiai nebebuvo, imtis jų gamybos, lavinimosi lėktuvus statė iš einamojo biudžeto, buvo eilutės lėktuvų remontams ir pan. O koviniai kainą turėjo didesnė ir surengtas konkursas, kad savas konstruktorius tai ir duodam,

kariuomenės vadovybė nusprendė pažiūrėti. Konkurse dalyvavo 2 anglo žvalgybiniai ir čekų šmolekas, kaip rimta komisija pasitenkina brėžiniais, techninėmis charakteristikomis, firmos viską buvo atsiuntę ir žiūrėdami kokia kaina, kokie varikliai, kokie rodikliai – greitis, aukštis ir t.t. pagal tai sprendė. Kiek kainuos licencija, visa šitą sudėjus paaiškėjo, kad pagal techninius duomenis kai kuriuos lenkia, o kaina, kadangi licencinis mokestis mažesnis, Gustaitis irgi prašė, bet tai juokinga suma palyginus su užsienio firmomis, tai išvada, kad ANBO IV nugalėjo konkurse ir galima imti jo serinę gamybą.

Sunku yra lyginti, kadangi mūsų kaimynai... su latviais galim, su estais galim, kiek teko girdėti iš kitų istorikų (M. Bukhmano) Latvijos aviacijos bėda buvo lakūnų per daug polinkis į alkoholį ir kaip ten buvo, kad amžina bėda dėl to. Karo aviacijos vadai gal ir geri, bet sunkiai su tai kovojo. Suomijos aviacijos valdymas neturim žinių, negalim palyginti. Lenkija visai kito dydžio valstybė ir jos karo aviacijos valdymas irgi sunkiai aprėpiamas, kad mes neturim tokių konkrečių žinių. Dabar jau yra literatūros, kadangi pats sutelkęs dėmesį į savo aviaciją, daugiau kreipiamas dėmesys į konstrukcijas, nei valdymą. Deja žinių neturiu, nes nerikęs.

