

TECHNIKOS ŽODIS

1991 No.3



TECHNIKOS ŽODIS

Pasaulio ir Amerikos lietuvių inžinierių ir architektų s-gos PLIAS/ALIAS organas. Įsteigtas 1951 metais. Leidžia ALIAS Chicagos skyriaus Technikinės spaudos sekcija. Išeina kas trys mėnesiai.

Prenumerata 10 JAV dol. metams

THE ENGINEERING WORD

Published by American Lithuanian Engineers and Architects Association, Inc. Chicago Chapter Technical Press Section. Established 1951.

Published quarterly

Yearly subscription \$10.00 U.S.

Spaudos sekcijos
vadovas
Kostas Burba

Redaktorius - Editor

Viktoras Jautokas
5859 S. Wipple St.
Chicago, IL 60629
Tel. 312/778-0699

Red. pavaduotojas

G.J. Lazauskas
208 W. Natoma Ave
Addison, IL 60101
Tel. 708/543-8198

Administratorius

A. Brazdžiūnas
7980 W. 127th St.
Palos Park, IL 60464
Tel. 708/448-4652

Atstovai

Edm. Arbas
Los Angeles, CA

S. Bačkaitis
Washington, D.C.

J. Gimbutas
Boston, MA

Kompiuterizacija
Rūta Jautokienė

Spaudė
M. Morkūno spaustuvė
3001 West 59th St.
Chicago, IL 60629

Ši numerį redagavo V. Jautokas ir V. Peseckas

TURINYS — CONTENTS

Istoriniai momentai	V. Jautokas
Historic Moments	
A. Gustaičio biografija	V. Peseckas
Biography of A. Gustaitis	
Aplankykime planetas	A. Gustaitis
Let's visit the Planets	
Brigados generolą Antaną Gustaitį prisimenant - B. Gustaitienė	Kalbėjosi
General Antanas Gustaitis Remembered	V. Peseckas
Trumpi prisiminimų momentai	R. Gustaitytė
Short Moments of Remembrances	
Lietuvos plieno sparnai	A. Karpavičius
Lithuania's Steel Wings	
Lietuvos sakalų sakalas	L. Peseckas
Lithuania's Falcon of Falcons	
Generolas Antanas Gustaitis	S. Raštikis
General Antanas Gustaitis	
Mano karinės tarnybos atsiminimai	J. Rapšys
Memories of my Service in the Armed Forces	
Arch. Vytauto Landsbergio prisiminimai apie gen. A. Gustaitį	Kalbėjosi
Arch. V. Landsbergis Remembers General A. Gustaitis	V. Ažmenskas
Prisiminimai apie gen. inž. A. Gustaitį	A. Motuzas
Remembrances about Gen. Eng. A. Gustaitis	

Nukelta į galutinį viršelio puslapį

VIRŠELYJE:

Gen. inž. Antanas Gustaitis

COVER:

Gen. Engr. Antanas Gustaitis

TECHNIKOS ŽODIS

THE ENGINEERING WORD

XLI METAI

1991 LIEPA - RUGSĖJIS

No.3 (213)

ISTORINIAI MOMENTAI

Šiais metais "Technikos Žodis" mini savo gyvavimo sukaktį. Šis trečiasis yra kartu ir pirmasis numeris, kuris lygiai po 40 metų pirmą kartą savo gyvenime kelias pas skaitytojus, po platųjį pasaulį išsisklaidžiusius, apšviestas nepriklausomos Lietuvos laisvės spinduliais.

Prieš aštuonerius metus *Technikos Žodžio* antruoju numeriu paminėjome mūsų aviacijos didvyrius S. Darių ir S. Girėną. Jų žygis iškėlė Lietuvos vardą į tarptautines plotmes, tuo papildydamas mūsų didvyrių eiles.

Šiuo numeriu paminėsime mūsų kolegą inžinierių, lėktuvų konstruktorių, lakūną, aviacijos generolą Antaną Gustaitį. Gaila, kad, dėl susidariusių politinių aplinkybių, negalėjo jis užbaigti savo užsibrėžto tikslo lėktuvų konstravime. Jam kelią užkirto ir jį sunaikino tie patys komunistai, iš kurių nasrų ir dabar Lietuva vos ne vos išspruko. Tiksliai J. Vaičeliūnas savo straipsnyje pastebėjo, kad, jeigu komunistai iš anksto nutaria ką nors nužudyti, savo tikslą pasiekti tą žmogų apkaltina nepagrįstais kaltinimais. Taip atsitiko su A. Gustaičiu.

Pradedant redaguoti šį numerį, buvo paruošta ir dalis aktualios *Technikos Žodžiui* skirtos medžiagos. Gavus pastaruoju metu daugiau straipsnių iš Lietuvos aviatorių, skiriame šį padidintą ištiesą numerį tik A. Gustaičio paminėjimui.

Jau seniai buvome galvoję paminėti A. Gustaitį *Technikos Žodyje*. Prieš daugelį metų V. Peseckas pradėjo rinkti medžiagą. Būdamas av. plk. ltn. Leonardo Pesecko sūnus, pažinojo visus šio numerio straipsnių autorius, todėl paprašė jų pasidalinti savo atsiminimais apie A. Gustaitį. Džiaugiamės, kad, Tėvynei palaisvėjus ir pagaliau visiškai išsilaisvinus, V. Pesecko dėka buvo gauta daugiau papildomų žinių apie jį patį ir jo likimą iš idėjos draugų, archyvų, muziejų ir kitų šaltinių. Be Rasos Gustaitytės pažymėtų nuotraukų, visos kitos yra V. Pesecko nuosavybė.

Susipažinę su čia spausdintais straipsniais pastebime, kad A. Gustaitis buvo ne tik genialus lėktuvų konstruktorius, bet taip pat ir erdvių mokslo žinovas. Jis nepasitenkino vien aviacijos mokslu, bet galvojo ir apie erdvių užkariavimą. Šią mintį nagrinėja savo straipsnyje, rašytame 1933 metais. Jei būtų sąlygos leidusios jam toliau tęsti pamėgtą užsibrėžtą tikslą, seniai būtų įsirikiavęs tarp pasaulinio masto pirmaujančių lėktuvų konstruktorių, gamintojų - vokiečio Wilhelm Messerschmitt, olando Antone Fokker, amerikiečio Dave Douglas ir kt.

Nuostabu, kad tuo metu, kada Lietuva vos atsikračiusi 123 metus užsitęsios Rusijos vergijos jungo, turėdama mažai žmonių išėjusių aukštuosius mokslus, sugebėjo žaibo greitumu atsikurti, pasigaminti savo lėktuvus. Kitos Europos valstybės, turėdamos laisvę ir joje išvystytas pramonės, negamino savo lėktuvų, o pirko iš kitų kraštų. Tai įrodė, kad A. Gustaitis buvo pasišventęs lėktuvų konstruktorius, visomis savo jėgomis dirbo Lietuvos labui, likdamas iki paskutinės savo gyvenimo minutės ištikimu jos sūnumi. Šis *Technikos Žodžio* numeris išryškina Lietuvos aviacijos pradmenis, palikdamas istorinę medžiagą mūsų ateities kartoms.

Viktoras Jautokas

ANTANO GUSTAIČIO BIOGRAFIJA

Vyčio kryžiaus kavalerius brigados generolas inžinierius Antanas Gustaitis, Kazio sūnus, gimė 1898 m. kovo 27 d. Obelinės kaime, Sasnavos valsčiuje, Marijampolės apskrityje. Mirė 1941 m. spalio 16 d. Butirkų kalėjime Maskvoje, nužudytas čekistų.

Bendras mokslas

1917 m. baigė Marijampolės gimnaziją, evakuotą į Jaroslavlį Rusijoje. 1928 m. baigė Paryžiuje aukštąją mokyklą Ecole d'aeronautique et de construction mecanique ir įgijo aeronautikos ir mechanikos konstrukcijų inžinieriaus diplomą.

Karinis mokslas

1919 m. kovo 15 d. įstojo savanoriu - kūrėju į Lietuvos kariuomenę ir paskirtas į aviacijos mokyklą mokiniu. 1919 m. gruodžio 16 d. baigė Lietuvos karo aviacijos mokyklą.

Karinė tarnyba

Pakeltas į karininko laipsnį: leitenantu - 1919 m. gruodžio 16 d., vyr. leitenantu - 1923 m. balandžio 24 d., aviacijos kapitonu - 1926 m. vasario 16 d., av. majoru - 1928 m. lapkričio 23 d., av. pulkininku leitenantu - 1930 m. lapkričio 23 d., av. pulkininku - 1934 m. lapkričio 23 d., brigados generolu - 1937 m. lapkričio 23 d.

Dalyvavo kovose

1920 m. aktyviai dalyvavo kautynėse su lenkais.

Sužeidimai bei kontuzijos

1923 m. liepos 13 d., skrisdamas lėktuvu "Gotha" 200 m aukštyje, perėjęs į suktuką, nukrito, susižeidė, perlauždamas koją, ir nugabentas į karo ligoninę.

Pareigos kariuomenėje

1919 - 1921 m. mokinyš lakūnas, fronto lakūnas. 1922 m. sausio 23 d. paskirtas instruktorium karininkų klasėje dėstyti aviacijos teoriją. 1922 m. liepos 4 d. sėkmingai baigė aukštąjį pilotažą. 1922 m. rugpjūčio 29 d. suteiktas karo lakūno vardas. 1923 m. vasario 21 d. perkeltas mokomoni eskadrilėn ir paskirtas jos vadu, 1923 m. gegužės 17 d. paskirtas aukštojo pilotažo instruktoriumi. 1925 m. spalio 1 d. išvyko į Prancūziją aukštąjį karo aviacijos mokslą eiti. 1928 m. liepos 23 d. baigė aukštąją mokyklą Prancūzijoje, grįžo į Lietuvą. 1928 m. spalio 10 d. paskirtas Aviacijos štabo viršininku, 1929 m. lapkričio 9 d. - Parko viršininku, 1932 m. rugsėjo 1 d. - "Plieno sparnų" - garbės ženklų statuto tarnybos pirmininku, 1932 m. spalio 13 d. - Technikos skyriaus viršininku, 1934 m. gegužės 9 d. - karo aviacijos viršininku. 1936 m. atliko nustatytus 1935 ir 1936 m. skraidymų pratimus ir skaitomas aviacijos rikiuotės tarnautoju. 1940 m. gegužės 1 - birželio 12 d. išvyko komandiruotėn slaptais tarnybos reikalais į užsienį, SSSR - Maskvą. 1941 m. sausio 1 d. paleistas iš kariuomenės dėl etatų mažinimo ir išbrauktas iš karininkų sąrašų. Eidamas docento pareigas Vytauto Didžiojo u-te, pradėjo dėstyti Statybos fakultete, Aviacijos katedroje. 1941 m. kovo 4 d. suimtas Sovietų čekistų netoli Šeštokų geležinkelio stoties.

Šeima

1926 m. vedė Bronę Aleksandravičiūtę - Jablonskienę. 1929 m. gimė duktė Jūratė, 1934 m. - Rasa, 1940 m. - Elena.

Suprojektavo ir išbandė ore savo naujai pastatytus lėktuvų prototipus

Žr. šio T.Ž. psl. 14-22

Skridimai į užsienį

1924 m. rugsėjo mėn. lėktuvu Anbo-I nuskrido į Rygą. 1930 m. rugpjūčio 18-23 d. dalyvavo trijų lengvų bombonešių Ansaldo A 120 tipo skridime į Maskvą. 1933 m. rugsėjo 25 - spalio 3 d. žvalgybos lėktuvu Anbo IV aplankė Rygą - Taliną - Helsinkį. 1934 m. birželio 25 - liepos 19 d. vadovavo Anbo-IV lėktuvų grandies skrydžiui

aplink po Europos valstybių sostines. 1937 m. rugsėjo 1 - 3 d. vadovavo naikintuvų ir žvalgybos kovos lėktuvų eskadrilių skridimui ir apsilankymui į Rygą.

Tarnybos reikalams komandiruotas į užsienį

Italijon - 1923, 1927, 1929, 1937 m., Čekslovakijon - 1924, 1925, 1932 m., Anglijon - 1928, 1932, 1934 m., Prancūzijon - 1930, 1934, 1936, 1939 m., Suomijon - 1932 m., Sovietų Sąjungon - 1940 m.

Apdovanotas

1. II-ros rūšies 3-čio laipsnio Vyčio kryžiaus ordinu 99 Nr.,
2. Lietuvos nepriklausomybės 10 metų sukatuvių jubiliejiniu medaliu,
3. Vytauto Didžiojo ordinu III laipsniu,
4. Corona d'Italia ordinu,
5. Italijos karaliaus ordinu "Corona d'Italia" III laipsniu,
6. D.L.K. Gedimino ordinu III laipsniu,
7. Švedų karaliaus Vazos II klasės ordinu,
8. Čekų Baltojo Liūto ordinu IV laipsniu,
9. Prancūzų Respublikos Garbės legiono ordinu,
10. "Plieno Sparnų" garbės ženklų,
11. Latvijos aviacijos pulko ženklų,
12. Čekoslovakijos lauko lakūno piloto garbės ženklų,
13. Prancūzijos karo lakūno specialybės ženklų,
14. Estijos karo lakūno specialybės ženklų.

Kaip Lietuvos Aeroklubo steigėjui, aktyviam nariui, valdybos vicepirmininkui 1937 m. gegužės 12 d. suteiktas LAK garbės nario vardas.

Iš tarnybos lapo paruošė
Vytautas Peseckas



Gen. A. Gustaitis savo konstrukcijos lėktuve su Lietuvos prez. A. Smetona

APLANKYKIME PLANETAS

PULK. LTN. INŽ. A. GUSTAITIS

Kas iš mūsų, žiūrėdamas į nakties dangaus skliautus, nusagstytus žvaigždėmis, nėra savy pajutęs noro praskleisti dangaus paslaptį, pažvelgti į kitus pasaulius, patikrinti, ar yra gyvybė kitose planetose - o gal net, ištrūkus iš saulės orbitos, aplankyti kitų žvaigždynų ribas?

Bet, deja, tokias ekskursijas tuo tarpu galime atlikti tikrai pro astronominius prietaisus, žiūrėdami iš tolo į keliaujančius dangaus kūnus - mes negalime ištrūkti iš mūsų žemės traukos jėgos įtakos, prikaustyti šią paslaptinę jėgą prie žemės paviršiaus.

Lengva yra įvairiems fantazijų mėgėjams atvaizduoti stebuklingą išradimą kokios nors nepaprastos medžiagos ar spindulių, dėl kurių daiktas nustoja savo svorio ir, užuot kritęs ant žemės paviršiaus, stebuklingų jėgų varomas, lekia aukštyn erdvėn. Jeigu iš tikrųjų atlankyti kitas planetas būtų galima, tikrai atradus priemones panaikinti visuotinę traukos jėgą, tai tarpplanetinis susisiekimas amžinai pasiliktų fantazijos dalykas.

Nors mes ir negalime tikrai paaiškinti visuotinės traukos jėgos dėsnio, bet visa dangaus mechanika pagrįsta šios paslaptinės jėgos buvimu, ir jau, jeigu sugebėtume šią jėgą neutralizuoti, tur būt, galėtume visą pasaulį suardyti.

Mūsų laimė, kelionė į kitas planetas yra galima ir kitais būdais, kurie nesipriešina nei nesugriaunamiems gamtos dėsniams, nei pagaliau mūsų technikiniam galėjimams.

Pažiūrėkime į šiuos būdus, pasvarstykime, ar jau greit ateis laikas jiems įvykdyti.

Pirmiausia, susipažinkime su kliūtimis, kurias teks nugalėti. Stambiausiomis kliūtimis yra svarumo jėgos, atstumai, skaičiuojami milijonais kilometrų, tarpplanetinė tuštuma ir šaltis, ir dar - žmogaus organizmo silpnumas. Panagrinėkime šias kliūtis atskirai.

Svarumas

Svarumo jėga mums yra praktiškai žinoma, bet šios jėgos tikroji prigimtis yra paslaptis, nors, stebėdami gamtos reiškinius, mokslininkai yra nustatę dėsnius, kurie šios jėgos dydį apibrėžia.

Prisiminkime Newtono nustatytą visuotinį traukos dėsnį: bet kokios dvi materijos didelės traukia viena antrą jėga, proporcinga jų masių sandaugai ir atvirkščiai

proporcinga kvadratui jų atstumo nuo viena antros.

Tą patį dėsnį galima taikyti ir kūnams. Pvz., paimkime į ranką kokį nors daiktą, kuris spaus delną tam tikra jėga dėl savo svarumo. Jeigu mes iškiltume nuo žemės paviršiaus į aukštį, lygų žemės rutulio spinduliui, tai atstumas iki žemės centro padvigubėtų, ir mūsų laikomas daiktas spautų delną su keturis kartus mažesne jėga, nekaip prie žemės. Taip pat ir žmogaus svoris keturis kartus palengvėtų. Pakilus tiek, kad mūsų atstumas iki žemės centro būtų dešimt kartų didesnis už žemės rutulio spindulį, turėsime svorio jėgą, šimtą kartų mažesnę, ir t.t.



Plk. ltn. inž. Antanas Gustaitis

Svarumo jėgos sumažėjimas mums yra įdomus tuo požiūriu, kad kartu sumažėja ir darbas, reikalingas mūsų tarpplanetinį lėktuvą pakelti ir išmesti iš žemės traukos ribų. Darbą, kuris reikalingas pakelti vieno kilogramo svorį į vieno metro aukštį, mes matuojame aukščio ir svorio sandauga ir vadiname kilogramo-metru. Jeigu svarumo jėga kylant aukštyn nemažėtų, tai darbas, reikalingas pakelti vieno kilogramo svorį į 10.000 metrų aukštį, būtų lygus 10.000 kilogramo-metrų. Iš tikrųjų šis darbas turės būti kiek mažesnis, nes svarumo jėga, kylant aukštyn, krinta pagal Newtono dėsnį. Klausimas, kiek darbo reikės vieno kilo-

gramo svoriui (tikriau sakant, masei, kurios kiekis atitinka vieno kilogramo svorį prie jūrų paviršiaus) iškelti iš žemės traukos ribų, t.y. iškelti tiek, kad žemės traukos įtaka būtų be galo maža. Kiekvienas, susipažinęs su aukštosios matematikos pradais, gali lengvai šį klausimą išspręsti. Bendras šio uždavinio sprendimas parodo, kad kurį nors kūną iškelti iš bet kurios planetos traukos jėgos ribų, imant nuo planetos paviršiaus, reikia darbo tiek pat, kiek reikėtų tą kūną pakelti iki planetos rutulio spindulio aukščio, žinoma, jeigu kūno svoris (traukos jėga) būtų visą laiką toks pat, kaip ant planetos paviršiaus.

Tuo būdu gaunama, kad vieno kilogramo svorį iškelti iš žemės traukos ribų reikia darbo 6.370.000 kilogramo-metrų, nes žemės spindulys vidutiniškai lygus 6.370.000 metrų.

Kūnas ant kurios nors kitos planetos paviršiaus bus lengvesnis ar sunkesnis, nelygu, kokia traukos jėga tenai viešpatauja. Ši traukos jėga, kaip žinome, pareina nuo planetos masės ir jos rutulio spindulio.

Pavyzdžiui, kūnų svoris ant mėnulio yra šešis kartus mažesnis negu ant žemės, ant Marso - maždaug tris kartus mažesnis, o ant Jupiterio - apie puse trečio karto didesnis. Atsimindami dar šių planetų spindulius, randame, kad darbas ištrūkti iš šių planetų traukos ribų, jeigu mes tenai vieną gražią dieną atsidurtume, bus nuo mėnulio - 21 kartą mažesnis, nuo Marso - 5 kartus

mažesnis, o nuo Jupiterio - 28 kartus didesnis negu nuo žemės.

Todėl grįžimas nuo planetų ant žemės bus juo lengvenis, juo planeta yra mažesnė, mažiau sviri. Kaip matome, mėnulis, būdamas arti nuo žemės (iš viso apie 384.400 km), galėtų būti neblogo stotis, kur galėtų būti laikoma medžiagos atsarga tolimesnėms planetoms lankyti. Bet darbo sąvoka, kaip ji aukščiau nurodyta, gal nebus tiek vaizdi skaitytojui, kiek sąvoka greičio, reikalingo duoti kūnui, kad jį išmestų iš planetos traukos jėgos ribų. Atmesdami tuo tarpu oro pasipriešinimą, randame, kad reikėtų duoti kūnui 11.180 metrų per sekundę greitį (t.y. apie 40.000 km per val.), kad jis paliktų mūsų žemelę ir išlėktų klaidžioti erdvėn.

Atstumai

Dangaus erdvėje atstumai yra, iš tikrųjų, didžiuliai. Pasilikime tuo tarpu saulės sistemoje, nes tolimesnes žvaigždžių sritis, nuo kurių šviesa ateina per keletą metų, iš tikrųjų nėra vilties pasiekti.

Artimiausias mums yra žemės sėbras mėnulis, iki kurio tėra vidutiniškai tik 384.400 km, vadinasi, šis atstumas tėra tik dešimts kartų didesnis nekaip kelias per pusiauį apie žemės rutulį. Atstumai iki kitų saulės planetų smarkiai svyruoja. Antai, 40 milijonų kilometrų yra iki Veneros, 56 milijonai - iki Marso, 90 milijonų - iki Merkurio ir 630 milijonų - iki Jupiterio. Bet atstumai yra niekis, jeigu yra geras greitis. Todėl dėl atstumų nusiminti netenka, raskime būdus gauti didelį greitį, ir jį prarys didžiausius atstumus.

Tarpplanetinės erdvės tuštuma ir šaltis

Yra žinoma, kad juo aukščiau nuo žemės paviršiaus, juo oras yra retesnis, slėgimas mažesnis ir temperatūra žemesnė. Penkių su puse kilometrų aukštyje oro slėgimas yra du kartus mažesnis ir temperatūra vidutiniškai 35°C žemesnė, nekaip prie žemės, 11 km aukštyje slėgimas - jau keturis su puse kartų mažesnis ir temperatūra vidutiniškai 70°C žemesnė, nekaip žemės paviršiuje. Penkiasdešimties kilometrų aukštyje slėgimas bus apie 500 kartų, o 100 km aukštyje net 100.000 kartų mažesnis, nekaip prie žemės. Temperatūros kritimas virš 11 km aukščio, vadinamosios stratosferos sluoksniuose, sustoja, bet toliau temperatūra vėl krinta, ir skaičiai vaimai, paremti praktiškais stebėjimais, rodo, kad tarpplanetinėje erdvėje turėtų vyruoti beveik absoliutus šaltis, t.y. beveik 273°C žemiau nulio.

Sulyginus su tarpplanetiniais atstumais, skaičiuojamais šimtais tūkstančių ar net milijonais kilometrų, gaubias žemę atmosferos sluoksnis yra visai nestoras, nes jau 300 km aukštyje, galima sakyti, oro tankumo bei slėgimo nėra.

Ar šios tarpplanetinio kelio ypatybės yra mums nepergalima kliūtis ar ne, mes pamatysime toliau, kalbėdami apie būdus šioms erdvės dykumoms nugalėti.

Žmogaus organizmo silpnumas

Aišku, kad, norint pasiekti tolimes planetas, teks siekti didžiausių greičių. Iš tikrųjų, jeigu mes norime pasiekti Marsą, iki kurio yra nemažiau kaip 90 milijonų kilometrų, tai mums teks siekti astronominiu greičiu, kitaip mūsų trumpas amžius neleis mums grįžti žemėn papasakoti savo kelionės įspūdžius. Minėjau apie 40.000 km per val. greitį, reikalingą išplėtoti, paliekant savąją planetą. Jeigu tokiu greičiu mes judėtume, tai 90 milijonų km galėtume sukarti per 2240 valandų, t.y. maždaug per tris mėnesius pasiekti Marso planetą.

Bet ar galės pakelti žmogaus organizmas tokius greičius? - tai nesunku atsakyti. Prisiminkime tik, kad mes kiekvieną parą sukeliujame kelionę aplink pasaulį, be to, lekiamė erdvėje, sukdamies kartu su žeme apie saulę, su greičiu per 100.000 km valandų, ir dar kartu su visa saulės sistema lekiamė didžiausiu greičiu dangaus keliais. Žmogaus organizmui greitis nėra kenksmingas, jis jo nėra nejunta, kol nėra šio greičio kitėjimo. Jeigu, pavyzdžiui, žemės sukimosi greitis apie ašį staigiai sumažėtų, tuomet ne tik mes tai pajustumė, bet pajustų tą ir visi esantieji ant žemės kūnai: bangos išsiliėtų ir nušluotų viską nuo žemės paviršiaus.

Greitėjimas, arba greičio prieauglis ar sumažėjimas per sekundę, be abejo, turi įtakos mūsų organizmui. Jeigu mes norėtume iš karto, pavyzdžiui, per dvi, tris sekundes, pasiekti greitį 40.000 km per val., tai būtume inercijos jėgų sutriuškinti. Tas pats mus ištikty, jeigu, judėdami dideliu greičiu, mes būtume priversti ūmai sustoti. Bet jeigu mes pavartosime riboto dydžio greitėjimą, tai mūsų organizmui nebus jokios žalos. Aviacijoje tenka dažnai įvairių posūkių, linkmės pakeitimų metu susidurti su greitėjimo įtaka, kaip išcentrinė jėgų veikimo vaisium. Yra specialūs prietaisai, kurie mus įgalina šį greitėjimą išmatuoti ir tuo būdu nustatyti, kiek kartų jėgos, veikiančios kūną, padidėja. Pavyzdžiui, jeigu greitėjimas posūkio metu gaunamas trigubai didesnis, nekaip žemės greitėjimas, t.y., greitėjimas, kurį įgauna laisvai krintantieji kūnai, tai mūsų svoris tarytum patrigubėja. Treniruodamies greičio lenktynėms, per kurias buvo pasiektas rekordinis 655 km per val. greitis, anglų lakūnai turėjo progos susidurti su išcentrinė jėgų veikimu didelių greičių metu. Greitėjimas ir kartu su juo išcentrinė jėgos posūkio metu, kaip žinome, veikia proporcingai greičio kvadratui ir atvirkščiai proporcingai - posūkio spinduliui.

Pasirodo, kad tol, kol sukami tokie posūkiai, kurių metu greitėjimas nepraneša penkis kartus žemės greitėjimo (t.y. $5 \times 9,81 \text{ mtr./sk.}^2 = 49,05 \text{ mtr./sk.}^2$), žmogaus organizmui tai dar nekenkia, bet prie dar staigesnių posūkių, greitėjimui dar padidėjus, žmogus akimirksnį nustoja regėjimo: išcentrinė jėgos veikia žmogaus nervų sistemą ir kraujo cirkuliaciją, varydamos visas judančias kūno organizmo daleles nuo galvos

žemyn. Trumpais akimirksniais buvo pasiekti greitėjimai, beveik aštuonis kartus didesni, nekaip žemės greitėjimas, bet tai jau yra riba, kurią gali pakelti tiksliai stiprūs organizmai, ir tai trumpą akimirksnį. Greitėjimas, trigubai didesnis už žemės greitėjimą, galimas pakelti gan ilgą laiką, kas yra patirta taip pat aviacijoje.