4. Kokio charakterio buvo A. Gustaitis?

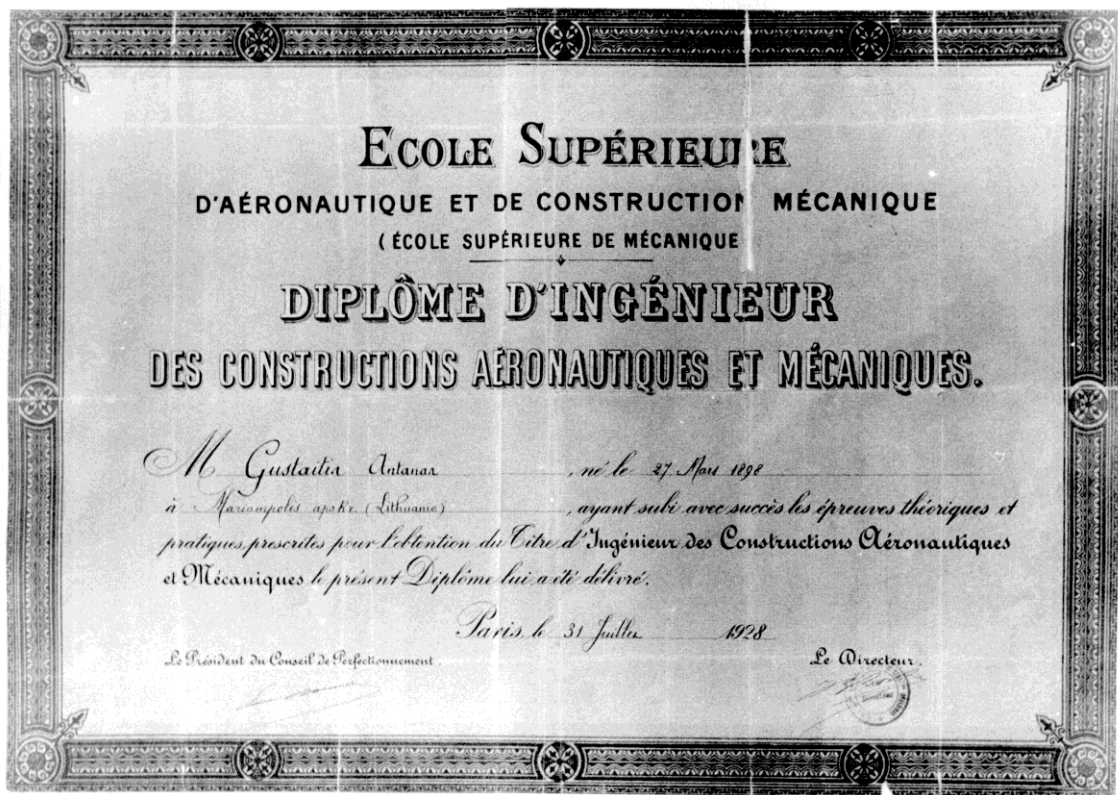
Jis buvo demokratiškų pažiūrų žmogus, ypač geri santykiai su aviacijos dirbtuvių personalu. Labai skatindavo kritika, skatindavo pasiūlymus meistrų. Ir su savo aviacijos personalu buvo demokratiškas. Išvis Lietuvos valstybė, kadangi kariuomenė dar tik kūrėsi, neturėjo tradicijų kaip rusų ar lenkų požiūrio į žemesnio rango personalą iš aukšto. Rusijoje taip buvo kai sugrįžo daug karininkų iš carinės armijos į Lietuvą ir pagal gen. Kraucevičiaus elgseną į visokias iniciatyvas lakūnų į pvz. sportą kariuomenėje ir kt. visuomeninius renginius buvo geranoriškas požiūris. Aišku taip atsitiko, kad karo lakūnai jautriai reaguodavo į politinius įvykius Lietuvos, net per daug dalyvavo, kai 1926 12 perversme jų buvo hobis dalyvauti politikoj ir kuo smarkiau ir tai kenkė karo aviacijai, kadangi valstybinės organizacijos, taryba ir prezidentas pradėjo žiūrėti į juos kritiškai ir galvoti kaip čia rast sugyvenimą. Kaip tik Gustaičio paskyrimas Aviacijos viršininku buvo Smetonos manevras – jis aiškiai matė, kad jis žmogus kuriam labiausiai rūpi lėktuvų konstravimas, jis vadovavo aviacijos parkui, jo tarnyboms ir tiekimui. Ir nežiūrint į tai, kad buvo paruoštas kandidatas, baigęs mokslus (Narakas), Smetona pasirinko Gustaitį, nujaučiant, kad jis mėgstant techniką nesikiš į politiką – taip ir buvo, kitus irgi bandė nuo to atkalbėti. Kaip visuomet, be intrigų neapsieta, buvo štabe žmonių, kurie dėl konkurencijos vidinės, Rapšys turėjo blogus santykius ir šnekėdavo atitinkamai, buvo štabo skyriuose kalbos, kad negerai aviacijos viršininku yra žmogus, kuris konstruoja ir apleidžia karo aviacijos reikalus. Nemažai tai jam kraujo sugadino šios kalbos.

Tik kai jam lakūnai įkalbinėjo konstruoti bombonešį, jis ilgai nenorėjo to daryti, kol jį neprikalbino (ANBO VIII).