Lėktuvo išmetimas nuo katapultos, vartojamas laivuose, taip pat sukelia dėl greitėjimo stiprią inercijos jėgą, kurios, tačiau nesudaro žalos žmogaus organizmui.

Iš šių samprotavimų galima nustatyti, kad: 1) didžiausi greičiai neturi jokios įtakos žmogaus organizmui tol, kol judesys vyksta tiesiaja linija ir tolygiu greičiu; 2) teigiamas greitėjimas, arba greičio priaugimas iki 49 metrų per sekundę, veikia žmogaus organizmą, bet galimas pakelti.

Mažiau yra žinoma stiprių neigiamų greitėjimų, t.y. greičio mažėjimo, veikiančio ilgesnį laiką, įtaka žmogaus organizmui. Galima vis dėlto spėti, kad, jei ir kiek menkesnio laipsnio, nekaip greičio padidėjimą, žmogus galės pakelti ir greičio tolyginį mažėjimą.

Pasinaudoję padarytomis išvadomis, arčiau pažiūrėkime į tai, kaip turės vykti greičio didėjimas, pradedant mūsų tarpplanetinę kelionę.

Jeigu mes panaudosime tolygų greitėjimą po 30 metrų per sekundę, tai jau jis tikrai nepakenks mūsų silpnam organizmui. Per 400 sekundžių, t.y. mažiau kaip per septynias minutes, mes jau pasieksime 12.000 metrų per sekundę greitį, t.y. 43.200 km per val., net daugiau nekaip mums reikalinga išstrūkti iš žemės traukos įtakos.

Būdai ir priemonės tarpplanetiniam susisiekimui įvykdyti

Kaip mes aukščiau matėme, norint keliauti tarpplanetinėje erdvėje, reikia pasiekti didžiausią greitumą iki 40.000 km per val. Žemutiniuose atmosferos sluoksniuose tai yra negalima: oras yra per daug tirštas, ir jo pasipriešinimas to neleidžia. Mes matome, kaip iš erdvės atkeliaavę meteorai, bombarduodami mūsų planetą, nepajėgia pramušti jos atmosferos sluoksnio: dėl trinties jėgų jie įkaista ir dažniausiai visiškai sudega, nepasiekę žemės paviršiaus.

Jeigu visa erdvė būtų pripildyta oro, jeigu nebūtų tarpplanetinės tuštumos, tai žmogus niekuomet negalėtų pramušti tos kliūtis, kurią sudarytų tuomet atmosfera; o jeigu ir galėtų dar pasiekti arti esantį mėnulį, tai jau už milijonų kilometrų esančios planetos būtų amžinai nepasiekiamos.

Oro pasipriešinimui pergalėti greitai judant, reikia didelės energijos. Ne be reikalo lėktuvas, pasiekęs 655 km per val., turėjo motorą 2300 a.j. galingumo. Norint šį greitį padvigubinti, tektų motorą imti apie aštuonis kartus galingesnį. Bet atsiminkime, kad atmosferos sluoksnis yra nestoras, ir nustatykime todėl tokią programą: apa-

tinius sluoksnius pramuškime su mažesniais greičiais, o aukščiau, orui retėjant, greitį didinkime: tirjų šimtų kilometrų aukšty oru pasipriešinimo beveik visai nebus, teks nugalėti tiksliai žemės traukos jėgą. Toliau, jeigu mums pavyks įvairyti greitį, kaip buvo nurodyta, apie 40.000 km per val., mes galėsime sustabdyti savo variklius, mūsų tarpplanetinis lėktuvas jau iš inercijos išstruks iš žemės traukos įtakos. Tuomet mūsų lėktuvas galės keliauti, kaip ir kiti dangaus kūnai, pagal mūsų saulės sistemos nustatytus judėjimo dėsnius, kuriuos pastebėjo Kepleris ir paaiškino Newtonas. Mes, sustabdę variklius, galėsime sukis su kitomis planetomis apie saulę tol, kol panorėsime. Vėliau nukreipsime lėktuvą į kelionės tikslą, ir, jau kuomet atsidursime svetimose planetose traukos įtakoje, mums teks rūpintis nusileidimu. Teks susukti keletą ratų apie šią planetą, iš lėto mažinant greitį, ir tik tuomet leistis.

Kyla dabar iš karto daug klausimų: kokio tipo lėktuvas turės būti - ar su sparnais ar stačiai sviedinys; kokios rūšies variklis galės tikti; kaip mes valdysime savo lėktuvą erdvėje; kaip gyvensime tuštumoje ir šalty?

Pasistengsiu bent trumpai į šiuos klausimus atsakyti.

Daugumas tarpplanetinio susisiekimu ieškotojų galvoja, kad lėktuvas bus sviedinio formos, varomas raketiniais varikliais. Nutūpimui turės pavartoti parašiuotus.

Bet galimas dalykas, kad teks pavartoti šį sviedinį su sparnais, vadinamas, aeroplano pavidalo, kuris apatinuose sluoksniuose lėktų aeroplano principu ir tik aukščiau, kur oras yra visai retas, panaudotų atatrąnkos, arba reakcijos, lėkimo principą.

Keletas žodžių apie šią, atatrąnkos, lėkseną. Visi pastebėjome, kad, šaunant iš patrankos, šovimo momentu patranka pasitraukia į pusę, priešingą tai, kurion išlėkė šoviny. Jeigu tuo momentu, kada patranka yra pasistūmėjus atgal, vėl būtų galima iššauti, tai mūsų pabukas dar toliau ir greičiau trauktųsi atgal ir t.t. Atatrąnkos lėkimo principą panaudojus, mūsų lėktuvas atstos čia patranką, o raketinė degamoji ar sprogstamoji medžiaga, kurios dalelės atskils nuo bendros lėktuvo masės, atstos šovinius.

Atatrąnkos jėga veikia ir beoriškoje erdvėje. Šio principo variklis tuo tarpu ir yra vienintelis mūsų laikais žinomas.

Raketos yra paprasčiausias, visiems žinomas, šio variklio tipo pavyzdys.

Nereikia manyti, kad gali ateiti laikas, kada raketinio tipo varikliai galės pakeisti esamus vidaus degimo variklius. Žemuose atmosferos sluoksniuose to nebus niekuomet, nes nesunku yra išrodyti, kad prie greičių, kurie gali būti praktikuojami tirštame ore, atatrąnkos principo varikliai per daug neekonomiški medžiagos eikvojimo požiūriu. Visai kas kita bus be-

oriškoje erdvėje, kur nuolatina palaikoma atatranga galima visdidinti ir didinti greitį. Tuomet, nors medžiagos eikvojimas per valandą ir bus didelis, per tą valandą mes galėsime praskristi tūkstančius kilometrų, ir medžiagos eikvojimas vienam kilometrui bus mažas. Kokiu būdu valdysime lėktuvą beoriškoje erdvėje, kur nėra atramos punktų vairams? - Yra net keletas projektų, kaip tai įvykdyti. Patikimiausiu iš jų atrodo girostatinių reiškinų pavartojimas, kitais žodžiais tariant, pritaikymas tų dėsnų, pagal kuriuos vyksta judesiai nuo senovės žinomo žaislo, skrituliu arba vilkeliu vadinamo. Mums reikės turėti panašių skritulių, kurių sukimosi ašies keitimu gausime atramos jėgas mūsų lėktuvo linkmei pakeisti.

Paskutinis klausimas - kaip mes gyvensime tuštumoje ir šalty - nėra baisus. Mūsų lėktuvas bus sandarus ir šildomas, turės pakankamą deguonio atsargą kvėpuoti ir maisto kelionei - tai jau lengviausios kliūtys, kurias teks nugalėti.

Sunkiausia kliūtis yra pažymėtos šio straipsnio pradžioje svarumo jėgos. Mūsų lėktuvas su visais prietaisais, maisto ir kitos medžiagos atsarga svers nemažai, o vieno kilogramo svorį išplėsti iš žemės traukos nagų reikia darbo tiek pat, kiek 637 tonas pakelti į 10 metrų aukštį, vadinasi, reikia turėti ypatingai galingų ir lengvų energijos gavimo priemonių.

Tinkamų priemonių mūsų svajonėms įkūnyti mes dar neturime, bet nėra ko nusiminti: tikėkime žmonijos technikos pažanga.

Motorai, kurie kiekvienai gaminamai arklio jėgai seniau svėrė šimtus kilogramų, dabar tebesveria tik tai šimtus gramų. Parengti viską, iširti kelius, tarpplanetinės navigacijos būdus, surasti priemones, kurios mus pagaliau įgalintų įkūnyti tai, apie ką galima tuo tarpu tikrai svajoti - tai nėra vienos žmonijos kartos darbas, bet neabejoju, kad ateis laikas, ir tarpplanetinis susisiekimas virs tikrove.

Rašytas 1933 metais



1939 m. rugpjūčio 14–19 d. Kaune rungtyniavo keturių Baltijos valstybių Suomijos, Estijos, Latvijos ir Lietuvos aviatoriai. Vokiečių ir lenkų aeroklubai atsiuntė reprezentacines ekipas. Bendrame laimėjime valstybės atsistoję šiose vietose: I – Lietuva, II – Estija, III – Latvija, IV – Suomija. Rugpjūčio 19 d. įvyko iškilmingas varžybų uždarymas.

Iškilmų dalyviai iš k. Lietuvos Aeroklubo pirm. prof. Z. Žemaitis, kariuomenės štabo viršininkas brig. gen. J. Černius, Lietuvos karo aviacijos viršininkas brig. gen. A. Gustaitis, Vokietijos karinis atstovas gen. št. plk. Justas. Užpakalyje matome kpt. J. Taunį, LAK eskadrilės vadą, neatpažintas, o nuotraukos dešinėje – Špokevičių, Lietuvos orinio susisiekimą inspektorių

BRIGADOS GENEROLĄ ANTANĄ GUSTAITĮ PRISIMENANT

Ponia Gustaitienė, ką jūs galėtumėte papasakoti apie generolą? Gal turite jau kai ką parašius, kaip minėjote anksčiau, ar pasižymėjus?

Kai ką turiu - šiokių tokių prisiminimų. Galvoju, prisiminiau. Iš pradžių mažiau, paskui daugiau. Stengiausi šiek tiek užrašyti, kadangi, manau sau, užsimirš visiškai, gal kada nors reikės... Čia yra daug tokių asmeniškų dalykų, bet, man atrodo, generolą tokiu būdu gali geriausiai charakterizuoti.

Pirmą kartą sutikau Gustaitį 1921 m. Tai buvo per vieną lakūnų suruoštą šokių vakarėlį Linksmadvario angare. Man jį parodė vienas iš lakūnų sakydamas: "Tai Gustaitis - mūsų pažiba". Aš atsimečiau ir šitą labai gerai: "Puikus lakūnas ir šachmatininkas". Jis buvo draugų labai vertinamas ir mėgiamas, visada jaunų lakūnų grupės centre. Kada jaunas lakūnas Jurgis Dobkevičius, baigęs aeronautikos mokslus Paryžiuje, pastatė savo konstrukcijos lėktuvą, Gustaitiui kilo mintis pamėginti ir realizuoti savo svajonę. Jau anksčiau daug skaitė, studijavo lėktuvų konstrukcijas. Ilgai svyravo, kol ryžosi prašyti aviacijos viršininko leidimo statyti mažą sportinio tipo lėktuvą aviacijos dirbtuvėse. Abejojo, ar jam leis, nes tuo metu aviacijoje buvo favorizuojami rusų kilmės lakūnai, be to, Gustaitis nebuvo aviacijos viršininko malonėje. Gal ir ne be priežasties, nes tada jis ne kartą nusikalsdavo kariškai disciplinai. Iš pradžių galvojo pasiimti bendrininku lakūną Eugenijų Kriaucevičių, generolo Kriaucevičiaus brolio sūnų, nors šis jokiais ypatingais gabumais nepasižymėjo, bet Gustaitis manė, kad tokiu būdu bus lengviau gauti aviacijos viršininko leidimą. Vėliau paklausė kai kurių patarimų ir ryžosi prašyti. Nors be didelio entuziazmo, bet leidimas buvo duotas. Iš savo santaupų nupirko Anglijoje 30 arklio jėgų motorą, ir statyba prasidėjo. Visi ją sekė su dideliu susidomėjimu. Nors Gustaitis buvo antras lakūnas suplanavęs lėktuvą, tačiau skirtumas tarp jo ir Dobkevičiaus buvo didelis. Dobkevičius jau buvo baigęs inžineriją; nors ir mūsų lakūnas, buvo lietuvių-rusų kilmės, lietuvių kalbą šiek tiek mokėjo, bet kalbėdavo dažniausiai rusiškai. Labai ambicingas, norėjo greičiau pagarsėti ir, jei jam būtų pasisekė, tikrai būtų išvykęs į kitą kraštą. Tą mūsų šiek tiek jautė. Gustaitis buvo savas jiems lietuvis, ir visi jį rėmė. ANBO mėginimo metu visi, kas tik galėjo, susirinko aerodrome: lakūnai, darbininkai, kareiviai, bet aviacijos viršininkas tik iš tolo pravažiavo, matyt, nesuteikdamas tam įvykiui daug reikšmės. Po mėginimo visi laukė, ar bus Gustaitis aviacijos viršininko



Gustaičių šeima 1935 m. Iš k. Gustaitienės motina Julija Aleksandravičienė, jos rankose antorji dukrelė Rasa, plk. inž. A. Gustaitis, žmona Bronė ir duktė Jūratė

rekomenduotas vykti į Prancūziją. Sekė kiekvieną žinutę, diskutavo ir jaudinosi. Tokia tuomet buvo vienybė ir draugiškumas. Žinoma, Gustaitis buvo pasiūstas į užsienį.

Paryžiuje gyvenom Montmartre, netoli pačios kalno viršūnės, kur prie Sacré Coeur bažnyčios yra nedidelis parkas. Ten šiltomis dienomis jis mėgdavo sėdėti su savo knygomis. Paryžiaus aeronautikos mokykla buvo labai griežta ir labai skyrėsi nuo kitų universitetų. Namie, nors ir gabiame, teko daug dirbti. Paprastai tik sekmdieniais atsitraukdavo nuo savo darbo poilsiui. Labai domėjosi menu, mėgdavo lankyti muziejus, galerijas ir teatrą. Esant šiltam orui, praleisdavome dieną Paryžiaus ar jo apylinkių parkuose. Restoranų lankyti nemėgdavo nei užsienyje, nei Lietuvoje. Kai kada Paryžiuje eidavo į mažas valgyklėles, ir, nors ten duodavo vyno, jį gerdavo tik sekmdieniais galvodamas, kad net mažas alkoholio kiekis veikia jo aiškų protą. Stengėsi ir jis, ir aš tobulinti prancūzų kalbą, todėl samdėm kambarį prancūzų šeimoje, kad daugiau priprastume prie gyvos kalbos. Vėliau mokėjo šią kalbą visai laisvai, turėdamas gan gerą tarseną. Gyvenome kukliai, studentišškai. Nors mažai laiko likdavo nuo studijų, bet jis vakarais ar sekmdieniais rasdavo kelias valandas savo konstrukcijoms ir skaičiavimams. Tokiu būdu vasarą paruošė darbui porą naujų mokomųjų lėktuvų.

Dabar apie Kauno laikotarpį. Paprastai keldavosi septintą valandą. Pasimankštines ir greit papusryčiaves,

kartais dar trumpam užbėgdavo į savo darbo kambarį užfiksuoti kelių pastabų ar skaičių ir po to eidavo į savo tiesioginį darbą, dažnai pakeliui užsukdamas į dirbtuves. Grįžęs iš tarnybos, įjungdavo radiją, kokią gerą muziką vidutinišku garsu ir sėsdavo savo kabinete trumpam pašnekesiui. Kartais pažaisdavo dar su vaikais. Popiet, jei nevykdavo į aerodromą, dirbdavo prie savo brėžinių ar skaičiavimų, ar skaitydavo. Jei naujas lėktuvo tipas būdavo jau paruoštas, eidavo dar popiet į dirbtuves sekti darbo. Be lietuvių kalbos mokėjo anglų, prancūzų, vokiečių, italų ir rusų kalbas. Italų kalbą pramoko pats ir net galėjo susikalbėti. Prenumeravo įvairiomis kalbomis aviacijos žurnalus, laikraščius ir turėjo daug knygų aviacijos inžinerijos srityje. Be to, mėgo dailiąją literatūrą. Didžiausias darbas būdavo, kol suplanuodavo lėktuvo prototipą. Kada pradėdavo tą darbą laisvu nuo tarnybos laiku, tada visas tam atsiduodavo, su šeima beveik nebendraudavo. Kartais tik įžengęs į namus, tuoj eidavo prie savo stalo ir žymėdavo kokią nors pakeliui išspręstą formulę. Sėdėdavo užsimąstęs savo kambarielyje su mandolina rankoje, tik laiks nuo laiko girdėdavai tykią trumpą melodiją.

Jis daug daugiau laiko pašvėsdavo lėktuvo konstrukcijai, negu kiti inžinieriai didelėse dirbtuvėse, kur prototipas pastatomas ir paskui keliskart dar tobulinamas. "Lietuvai tas būtų per brangu," - sakydavo. Todėl stengėsi kuo tiksliau viską apgalvoti, daug ką pakeisdamas, kol atrasdavo tobuliausią galutinio brėžinio sprendimą. Visų prototipų lėktuvus mėgindavo pats. "Negalėčiau sau dovanot, jei dėl kokios mano klaidos žūtų žmogus. Geriau pačiam rizikuoti." Be to, jis tikėjo į savo Anbukus. Pirmuosius lėktuvus statant, aviacijos dirbtuvėse buvo tik vienas inžinierius Bliumentalis, dirbtuvių viršininkas. Todėl Gustaičiui teko ir pačias menkiausias lėktuvų dalis pačiam išsiskaičiuoti ir nubraižyti. Vėliau atvyko inž. Mikalauskas ir baigė inžineriją Gavelis. Gamindamas naują prototipą, jis visiškai tam darbui atsiduodavo. Dažnai, susirinkus šeimai prie stalo, apsimesdavo klausas ir dalyvaujant pokalbyje, kai kada net pritardamas, bet galima buvo pastebėti, kad jo mintys toli nuo čia. Jei kartais juokaudami užklausdavome apie ką mes kalbėjome, nusijuokdavo, prisipažindamas, kad negirdėjo. Taip jis mokėdavo atsitraukti nuo aplinkos, kaip mokėdavo atskirti savo tarnybos reikalus nuo savo konstrukcijų, abiem pašvėsdamas dalį savęs. Darbo įtampos metu mėgdavo nueiti į kiną, kas duodavo jo protui poilsio. Paprastai eidavome pėsti iš Fredos - tai būdavo kartu ir mankšta. Arba vasarą eidavome toli pasivaikščioti, tyliai, nekalbėdami, tik laiks nuo laiko jis kelis žodžius pratardavo, kad man nebūtų nuobodu. Jauki šeimos atmosfera, atrodo, buvo jam būtina. Pirmas jo žodis, įžengiant į namus, būdavo mano vardas. Nemėgdavo, kad ilgiau kur nors išeičiau, sakydavo, jog jam darbas geriau sekasi, kada aš namie, nors jis nieko su

manimi nekalbėdavo. Nors dažnai būdavo užsimąstęs, bet niekad nebūdavo niūrus, visados sutikdavo namiškius su šypsena. Vaikai žinojo, kad tėtis trukdyti negalima, bet jie galėdavo prie stalo laisvai juokauti, kalbėti, jokios įtemptos atmosferos namie nebuvo. O mudu buvome nuoširdūs geri draugai. Savo šeimą, vaikus jis mylėjo, bet, būdamas taip užimtas, neturėjo jai daug laiko, todėl tik svarbesniais klausimais kreipdavomės į jį. Šeimos ir ūkiškus reikalus buvo pavesta tvarkyti man. Vasarą šeima praleisdavo Palangoje, kur ir Gustaitis atvykdavo porą savaitių paatostogauti. Buvo didelis jūros ir gamtos mylėtojas. Iki pietų praleisdavo laiką pajūryje besimaudydamas, plaukiodamas baidare, drąsiai grumdamsis su bangomis, neretai gąsdindamas žiūrovus dėl pavojaus. Kadangi laikas buvo jam taip brangus, tai, išskyrus aviaciją ir porą gerų draugų, inž. Vytautą Landsbergį ir Tada Petkevičių, retai kur lankydavomės privačiai, nes ir taip tekdavo būti gana dažnai įvairiuose priėmimuose. Užsienio atstovai Antaną labai mėgo ir vertino. Mes būdavome kviečiami į privačius ir oficialius užsienio atstovų pobūvius. Ypač anglų atstovas Preston dažnai sakydavo, kad prisiviliosiąs jį į Angliją. Turėjo ir kitų pasiūlymų. Vienas jo universiteto draugas iš Brazilijos, vėliau ėjęs aukštas pareigas aviacijoje, sužinojęs apie jo pasisekimus, kelis kartus jam rašė, kalbindamas jį vykti pas juos, kur didelėse dirbtuvėse siūlė savarankiškai dirbti, sutikdamas su bet kokiomis sąlygomis. To pasiūlymo jis net nesvarstė, nes norėjo dirbti tik savo krašte. Tobula aviacija - buvo jo antroji svajonė. Būdamas Tvarkomosios komisijos pirmininku, stengėsi po truputį įvesti įvairius patobulinimus Ramovėje ir jos narių tarpe. Vėliau, tapęs aviacijos viršininku, tęsė tą darbą. Norėjo, kad aviacija būtų kariuomenės elitas. Ir jam, atrodo, tas sekėsi. Ryšium su tuo jam kartais tekdavo griebtis griežtesnių pakeitimų, ką jis visados pergryvendavo. Jis buvo jautrios širdies žmogus - puikybės ar noro jausmai, parodą savo galią, jam buvo svetimi. Mes taip gerai sugyvenome, kad, iš tikrųjų, buvome kaip draugai.



Br. Gustaitienė ir mjr. Leonardas Peseckas 1935 m.

Dar vienas dalykas. Antanas visada stengėsi sudominti lėktuvų statyba darbininkus ir meistrus. Pastebėjęs žvalesnį darbininką, paragindavo jį išreikšti savo nuomonę apie kai kurias detales ir, jei matė, jog tai galėtų būti gerai sumanyta, leisdavo pamėginti. Žmonės, kurie darbu domisi, tikrai visai kitaip dirba ir, jei jaučia, kad ir jie gali išreikšti kai kada savo nuomonę, tas duoda progą jiems pajusti, kad ir jie tame darbe pilnai dalyvauja.

ANBO-aštuntas buvo jo pasididžiavimas. Sakydavo, kad sugebėtų daug įdomesnių lėktuvų sukonstruoti, jei galėtų naudoti visą metalo konstrukciją, bet jie būtų daug brangesni ir reikalautų daug pakeitimų dirbtuvėse. Kraštui svarbu, kad būtų pigiau. Jis visada apie ekonomiką galvojo. Svajoto ateityje visgi mėginti statyti naikintuvą. ANBO-aštuntas buvo, kaip sakydavo, kelias ta kryptimi. Šitas lėktuvas jam ypač pasisekė ir buvo žymiai geresnių davinių, negu buvo tikėtasi.

Dariaus ir Girėno tragediją skaudžiai pergyveno. Nepaprastai džiaugėsi ir laukė mūsų lietuvių, Atlanto nugalėtojų, ir ruošėsi sutikimui. Ši tragedija prislėgė visus, bet Antanas ją ypatingai pergyveno. Paskirtas Avarijos tyrimo komisijos pirmininku, turėjo susipažinti su visomis įvykio detalėmis ir tas jam, matyt, buvo labai sunku. Buvo lyg nesavas, labai užsidaręs ir vengė apie tai kalbėti. Pasklido visokių gandų, tarytum vokiečiai išpavydo ar netyčia juos pašovė. Bet Antanas tiems spėliojimams nepritardavo, sakydavo: "Tai nesąmonė ir tikras išgalvojimas".

Dabar apie paskutinę komandiruotę Maskvon. Iš Maskvos grįžo labai sujaudintas. Sakė: "Blogai. Pakeliui mačiau daug rusų kariuomenės ešalonų, pilna rusų karių pasienyje. Nėra abejonės, kad jie pasiruošę čia įžengti". Tuoj prašė audiencijos pas prezidentą, tris kartus skambino, vis buvo atsakyta, kad labai užimtas, negali priimti. Tik po trijų dienų gavo audienciją. Tada padėjo ir pasakė: "Jau per vėlu". Nenorėjo patikėti, kad kariuomenė nesipriešins, nepateisins savęs, kad jau nieko padaryti negalima. "Atiduoda Lietuvą be šūvio, juk kariuomenė yra kraštui ginti. Kas mes, kariai, esame, ar tik reprezentacija?" - čia jo žodžiai, aš taip atsimečiau. Taip kalbėjo nusiminęs, kai mėginai jį raminti. Jo nuomone, jei okupacijos išvengti negalima, vis tiek turi būti nors kiek pasipriešinta, nors tas ir kainuotų aukų, bet parodytumėm pasauliui, kad mus užėmė jėga. Iliuzijų dėl rusų bazių įvedimo Pabaltijyje jis neturėjo, laikė tai okupacijos pradžia.

Atėjo liepos penkiolika, rusai įžengė Kaunan. Tada buvau Laisvės alėjoje, mačiau džiūgaujantį žydų jaunimą, jų merginas, mėtančias gėles po rusų arklių kojomis, ir tyliai stovinčius mūsų žmones su ašaromis akyse. Tuoj rusai pastatė savo sargybinius prie angarų, užėmė mūsų Ramovę, paėmė pusę mūsų buto. Prsidėjo

aviacijos rusams perdavimas, kuris tęsėsi penkis mėnesius. Sunku buvo Antanui, jis suprato, jog vilkinama tam, kad jį ilgiau palaikytų. Kalbino jį įsijungti į Raudonąją armiją. Tuo tarpu niūriaiėjo dienos, rusai vis daugiau spaudė. Žinodama, kokie komunistai buvo savo krašte, paniškai jų bijojau. Jaučiau, kad bus baisu. Iš pat pradžių, rusams atėjus, ėmiau Antaną kalbinti bėgti. Tada aiškinosi, kad kol perduos aviaciją, jokia būdu to nepadarys, nes, jei kas iš jo dalies nukentėtų nuo rusų, žmonės manytų, kad jo pabėgimas prie to prisidėjo. ANBO aštuntas, kuris buvo Fredoje, dirbtuvėse, pastatytas, buvo išmestas į kiemą, į darganą, lyg koks nereikalingas daiktas. Ūpas buvo toks, kad nieko pradėti ar tęsti nebuvo nei noro, nei reikalo. Iš mūsų langų matėsi dirbtuvių kiemas. Ilgai stovėdavo prielango, žiūrėdamas į savo gražiausią kūrinį, su skausmu veide. Kartą pasakė: "Kaip jie viską niekina, kokie idiotai, net nepasinaudoja tuo, kas taip vertinga". Prašiau, kad bėgtume, maldavau dėl vaikų, sakiau, kad rusai gali mus nuo jų atskirti, kaip jie tai darė Rusijoje. Buvo šaltas, nepermaidaujamas,

negalėjau jo pažinti, atsakymas buvo griežtas: "Visi pabėgti negali, jei ir norėtų. Gyvenimas bus sunkus, bet kuo mes geresni už kitus, kodėl inteligentai turi gelbėtis, palikdami liaudį jos

...kodėl inteligentai turi gelbėtis, palikdami liaudį jos likimui?

likimui? Kuo daugiau šviesesnių žmonių liks, tuo sunkiau bus rusams visai užvaldyti kraštą". Dėl savęs galvojo, kad jo, kaip nepolitinio asmens, nelies. Pasitraukęs iš kariuomenės, dėstys universitete, ir taip gyvensime. Tuo tarpu labai rūpinosi dėl generolo Raštikio, kurį labai gerbė ir mėgo. Žinau, kad ėjo su pora karininkų kalbinti, kad jis bėgtų. Labai pasikeitė, jau nesidalindavo su manimi savo sielvartu, kuris vis, mačiau, labai jį slėgė. Prsidėjo ir tas, kad dar vis, kaip aviacijos viršininkas, turėjo vykdyti įsakymus, šaukti mitingus, kalbėti. Turėjo daryti tai, kam buvo visai priešingas. Jis, kuris nemokėjo laviruoti, suprato, kad dabar reikia, ir tas jam buvo labai sunku. Kuo toliau, tuo daugiau suprato, kad suklydo apie okupaciją ir apie savivaldos atgavimą. Aviacijos perdavimas pasibaigė, jo prašymas paleisti iš kariuomenės buvo patenkintas. Atvyko komisarai kalbinti važiuoti į Rusiją, kur jam bus duodama inžinieriaus vieta labai geromis sąlygomis: gera alga, butas šeimai. Gavę neigiamą atsakymą dar du kartus buvo atėję. Po paskutinio atsilankymo ironiškai pasakė, kad jiems nesuprantama, kodėl jis atsisako, kai jam suteikiamos tokios sąlygos, kokių negauna geriausi inžinieriai. Tonas buvo toks, kad jis pagaliau suprato, jog dabar jį jėga išves. Be to, jau buvo prasidėję suėmimai ir išsiuntimai. Tada pasidavė, sutiko bėgti. Poderis organizavo tą bėgimą. Jis buvo, rodos, civilis tarnautojas aviacijos raštinėje. Gyveno Aleksote. Man padarė vokišką metriką, vadinas, mano motina vokiečių, ir su tuo dokumentu aš galiu stoti į



Gen. inž. Antano Gustaičio sukonstruoti ANBO lėktuvų tipai, trūksta ANBO VIII

komisiją. Vokiečiai pasakė: "Mes generolą išvesim kokiū nors būdu. Tai yra mūsų dalykas". Gustaitis atsisakė turėti reikalų su vokiečiais. Tada Poderis sakė: "Aš turiu žmones, kurie viską suorganizuos". Aš girdėjau, kad buvo trys žmonės, kurie tą dalyką organizavo. Svarbiausias buvo Poderis, kuristurėjo kažkokius ryšius su vokiečiais. Ta vokiečių komisija žinojo, kad čia buvo daroma atskirai. Jie žinojo, kad jis buvo laukiamas pasienyje. Jis pas Poderį buvo nuėjęs naktį prieš bėgimą. Jau namie nenakvojo. Aš jį palydėjau iki Aleksoto. Paskui pamačiau tą Poderį. Dar jis mane palydėjo ir paskui nuėjo pas Poderį pernaktvoti. Antanas nešėsi kartu albumėlį su savo visomis konstrukcijomis ir šeimos fotografijomis. Sakė: "Šitą aš vešiuos su savimi". Dar kalbėjau, sakiau, kad man duotų, juk aš gi ten važiuoju. Kažkodėl nenorėjo man jų duoti. Norėjo pats turėti. Bet Poderis pažiūrėjęs pasakė: "Žinot, šitas yra pavojinga". Antanas atsakė, kad aš paimsiu, duosiu komisijai, paskui pasienyje jie atiduos man. Antanas turėjo pereiti sieną pats vienas. Pasakojo, kad jis su palydovu važiuojo. Kai išlipo iš traukinio ir ėjo link vežimo, greitai juos apsupo. Palydovas mėgino bėgti, ir jį sužeidė į koją. Bet Antanas nebėgo. Kur ten pabėgsi? Buvo gandas, kad jis buvo pašautas. Kauno kalėjime jį laikė penkias dienas. Paskui išvežė į Rusiją. Atrodo, buvo Butyrkų kalėjime. Man pasakojo Petkevičius, kad, vokiečiams okupavus Lietuvą, mūsų žmonės rausėsi po dokumentus, ieškojo, ar nėra kokių nors žinių apie dingusiuosius. Atrado sąrašą žymesnių suimtų ir išvežtų žmonių. Kai kurie iš jų buvo užbraukti, galbūt, jau buvo

nužudyti. Prie Antano buvo pažymėta: "Randasi Maskvoje". Tai galėjo būti teisybė. 1941 m. spalio 16 d., kaip jie dabar sako, kad jisai mirė. Jie jį nušovė.

O sakykit, ponias Gustaitiene, kaip jūsų vyras pradėjo dirbti universitete?

Grįžęs iš Paryžiaus, maždaug po poros metų pradėjo dėstyti universitete. Paskui visą laiką ten dėstė. Tikėjosi, kad, pasitraukęs iš kariuomenės, liks tik universitete. Kai viskas persivertė, buvo iškilęs klausimas dėl jo atleidimo. Atrodo, kad Kolupaila bus jį užstojęs.

Ar Gustaitis nedalyvavo 1926 m. gruodžio 16 d. perversme, kada buvo nuverstas prezidentas K. Grinius?

Ne, jistuomet buvo Paryžiuje. Paskui ir kalbos buvo tokios, kad Gustaitis turi gerą laimę, nes, vykstant perversmams, jo ten nėra. Per antrąjį perversmą, kada buvo norėta nuverstti A. Smetoną, Gustaitis buvo komandiruotėj, kur neatsimenu. Po to

juokaudavo sakydami, kad, turbūt, Raštikis nujautė ir išsiuntė su kuo nors savo mylimą Gustaitį. Kai jis sugrįžo, jau buvo po visko.

Sakykit, ar Gustaitis priklausė kokiai nors partijai?

Jokiai partijai nepriklausė. Jisai manė, kad karininkams yra uždrausta, jie neturi priklausyti jokiai politinei partijai. Jis buvo liberalus ir nebuvo patenkintas Smetonos režimu. Visa laiką jį labai peikė. Ir Smetona jo nemėgo. Jis buvo toks žmogus ir ponitūms rankų nebučiavo, kad sau geriau padarytų. Smetonienei didelės pagarbos nejutė - jai niekad os nebučiavo rankų, tik nusilenkdavo.

Labai ačiū už pokalbį. Kalbėjosi Vytautas Peseckas
1968 m. kovo mėn., Čikaga



Po ANBO-IV išbandymo inž. A. Gustaitį sveikina jo žmona. (1932. VII.14)

TRUMPI PRISIMINIMŲ MOMENTAI

RASA GUSTAITYTĖ

Žurnalistė, knygų autorė

(Nuotraukos autorės)

Mamai dvidešimt aštuonerius metus vilties žarija neišblėso. Ji vis laukė žinių, nors tikrai žinojo, kad būtų stebuklas, jei Antanas Gustaitis dar gyvas. Kol negavo oficialaus pranešimo, negalėjo sutikti, kad jo jau nebėra šitame pasaulyje.

- O kas gali tikrai žinoti, - sakydavo ji, - kartais būna stebuklingų atsitikimų.

Mes tik žinojome, kad jis buvo prie sienos suimtas, laikytas tris dienas Kauno kalėjime, paskui išvežtas į Maskvą. Daugiau nieko, nors mama teiravosi, kur tik išmanė. Po daugelio metų, jau mums gyvenant Amerikoje, Prancūzijoje buvo išleista knyga, kurios autorius pasakojo, kad buvęs prie Maskvos kalėjime su keliais žymiais rytų europiečiais specialistais, inžinieriais bei mokslininkais. Jų tarpe buvo ir A. Gustaitis. Jie visi buvo nuteisti mirti, bet vėliau jų bausmės buvo palengvintos, ir visi buvo išvežti kažkur. Ši žinia mamai buvo vilties kibirkštėlė:

- O gal kur nors slaptai jį dar laiko?

Tik 1968 m. New Yorko Raudonasis kryžius atsakė vieną iš mano daugelio laiškų ir pranešė:

In a letter dated January 24, 1968, National Headquarters, the American National Red Cross, requested us to advise you that the International Committee of the Red Cross undertook a search for your father and learned he had died on October 16, 1941. No other information was made available to us.



Iš d. B. Gustaitienė su dukrom Rasa, Elena ir anūke Antonia atostogaujant 1989 m. Oregono valstijoje

Pagaliau mama galėjo melstis už jo amžiną atilsį. Jai jau buvo tada 71, o man 34 metai. Kai praradome tėvelį, jai buvo 43 metai, man - 6, Jūratei - 10, o Elenai tik penki mėnesiai. Per visus tuos metus, sunkius laikus, mamytė išliko jam absoliučiai ištikima. Kiek atsimenu ir ką girdėjau iš kitų, kad jie abu vienas kitą labai mylėjo. Jie buvo laimingi kartu. Aš niekad tarp jų negirdėjau bent kokio ginčo.

Aš pati nedaug atsimenu. Tik trumpi momentai, vaizdai iš sukarpyto filmo.



Paskutinė A. Gustaičio nuotrauka su dukromis Jūrate ir Rasa

...Tėvelis savo kabinete. Durys uždarytos. Mama liepia nekelti triukšmo, nekliudyti ir eiti į lauką. Girdžiu jis vaikšto. Karts nuo karto pasigirsta mandolinos garsai... "Ką jis ten daro?" - klausiu. Mama sako, kad planuoja naują lėktuvą... Tėvelis iš kažkur grįžta namo. Paima mamytę į glėbį, pakelia ją, linksmai sukasi su ja viduryje kambario. Ji juokiasi, jis šypsosi... Man duoda lauktuvių: halvos ir iš popieriaus išskarpomas lėles... Tėvelis stovi prie naujai gimusios mano sesutės lovutės. Šypsosi. "Gu - gu...", - tai ji jau bando ištartį savo pavardę. O man atrodo, kad visai čia tos sesutės nereikia... Pusryčiai. Tėvelis pasodina mane ant savo kelių, klausia, ką sapnavau...

Šie prisiminimų momentai trumpi, bet brangūs, kaip gimto krašto žemės grumsteliai, kuriuos išsivežiau, kai reikėjo su ja atsisveikinti 1944 metais.

Prisimenu nerimo ir baimės momentus. Mes esame kaime pas tetą ir dėdę Kedžius. Einame pasivaikščioti į mišką. Staiga mama pamato, kad du nepažįstami vyrai seka mus. Nepriėję miško, sukam atgal. Mums



B. Gustaitienė vyro darbo kambaryje su dukrom Rasa ir ant kelių Elena

sako, kad nepažįstamas automobilis stovi už kluono kaimyno ūkyje. Grįžtam į Kauną. Įnamus atėjo kažkokie žmonės, bet jie ne mūsų draugai, visai nepažįstami. Mama nerami. Kažkas vyksta, ko aš nesuprantu, ir niekas man neaiškina. Matau tėvelį ruošiantis vėl išvažiuoti, bet šį kartą jis ir mama kalbasi už uždarytų durų... Kažkas labai netvarkoj...

Aš labai ilgėjausi tėvo, trūko jo man. Pavydėjau vaikams, kurie savo tėvus turėjo. Per karą ir pirmaisiais metais po karo mums, dukterims ar močiutei, mama dažnai sakydavo:

- Sapnavau Antaną, tai jau kas nors dabar įvyks.

Jei spane jis buvo linksmas - laukėme gero įvykio, o jei rūstus ir liūdnas - ruošėmės kokiam nors nemaloniui atsitikimui. Ir taip per mamos sapnus mums atrodė, kad tėvas mus globoja, nors nežinojome, ar jis buvo dar šitame pasaulyje ar jau kitame.

Mama mums jį nupiešė ryškiomis spalvomis, kaip didelio masto žmogų, teisingą, darbštų, gerą. Man padarė labai stiprų įspūdį, kai sužinojau, kad jis pats bandė savo lėktuvus, nes nenorėjo, kad kitas rizikuotų gyvybę. Taip pat iš mamos pasakojimų žinojau, kad jis iš savo krašto bėgti nenorėjo. Sakė, kad tie, kurie turėjo tėvynėje aukštas atsakingas pareigas - privalėjo likti. Mama maldavo jį, kad jis važiuotų į Švediją, į Ameriką, bet jis tik tada sutiko, kai buvo jau aišku, kad, jei nebėgs, jį sureštuos.

Mamytėi buvo nelengva vienai išlaikyti šeimą: močiutė, tris dukteris ir save, bet ji buvo tokia tvirta, kad aš, dar vaikas būdama, niekad neabejojau, jog ji išsaugos mus per visus vargus. Ji buvo ne vien gailestinga sesuo, bet jaunystėje taip pat išmoko mašinraščio, galėjo gauti

darbo įstaigose. Kai mama visą dieną dirbo, močiutė mus prižiūrėjo.

Vokiečių okupacijos metu gyvenome Donelaičio gatvėje Kaune, o dalį vasaros praleisdavome A. Fredoje, mūsų mažame namuke, kuris buvo pastatytas pagal architekto Vytauto Landsbergio, tėvelio geriausio draugo, planus. Ten, sode, buvo obuolių, vyšnių, čerešnių, serbentų, agrastų. Pasisodinome daržovių darželį. O vieną vasarą mes, vaikai ir močiutė, nuvažiavome pas dėdę Kazį ir tetulę Antosę Kedžius. Jų ūkis Raišupyje, prie Marijampolės. Ten man buvo tikras rojus. Ta vieną vasarą atsimenu, kaip mano vaikystės laimingiausia... Kedžiai po karo buvo išvežti į Sibirą, o jų ūkis įjungtas į "kolchozą".



Iš k. B. Gustaitienė, Elena ir Rasa Gustaitytės, p. Černienė ir močiutė Julija Aleksandravičienė

Kai 1944 m. Sovietai artėjo, mama nutarė iš Kauno trauktis pas Kedžius. Jei rusai grįš, ji tikėjo, kad gal tada vėl atras savo Antaną. Bet paskutiniu momentu, draugų perkalbėta, nusprendė, kad pasilikus visai šeimai grėstų baisus pavojus. Išbėgome į pietus. Atsiradome Austrijoje. Karui pasibaigus, 1947 m. tėvelio sesuo Kastė, kuri gyveno Brooklyne, New Yorke, atsikvietė mus į Ameriką. Čia mama studijavo ir išlaikė registruotos slaugės egzaminus, dirbo ligoninėje, meluodama apie savo amžių, iki jai buvo beveik 82 metai. Tada iš Čikagos atvyko į San Francisco pas savo jauniausią dukterį Elena Arguelles, kur padėjo auginti ir mokyti lietuviškai anūkę Antoniją. Dabar jos visos trys gyvena Portlande, Oregone.

Mamai greitai sueis 94 metai. Kai rugsėjo mėnesio pradžioje lankėsi pas mane, su ašaromis skaitė pasaulines žinas, o kai žiūrėjo televiziją ir matė, kaip jaunasis Vytautas Landsbergis drąsiai ir protingai veda Lietuvą į laisvę, tyliai pasakė:

- Kaip džiaugtųsi Antanas...

1991 m. rugsėjo 6 d.
San Francisco, CA

LIETUVOS PLIENO SPARNAI

Tekstas: Antano Karpavičiaus
Brėžiniai: Daveto Dulaičio

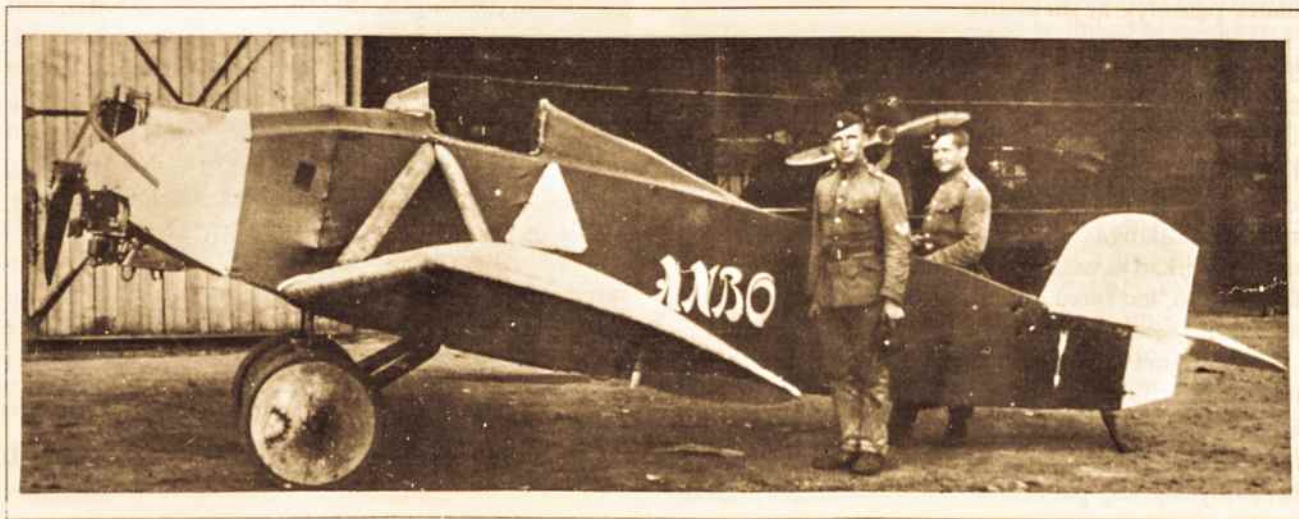
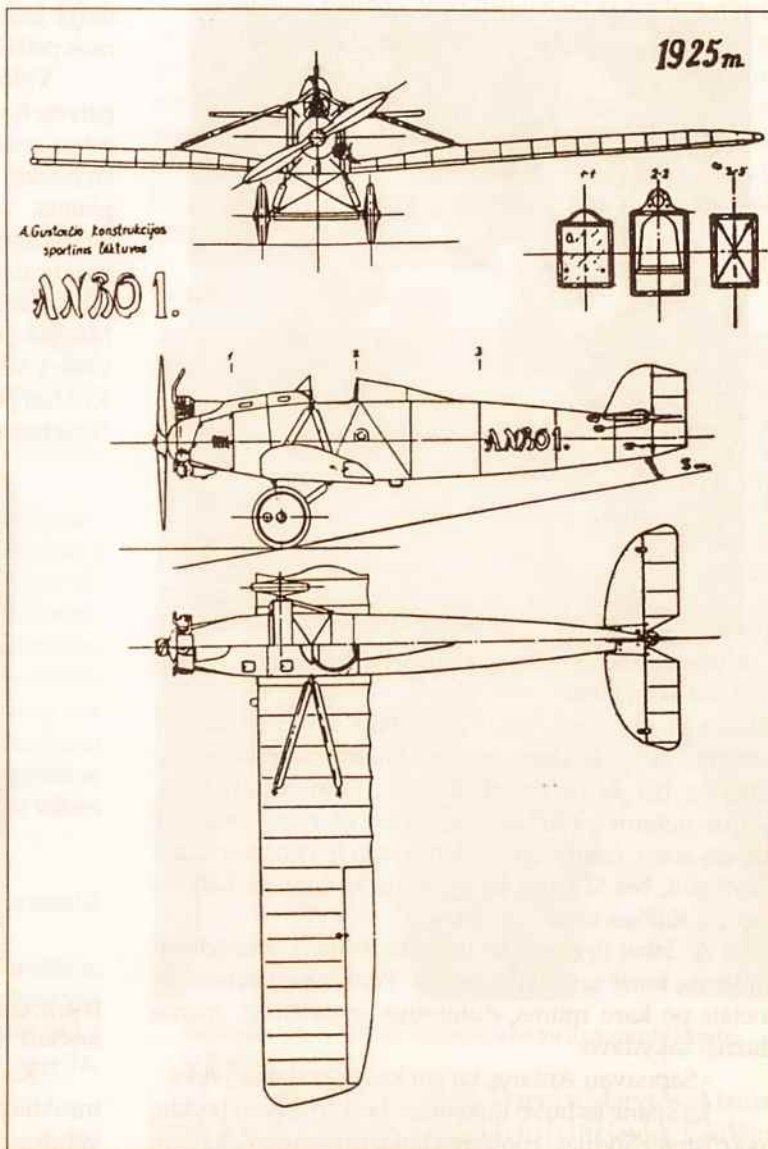
Nuo primityvaus sportinio lėktuvėlio iki modernaus karinio kovinio lėktuvo - tai talentingo lakūno, konstruktoriaus ir gamybos organizatoriaus Antano Gustaičio 14 metų atkaklaus darbo ir kūrybinių paieškų rezultatas.

A. Gustaičiui vadovaujant, Lietuvos karo aviacija tapo moderniausia Pabaltijo respublikose, apginkluota to meto moderniais kovos lėktuvais. Jo rūpesčiu buvo pastatyti nauji aerodromai, suformuotos naujos eskadrilės, sukurta lėktuvų statybos bazė, pajėgi aprūpinti karo aviaciją nauja kovine technika.

ANBO - I

A. Gustaičio sukonstruotas 1924 m. Pastatytas aviacijos parko dirbtuvėse. 1925 m. liepos 14 d. lėktuvą konstruktorius išbandė Kauno aerodrome.

Lėktuvas sportinis, ryšio, lakūnų lavinimosi. Vienvietis. Monoplanas - žemasparnis, mišrios konstrukcijos: sparnai medžio konstrukcijos, dengti drobe; liemu - suvirintų plieno vamzdelių, dengtas drobe, priekinė liemens dalis dengta aliuminijaus skarda. Variklis - Anzani, žvaigždinis, oru aušinamas, 3 cilindrų. Galingumas 30 AJ. Didžiausias greitis 143 km/val. Mažiausias greitis 50 km/val. Lėktuvas išlikęs iki šių dienų. Rodomas Lietuvos technikos muziejaus aviacijos skyriuje Kaune.

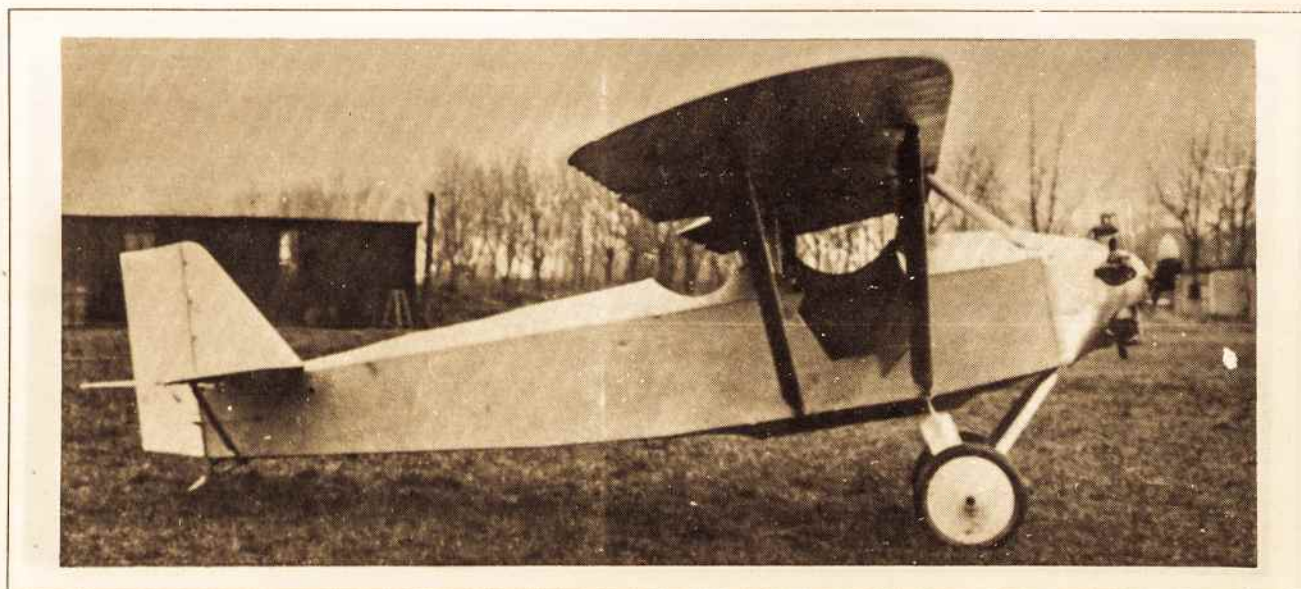
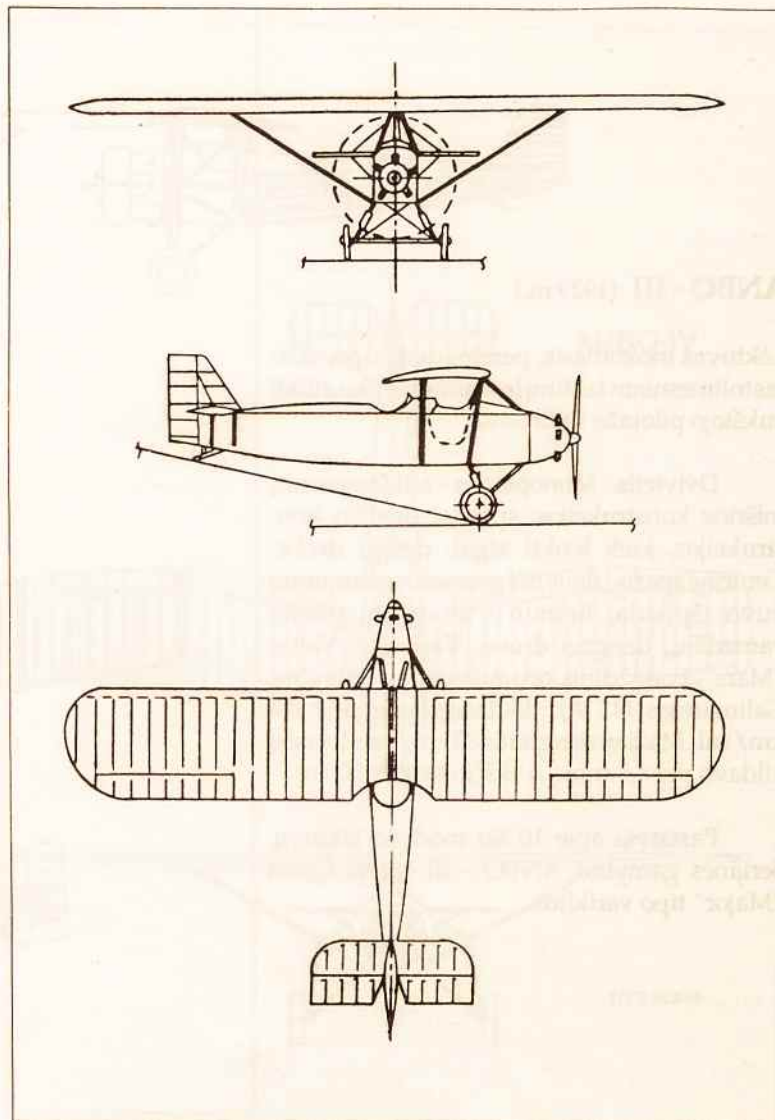


ANBO - II (1927 m.)