5. Koks buvo jo požiūris į tarpvalstybinį bendradarbiavimą su kitomis regiono valstybėmis aviaciniais klausimais?

Jo požiūris priešakinis. Mūsų valstybiniai tai buvo gyvybiškai svarbus reikalas bent sudaryti sąjungą su latviai ir estais ir niekaip nepavyko tos sąjungos sudaryti, kadangi lenkai atėmė iš mūsų Vilnių, mes su jais konfliktavom, netgi karo stovyje, tai lenkai darė viską, kad mes nesusidraugautume, mes buvom priešininkas, Lenkija bandė draugauti su Latvija ir vesti atitinkamą politiką ir pasakojo V. Peseckas, kaip jo tėvas Lozoraitį buvo nuskraidinęs į Taliną dėl trijų valstybių sąjungos reikalo, bet nepavyko dėl to, kad latviai prašė susitaikyti su lenkais Vilniaus klausimu. Tai buvo smūgius žemiau juostos. Vilnius mums labai svarbus, tai čia buvo tas kliuvinys didžiulis, kuris neleido tos sąjungos sudaryti. O jis jau buvo su latviais net sutaręs, kad bent karo aviacijos lygyje galėtume bendradarbiauti, taktikas, tai buvo 1937 m. kuomet buvo vizitas Latvijoje, tai bandymas Gustaičio bent tokiu klausimu bendrą politiką.

Priedas Nr. 2 Antano Gustaičio mokslų Paryžiaus aukštojoje technikos mokykloje baigimo diplomas (1928 m.).



Eugenijaus Raubicko asmeninis archyvas.

Priedas Nr. 3 Mokomosios eskadrilės vadas Antanas Gustaitis su kolegomis ir instruktoriumi G. Pavlovu.



Lietuvos aviacijos muziejaus fotografijos fondas (LAM GEK 676).

Priedas Nr. 4 A. Gustaitis iškilmingai sveikinamas po pirmojo ANBO skrydžio (1925 m.).



Eugenijaus Raubicko asmeninis archyvas.

Priedas Nr. 5 ANBO eskadrilės vizitas Italijoje (1934 liepos mėn.).



Lietuvos aviacijos muziejaus fotografijos fondas (LAM GEK 1587).

Priedas Nr. 6 Lietuvos Karo aviacijos vizitas Latvijoje (1937 m. rugsėjo 1-3 d.).



Lietuvos aviacijos muziejaus fotografijos fondas (LAM GEK 3880).

Negalidami susilyginti su savo
didžiais kaimynais lakūnų bei
liktuų skaičiumi turime visuomet
atsiminti, kad aviacijos prajėgumas
pareina labiausiai nuo jos kokybės,
pirmoje eilėje nuo lakūnų pasiruošimo
bei ryžtingumo. Lietuvos Aero Klub
vyriausio uždavinio turi būti, kad
mūsų gabiausi ir drąsiausi jaunuoliai
gamtinį skraidymo mokslą ir meną,
jame tobulindamiesi nenuilstamai siektų
vis didesnę pažangą ir būtų pasirūpę
reikalui esant savo mokslą ir gyvybę
paaukoję lietuvių laisvės ir garbės
sargyboje.

Ant. G. A. Gustaitis.
Kaunas, 25.V.39.

Priedas Nr. 8 Antanas Gustaitis prieš Karo aviacijos rikiuotę su fone stovinčiais ANBO-51 lėktuvais (1937 m.).



Lietuvos aviacijos muziejaus fotografijos fondas (LAM GEK 2725108).

Priedas Nr. 9 Karo aviacijos viršininkas Antanas Gustaitis SELL varžybų metu, kartu su LAK pirmininku Z.Žemaiciu, gen. J.Černiumi ir Vokietijos atašė E. Justu (1939rugpjūčio mėn.).



Lietuvos aviacijos muziejaus fotografijos fondas (LAM GEK 2855).

Priedas Nr. 10 Antanas Gustaitis ANBO-VIII surinkimo ceche (1939 m.).



Lietuvos aviacijos muziejaus fotografijos fondas (LAM GEK 2509).

Priedas Nr. 11 Vytauto didžiojo universiteto dėstytojas Antanas Gustaitis (1941 m. sausio mėn.).



Lietuvos aviacijos muziejaus fotografijos fondas (LAM GEK 2513).