Lėktuvas skirtas lakūnų mokymui ir lavinimuisi.

Dviviētis. Monoplanas - aukštasparnis, mišrios konstrukcijos: sparnai - medžio konstrukcijos, dengti drobe. Liemuo keturkampio formos su pusapvalia viršutine sienele, karkasas suvirintų plieno vamzdžių, aptrauktas drobe. Sparnai paremti 6 spyriais iš liemens ir dviem porom profiliuotų spyrių iš liemens šoninių sienų apačios. Variklis - Valter, žvaigždinis, oru aušinamas, 5 cilindrų. Galingumas 60 AJ. Didžiausias greitis 155 km/val. Mažiausias greitis 60 km/val. Į 1000 m aukštį kildavo per 6 minutes. Aukščio lubos 2500 metrų.

Pastatytas tik vienas šio modelio lėktuvas. Karo aviacija jį padovanojo Lietuvos aeroklubui, kuris 1933 m. pavasarį jį apmokė ir išleido trečiąją civilinių lakūnų laidą.

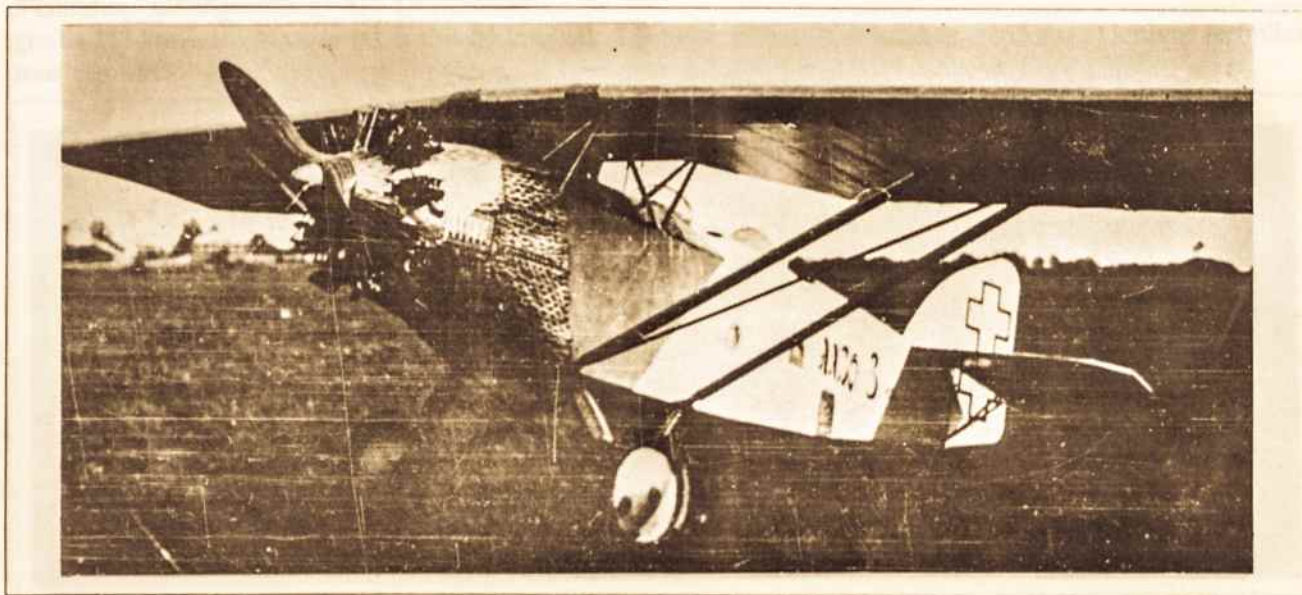
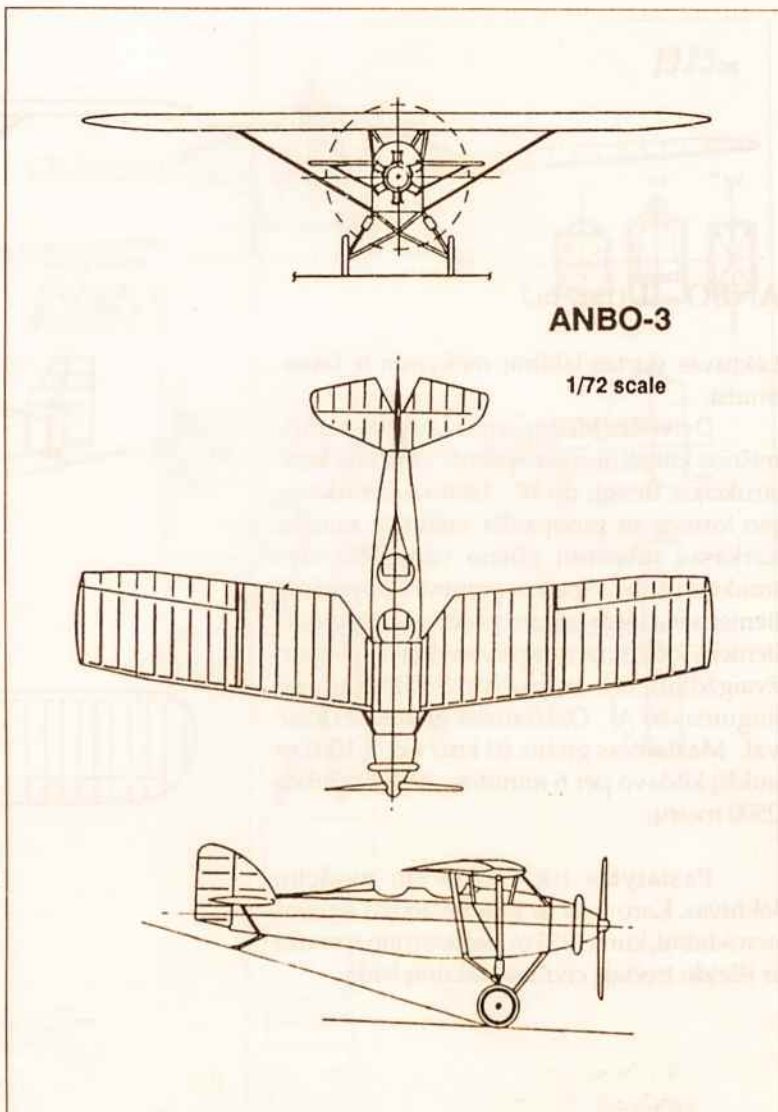


ANBO - III (1929 m.)

Lėktuvas mokomasis, pereinamojo tipo, skirtas tolimesniam lakūnų lavinimuisi, tiko atlikti aukštojo pilotazo figūroms.

Dviviētis. Monoplanas - aukštasparnis, mišrios konstrukcijos: sparnai medžio konstrukcijos, kiek lenkti atgal, dengti drobe. Centrinė sparno dalis dėl geresnio matomumo buvo išpjauta; liemu - suvirintų plieno vamzdžių, dengtas drobe. Variklis - Valter "Mars", žvaigždinis, oru aušinamas, 9 cilindrų. Galingumas 145 AJ. Didžiausias greitis 184 km/val. Mažiausias greitis 80 km/val. Į aukštį kildavo per 4,5 min. Aukščio lubos 4500 m.

Pastatyta apie 10 šio modelio lėktuvų. Serijinės gamybos ANBO - III turėjo Genet "Major" tipo variklius.

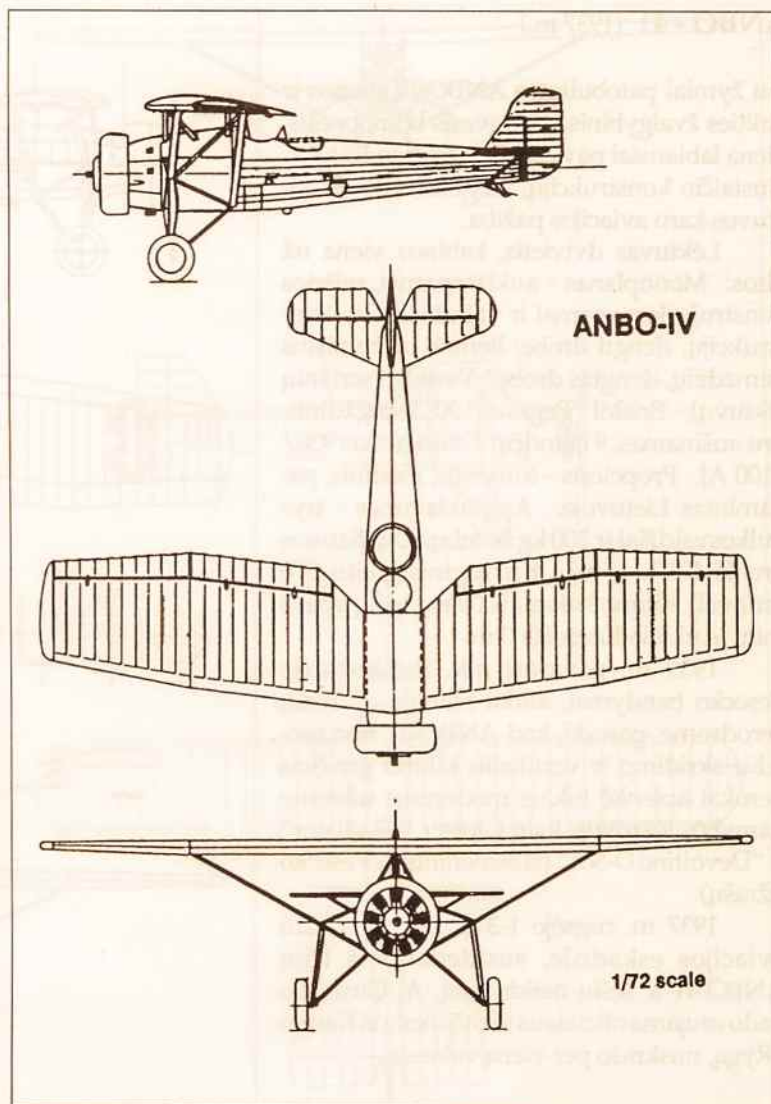


ANBO - IV (1932 m.)

Lėktuvas žvalgybinis ir lengvasis bombonešis, pritaikytas dieniems ir naktiniams skraidymams.

Dviviētis. Monoplanas - aukštaspārnis, mišrios konstrukcijos, dengtas drobe; liemens karkasas duraluminijaus vamzdeliū, dengtas drobe. Važiuklė su hidrauliniiais amortizatoriais ir stabdžiais. Apginkluotas dviem sinchroniškai pro propelerį šaudančiais kulkosvaidžiais ir dviem judamais žvalgo kulkosvaidžiais. Galėjo nešti iki 144 kg bombų. Variklis - Pratt and Whitney "Wasp", žvaigždinis, oru aušinamas, 9 cilindrų (serijiniai lėktuvai turėjo Bristol "Pegasus" 2L2 variklius, kurių nominalinis galingumas 560/650 AJ). Didžiausias greitis prie žemės 305 km/val. Kelionės greitis 210-290 km/val. Mažiausias greitis 85,5-95 km/val. Kilimo laikas į 5000 m aukštį - 13-14 min. Aukščio lubos 8000 m.

1934 m. birželio 25 - liepos 19 d. A. Gustaičio vadovaujama trijų ANBO-IV lėktuvų grupė įvykdė 10,000 km skrydį, aplankydamą dešimt Europos valstybių sostinių. Tai labai pakėlė Lietuvos lėktuvų konstruktorių ir šių lėktuvų statytojų autoritetą, išgarsino Lietuvos vardą Europoje ir kituose žemynuose.



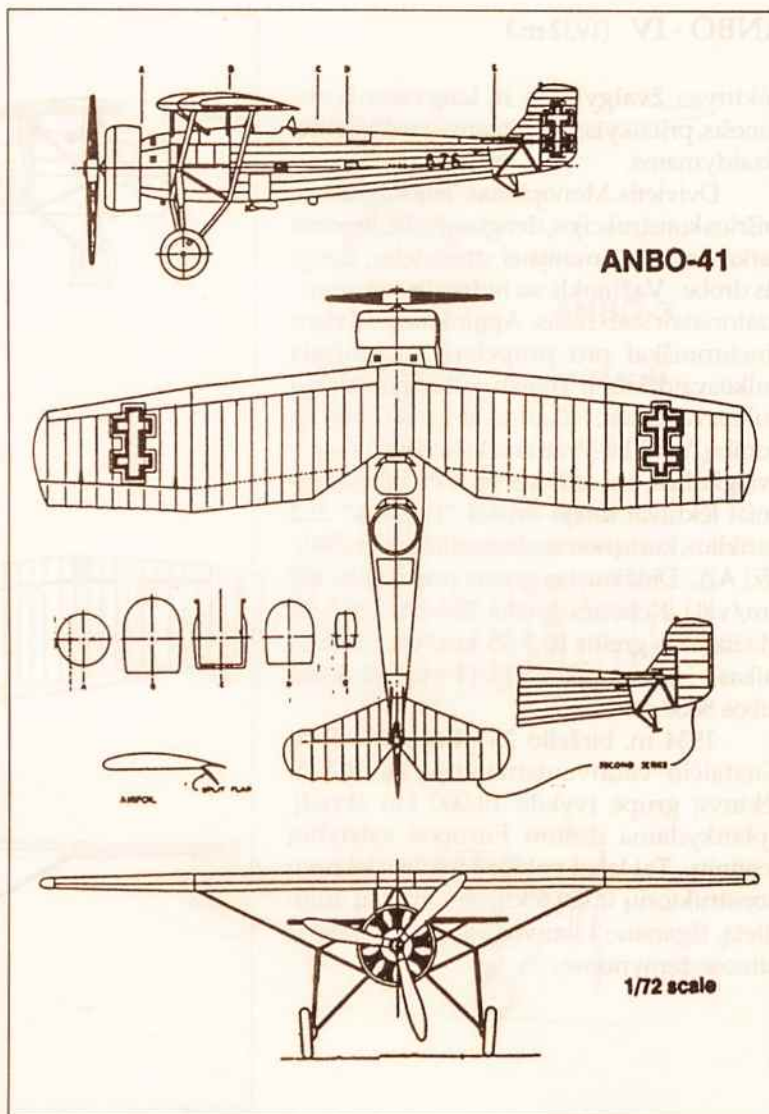
ANBO - 41 (1937 m.)

Tai žymiai patobulintas ANBO-IV dienos ir nakties žvalgybinis ir lengvasis bombonešis, viena labiausiai pavykusių ir įgyvendintų A. Gustaičio konstrukcijų, Nepriklausomos Lietuvos karo aviacijos pažiba.

Lėktuvas dvivietis, kabinos viena už kitos. Monoplanas - aukštasparnis, mišrios konstrukcijos: sparnai ir vairai medžio konstrukcijų, dengti drobe; liemuo aluminijaus vamzdžių, dengtas drobe. Variklis (serijinių lėktuvų) - Bristol "Pegasus" XI, žvaigždinis, oru aušinamas, 9 cilindrų. Galingumas 930/1100 AJ. Propeleris - trimentis, medinis, pagamintas Lietuvoje. Apginklavimas - trys kulkosvaidžiai ir 200 kg bombų. Didžiausias greitis 405 km/val. Kreisiarinis greitis 370 km/val. Kilimo laikas į 5000 m aukštį apie 8 min. Aukščio lubos 8000 m.

1939 m. pavasarį plk. lt. Leonardo Pesecko bandymai, atlikti Šiaulių - Zoknių aerodrome, parodė, kad ANBO-41 horizontaliu skridimu ir vertikaliu kilimo greičiais gerokai aplenkė tokius modernius užsienio gamybos lėktuvus, kaip Gloster "Gladiator" ir "Devoitine D-501" (iš asmeninių L. Pesecko užrašų).

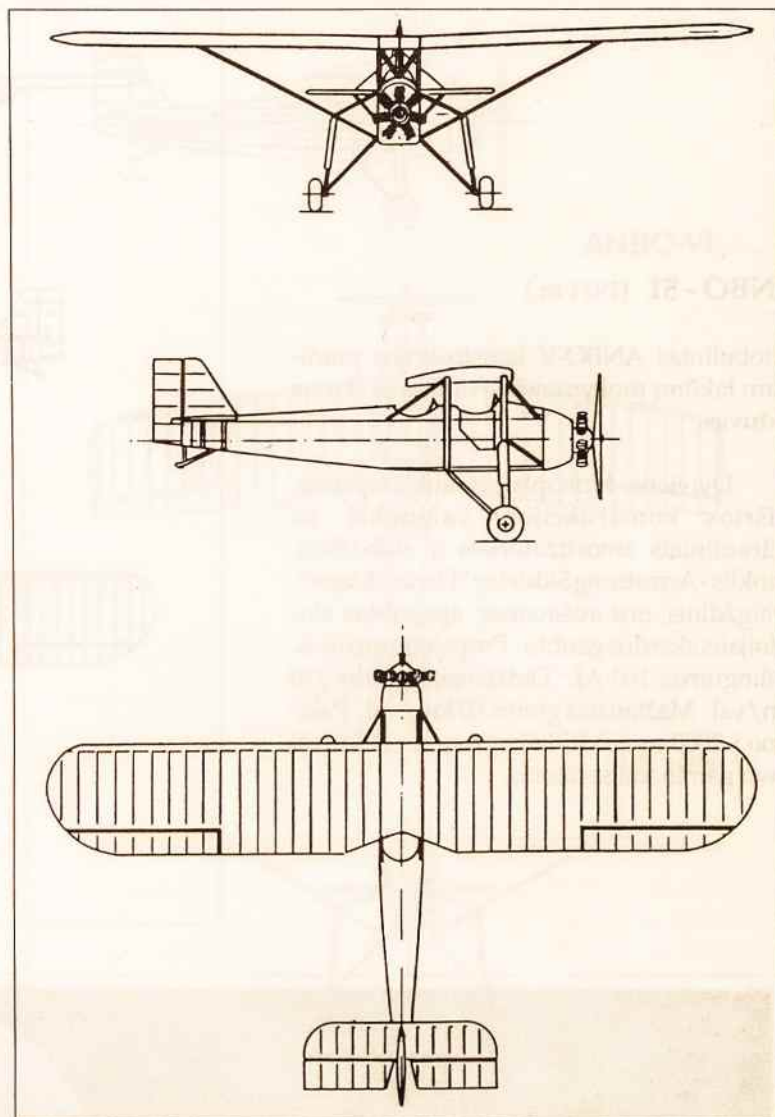
1937 m. rugsėjo 1-3 d. Lietuvos karo aviacijos eskadrilė, susidedanti iš trijų ANBO-41 ir šešių naikintuvų, A. Gustaičio vadovaujama oficialaus vizito tikslu iš Kauno į Rygą, nuskrido per vieną valandą.



ANBO - V (1929 m.)

Skirtas pradiniam karo lakūnų mokymui ir lavinimuisi.

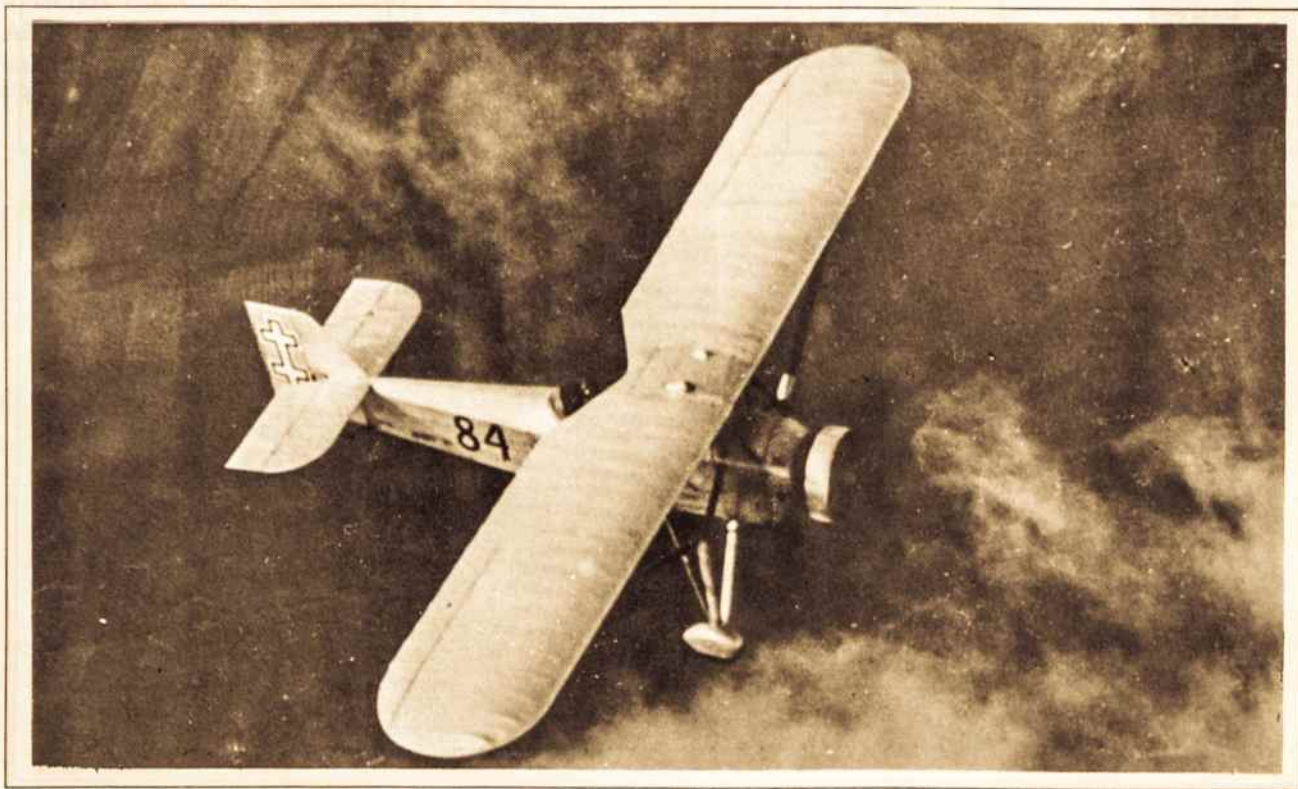
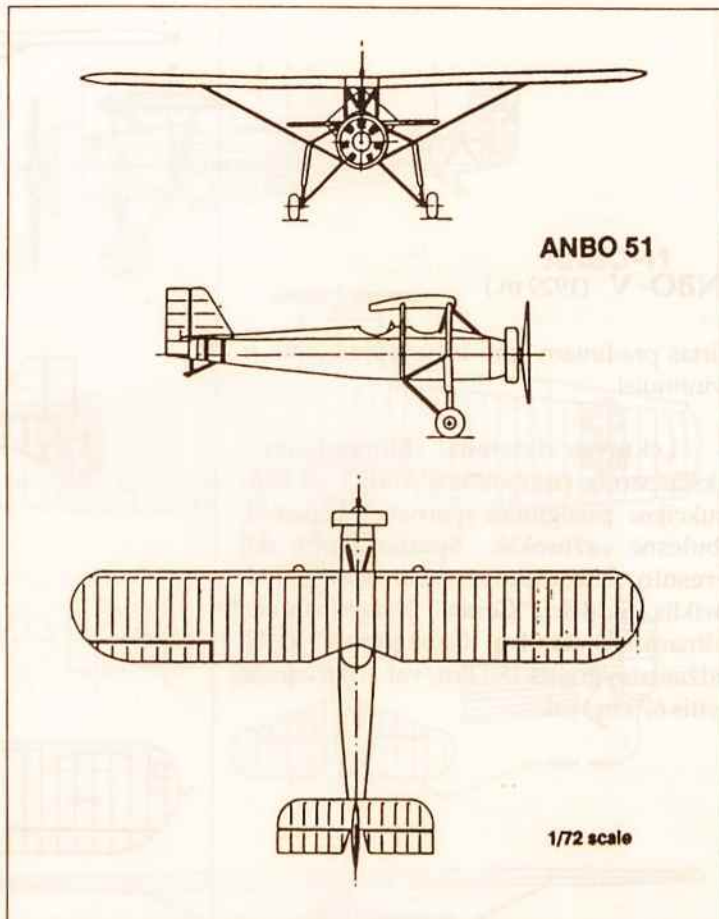
Lėktuvas dvivietis. Monoplanas - aukštasparnis, patobulintos ANBO - II konstrukcijos: prailgintais sparnais ir liemeniu, tobulesnė važiuoklė. Sparno centre dėl geresnio matomumo padaryta išpjova. Variklis - Siddeley "Genet", žvaigždinis, oru aušinamas, 5 cilindrų. Galingumas 130 AJ. Didžiausias greitis 180 km/val. Mažiausias greitis 67 km/val.



ANBO - 51 (1931 m.)

Patobulintas ANBO-V konstrukcijos pradiniam lakūnų mokymui ir lavinimuisi skirtas lėktuvas.

Dviviėtis. Monoplanas - aukštasparnis, mišrios konstrukcijos, važiuoklė su hidrauliniiais amortizatoriais ir stabdžiais. Variklis - Armstrong Siddeley "Genet-Major", žvaigždinis, oru aušinamas, apgaubtas aluminijaus skardos gaubtu. Propeleris medinis. Galingumas 160 AJ. Didžiausias greitis 210 km/val. Mažiausias greitis 80 km/val. Pakilimo į 2000 m aukštį laikas 8 min. Lėktuvai buvo gaminami serijomis.



ANBO - VI (1933 m.)

Patobulintas ANBO-III konstrukcijos lėktuvas, skirtas ekonomiškam karo lakūnų ir žvalgų mokymui.

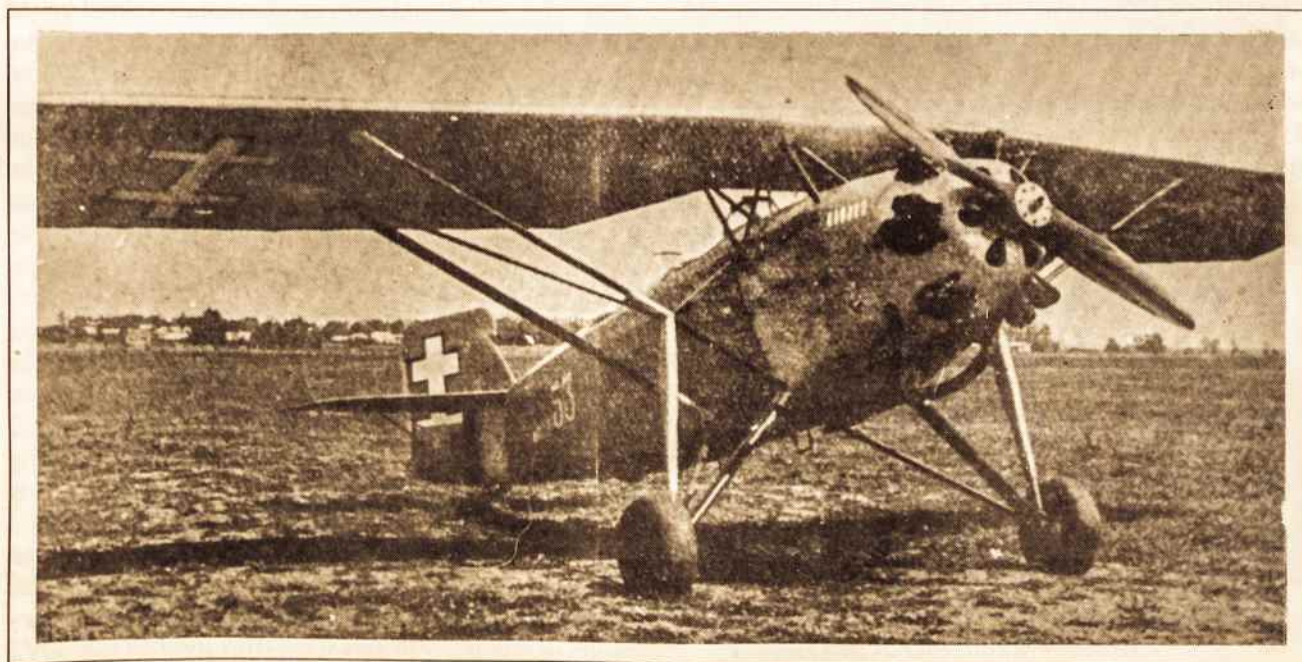
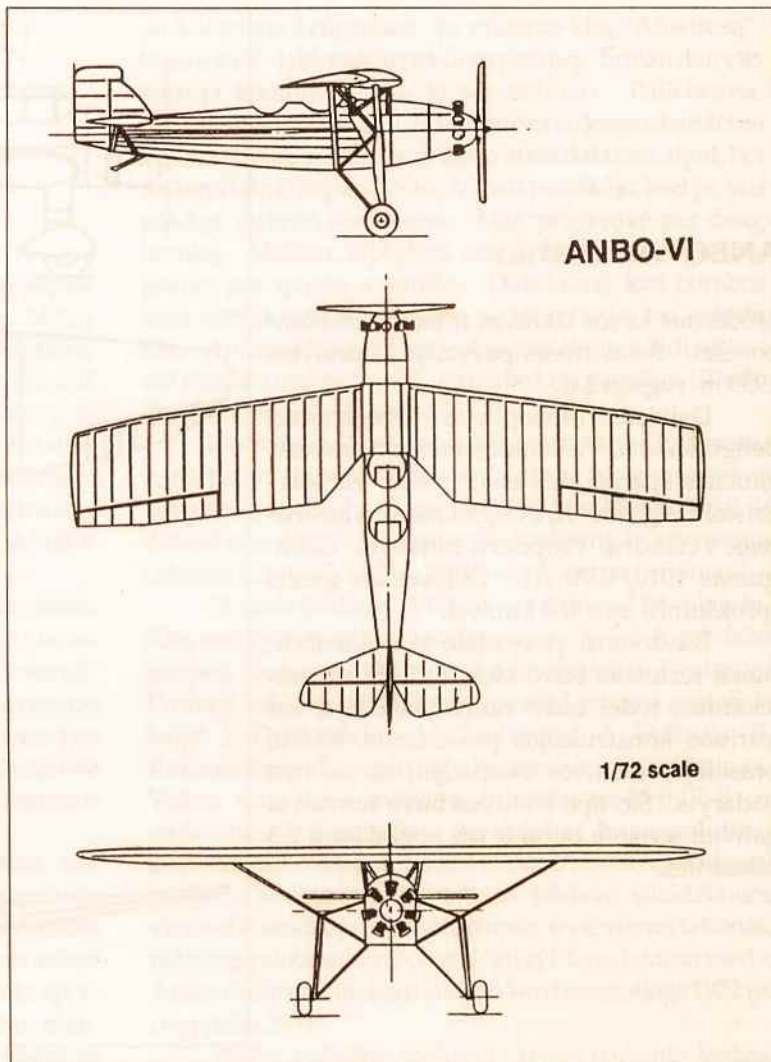
Dviviėtis. Monoplanas - aukštasparnis, mišrios konstrukcijos. Sparnai, vairai ir liemuo dengti drobe. Variklis - Curtiss "Challenger", žvaigždinis, oru aušinamas, 5 cilindrų. Galingumas 185 AJ. Didžiausias greitis 198 km/val. Mažiausias greitis 85 km/val.

Pirmasis ANBO-VI buvo pastatytas 1933 m., vėliau jų buvo pastatyta dar keturi.

ANBO - VII (Projektas parengtas 1937 m.)

Tai turėjo būti sportinis lėktuvas.

Vienvietis. Monoplanas - aukštasparnis, mišrios konstrukcijos. Variklis - Armstrong Siddeley. Galingumas 100 AJ. Šio modelio lėktuvas liko nepastatytas. Jis turėjo būti statomas Lietuvos aeroklubo lėšomis. Šio modelio brėžinių ir nuo traukos netirime.

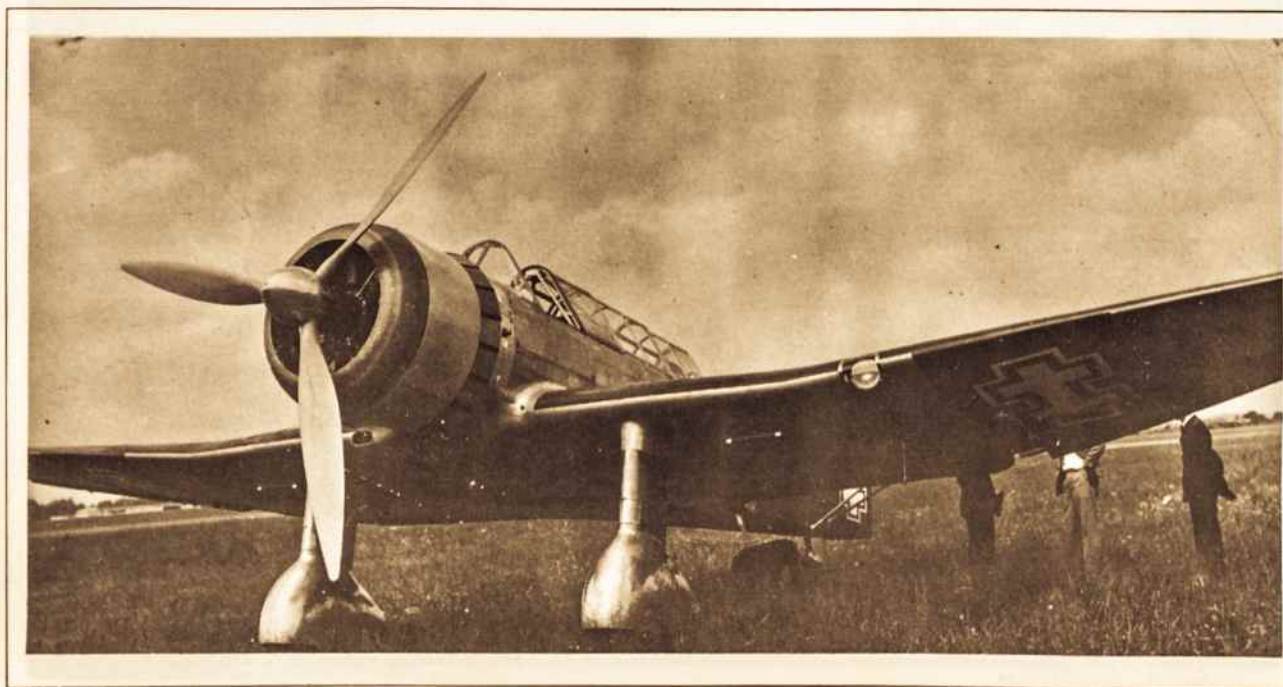
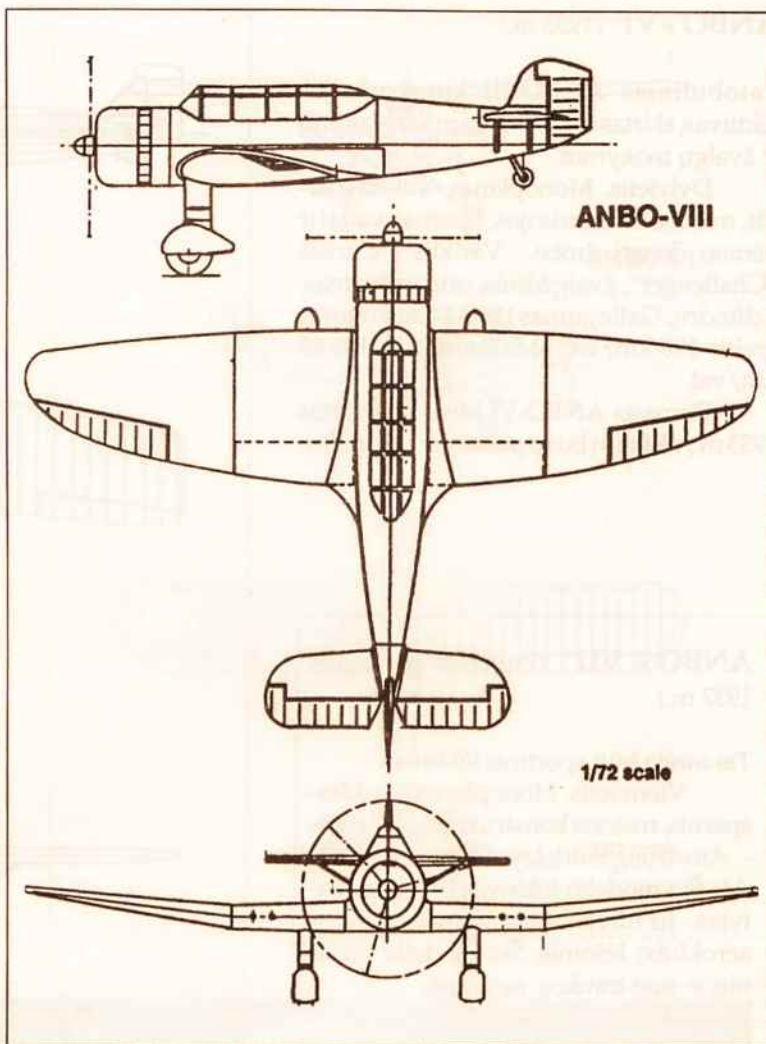


ANBO-VIII (1939 m.)

Modernus kovos lėktuvas ir lengvasis bombonešis. Bandomasis pavyzdys išbandytas 1939 m. rugsėjo 5 d.

Dvivietis. Monoplanas - žemasparnis, dengta kabina. Važiuklė su aerodinaminiais gaubtais, sparnai kiek lenkti į viršų. Variklis - Bristol "Pegasus" X, žvaigždinis, oru aušinamas, 9 cilindrų. Propeleris trimentis. Galingumas 1010/1070 AJ. Didžiausias greitis (projektinis) apie 460 km/val.

Bandomojo pavyzdžio pasiekti techniniai rezultatai buvo kiek mažesni už projektinius, todėl buvo numatyta daryti kai kuriuos konstrukcijos pakeitimus, tačiau, prasidėjus Lietuvos okupacijai, tai nebuvo padaryta. Šio tipo lėktuvus buvo numatyta gaminti serijiniu būdu ir jais apginkluoti 2-3 eskadriles.



LIETUVOS SAKALŲ SAKALAS

Av. plk. lt. Leonardas Peseckas
(1899 - 1976)

Likimas man maloningai dovana jo draugystę su iškiliu Lietuvos aviacijos vyru Antanu Gustaičiu. Mūsų keliai susitiko 1919 m. Lietuvos karo aviacijos mokykloje, ir nuo to laiko du dešimtmečius jo gyvenimą mačiau iš arti. Mus supo ta pati aviacijos karininkų kasdienybė. Mes buvome nesvetimi vienas kito namuose. Pasidalindavome mintimis ir rūpesčiais. Jaučiau jo pasitikėjimą ir džiaugiausi galėdamas prisidėti prie jo aviakonstruktoriaus darbų - teko dalyvauti lėktuvų ANBO-IV, ANBO-41 bandymuose.

Skraidymai nuo pat aviacijos mokyklos laikų visada buvo svarbi mūsų gyvenimo dalis. Skraidyti Antanas pradėjo instruktoriaus Rotterio grupėje, mano instruktorius buvo Kulikovskis. Baigiant Lietuvos karo aviacijos mokyklą, Antano Gustaičio pavardė į jaunų aviacijos leitenantų sąrašą buvo įrašyta pirmąją. Greičiausiai ne tiek lakūno talentas, kiek dangaus dosniai padovanotos asmenybės bruožai išskyrė jį iš mūsų tarpo.

Stodamas savanoriu į Lietuvos karo aviaciją, Antanas buvo 21 metų, tačiau turėjo jau nemažą gyvenimo patyrimą. Iki tol, 1916 metais, jis baigė į Jaroslavlį evakuotą Marijampolės gimnaziją. Suvalkijos kaimo vaikas anksti pasireiškė, kaip gabus matematikas. Buvo geras sportininkas, puikus šachmatininkas, mėgo skambinti mandolina ir skaityti knygas. Baigęs gimnaziją, trečiuoju išlaikė konkursinius egzaminus ir tapo kalnų inžinierių instituto Peterburge studentu, bet netrukus buvo rusų mobilizuotas ir pasiūstas į artilerijos leitenantų kadetų karo mokyklą. Nenuostabu, kad paskui, įstojęs į Lietuvos karo aviacijos mokyklą, Antanas dėstė matematiką tokiems patiems, kaip ir jis, savanoriams. Antanas daug padėjo ir man. Mokslą gerokai trukdė mūsų kariškos pareigos: dažnai tekdavo stovėti sargyboje, mokinius nuolat komandiriuodavo į frontą. Paskui, baigę skraidymo mokslą, Nepriklausomybės kovose dalyvavome kaip lakūnai. Seni sulopytais sparnais buvo mūsų lėktuvai, o sugrįžę nuo fronto linijos, skaičiuodavome naujas priešų kulku, granatų skeveldrų paliktas skyles. Užtat mes buvome jauni ir stiprūs, nugairintais padangių vėjo veidais, Tėvynės kariai, pasiruošę žūtibūtinai ją ginti.

Kartą 1920-ųjų rudenį, skrisdamas į frontą, Antanas netgi persistengė - paėmė per daug bombų. Tada turėjome skristi Varėnon penkiaais lėktuvais. Iš pradžių - du "Albatrosai", o paskui mus pasivys trys greitieji LVG. Kai lėktuvų varikliai įkaito, apsikeitėme su Anta-

nu linksmais žvilgsniais - jis pilotavo kitą "Albatrosą". Mudu su V. Jablonskiu pakilom pirmieji. Ėmiau dairytis antrojo lėktuvo, tačiau jo vis nebuvo. Padebesyse nestabelėsi ir nepalauksi. Varėme savo kursu, barstėme atsišaukimus. Kartas nuo karto atsiskurdavau atgal, bet Antano taip ir nepamačiau. Vėliau paaiškėjo, kad jis, vos pakilęs, nukrito aerodrome. Mat, prisikrovė per daug bombų. Mašina, atplyšusi nuo žolės, nustojo greičio, griuvo per sparną ir sutiško. Didi laimė, kad bombos tada netvykstelėjo - nė vieno sveiko plauko ten nebūtų likę. Antanas Gustaitis ir jo žvalgas Romas Šidlauskas net rimčiau neprisitrenkė. Patys be kitų pagalbos išlindo iš sukniužusio "Albatroso"...

Išvengti didesnių ar mažesnių avarių tuo metu, regis, nepavykdavo nė vienam lakūnui. Neaplenkė jos ir Antano. Jo tarnybos lape liko 1920 m. lapkričio 10 d. datuotas įrašas: "Už neatsargų apsiėjimą ir apvertimą orlaivio L.V.G. C.VI Nr. 19017 išreikštas papeikimas".

Skraidė jis daug. 1921 m. ore išbuvo 119 valandų. Kitų metų pavasarį buvo sudarytos dvi aukštojo pilotažo grupės, kurioms vadovavo instruktorius Pavlovas. Pirmieji aukštojo pilotažo programą Lietuvos aviacijoje baigė J. Dobkevičius, V. Šenbergas, A. Stašaitis, B. Kraucevičius. Tarp pirmųjų buvome ir mes su Antanu. Vėliau kurį laiką aukštojo pilotažo mokymui jis ir vadovavo, kol pagaliau šis dalykas buvo galutinai pavestas naikintojų eskadrilės vadui, o vėliau - mokojamai grupei. Kas vasarą paparastai būdavo išleidžiamos viena-dvi aukštojo pilotažo grupės, ir nė vienas lakūnas, nebaigęs pilotažo kurso, negalėjo įgyti karo lakūno vardo. Antanui Gustaičiui karo lakūno vardas suteiktas 1922 m. rugpjūčio 29 d.

Plačių pažiūrų, mokantis kelias užsienio kalbas, Antanas visada buvo karo aviacijos vadovybės dėmesio lauke. Net aviacijos viršininkas generolas J. Kraucevičius, gal būt, šiek tiek nepatikliai žiūrėjęs į skraidyti įsigėidusius Lietuvos kaimų bernelius, pripažino Antano autoritetą, vertino didelius jo sugebėjimus. 1923 m. vasario 21 d. A. Gustaitis buvo paskirtas mokomosios oro eskadrilės vadu.



Pirmosios karo av. mokyklos absolventai iš k.
L. Peseckas, A. Gustaitis ir V. Švitris

Vis dėlto jį dar sykį patykojo nelaimė. Tai atsitiko 1923 m. liepos 13-ąją, kaip mes praminėme juodąją dieną. Tąsyk dvi avarijas su Halb. C IV patyrė J. Dobkevičius. Nepasisėkė ir mudviem su J. Pranckevičiumi. Prieš pat žemę pašėlęs milžiniškas sūkurys sugriebė mūsų Halb už plokštumą. Lėktuvas sudrebėjo ir staiga krito pievon. Didžiausias trenksmas. Pasipylė šipuliai ir dulkės. Buvome taip nublošti žemėn, turėjome ligi viršugalvių sulįsti į pievą. Nusipurtėme. Laimė, be pritreksimo - daugiau nieko. Ilgai nelaukdami vežėme savo laužą į angarą. Tuo metu netoliese vienas mechanikas suko Fokkerio propelerį. Kas ten pasidarė - tik variklis nelauktai užsivedė, propeleris - per ranką, mechanikas griuvo pievon. Po rankos. Tačiau ir tai tądien buvo ne viskas...

Neatsimenu, ar šis lėktuvas technikos sąrašuose buvo užrašytas teisingu vardu - Friedrichshafen G III a. Mes jį vadindavome "Gotha". 1920 metų pavasarį apšaudytas, nes skridęs be leidimo iš Maskvos į Karaliaučių. Šis dvimotoris vokiečių konstrukcijos bombonešis apsivertė priverstinai leisdamasis netoli VII forto. Vėliau jį suremontavo ir atvežė į aerodromą. Aviacijos viršininkas J. Kraucevičius įsakė A. Gustaičiui ir man su juo susipažinti. Mat vienam iš mūsų teksią "Gothą" išbandyti ore. Iš pradžių turėjome daug vargo, mėgindami suderinti variklių apsisukimus. Netgi žeme riedant, nevienodais sūkais veikiančys varikliai traukdavo lėktuvą tai į viena, tai į kitą pusę. Ką jau kalbėti apie skridimą.

Tuo metu aš vežiau iš Raudonės miško priverstinai jame nuleidusio J. Dobkevičiaus lėktuvo laužą. Buvau jau netoli Kauno, kai už Aleksoto medžių pasirodė mūsų dvimotoris bombonešis - tai Antanas bandė jį ore. Išskėlęs milžiniškus sparnus, lėktuvas iš lėto slinko pirmyn. Paskui pamažu ėmė virsti ant sparno. Posūkis darėsi vis staigesnis. Atsimenu, net susižavėjau: ta didžiulė dėžė moka gražiai suktis. Tačiau staiga "Gotha" kniubo ir ėmė suktuku kristi žemyn. Ledassukaustė širdį. Lėktuve be Gustaičio dar bent penki mūsų vyrai, ir visi jie lekia nesuvaldomoje mašinoje. Dar viena ir dar viena suktuko vija. Milžiniški sparnai dingo už medžių. Pasigirdo kurtus trenksmas į žemę...

Susijaudinę nuskubėjome ten. Tarp nuolaužų girdėjosi dejavimai, ir mes pradėjome traukti iš jų lakūnus. Visi buvo lengviau ar sunkiau sužeisti. Vieni tylėjo, kentėdami skausmą, kiti šaukė smūgio ir išgąščio paveikti. Mačiau, kaip A. Gustaitis valdėsi, bandė stotis, bet griuvo. Reimontas užtraukė papiroso dūmą ir, visai nusilpęs, apalpo. Visus nugabenom ligoninėn, kur ilgesnį laiką jie buvo užėmę visą palatą. Ačiū Dievui, kritimas baigėsi ne taip jau baisiai. Tuo lėktuvu, be "Gothą" pilotavusio A. Gustaičio, kaip keleiviai savo malonumui skrido Tumas, Reimontas, Čemarka, Mačiokas ir Radvenis. Dviem iš jų lūžo kojos. Su nulūžusia koja palatoje atsidūrė ir Anta-

nas. Pasveiko ir pradėjo eiti pareigas tik po pustrėčio mėnesio.

Jau minėtos A. Gustaičio asmenybės spalvos lėmė tai, kad jam, nežiūrint į jaunus metus, būdavo patikimos įvairios užduotys užsieniuose. Dar 1920 m. pavasarį tarnybos reikalais jis buvo komandiruotas į Vokietiją. Per nepilnus metus, nuo 1924 m. birželio mėn. iki 1925 m. kovo mėn., Antanas bene tris kartus vyko į Čekoslovakiją. Lankėsi tarptautinėje aviacijos parodoje, susipažino su aviacijos technika, išbandė siūlomus pirkti skraidymo aparatus. Man kartu su Antanu teko du kartus 1918 ir 1929 metais važiuoti į Italiją, kur turėjome išbandyti ir priimti naujus lėktuvus. Tais metais mūsų aviacija įsigijo tolimos žvalgybos lengvą bombonešį A-120. Lėktuvą suprojektavo italai, serijomis jį gamino firma Aeronautica d'Italia (FIAT) Torino mieste. A-120 mes vadinome "Ansaldais". Lietuvoje jie pasirodė 1928 m. Tai pirmieji metaliniai (duraliuminio) mūsų aviacijos lėktuvai.

Anais laikais italų aviacija buvo viena geriausių pasaulyje. Generolai Umberto Nobile ir Italo Balbo buvo pagarsėję savo tolimais skridimais. Lakūnas Mario de Bernardi lėktuvu Macchi M-52 pirmasis įveikė 500 km per valandą greičio ribą.

A. Gustaitis Italijoje lankėsi jau 1923 m., kai buvo pirkti žvalgybos lėktuvai S.V.A. 10. Tada jis per keletą mėnesių išmoko italų kalbą. 1929 m. toje pačioje firmoje, kuri pastatė mums "Ansaldus", Lietuvai buvo užsakyti ir itališki naikintuvai FIAT SR-20. Tai gana dailus vienvietis dvisparnis lėktuvas. Vieną dieną, po mūsų skraidymų "Ansaldais", italų inžinieriai ir lakūnai mane ir Gustaitį pakvietė apžiūrėti "Fiata", kuris stovėjo prie fabriko angarų paruoštas skridimui. Italai mums aiškino, kad jis teoretiškai turėjo atlaikyti 16 G ir nesulūžti. Labai susidomėjęs Gustaitis pradėjo smulkiau teirautis apie tą lėktuvą. Italai pasijuto lyg ir įžeisti. Tada vienas jų šypsodamasis kreipėsi į Gustaitį: "Senjore, norite pabandyti?" Gustaitis, žinoma, atsakė, kad nori.

Už kelių minučių jis jau sukinėjosi su nauja mašina virš aerodromo. Išmėginęs vairus, paleido naikintuvą žemyn. Tik visai arti aerodromo vejos, ištraukęs lėktuvą iš smigimo, kilo į 1000 metrų aukštį. Apsisukęs vėl smigo žemyn ir vėl prie pat žemės išlyginęs lėktuvą, šovė į viršų. Dabar jau pakilo kelis kilometrus ir kaukdamas nėrė žemyn. Lėktuvas nesulūžo. Italai stovėjo nustebę ir net nusigandę. Užtat vėliau vakarieniaudami, turėjome daug skanaus juoko.

Itališkais lėktuvais "Ansaldos" 1930 m. rugpjūčio 18 d. A. Gustaitis, J. Garolis ir aš skridome į Maskvą. Maršrutą įveikėme per penkias valandas, vidutiniu 194 km/val. greičiu. Tai buvo pirmasis mūsų lakūnų tolimas grupinis skridimas į užsienį. Mūsų pasirodymas maskviečiams buvo tikra staigmena. Atskridome minutės tikslumu, kaip ir buvome apskaičiavę, nors neturėjome radijo ir negavome meteorologinių duomenų. Už perskridimo

tikslumą buvo atsakinga kiekviena įgula. Be pilotų skrido žvalgai V. Jablonskis ir J. Špokevičius, taip pat mechanikas I. Šukys.

Kaip vėliau paaiškėjo, rusai mūsų taip greit nelaukė. Vis dėlto, iki Maskvos likus 30 km, mus pasitiko jų lėktuvai, bet negalėjo su mumis susilyginti: mes, kaip skridome, taip ir nuskridome pirmyn. Jie pasiliko užpakalyje ir atsirado tik po to, kai mes jau nusileidome.

Vakarų Europa tada su rusais bendrauti privengė. Po revoliucijos mes buvome pirmieji lakūnai - svečiai iš užsienio. Priėmė mus, žinoma, karališkai. Sovietų sostinėje viešėjome penkias dienas.

Su Antanu teko pasimatyti ir Paryžiuje. 1928 metų vasarą mus pasiuntė susipažinti su naujais prancūzų gamybos karo lėktuvais. Antanas mus pasitiko Saint-Lazare, geležinkelio stotyje, ir kaip tikras paryžietis, vežiojo po šį nuostabų miestą. Jį patį į Paryžių atvedė... aviacijos konstruktorius talentas. Mat dar 1925 m. jis sukonstravo ir savo lėšomis pastatė lėktuvą ANBO-I. Krašto apsaugos ministerija, sužinojusi apie gerą lėktuvo savybes, jį iš Gustaičio nupirko, o patį konstruktorių pasiuntė į Paryžiaus aukštąją aeronautikos mokyklą - l'École Supérieure d'Aeronautique et de Construction Mecanique.

Pirmojo A. Gustaičio konstrukcijos lėktuvo ANBO-I bandymas ore įvyko 1925 m. liepos 14 d. popietę. Stebint būreliui aviatorių, išangaro Kauno aerodromo veja buvo išstumtas šis žemasparnis vienvietis monoplanas. Į lėktuvo kabiną, užsidėjęs žieminių pošalmį ir užsimovęs pirštines, vikriai įlipo pats konstruktorius. Mechanikas pasuko propelerį, ir 30 AJ variklis užkavė gražiu sidabrinu balsu. Netrukus lėktuvėlis nuriedėjo į starto vietą. Antanas išbandė variklį, ir, trumpai pariedėjęs veja, lėktuvas visų žiūrovų džiaugsmui lengvai atsiplėšė nuo žemės. Netrukus jis buvo jau aukštai virš aerodromo ir grakščiai suko ratus, darė staigius posūkius.

Po gero pusvalandžio lėktuvėlis gražiai nusileido, ir laimingą konstruktorių apsupo draugų būrys, sveikino su pirmąja kūrybine sėkme. Bematant gimė sumanymas vykti į Karininkų ramovę ir surengti lėktuvo krikštynas. Deja, paaiškėjo, kad susirinkti į svetainę lakūnams uždrausta. Steponas Darius, aš, dar kažkas iš lakūnų šokome ant motociklų, nudūmėme į Kauno įgulos karininkų ramovę. Čia mus pasitiko šeimininkas majoras, Nepriklausomybės kovose netekęs rankos Vyčio kryžiaus kavaliereus. Jis mielai sutiko paruošti vakarienę - krikštynas. Greit buvo sukviesti svečiai rašytojai, menininkai, aktoriai, inžinieriai, kariai. Atvyko Balys Sruoga, J. Tumas-Vaižgantas, Kipras Petrauskas. Atsirado net dūdų orkestras, ir skambėjo lietuviški suktiniai...

Studijuodamas Paryžiuje A. Gustaitis laisvalaikiu suprojektavo savo antrąjį lėktuvą - lengvą, ekonomišką, dvivietį monoplaną, skirtą lakūnų mokymui ir lavinimui. Brėžinius pasiuntė karo aviacijos viršininkui, o kartu

prašė ir jo sutikimo statyti lėktuvą karo aviacijos dirbtuvėse. 1927 m., grįžęs atostogų, pats vadovavo statybai. Rudeniop ANBO-II buvo pagaliau išridentas į aerodromą, ir Antanas, nepaisydamas žemų debesų, drąsiai pakilo į orą. Vėliau, galutinai išbandęs lėktuvą, konstruktorius skubiai išvyko į Paryžių, nes mokslas jau buvo prasidėjęs.

Praėjo kiek laiko, ir Anbo-II atiteko Lietuvos Aero klubui. Antanas Gustaitis, Steponas Darius ir Jonas Pyragius buvo pagrindiniai Lietuvos Aero klubo kūrimo iniciatoriai. Nors 1927 m. gegužės 1 d., kai susirinkome į steigiamąjį susirinkimą, Antanas buvo Paryžiuje, tačiau niekas neabejojo, kad jis yra su mumis. Grįžęs po studijų, A. Gustaitis buvo renkamas Lietuvos Aero klubo vice-pirmininku, vėliau valdybos nariu. Civilinę aviaciją jis labai rėmė ir tapęs Lietuvos karo aviacijos viršininku. Jo dėka Lietuvos Aero klubas gaudavo pašalpas. Be A. Gustaičio paramos į Šiaurės Ameriką nebūtų galėję nuvykti mūsų sklandytojai Bronius Oškinis ir Jonas Pyragius. Aviacijos viršininkas padėjo surengti pirmąsias orinio sporto varžybas Lietuvoje ir Pabaltijyje, buvo vienas iniciatorių organizuoti pirmąją oro susisiektimo liniją Kaunas-Palanga. Jis dėstė aviacijos pagrindus Kauno Vytauto Didžiojo universitete, o aviacijos mokykloje - aerodinamiką bei kitas disciplinas. Parengė aerodinamikos teorijos konspektus, gabesniesiems vaikinams parūpino stipendijas eiti aviacijos mokslus užsieniuose, propagavo aviaciją spaudoje. Kai 1938 m. tautininkų vyriausybė sukruoto "padėti" Lietuvos Aero klubui, sumanė jį suvalstybinti ir atiduoti Lietuvos šaulių sąjungai, A. Gustaitis tokiam planui griežtai pasipriešino.

Sugrįžęs iš Paryžiaus, Antanas jau nesiskyrė su vatmanu bei aviacijos dirbtuvėmis, kurioms, beje, kurį laiką pats vadovavo. Tačiau ir vėliau, eidamas Lietuvos karo aviacijos viršininko pareigas, liko konstruktorius. Daugelį mūsų stebino jo pečiams tekusi našta. Jisai dirbo nepaprastai daug, tačiau turtų nesusikrovė, ir mes netgi leisdavomesau pajuokauti: "Mūsų Antanas - plikaskaip ir jo pakaušis". Tiesa, mėgdavo nuvykti į užsienį.

1929 m. rugpjūčio mėnesį jis išbandė ore savo aukštasparnį monoplaną ANBO-III. Lėktuvas buvo skirtas lakūnų apmokymui, tiko aukštajam pilotažui. Nuo 1930 metų ANBO-III karo aviacijos dirbtuvėse buvo statomas serijomis. Beveik tuo pačiu metu pasirodė ir pradiniam lakūnų mokymui skirtas ANBO-V, o 1931 metais - ANBO-51. Vėlesnių serijų šio tipo lėktuvai buvo pritaikyti naktiniams skraidymams bei kovos veiksams.

1932 m. liepos 14 d., praėjus lygiai septyneriems metams po pirmojo lėktuvėlio ANBO-I bandymo, plk. ltn. inž. A. Gustaitis pakėlė į orą savo puikų ANBO-IV, artimajai žvalgyvai skirtą kovos lėktuvą. Tai buvo vienas geriausių A. Gustaičio lėktuvų. Trijų ANBO-IV skrydis 1934 -ųjų vasarą sužavėjo visą Europą.

Praėjo dar treji metai, ir moderniausius užsienio šalių žvalgybos lėktuvus savo techniniais duomenimis pralenkė A. Gustaičio konstrukcijos aparatas ANBO-41. Šiuo lėktuvu ypač domėjosi Anglijos bei Argentinos aviacijos specialistai.

Su ANBO-41 yra susijęs vienas man atmintinas epizodas.

1938 m. Lietuva pirko iš Anglijos trylika vienviečių naikintuvų Gloster "Gladiator". Vieną pavasario dieną iš Anglijos atskridęs firmos lakūnas Kauno aerodrome demonstravo skrydį šiuo lėktuvu. Prie orinio susisieki-mo stoties buvo susirinkusi gana didelė kariškių grupė: užsienio šalių karo atstovai, aukštoji Lietuvos karininkija, mūsų aviatoriai. Lakūnas bandytojas pačioje pažemėje demonstravo rizikingiausias figūras, kelių metrų aukš-tyje skrido žemyn galva. Vaizdas buvo stulbinantis. Patenkintas šypsojosi Anglijos karo atstovas misteris Prestonas. Prie manęs priėjęs A. Gustaitis tarė: "Leo-nardai, pademonstruok ANBO-41". Liepiau mo-tociklininkui nuvežti mane į kitą aerodromo pusę, prie angaro. Kol paruošė lėktuvą, surūčiau cigaretę ir vis galvojau, ką galiu parodyti, juk ANBO-41 pilotazui ne-pritaikytas. Atsisėdau į kabiną, prisiverčiau diržais. Aerodromas, atsimenu, buvo ištaisai geltonas, pienėmis nusėtas.

Svečiai - kitame aerodromo krašte, ir mano lėktuvo per nedidelį kalniuką matyti negalėjo. Paleidau variklį didžiausiais sūkais, laikiau lėktuvą palei žemę, o prieš pat publiką, nors ir rizikuodamas, įjungiau busterį. Variklis užkavė dar galingesniu balsu, mačiusieji pasakojo, kad net žemė drebėjo. Patraukiau vairolazdę, ir ANBO-41 šovė į padangę. Pakilęs į pusantr kilometro aukštį, perverčiau lėktuvą per sparną ir, nekeisdamas

kampo, žemyn. Prie pat vejos išlyginau ir vėl - į viršų. Aerodrome žinojau kiekvieną medį, menkiausią lomele. Antrašyk virtes per sparną, smigau žemyn į šalia aero-dromo plytintį slėnį ir dingau žiūrovams iš akių. Po to, netikėtai pro medžius išnires, nutūpiaiu.

Paskui aviacijos karininkų ramovėje buvo surengti pusryčiai. Aš pavėlavau, bet A. Gustaitis, matyt, patenkintas skridimu manęs laukė ir pasisodino šalia savęs.

Tiesa, ANBO-41 nusisekė irgi ne iš karto. Mat, serijiniams lėktuvams buvo pritaikyti galingi 930/1100 AJ varikliai, o propeleriai iš pradžių buvo dvimenčiai. Man teko atlikti bandymus. Jaučiau, kad kažko trūksta. Nėra greičio. Su Antanu nuvažiavome į dirbtuves pas inžinierių Adamčiką. Kažkada jis Maskvoje turėjo propelerių įmonę. A. Gustaitis ilgai tarėsi su Adamčiku, ir po kurio laiko Lietuvos karo aviacijos dirbtuvėse buvo pagamintas trijų menčių propeleris. Vos užvedęs variklį, iš garso pajutau, jog tai - kitas lėktuvas. Po skridimo paskambinau Antanui: "Fantastiška." Netrukus jis atvažiavo į aerodromą.

A. Gustaičio konstrukcijų rejestre buvo ir mokomasis žvalgybinis dvivietis monoplanas ANBO-IV, taip pat sportinis vienvietis ANBO-VII, tačiau daugiausia darbo ir sveikatos jis įdėjo į savo paskutinįjį aparatą ANBO-VIII.

Berods, dar 1936 m. Lietuvos aviacijoje iškilko reikalas dvi eskadriles apginkluoti naujais lėktuvais - lengvaisiais bombonešiais. Pasižvalgius užsieniuose, buvo ap-sistota prie anglų ir italų gamybos lėktuvų, tačiau dėl pernelyg didelės kainos, Krašto apsaugos ministerija atsisakė juos pirkti. Tada mes, keli artimesni A. Gustaičio kolegos - aviatoriai, ėmėme kalbinti jį, kad suprojektuotų lengvąjį bombonešį. Žinoma, lėktuvas turėtų būti statomas Lietuvos karo aviacijos dirbtuvėse. Iš pradžių A. Gustaitis nesuti-ko. Aiškino, jog karo aviacijos dirbtuvės nėra tokios modernios, kad jose būtų gali-ma imtis lengvojo bombonešio statybos.

Reikia pastebėti, kad A. Gustaitis kaip konstruktorius, projektuodamas savo lėktuvus, niekad neužmiršdavo mūsų dirbtuvių galimybių. Tiesa, tuo metu dirbtuvės jau gerokai išsiplėtė - atsirado nauji pastatai ir sudėtinga įranga, dirbo aviacijos inžinierių bei technikų biuras. Lėktuvų statyba namuose Lietuvai buvo daug naudingesnė, ir mes nenusileidome. Pagaliau Antanas sutiko ir, apmetęs projek-tą, nuėjo į Krašto apsaugos ministeriją. Ten jo pasiūlymą priėmė ir skyrė lėšas prototipo statybai. Žinoma, Krašto apsaugos minis-terija pateikė ir savo reikalavimus. Tarp jų buvo sąlyga - lėktuvo prototipą išbandyti



Plk. inž. A. Gustaitis ir plk. ltn. L. Peseckas uždėjo vainiką ant žuvusiųs dėl Latvijos nepriklausomybės kariams paminklo Brolių kapinėse Rygoje (1937)

1939-ųjų pavasarį. Jeigu ministerija pripažintų jį tinkamu, 1939-1941 m. būtų statoma serija-21 lėktuvas.

Taip 1937 m. vatmano lapuose pasirodė pirmieji eskizai, komponavimo schemas. ANBO-VIII - žemasparnis dvivietis monoplanas. Dengta kabina, įtraukiama važiuoklė, galingas per 1000 AJ variklis, trijų menčių metalinis kintamo žingsnio propeleris. Iš anksto buvo matyti, kad gimsta dailus, aptakių aerodinaminių formų lėktuvas. Tačiau įpusėjus projektavimui, konstruktoriui teko vėl suabejoti dirbtuvių galimybėmis. Įtraukiamą važiuoklę namuose padaryti nepavyks - trūksta specialistų, nėra įrangos. Antanas nutarė važiuoklę, kaip ir variklį, kai kuriuos prietaisus pirkti Anglijoje. Tačiau skaičiavimai rodė, kad, panaudojus anglų konstrukcijos įtraukiamą važiuoklę, smarkiai pašoks svoris. Reikės galingesnio variklio. Tuo pačiu lėktuvo kaina viršys Krašto apsaugos ministerijos skirtą sumą.

Didžiausiam A. Gustaičio nusivylimui teko grįžti prie neįtraukiamos važiuoklės. Reikėjo iš naujo projektuoti sparną. Antanas man ne kartą guodėsi, girdi, ir su neįtraukiama važiuokle aerodinaminės lėktuvo savybės liks geros. Tačiau pats aiškiai nervinosi. Kiek atsimeņu, iš naujo projektuoti sparną nesisekė, kažkokios problemos iškilo ir dirbtuvėse. Lėktuvo statyba užsitęsė. Pagaliau 1939 m. rugsėjo 5 d. Antanas Gustaitis primą kartą pakilo naujuoju lėktuvu. ANBO-VIII gražiai atsiplėšė nuo žemės, gerai klausė vairų, tačiau, atsileidus variklio gaubto auselėms, skridimą teko nutraukti. Po kelių dienų bandymai buvo atnaujinti. Skraidant išryškėjo nemažai konstravimo ir statybos klaidų, ir lėktuvas buvo nesyk gražinamas į aviacijos dirbtuves. Vėliau jau Zoknių aerodrome bandymus tęsė lakūnas kpt. Vaičius.

Vis dėlto po tokių nusisekusių konstrukcijų, kaip ANBO-IV ir ANBO-41 paskutinis kūrinys konstrukto-

rių, kaip atrodo, šiek tiek nuvylė. Daug sveikatos A. Gustaičiui kainavo nuolatiniai nesutarimai su Krašto apsaugos ministerijos valdininkais. Jie kietai, be kompromisų laikėsi kontrakto raidės, ir Antanas negalėjo ant jų per daug pykti. Nežinojo, kad nepraėjus nė metams, atėjūnai taip sunkiai kurta jo lėktuvą paliks rūdyti darganose, kaip niekam nereikalingą daiktą...

1937 m. vasario 15-17 d. Lietuvoje lankėsi Sovietų Sąjungos armijos vyriausiojo štabo viršininkas maršalas Jegorovas. Vizituodamas mūsų kariuomenės dalinius, jis atvyko ir į aerodromą. Maršalą lydėjo du aukšto lapšnio Sovietų komisari, mūsų svita, kariuomenės štabo viršininkas plk. Černius ir karo aviacijos viršininkas plk. A. Gustaitis, ir dar keli gen. štabo karininkai. Tuo metu be savo tiesioginių I-os grupės vado pareigų, turėjau ir kitas antraeiles aerodromo komendanto pareigas.

Pasitikau atvykusį maršalą Jegorovą su palydovais netoli angarų prie išrikuotų karininkų, puskarininkų, kareivių ir lėktuvų. Jį pagal karinį etiketą, atiduodamas pagarbą, atraportavau. Jis mandagiai rusiškai atsakė į mano raportą ir padavė man ranką. Paskui su visa svita nuėjome apžiūrėti lėktuvų. Gustaitis puikia rusų kalba aiškino ir atsakinėjo į maršalo klausimus. Prie ANBO-IV-ųjų Jegorovas sužinojo, kad jie pagaminti mūsų aviacijos dirbtuvėse, todėl bekalbėdamas su pačiu konstruktoriumi, sustojo ilgiau. Labai domėjosi ANBO duomenimis.

Nei vienas, nei antras negalėjo žinoti, koks likimas jų laukia. Maršalas Jegorovas jau kitais metais, per Stalino "valymus", buvo likviduotas. A. Gustaičiui į NKVD nagus buvo lemta pakliūti kiek vėliau.

1940-aisiais, paskutiniaisiais Nepriklausomybės mėnesiais, A. Gustaitis du kartus nuo sausio 23 iki kovo 3 d. ir nuo gegužės 1 iki birželio 12 d. tarnybos reikalais buvo išvykęs į Maskvą. Kaip atrodo, buvo įgaliotas tartis



Aviacijos karininkų ramovėje iškilmingo pobūvio dalyviai. Viduryje gen. inž. A. Gustaitis ir plk. ltn. L. Peseckas (1938)

dėl rusų gamybos naikintuvų pirkimo. Buvo susitikęs su Sovietų karo aviacijos viršininkais, aviacijos gamyklų vadovais. Prisimindavo labai gražius priėmimus, tostus už draugystę.

Gal būt todėl, Sovietams okupavus Lietuvą, A. Gustaitis neišsyk numatė tragiškąsias pasekmes. Atrodo, jis iš pradžių tikėjo, kad Lietuvos valstybė išliks, ir tik vėliau gyvenimas šiek tiek pasikeis. Greičiausiai jis vylėsi, kad su sovietais galima susikalbėti. Manė, jog dabar lietuviams kaip tik reikia likti savo vietose, kad svarbesnieji postai nebūtų užleisti rusams. Galbūt, jis tikėjosi išsaugoti Lietuvos aviaciją. Yra išlikę daug liudijimų, kad kritišką tėvynei valandą A. Gustaitis parodė gilius lietuvių patrioto jausmus, nors ir neišsyk suprato Sovietų klaidą.

Tačiau greit viskas tapo labai aišku. Karo aviacija, kaip ir visa Lietuvos kariuomenė, buvo likviduojama arba inkorporuojama į Raudonąją armiją. Prasidėjo areštai, kalėjimai ir trėmimas į Sibirą.

Vieną dieną, berods, liepos mėnesį A. Gustaitis atėjo į mano namus. Mes pasibučiavome. Iškrapščiau butelį benediktino. Antanas mėgo šį gėrimą ir retkarčiais pakeldavo taurelę, o į juodą kavą būtinai įmerkdamas citriną. Išsikalbėjome. Mačiau, kaip jis pergyvena dėl mūsų Tėvynę užgriuvusios nelaimės. Jam buvo skaudu matyti karo aviacijos agoniją. Beje, sovietai, paskirdami A. Gustaitį likvidacinės komisijos pirmininku, Lietuvos aviaciją bandė sunaikinti tarsi jo paties rankomis.

Rugpjūčio mėnesį jis įteikė kariuomenės vadui savo prašymą atleisti jį iš kariuomenės. Jo neatleido labai ilgai, visai vilkino, siūlė dirbti lėktuvų konstruktoriaus darbą Sovietų Rusijoje. Generolas pasiūlymų nepriėmė, sakė, kad ir toliau dirbs aviacijos srityje, bet tik Lietuvoje. Pamatė, kad geruoju neįtikins, sovietai apstatė konstruktorių agentais, kurie sekė kiekvieną jo žingsnį.

1941 m. sausio 1 d. gen. inž. A. Gustaitis buvo paleistas iš kariuomenės. Pradėjo dėstyti VDU statybos fakulteto aviacijos katedroje. Kovo 4 d. traukiniu išvyko į Kalvariją ir... dingo. Generolo likimas man liko nežinomas.

Nacių okupacijos metais ėjo gandai, kad gen. A. Gustaitis, nepakeldamas Lietuvos tragedijos, taip pat nujausdamas asmeninį pavojų būti sovietų agentu suimtam, bėgo į Vokietiją. Prie sienos jį nušovė čekistai. Kita versija, kad buvo tik pašautas pasienio sargybos, sužeistas ir patalpintas Kauno kalėjime. Vėliau išvežtas į Sovietų Rusiją.

Vokiečių okupacijos metais netikėtai sutikau kpt. A. Tindžiulį, kuris, dideliu mano nustebimui, papasakojo, kad jis buvo susitaręs su gen. A. Gustaičiu slapta kartu bėgti į Vokietiją. Pabėgimą organizavo kažkoks Poderis, aviacijos civilis tarnautojas ar puskarininkis. Kovo 4 d., ankstų rytą, A. Tindžiulis ir gen. A. Gustaitis turėjo susitikti Kauno geležinkelio sotyje ir,

nusipirkę bilietus, važiuoti link Kalvarijos. Ten, vienoje stotelėje, juos turėjęs pasitikti žmogus, kuris žadėjo juos slapta pervesti per sieną. Kpt. A. Tindžiulis man prisipažino, kad sutartą dieną, deja, pramiegojo ir nespėjo laiku atvykti į stotį. Kas atsitiko su generolu, nežinau...

Kartą Laisvės alėjoje sutikau inž. Praną Hiksą, mano ir Antano seną mielą draugą, pirmąjį lietuvių lakūną, dar pasaulinio karo metais Anglijoje baigusį aviacijos mokyklą. Su Pranu Hiksa mes dažnai susitikdavome Gustaičių namuose, o tada, kai apie A. Gustaitį išsikalbėjome susitikę Laisvės alėjoje, jis labai susijaudino, akyse pasirodė ašaros. Papasakojo, kad jis seniai norėjęs įkalbėti Antaną, kad pasitrauktų su šeima ir net siūlė paslėpti jį prekiniamame vagonė tarp repatriantų baldų bei daiktų. Tačiau A. Gustaitis buvo nesukalbamas, sakė, kad žino, ką daręs ir tiek. Jokios pagalbos iš niekur neieškąs. Jie paspaudę vienas kitam rankas, ir P. Hiksa jo daugiau niekad nematęs.

Lenkų žurnalistas Josef Czapski, lenkų - vokiečių karo metu Lenkijos kariuomenės karininkas, 1949 m. Prancūzijoje išleido knygą *Nežmonišką žemę*. Tai atsiminimai apie baisius pergyvenimus lenkų karininkų, kurie su savo daliniais, patikėję Raudonosios armijos pažadais, pasidavė jos belaisvėn. Rezultatas - visi karininkai buvo suimti ir pasmerkti mirti Butirkų kalėjime Maskvoje. Knygos autorius trumpai pamini, kad lenkų karininkų tarpe buvo ir vienas lietuvis gen. Gustaitis. Lakūnas, inžinierius, mokąs daug sveitmuo kalbų, geras šachmatininkas. Kuriantis gen. Andresono legionams, lenkų karininkai buvo paleisti iš Butirkų kalėjimo. Pasilikusiems mirties bausmė buvo pakeista sunkiųjų darbų stovykla. Tarp jų buvo daug rusų mokslininkų, inžinierių. Autorius spėjąs, kad jie buvo panaudoti, kaip specialistai Sovietų Rusijos gilumoje. Gal būt, jų tarpe ir gen. A. Gustaitis.

Generolo šeima daug metų per įvairias tarptautines organizacijas bandė sužinoti jo likimą. Pagaliau 1968 m. sausio 24 d. Amerikos Raudonasis Kryžius pranešė Gustaičio šeimos nariams Chicagoje, jog tarptautinis Raudonasis Kryžius gavo žinią, kad A. Gustaitis miręs 1941 m. spalio 16 d. Sovietų Rusijoje. Vietovė ir mirties priežastis nežinoma. Jie apgailestavo, kad neturi daugiau informacijos, nes užklausimai apie jį smulkiau Sovietų paliekami be atsakymo. Šiandien žinoma, kad Amerikos Raudonojo Kryžiaus nurodyta A. Gustaičio mirties data yra tiksliai.

Kai 1941 m. rudenį vokiečių kariuomenė, žaibiškais smūgiais įsiveržusi į Sovietų Rusijos gilumą, sustojo prie Maskvos miesto vartų, visi Butirkų kalėjimo kaliniai buvo sunaikinti - sušaudyti. Nežmoniškai nužudytųjų tarpe buvo ir mano mielas draugas, Lietuvos sakalų sakalas generolas inžinierius Antanas Gustaitis.

1972 metai, Čikaga

GENEROLAS ANTANAS GUSTAITIS

Div.gen. Stasys Raštikis
Lietuvos kariuomenės vadas
(1896 - 1985)

Lietuvių tauta turėjo ir tebeturi daug gabių vyrų ir moterų. Vienas iš tokių labai gabių lietuvių yra buvęs nepriklausomos Lietuvos karo aviacijos viršininkas, lėktuvų konstruktorius ir statytojas, inžinierius, Lietuvos Vytauto Didžiojo universiteto Statybos fakulteto docentas, Lietuvos kariuomenės savanoriškūrėjas, Vyčio Kryžiaus kavalierius, brigados generolas Antanas Gustaitis.

Tarnaudamas Lietuvos kariuomenės karo aviacijoje, Gustaitis ypač pasižymėjo savo sukonstruotais ir Lietuvos karo aviacijos dirbtuvėse pastatytais lėktuvais ANBO, kurių jis sukonstravo ir pastatė net aštuonis tipus, nuo sportinio ANBO-I iki pagerinto lengvo bombonešio ANBO-VIII. Tais savo konstrukcijos lėktuvais jis toli pralenkė kito, taip pat labai gabaus Lietuvos karo aviacijos lakūno ir konstruktoriaus inžinieriaus Jurgio Dobkevičiaus Lietuvoje pastatytus lėktuvus DOBI-I, II ir III (Dobkevičius, būdamas vos 26 metų, 1926 m. birželio 6 d. žuvo lėktuvo katastrofoje).

Apie gen. Gustaičio sukonstruotus lėktuvus ANBO ir apie jų teigiamas savybes nekalbėsiu, nes apie tai galės daugiau pasakyti buvę Lietuvos karo aviacijos karininkai lakūnai ir inžinieriai. Aš čia paminėsiu tik šį tą iš mano tarnybinių santykių su gen. Gustaičiu.

Būdamas inžinierius konstruktorius, gen. Gustaitis labiausiai domėjosi pačiais lėktuvais, jų konstrukcija, savybėmis, galimais ir aplamai techniškai mechanine lėktuvų dalimi. Jis aktyviai sekė kitų valstybių spaudą apie aviaciją ir naujus išradimus bei patobulinimus aviacijos srityje. Tai buvo jo mylimiausiaji sritis, kuria jis ypač interesavosi, sekė ir labai gerai žinojo. Jis taip pat įdomavosi apie aviacijos pritaikymą kautynėse, karo aviacijos kautynių taktiką, aviacijos bendradarbiavimą su kitomis ginklo rūšimis kautynėse, tačiau tai buvo jam, kaip aš supratau, antraeiliai dalykai.

Gerai mokėdamas net kelias avetimas kalbas, gen. Gustaitis dažnai būdavo skiriamas kartu su kitais kariuomenės štabo ir Kauno įgulos karininkais svetimų valstybių diplomatus ir karo atstovus pagerbti Lietuvos karininkų Ramovės rūmuose. Visuose tuose priėmimuose jis visada būdavo labai pageidaujamas, nes buvo labai taktiškas, gerai apsiskaitęs ir įdomus

pasikalbėjimuose bet kuria tema. Toks pat jis buvo ir visuose santykiuose su svetimtaučiais, kada jam reikėdavo reprezentuotis, kaip Lietuvos karininkų Ramovės valdybos nariui.

Tarnybiniuose pranešimuose pas kariuomenės vadą jis visada būdavo labai objektyvus, konkretus ir aiškus. Kiekvienu kalbamu reikalu jis pats jau turėdavo paruoštą savo išvadą, pasiūlymą, kuriuos jo viršininkas turėdavo tik patvirtinti, atmesti ar papildyti. Jo pranešimai būdavo trumpi, be nereikalingų smulkmenų. Baigęs savo pranešimą ir paklaustas, ką dar turįs gero ar blogo pasakyti, jis retkarčiais nusiskūsdavo Lietuvos vidaus politikos negalavimais, kurie jam rūpėjo, kaip ir kiekvienam Lietuvos kariui. Tai buvo ne politikavimas, bet sąmoningas piliečio patrioto rūpinimasis savo tautos reikalais. Jam, kaip ir man, buvo nesuprantama, kodėl

Gustaitis atvyko į kariuomenės štabą ir pradėjo karštai priekaištauti Lietuvos vyriausybei, kad kraštas paliktas be vadovavimo

mūsų politikai nedrįso konkrečiai kelti Pabaltijo, o ypač Lietuvos ir Latvijos karinės apsigynimo sąjungos reikalą 1938 ir 1939 metais, kada politinis dangus Rytų Europoje pradėjo niuktis ir galima buvo laukti ne tik politinių komplikacijų, bet ir įvairių pavojingų žygių iš Sovietų Sąjungos. Atsimenu, kaip jis buvo apsidžiaugęs 1938 m., kada Latvijos ir Lietuvos karinės vadovybės buvo principu sutikusios padaryti bendrus Latvijos ir Lietuvos kariuomenių manevrus, kuriuose būtų dalyvavusios ir tų dviejų valstybių karo aviacijos. Deja, iš to sumanymo niekas neišėjo, nes mūsų politinė vadovybė nepritarė tokiam sumanymui, bijodama užrūstinti rusus. Man nežinoma, ar ir Latvijos vyriausybė buvo tokio pat nusistatymo, nors jos karo ministeris gen. Balodis buvo didelis tokių manevrų ir aplamai bendro gynimosi organizavimo šalininkas.

Atleidus mane iš Lietuvos kariuomenės vado pareigų, gen. Gustaitis Lietuvos karininkų Ramovės žurnale *Kardas* parašė labai objektyvų straipsnį apie mano atliktus darbus Lietuvos kariuomenėje.

Gerai atsimenu, kai 1940 m. birželio 16 d., t.y. sekančią dieną po Respublikos Prezidento Antano Smetonos ir krašto apsaugos ministerio brg. generolo Mus-teikio pabėgimo iš Kauno, gen. Gustaitis atvyko į kariuomenės štabą ir pradėjo karštai priekaištauti Lietuvos vyriausybei, kad tokiu pavojingu momentu kraštas buvo paliktas be vadovavimo, nes nei visuomenė, nei kariuomenė iš niekur negaudavo tinkamos informacijos ir nurodymų. Tada keli vyresnieji karininkai, jų tarpe ir gen. Gustaitis, nuvykome pas ministerį pirm. Merkį. Mes reikalavome, kad Merkys tuoj imtųsi aktyviai vadovauti kraštui, nes tauta labai laukia tokio vadovavimo. Mums tada atrodė, kad Respublikos Prezidentas Smetona, kol jam dar negrėstė betarpiškas pavojus, neturėtų palikti Lietuvos, bet iš pasienio, pasilikdamas dar Lietu-



Aukštieji karininkai prezidentūroje. Iš k. kariuomenės štabo viršininkas div. gen. Stasys Pundzevičius, Tiekimo valdybos viršininkas br. gen. Zenonas Gerulaitis, Kavalerijos viršininkas br. gen. Kazys Tallat Kelpša, Aviacijos viršininkas br. gen. Antanas Gustaitis, Karo mokyklos viršininkas plk. Jonas Juodišius, Šaulių sąjungos vadas plk. Pranas Saladžius, Kauno karo komendantas plk. Jurgis Bobelis ir Kariuomenės vadas br. gen. Stasys Raštikis. 1939 metai.

vos teritorijoje, vadovautų kraštui ir davinėtų vyriausybei bei visuomenei savo nurodymus. Lietuvos vyriausybės nariai neturėtų palikti savo ministerijų be jokio vadovavimo. Jei vyriausybės nariams nesaugu Kaune, jie turėtų susirinkti pasienyje prie Respublikos Prezidento ir iš ten vadovauti savo tautai ir vykdyti politinę, diplomatinę ar kitą akciją. Ar Prezidentas buvo palikęs kokių nors nurodymų vyriausybei ir pačiam Merkiui, mes nežinojome. Merkys tada pritarė mūsų nuomonei. Jis pasakė, kad tą pačią dieną jis turėsias tartis su Kremliaus ypatinguoju įgaliotiniu Lietuvai, Sovietų Sąjungos užsienio reikalų komisaro pavaduotoju Dekanozovu, apie naujosios Lietuvos vyriausybės sudarymą, ir prašė mus patarti jam, kas galėtų įeiti į naują vyriausybę. Kaip galimą kandidatą į naujuosius ministrus pirmininkus, Merkys tada paminėjo advokatą atsargos pulkininką leitenantą Petrą Gušą. Viso to pasikalbėjimo aktyviausiu dalyviu tada buvo gen. Gustaitis. Jis kalbėjo labai karštai, beveik su ašaromis, ir parodė savo gilius ir jautrius didelio lietuvių patrioto jausmus.

Tada aš dar nežinojau, bet vėliau man teko patirti, kad gen. Gustaitis jau ne pirmą kartą kalbėjosi su Merkiu apie Lietuvos vyriausybės pakeitimą. Dar birželio 8 dieną jis ir keli kiti vyresnieji karininkai reikalavė, kad Merkys atsistatydintų ir būtų sudaryta nauja Lietuvos vyriausybė.

Atsimenu dar vieną, paskutinį, susitikimą ir pasikalbėjimą su gen. Gustaičiu. Tai buvo jau po Lietu-

vos "prijungimo" prie Sovietų Sąjungos. Tada rusai buvo priverę jį formaliai likviduoti buvusios Lietuvos karo aviacijos turtą. Atėjęs pas mane pasitarti, labai karštai ir su dideliu pasipiktinimu kalbėjo apie rusų karių nesąžiningumą. Nurodė įvykį, kaip rusų kariai grobė mūsų karo aviacijos turtą ir išvežė jį nežinia kur, ir kaip iš mūsų naujų kovos lėktuvų, pačių rusų saugomų Palangos aerodrome, tų pačių rusų buvo išmontuoti ir pavogti visi laikrodžiai.

Vėliau teko girdėti, kad 1941 m. kovo mėn. gen. Gustaitis mėgino gelbėtis nuo bolševikų teroro ir bandė bėgti į užsienį, tačiau bolševikų buvo suimtas ir atgabentas į Kauno sunkiųjų darbų kalėjimą, iš kur buvo išvežtas į Sovietų Rusiją. Apie tolesnį jo likimą man neteko nieko tikro sužinoti.

Taip liūdnei ir tragiškai baigė savo gyvenimą vienas iš gambiausių lietuvių, sėkmingai vadovavęs nepriklausomos Lietuvos karo aviacijai ir pastatęs ją į pirmą vietą visų trijų Pabaltijo valstybių tarpe.

Taip žuvo vienas iš didelių lietuvių patriotų, retų gabumų specialistas, gerai pasiruošęs ir pasižymėjęs lietuvis lakūnas, naujų lietuviškų lėktuvų konstruktorius ir gamintojas, galėjęs dar daug naudingo padaryti savo tautai ir bendrai karo aviacijos pažangai, dar gana jaunas, pilnas energijos ir gražių sumanymų Lietuvos brigados generolas inžinierius Antanas Gustaitis.

1969 m. vasario 12 d. Monterey, California

MANO KARINĖS TARNYBOS ATSIMINIMAI

Gen. štabo plk. Juozas Rapšys
(1899 - 1972)

Kiekvienas žmogus, toli nuėjęs savo gyvenimo keliu, retkarčiais sustoja, atsigręžia ir mintimis perbėga nueitą kelią; sustojęs pagalvoja, kokie buvo pasisekimai, kokios buvo pakeliui kliūtys, siekiant užsibrėžto tikslo, ir kokį toji praeitis paliko įspūdį; kas laimėta, kas pralaimėta. Jaunieji kitaip, dažnai jautriau, reaguoja laimėjimo ar pralaimėjimo metu, bet ne taip skaudžiai pergyvena pralaimėjimus atsiminę. Visai kitaip pergyvena savo džiaugsmą ar liūdesį žmonės, jau peržengę per 70 metų slenkstį. Bet ir malonūs ar nemalonūs atsiminimai nevienodai nuteikia žmogų. Ypač prislegia žmogų, atsiminus skausmingus pergyvenimus.



Karo aviacijos vadovybė. Iš k. gen. st. plk. ltn. J. Rapšys, plk. ltn. A. Mačiuka, plk. ltn. L. Peseckas, plk. ltn. V. Reimotas, mjr. V. Šenbergas, plk. inž. A. Gustaitis. (1936)

Gaila, kad žmogaus gyvenime būna daugiau nemalonių negu malonių pergyvenimų. Bet kitaip, tur būt, ir būti negali: negi žmogaus gyvenime kelias turi būti tik rožėmis klotas. Liūdnius įvykius nemalonu buvo pergyventi, nemalonu juos ir atsiminti. Bet negalima, nors ir norėtum, jų užmiršti.

Aš, kaip lietuvis, jaučiau pareigą kovoti už Lietuvos nepriklausomybę ir 1919 m. sausio 12 d. stojau savanorių Lietuvos kariuomenę. Tai buvo irgi savotiškas džiaugsmas, nes buvau įsitikinęs, kad užtekės laisvės saulė mūsų Tėvynei, kad kova dėl Lietuvos nepriklausomybės bus laimėta.

Sausio 12-ji ir dar vienu atveju džiaugsminga: tą dieną atlietuvinau savo pavardę; į klausimą "kaip jūsų pavardė?", atsakiau "RAPŠYS", nors mano, mano tėvelių ir senelių pavardės buvo - Rapševičius. Taigi, tą dieną ir

pagal pavardę tapau lietuviu. Kas tuo momentu man tokią mintį įkalė į galvą - aš pats nežinau. Turint tą faktą galvoje, bene būsiu pirmas lietuvis, atlietuvinęs, paskelbus Lietuvos nepriklausomybės atstatymą, savo pavardę. Vėliau, kovo ar balandžio mėnesį, ir keletas Karo mokyklos mokinių (kariūnų) atlietuvinu savo pavardes: Černiauskas tapo Černium, Andriejauskas - Andrium ir pan. Taigi, ir pavardžių atlietuvinimo srityje kariai buvo pirmieji.

Kad realizuoti Lietuvos nepriklausomybės atstatymo aktą, reikėjo kovoti, ir kovos dėl Lietuvos nepriklausomybės pareikalavo daug aukų. Bet, Dievui padedant, kova buvo sėkminga ir rugpjūčio mėnesio (1919 m.) pabaigoje lietuvių pulkai buvo prie Dauguvos.

Mano kovos krikštas įvyko 1919 m. kovo mėn. prie Žaslių. Gegužės mėnesį mūsų batalionas (vėliau pavadintas Marijampolės batalionu) buvo perkeltas į rytų frontą, prie Subačiaus, ir nuo čia ėjome pirmyn Daugpilio kryptimi, visą laiką kovodami dešinėje geležinkelio Subačius-Daugpilis pusėje. Kairėje geležinkelio pusėje kovojo Panevėžio batalionas.

Kovojant Marijampolės batalione, teko pergyventi ir labai įspūdingą įvykį: liepos mėn. 11 d. buvau kautynėse sužeistas. Tą dieną mūsų batalioną puolė labai stiprios bolševikų jėgos, ir batalionas buvo priverstas pasitraukti. Man ir savanoriui Jonui Geldauskui teko trauktis paskutiniams. Mus visą laiką lydėjo stipri ir taikli priešų ugnis. Savanoris Geldauskas žuvo vietoje, o mane sužeidė: kulka perlindo per dešinįjį petį ir kaklą. Taigi man, nors ir sužeistam, likimo buvo lemta dar likti gyvam. Mano sužeidimo diena dar ir tuo nemaloni, kad savo krauju apliejau jau ne Lietuvos, bet Latvijos žemę (prie dvaro Neu Gruenwald). Pagijęs patekau į Karo mokyklos 11-ją laidą; džiaugiausi, nes man atrodė, kad, tapęs karininku, galiu būti naudingesnis Lietuvos kariuomenei.

1919 m. gruodžio 16 d. irgi buvo džiaugsminga: tą dieną baigiau Karo mokyklą ir buvau pakeltas į leitenanto laipsnį. 1920 metais mūsų kariuomenė užėmė Lietuvos sostinę Vilnių. Kiekvienam lietuviui tai buvo nepaprasto džiaugsmo diena. Ypač džiaugsmingas buvo momentas, pakeliant Lietuvos vėliavą ant Gedimino kalno. Daug kam riedėjo ašaros.

Baigus Karo mokyklą, buvau paskirtas į 4-tą pėstininkų Lietuvos karaliaus Mindaugo pulką. Tarnyba pėstininkų pulke man nepatiko, nes vyresnieji karininkai - kuopų vadai, ypač rusai, ir daugumas jaunesniųjų karininkų, gal pataikaudami vyresniesiems, labai girtuokliaudavo, azartiniai lošdavo kortomis ir laisvalaikį praleisdavo ne taip, kaip tinka inteligentui, mažai kreipdami dėmesio į savo valdinių mokymą ir auklėjimą. Aš, kaip karininkas ir kareivių mokytojas, norėjau mokyti ir auklėti savo valdinius visai kitomis priemonėmis ir kitu būdu. Taip elgdamasis nepatikau

savo viršininkams, o viršininkai nepatiko man. Laukiau tik progos persikelti į kitą kariuomenės dalį. Sulaukiau. 1922 m. gegužės mėn. buvau perkeltas į 1-os divizijos štabą. Savo tarnyba divizijos štabe buvau patenkintas. Bet mane viliojo karo aviacija. Ir paviliojo. 1926 m. baigus Aukštuosius karininkų kursus, man prašant, buvau perkeltas į Karo aviaciją.

1926 m. gruodžio 17 -ji labai maloniai nuteikė, nes daugumos lietuvių siekiamas tikslas buvo pasiektas be kraujo praliejimo.

Tarnybą Karo aviacijoje skiriu į du laikotarpius: 1. tarnyba iki išvykimo į užsienį aukštąjį karo mokslą eiti ir 2. tarnyba, perkėlus mane vėl į Karo aviaciją, nepasisekus prof. Voldemarui padaryti valstybės perversmo.

Karo aviacijoje, kaip karininkui ir lietuviui, teko pergyventi malonių, bet ir daug nemalonių įvykių. Pirmas mano tarnybos laikotarpis Karo aviacijoje paliko labai gerą įspūdį, o antras - visai priešingai: labai blogą įspūdį.

Baigus 1927 m. liepos mėn. Aukštųjų karininkų kursų aviacijos skyrių, buvau paskirtas į 4-tą eskadrilę. Eskadrilės vadu buvo vyr. ltn. Peseckas. Nors mūsų pažiūros kai kuriose srityse buvo skirtingos, bet eskadrilės vadas griežtai skyrė tarnybinį gyvenimą nuo netarnybinio. Tarnyboje neturėjo jokių pataikūnų, visiems buvo malonus ir prieinamas. Tai buvo tolerantiškas vadas, visa to žodžio prasme. Kaip lakūnas, labai drąsus, išsitreniravęs, šaltų nervų, greitos orientacijos. Atsimenu beveik tragišką įvykį, bandant kapitoniui Peseckui atremontuotą lėktuvą. Lėktuvas užsidedė ore, kur kapitonas Peseckas ir žvalgas vyr. ltn. Šimkus jau buvo mirties glėbyje. Išsigelbėti, šokant iš lėktuvo, nebuvo galima, nes lakūnai neturėjo parašiutų. Vyr. ltn. Šimkus norėjo šokti iš lėktuvo ir, žinoma, žūti, bet kapitonas Peseckas jį sulaukė. Ir tokioj baisioj būklėj būdamas, kapitonas Peseckas nepuolė į desperaciją. Išlipęs ant lėktuvo sparno dar planiravo, kišdamas ranką prie degančio vairo. Tik kapitono Pesecko sumanumo, šaltų nervų, orientacijos ir kantrybės dėka pasisėkė su degančiu lėktuvu nusileisti ir abiem - pilotui ir žvalgui likti gyviems. Tai vienintelis, nuostabus beveik stebuklingas įvykis mūsų karo ir, gal būt, viso pasaulio aviacijoje. Tarnaudamas 4-je eskadrilėje, laisvalaikį sunaudojau lankydamas suaugusiųjų gimnaziją, kurią baigiau 1928 m. Po to sugalvojau siekti aukštojo karo mokslo ir užsirašiau kandidatų į karo akademiją užsienyje. Viršininkų akyse neblogas, matyt, buvau valdinys, nes jie mano norą patenkino ir tarpininkavo. 1930 m. sausio mėn. išlaikiau konkursinius egzaminus ir balandžio mėn. buvau išsiųstas į Vokietiją. Labai apsidžiaugiau, kad galėsiu aukštąjį karo mokslą eiti Vokietijoje, nes nei Prancūzijos, nei Belgijos, nei Čekoslovakijos karo akademijos manęs neimponavo. Mano nuomone, Vokietijos kariuomenės taktika buvo tinkamiausia Lietuvos

kariuomenei. Išvykus į Vokietiją, pirmas laikotarpis mano tarnybos karo aviacijoje pasibaigė.

Baigus mokslą ir grįžus iš Vokietijos, buvau paskirtas į kariuomenės štabą. Tarnyba kariuomenės štabe buvau patenkintas.

Nepasisekus prof. Voldemarui padaryti perversmą, daug kas kariuomenės vadovybėje pasikeitė. Vieton brig. generolo Pundzevičiaus, aviacijos viršininku buvo paskirtas pulk. ltn. inž. A. Gustaitis. Aš buvau paskirtas aviacijos štabo viršininku ir kartu aviacijos viršininko padėjėju. Nuo to laiko prasidėjo antrasis mano tarnybos laikotarpis karo aviacijoje. Malonus buvo paskyrimas, malonios pareigos, bet teko skaudžiai nusivilti. Ir tų nusivylimų buvo daug. Pirmas nusivylimas, kai įėjęs į viršininko kabinetą atraportavau, kad atvykau jo žinion. Pasisveikinimas ir pirmas pasikalbėjimas nebuvo draugiškas: jautėsi koks tai jo nepasitenkinimas. Tas jo nepasitenkinimas manimi, gal būt, buvo priežastimi ir antro mano nusivylimo: reikiamu laiku nebuvau pakeltas į aukštesnį laipsnį, nors turėjau visas kvalifikacijas.

Nemalonus, o kartais ir liūdnas, man buvo antrasis mano tarnybos laikotarpis karo aviacijoje, bet liūdniausias, žinoma, buvo paskutinės karo aviacijos ir paskutinės Lietuvos nepriklausomybės dienos. Liūdna darosi, tas dienas atsiminus. Tas liūdesys lyg aptemdo ir šviesius malonių pergyvenimų atsiminimus.

Sunkios karo aviacijos viršininko pareigos. Čia reikia ne tik specialaus išsimokslinimo, ne tik reikalingų kiekvienam viršininkui ypatybių, bet ir talento. Viršininkas turi turėti tokių ypatybių, kurių nesuteikia net ir aukštas karinis išsimokslinimas. Be to, inž. Gustaitis negalėjo nebekreipti dėmesio į savo mylimą specialybę - lėktuvų konstrukciją. Paskirtas aviacijos viršininku, jis turėjo tarnauti, kaip sakoma, dviem ponams. Vienas tų "ponų" turėjo, be abejonės, nukentėti. Ir nukentėjo. Čia tai jau kariuomenės vadovybės kaltė. Skiriant karininką tokiai aukštai ir atsakingai tarnybai, reikia jį visapusiškai pažinti ir gerokai pagalvoti, ar jis paruoštas tokioms pareigoms ir ar sugebės tinkamai atlikti pavestas pareigas. Gali būti geras mechanikas, labai geras inžinierius ir motorų ar lėktuvų konstruktorius, bet visai netinkamas būti kurios nors dalies kariuomenės vadu ar kurios nors įstaigos viršininku. Vienoje srityje gali būti beveik genijus, o kitoje - profanas. Kartais pavedant karininkui svarbesnes ir atsakomingesnes pareigas, lemiamą vaidmenį suvaidina simpatijos ir artimųjų bei patarėjų labai geros rekomendacijos. To neturėtų būti. Tokiais atvejais turi būti šimtaprocentinis bešališkumas.

Gaila, kad ir mūsų kariuomenėje, kiek žinau, buvo nevienas toks netinkamas paskyrimas.

Ant aviacijos viršininko pečių buvo uždėta per sunki našta. Žinoma, aviacijos viršininkas dalį savo pareigų galėjo pavesti ir man, savo padėjėjui. Dėl man žinomų, bet viešai neskelbiamų priežasčių, jis to nepa-

darė. O gal jis turėjo geresnių už mane padėjėjų.

Aviacijos viršininką ir mane rišo tik vienas noras, kad turėti daugiau lakūnų, daugiau lėktuvų, mokyti ir tobulinti skraidančių personalą. Tam tikslui pasiekti reikėjo vieningai bendradarbiauti. Bet reikiamo bendradarbiavimo nebuvo, nes mus daug kas skyrė, kaip skirtingas karinis išsimokslinimas, skirtingos pažiūros į skraidančio personalo mokymą bei tobulinimą, skirtingos pažiūros į skraidančio personalo kultūrinį bei šeimyninį gyvenimą. Kas vienam atrodė labai svarbu, kitam neturėjo jokios reikšmės, nebuvo verta apie tai net ir kalbėti.

Be tarnybinių buvo dar ir asmeniškų nesutarimų, dėl kurių man tekdavo nusiminti ir moraliniai kentėti. Viena, atrodo, buvo svarbiausia jo nepasitenkinimo manimi priežastis, kad jis labai nemėgo gen. štabo karininkų. Kodėl jam nepatiko aukštąjį karo mokslą (akademiją) baigę karininkai? Ką jie blogo jam padarė? Man iki šiolei dar neaišku. Kažin kodėl gen. Musteikis savo knygos *Atsiminimų fragmentai* 23-me puslapyje pridėjo prie pavardės taip nemėgiamus jo žodžius "gen. štabo plk. lt. inž. Gustaitis"?

Kad inž. Gustaitis buvo gabus konstruktorius, visi žino ir mes, lietuviai, galime juo tik didžiuliotis. Bet, bendrai paėmus, jo, kaip viršininko, karininko ir net kaip inteligento pasielgimai su manimi ligi šiolei man lieka nesuprantami. Aš manau, kad inž. Gustaitis, kaip gabus konstruktorius, būtų buvęs daug naudingesnis ir karo aviacijai, ir Lietuvai, jei būtų ėjęs tik vienas lėktuvų konstruktoriaus pareigas.

Vienintelis malonumas karo aviacijoje buvo antrame mano tarnybos laikotarpyje toji diena, kada išskridau savarankiškai (tapau pilotu). Taip pat buvo malonu stebėti ir sekti skraidančio personalo treniravimąsi. Karo aviacijos lakūnai, iš tikrųjų, buvo gerai ištreniruoti, išlavinti ir verti pagarbos. Kieno čia nuopelnas, nesiimu spręsti. Ypač didelį įspūdį man padarė skraidymo instruktorius kapitonas Rimas. Jis, atrodo, galėjo konkuruoti su pasaulinio masto figūrinio skraidymo čempionais.

Taip pat negalima praeiti tylom pro ats. kapitoną karo lakūną Juozą Vaičeliūną. Tai vienintelis, pasitraukęs nuo bolševikų į Vakarų pasaulį, aviacijos karininkas, parašęs ir išleidęs net tris knygas: *Žymieji karo vadai* (214 psl.), *Tėvynės sargyboje* (225 psl.), *Antrasis pasaulinis karas* (344 psl.). Tebūnie jam už tai mūsų dėkingumas ir pagarba.

Liūdniausios, kaip jau minėjau, buvo paskutinės karo aviacijos ir paskutinės Lietuvos nepriklausomybės dienos. Jokių žinių nei iš vyriausybės, nei iš kariuomenės štabo. Visi susirūpinę laukė naujienų, bet lyg nujausdami, kad nieko gero sulaukti negalės. Ypač nustebino rusų ultimatas, nors buvo ir tokių, kurie ramino, kad, girdi, rusai nori tik turėti savo igulas Panevėžyje ir Šiauliuose. Visų nervai įtempti. Pagaliau sužinota

paskutinė naujiena, kad ultimatas priimtas ir, rusų kariuomenei okupuojant Lietuvą, nesipriešinti. Ta naujiena, kaip perkūnas iš giedro dangaus, pritrenkė karius ir, manau, visus lietuvius. Sužinojom ir paskutinio ministrų kabineto posėdžio prezidentūroje, prezidentui pirmininkaujant, eigą: už pasipriešinimą ginklu, okupuojant Lietuvą, balsavo tik Lietuvos prezidentas Antanas Smetona, krašto apsaugos ministras gen. Musteikis ir, rodos, dar du ministrai. Sunku net įsivaizduoti tokių lietuvių, ministrų kabineto narį ar šiaip aukštą pareigūną, kuris balsavo už nesipriešinimą. Kur dingo lietuvių patriotizmas? Argi nerado jų širdyse jokio atgarsio Laisvės Varpo žodžiai:

O, skambink per amžius vaikams Lietuvos,

Tas laisvės nevertas, kas negina jos.

Kur dingo Tėvynės laisvės meilė, kurią mūsų vadovai tik gražiais žodžiais parodydavo? Ar tam mus, karius, Tėvynė pašaukė, ar tam pirko ir gamino ginklus, ar tam skyrė dideles lėšas, ar tam mes mokėmės ir lavinomės, kad rimtam Tėvynės laisvei gresiančiam pavojui atėjus, galėtumėm, numetę ginklus, pakelti rankas ir... pasiduoti. Ne. Mes norėjome ir buvome pasiryžę ginti Lietuvos laisvę. Tik laukėme įsakymo. Bet, deja, tuometinė vyriausybė tokio įsakymo nedavė. Kariai eilinio kario karstą, leisdami į duobę, saliuotuoja trimis šūviais, o laidojant Lietuvos nepriklausomybę, nebuvo leista saliuotuoti nė vienu šūviu. Neginta Lietuvos laisvė ir nepriklausomybė bus per amžius mūsų tautos gėda, kuri bus įrašyta į Lietuvos istoriją. Net ir tūkstančiai mūsų partizanų, praradę gyvybę ir pralieję kraują, tą gėdingą dėmę tik sumažino, bet visai nuo mūsų tautos kūno nenuplovė. Paskutinė liūdnuo atsiminimų scena - bolševikų okupacija. Kai Kaune gatvėmis jau rieda bolševikų tankai, miestelėnai, gaila, reaguoja nevienodai: lietuviai gaudžiai verkia, o žydai ir keletas lietuvių komunistų beria gėles po riedančiais tankais. Skaudžiausia scena, labiausiai užgaunanti Tėvynės laisvės meilės jausmus ir daugiausiai gelianti lietuvių kario širdį, buvo Kauno aerodrome. Atskrido iš Maskvos specialus Lietuvos nepriklausomybės duobkasys Dekanozovas, ir Kauno aerodrome jam pagerbti buvo išrikuota karių garbės kuopa. Koks neapsakomas lietuvių ir Lietuvos kariuomenės pažeminimas. Ir gerai, kad už kelerių metų tam mūsų nepriklausomybės duobkasui Dekanozovui buvo "tinkamai" už tą paslaugą atlyginta-Stalino įsakymu jam buvo įvaryta "kulipka" į kaktą.

Labai nemalonu atsiminti 1939 m. rudenį. Tada, Lenkijai kapituluojant, Lietuvos vyriausybė neišdrįso atsiimti savo sostinės Vilniaus. Motyvavo, kad reikia laikytis pažadėto neutraliteto. Man atrodo, kad tai nebūtų buvęs neutraliteto sulaužymas. Jeigu Lietuvos vyriausybė kartu su Vokietija būtų paskelbus karą Lenkijai, būtų buvęs neutraliteto sulaužymas, bet pajudėjimas mūsų

kariuomenės Vilniaus kryptimi, jau Lenkijai kapi-tuliuojant, būtų natūrali susidariusios būklės išdava. Neutraliteto laikymasis parodė pasauliui, kad mes ir be Vilniaus nusiramino, o mūsų sostinę "padovanojo" mums kaimynai rusai, mums to visiškai neprašant. Realiau galvojantieji lenkai manė, kad Vilnių atsiimsim. Mūsų kariuomenė drąsiai galėjo žygiuoti į Vilnių dainuodama: "Vilniaus kalneliai sveikiname jus, ruoškite drąsuoliams tinkamus kapus". Nebūtų reikėję Vilniaus kalneliams ruošti drąsuoliams kapų, nes kapituliuojanti Lenkija be pasipriešinimo būtų atidavusi mūsų sostinę Vilnių.

Tai visi mano karinės tarnybos svarbesni atsiminimai. Gaila, kad istorijos laikrodžio rodyklė neatsukama atgal ir kitaip reaguoti į tuos įvykius nebegalime.

Netekome nepriklausomybės, bet niekas negali uždrausti siekti Tėvynės nepriklausomybės atstatymo. Mūsų vadovaujantieji veiksniai visomis priemonėmis to siekia. Skaudžiai pergyveno visi lietuviai, netekę nepriklausomybės, bet dar skaudžiau būtų išgirsti didžiųjų valstybių galvų konferencijos sprendimą, kurio turinys beveik atitiktų iškaltus Laisvės Varpe žodžius: "Tas laisvės nevertas, kas negina jos".

1969 m. spalio 17d., Čikaga

ARCHITEKTO VYTAUTO LANDSBERGIO PRISIMINIMAI APIE GENEROLĄ ANTANĄ GUSTAITĮ

Su inž. Antanu Gustaičiu, aviacijos generolu, susipažinau, kada jis buvo dar karo mokykloje. Av. maj. Vytauto Jablonskio - prof. Jono Jablonskio sūnaus vyresnysis brolis Konstantinas vedė mano seserį Sofiją Landsbergytę, o aš vedžiau prof. J. Jablonskio dukterį Onutę Jablonskytę.

Geriausio Antano Gustaičio draugai buvo Vytautas Jablonskis, Tadas Petkevičius (pastarasis vedęs Jūlytę Jablonskytę), mūsų šeima, inž. Hiksa. A. Gustaičio žmona Bronė buvo puiki ponija. Beslaugydama A. Gustaitį, nors buvo ištekėjusi už V. Jablonskio, susipažino arčiau su juo ir pagaliau, taikiai atsisveikinusi su Vytautu Jablonskiu, ištekėjo už A. Gustaičio.

Šios įvairenybės suvedė mane arčiau su A. Gustaičio

šeima, o taip pat ir Jablonskių šeimomis. Nežiūrint visų niuansų, Gustaitis visą laiką pasiliko V. Jablonskio geru draugu. Mūsų šeimos: Landsbergių, V. Jablonskio, A. Gustaičio, rodos, 1937 m. vykome į Paryžių, į aviacijos saloną - pasaulio aviacijos technikos parodą.

Beje, A. Gustaitis buvo mano sūnaus Vytauto krikšto tėvas, o aš krikšto tėvo pareigas atlikau Gustaičio dukrai. Antanas puikiai mokėjo bendrauti su jaunimu ir stengdavosi jam padėti. Beveik visi žinomieji aviatoriai, kuriems teko eiti mokslus užsienyje, buvo A. Gustaičio "palaiminti".

A. Gustaitį pažinojau, kaip puikų šachmatininką, buvusį vieną kartą net Lietuvos čempionu. Jis mane visada aplošdavo. Su inž. J. Dobkevičium juodu lošdavo dažnai šachmatų partijas "aklai", be šachmatų lentos. Sulošdavo šachmatais, būdamas pas mane svečiuose ir su mano sūnum Vytautu, kuris, būdamas vos 12 metų, sugebėdavo kartais pasipriešinti A. Gustaičiui ir priversdavo jį susimąstyti, kad nepražiopsojus, kokį ėjimą toliau daryti.

A. Gustaitį pažinojau, kaip puikų aviacijos konstruktorių, gerą matematiką ir aukštos erudicijos žmogų, kuris, tarytum, nemokėjo žmogaus užgauti.

A. Gustaitis nerūkė ir negėrė, sugebėdavo savo pašnekovą įtraukti į aviacijos technikos pažinimą. Net mane buvo apkrėtęs šia "bacila": mėginau skraidyti sklandytuvu Nidoje, Kaune, o vėliau net pradėjau mokytis skraidyti ir sportiniu lėktuvu. Deja, lakūnu pilotu netapau. Aviacijos sportą rėmė ir jį propogavo jam galimomis priemonėmis: padovanojo ANBO-II Lietuvos aeroklubui, nemažai straipsnių parašė tuometinėje spaudoje *Lietuvos sparnai* ir kituose laikraščiuose. Sekė užsienio spaudoje pasirodžiusias naujienas. Mokėjo kelėtą užsienio kalbų: vokiečių, prancūzų, rusų, o angliškai ir itališkai susigaudė.

Kalbėjosi Viktoras Ašmenskas



Aviacijos karininkų ramovėje. Iš k. arch. V. Landsbergis, plk. inž. A. Gustaitis, B. Gustaitienė, Šenbergienė, Šešplaukienė. Stovi mjr. L. Peseckas, mjr. Šenbergas, mjr. Reimontas, Reimontienė, kpt. I. Šešplaukis. 1935 m.

PRISIMINIMAI APIE GEN. INŽ. A. GUSTAITĮ

Av. plk. ltn. A. Motuzas

Daug laiko prabėgo, daug sunkių pergyvenimų mums teko patirti nuo 1940 m. liepos 15 d., kada atsisveiknu su gen. inž. A. Gustaičiu, palikdamas karo tarnybą.

Lt. A. Gustaitį man teko pirmą kartą pažinti 1924 m. spalio mėn., kai buvau perkeltas Karo aviacijon ir paskirtas į mokomąją eskadrilę, kurios vadu buvo A. Gustaitis. Jis savo pirmąjį sportinį vienvietį lėktuvą sukūrė ir pastatė 1925 m., dar būdamas pirmosios eskadrilės vadu. Tai buvo ANBO-I ir pradžia visai serijai lėktuvų, kurie pasirodė vėliau. Tais pačiais metais rudenį A. Gustaitis, gavęs stipendiją, išvyko Paryžiun pasitobulinti aviacijos srityje. Ten besimokydamas, nepamiršo savo pamėgto darbo ir kuria naują dvivietį lėktuvą ANBO-II. Iš Paryžiaus A. Gustaitis sugrįžo kapitono laipsniu, jau baigęs "Ecole Superior Aeronautique et Construction mecanique", gavęs inžinieriaus mechaniko ir lėktuvų konstruktoriaus diplomą. Toks specialistas tuo metu buvo labai reikalingas, ir mes džiaugėmės jo sulaukę.

Kai kpt. inž. A. Gustaitis sugrįžo, buvo paskirtas aviacijos štabo viršininku, greitai pakeltas į majoro laipsnį ir maždaug po pusmečio paskirtas aviacijos tiekimo bei dirbtuvių viršininku, kas daugiau tiko jo įgytai specialybei, jo pamėgtam darbui. Dabar jis pradėjo gerinti, plėsti aviacines dirbtuves, kurti ir statyti naujus savo konstrukcijos lėktuvus, kurių tuomet mums labai stigo. Reikia pažyėti, kad jis konstruktoriaus darbą labai mėgo. Besimokydamas Paryžiuje ir vėliau būdamas tiekimo bei karo av. viršininku, kad ir turėdamas begales darbo savo pareigose, nenutolo nuo savo pamėgto darbo. Jis kūrė, statė naujus lėktuvų tipus ir, pradėdant 1928 m., gimsta visa eilė naujų lėktuvų: ANBO 2, 3, 5, 6 ir 51, kurie skirti mokymo ir lakūnų tobulinimo reikalams. Vėliau, 1933 m., gimė ANBO 4 ir 41, skirti kovos uždaviniams: žvalgybos bei su žemės kariuomene bendradarbiavimo reikalams. Dar vėliau, 1939 m., atsiranda ANBO 8 - lengvasis bombonešis, kurio tolimesnė statyba dėl nepalankių politinių aplinkybių buvo sustabdyta. Visi ANBO lėktuvai buvo statomi serijomis savose dirbtuvėse, tik motorai ir kitokie specialūs prietaisai perkami užsienyje. Tuo būdu sutaupyta keletas milijonų litų; vietiniai darbininkai turėjo darbą, o karo aviacija galėjo sparčiau augti. Čia reikia pripažinti didelį nuopelną lėktuvų konstruktoriui inž. A. Gustaičiui bei jo arti-

miausiems lėktuvų statymo pagalbininkams.

Atskirai nuo visų kitų jo darbų tenka paminėti pulk. inž. A. Gustaičio suorganizuotą ir jo vadovautą skridimą į Europos sostines. Skrydis iš Kauno prasidėjo 1934 m. birželio 25 d. ir baigėsi liepos 19 d. taip pat Kaune. Skridime dalyvavo trijų ANBO-IV lėktuvų (motorai Bristol Pegasus 580 AJ) eskadrilė. Skrido šie lakūnai: pirmas lėktuvas - pulk. inž. A. Gustaitis ir kpt. Namikas; antras - kpt. Liorentas ir ltn. Marcinkus; trečias - ltn. Mikėnas ir mechanikas Rimkevičius. Skridimo maršrutas: Kaunas - Stockholmas - Kopenhaga - Amsterdamas - Briuselis - Londonas - Paryžius - Marselis - Roma - Udine - Viena - Praha - Budapeštas - Bukareštas - Kijevas - Maskva - Kaunas. Viso apie 10,000 km.

Skridimas, atsižvelgiant į geografinę padėtį ir atmosferines sąlygas, buvo gan įvairus ir sudėtingas. Pakelėje teko nugalėti miglas, debesis, lietu, perskristi kalnus ir miškuotus Rusijos plotus. Navigacijos prietaisai buvo tik kompasas, giroskopas ir optiškas diometras, vėjo nunešimui matuoti. Be to, buvo naudotasi žemėlapiais tų vietovių, per kurias reikėjo skristi. Ant žemėlapių iš anksto buvo pažymėta skridimo linija, kompasinis kursas ir draudžiamos zonos.

Šis skridimas išgarsino Lietuvos vardą, išskėlė lietuvių lakūnų sugebėjimus, pademonstravo lietuviškos konstrukcijos lėktuvų tinkamumą. Be to, skridusiems lakūnams davė gerą tolimų skrydžių patyrimą. Galima pasakyti, kad šis grupinis skridimas buvo visapusiškai pasisekęs.



Karo aviacijos šventėje. Sėdi iš d. plk. inž. A. Gustaitis, B. Gustaitienė, plk. ltn. L. Peseckas, mjr. A. Motuzas, kpt. Svilas. 1936 m.

Sekdami tolimesnį Gustaičio gyvenimą matome, kad 1934 m. jis paskirtas Karo av. viršininku, 1937 m. pakeliamas į brig. generolo laipsnį ir 1941 m. pradžioje paleidžiamas iš kariuomenės. Kas įvyko vėliau, kur jis dabar, tikrų žinių nėra. Žinoma, kad 1941 m. kovo mėn. buvo suimtas Vokietijos pasienyje, atvežtas į Kauno kalėjimą ir iš ten išvežtas Rusijon. Yra šiokių tokių žinių, kad yra buvęs Sibire, koncentracijos stovykloje. Lietuvoje iki šiol jo nebuvo, todėl mažai viltes, kad jis dar gyvas.

Prisimenu jį, kaip viršininką, asmenį ir bendruomenės narį. Per mano 16 metų karo aviacijos tarnybą dažniausiai su juo bendravau, kaip su vyresnio laipsnio karininku ir betarpiu viršininku. Kaip viršininkas: sąžiningo tiesaus būdo, teisingas su savo valdiniais, išklausedavo jų nuomonę ir teisingai ją įvertindavo. Jis buvo neišdidus, neagresyvus, bet reikalaujantis klusnumo ir gero pareigų atlikimo. Kaip karys: nemėgo politikuoti ir nepataikavo valdančiai partijai. Kaip asmuo ir

bendruomenės narys: vidutinio ūgio, išstvermingas, gabus, gan linksmo sugyvenamo būdo, geros sveikatos, tik gal kiek nervuotas pastaraisiais nepriklausomybės metais, kas pilnai pateisina užimantį aukštą pareigą žmogų. Mokėjo keletą svetimų kalbų ir ragino savo bendradarbius mokytis svetimas kalbas, kad lengviau galėtume sekti pasaulinę pažangą ir tobulintis savo srityje. Mėgdavo pasidalinti savo žiniomis su bendradarbiais, padiskutuoti rūpimais klausimais, draugijoje pasilinksminti, pašokti, pabendrauti su jaunesniais. Mėgo skautų organizaciją, aero klubo įkūrėjas. Domėjosi muzika - pats grojo mandolina ir gitara. Reikia pažymėti, kad buvo gabus matematikas, talentingas lėktuvų konstruktorius ir stiprus šachmatininkas. Savo gabumų ir darbštumo dėka, A. Gustaitis, būdamas vos 40 m., pasiekė generolo laipsnį, ėjo aukštą atsakingą pareigą. Be abejonės, buvo geras lietuvis patriotas.

1968 m. kovo 10 d. Jaunimo centras, Čikaga

KAIP GEN. A. GUSTAIČIO DĖKA PATEKAU KARO AVIACIJON

Gyd. kap. V. Tupčiauskas - Taurus

Pradėjus studijuoti mediciną, man buvo paskirta Sveikatos ministerijos stipendija. Rodos, jau trečiame kurse man buvo pasiūlyta ir paskirta Krašto apsaugos ministerijos stipendija. Baigus medicinos studijas, atlikau raitelių stažą gusarų pulko mokomajame eskadrone ir san. karininko apmokymą Karo mokykloje. Po to ilgiau dirbau karo ligoninės chirurginiame skyriuje. Darbas patiko. Netrukus gavau įsakymą vykti pastoviam darbui į Karo technikos dalinius eiti jaun. gyd. pareigas. Šiuo paskyrimu nebuvau patenkintas. Tuo metu prof. Landau, Vytauto Didžiojo universiteto histologijos ir embriologijos katedros vedėjas, norėdamas išeiti pensijon, mane, kaip buvusį Švietimo ministerijos stipendininką, pakvietė ruošti tos katedros profesūrai. Kai sutikau, tuoj universiteto medicinos fakultetas išrinko mane minėtos katedros asistentu.

Dalykai susikomplicavo, nes Krašto apsaugos ministerija nesutiko mane iš kariuomenės išleisti, motyvuojant, kad gen. A. Gustaitis, karo aviacijos viršininkas, pirmoje eilėje pageidavo vieną iš jaunesnių gydytojų komandiruoti Vakarų Europon aviacinės medicinos reikalui. Gen. gyd. V. Nagevičius, vyr. karo san. viršininkas, pasikvietęs mane dalinai išbarė, kad noriu iš kariuomenės pasitraukti ir dirbti V.D. universitete. Tačiau jis pranešė man, kad gen. Gustaitis galvoja mane siųsti Vakarų Europon susipažinti su karo aviacijos medicinos

pažanga. Pasiteiravo, kokie mano reikalai su lotynų kalba. Atsaciau, kad gimnazijoje mokiausi šešerius metus. Gen. Nagevičius nudžiugęs atsakė, kad nebus jokios problemos. Kai sutikau vykti aviacinės medicinos studijoms, man buvo parūpintas italų kalbos mokytojas (rodos, p. Barčius), kuris per tris mėnesius paruošė mane studijoms Italijoje. Prieš išvykstant į Italiją, buvau pakviestas pas gen. Gustaitį pasikalbėjimui. Jis pasidžiaugė, kad aš sutikau vykti aviacinės medicinos studijoms ir taip greitai pramokau italų kalbą. Pabrėžė, kad, vystantis aviacijos progresui, lygiagrečiai seka ir aviacinės medicinos pažanga. Todėl šiais laikais turi ypatingos reikšmės lakūnų atranka, jos tyrimų metodai ir aparatūra. Per šią komandiruotę svarbu įgyti ne tik teorines, bet ir praktines žinias, jas pritaikant mūsų aviacijai. Gen. A. Gustaitis pabrėžė, kad, jo manymu, Prancūzijoje aviacija daugiau pažengusi nei Italijoje, todėl, baigus studijas Italijoje, reikėtų dar nuvykti Prancūzijon ir ten patirti aviacijos mediciną. Gen. A. Gustaitis norėjo praktiškai mane supažindinti su aukštuoju pilotažu, todėl maj. Garolį įpareigojo, kad atlikčiau aukšto pilotažo pratimus. Maj. Garolis sutiko mane su grupe lakūnų, kurie buvo smalsūs patirti, kaip būsimas aviacijos gydytojas jausis po skridimo. Majoras mane padaršino sakydamas, kad nebijoti ir viskas bus gerai. Kai pakilom į atitinkamą aukštį, prasidėjo staigūs lėktuvo smigimai žemyn ir kilimai aukštyn, mirties kilpų ir kitų akrobatikos skridimų vykdymas. Kai dangaus horizontai su žeme galinėjosi, atsirado šioks toks galvos svaigimo ir blogumo jausmas. Lėktuvui nusileidus ir kojomis pasiekus žemę, veikia tie neigiami skridimo reiškiniai pranyko. Lakūnai apsupę mane teiravosi, kaip vyko oro krikštas.

Sakiau, kad gerai, nors jaučiau, kad truputį meluoju. Tai taip įvyko būsimo aviacijos gydytojo inauguracija.

1933 m. lapkričio mėn. išvykau į Italiją, kur Romoj, Karo aviacijos institute, susipažinau su jo veikla, lakūnų tyrimų metodais ir aparatais. Didžiulė aero medicinos bibliotekoj radau daug žurnalų ir knygų, kur buvo svarstomos karo aviacijos medicinos problemos. Pažymėtina, kad žurnalų ir knygų buvo daugiau prancūzų negu italų kalba. Dabar atsiminiau gen. A. Gustaičio patarimą bent trumpam nuvykti į Prancūziją. Pasiunčiau raportą gen. gyd. Nagevičiui ir, gavęs jo sutikimą, išvykau į Paryžiaus Val de Grace karo aviacijos aero medicinos centrą. Studijavau kartu su Turkijos aviacijos karo gydytojais maj. L. Rushdie ir kap. Kemal. Buvo gera proga pasidalinti žiniomis ir problemomis.

Sugrįžęs iš komandiruotės, įteikiau raportus Karo sanitarijos viršininkui ir Karo aviacijos viršininkui gen. A. Gustaičiui. Pastarasis džiaugėsi mano išgytomis žiniomis. Pabrėžė, kad karo aviacijos dirbtuvėse bus galima pagaminti tyrimo aparatų pagal brėžinius bei planus. Greitai pagamins lakūnų pusiausvyros tyrimo priemonės: greito apsisukimo kėdę, keturių virpstų sūpuokles ir kitus psichotechnikos tyrimo aparatus, greitosios pagalvos spinteles. Įrengus aero medicinos laboratoriją, buvo galimybė atlikti tyrimus, kokie buvo atliekami Vakarų Europoje.

Gen. Gustaitis žinojo, kad kažkada buvau pareiškęs norą pasitobulinti fizinę kultūrą ir sporte, todėl mane paskyrė sporto vadovo pareigoms. Futbolo ir parašiutininkų vadovu buvo kap. R. Marcinkus. Kartą gen. Gustaičiui pareiškiau, kad noriu būti parašiutininku, bet jis to nepatarė, nes nenorėtų, kad susižeisčiau.

Aviacijoje buvo išrenkami sportininkai, tikrinama jų pajėgumas ir sveikatingumas. Per kariuomenės šventę aviacija pretendavo į pirmąsias vietas; kartą futbolininkai ir sportininkai buvo pasiekę gerus rezultatus. Gen. A. Gustaitis, tada būdamas Palangos skriados poligone ir sužinojęs apie aviacijos karių sporto geras pasekmes, nusiuntė sveikinimo ir padėkos telegramą. Taip pat jis pageidavo, kad žiemą fizinis lavinimasis nenutrūktų, todėl įruošė Fredoj čiuožyklą, kur buvo galima ne tik čiuožti, bet ir ledo ritulį lošti.

Atsimenu, kaip per aviacijos šventes ir pobūvius generolas būdavo gerai nusiteikęs ir linksmas. Jis neprieštaravo jauniems lakūnams dainuoti humoru perpintus kupletus apie aviacijos šeimos narius ir net apie jį patį. Darbe gen. Gustaitis buvo rimtas, griežtas ir teisingas, todėl visuose skyriuose buvo tvarka ir darma.

Mirus karo aviacijos vyr. gyd. V. Bruzdeiliniui, mane paskyrė eiti aviacijos vyr. gydytojo pareigas, nors į tą vietą pretendavo vyr. gydytojai su pulk. It. laipsniais.

Darbe gen. Gustaitis buvo rimtas, griežtas ir teisingas

Jaučiau, kad mano darbai aviacijoje buvo įvertinti.

Kai 1940 m. sovietai okupavo Lietuvą, kaip visur, taip ir čia, visi darbai sutriko. Sovietų aviacijos gydytojas kapitonas, atvykęs inventorizuoti aviacijos aero medicinos laboratoriją, buvo labai mandagus ir net paslaugus. Jis mane konfidencialiai perspėjo, kad būsiu išvežtas iš Lietuvos vien dėl to, kad buvau vakarų Europoj studijų reikalu. Turėjau juo tikėti. Pirmiausiai padaviau prašymą paleisti mane iš kariuomenės, motyvuodamas, kad jau baigiau tarnauti už Krašto apsaugos ministerijos stipendiją. Iš kariuomenės paleidimo įsakymą pasirašė J. Paleckis, tada jau ėjęs prezidento pareigas. Tačiau formalus paleidimas buvo delsimas. Savo du mažamečius sūnus išsiunčiau į kaimo tėviškę, arti Kudirkos Naumiesčio. Gavau pakvietimą būti Lietuvos *Sparnų* redaktorium. Sovietų motyvai buvo, kad jų redaktoriai turi būti išgiję aukštojo mokslo cenzą. Nuvykau pas gen. Gustaitį pasitarti. Pagalvojęs patarė tas pareigas priimti, nes gal bus galima L.S.

redagavimą įvykdyti mums norima linkme. Mano pavaduotoju buvo paskirtas aviacijos lakūnas, rašytojas J. Dovydaitis. Tik vieno numerio raštus tvarkėme. Kai kurių rašėvų straipsnius turėjome galimybę atmesti. Tas, žinoma, nepatiko Lietuvos aero klubo naujiems šeiminkams. Pasikvietė moterį "redaktorę", kuri turėjo L.S. redaguoti jų norima linkme. Mano atsisakymo iš redaktoriaus pareigų nepriėmė. Pagaliau man atėjo mintis prikalbinti teisininką Konjukovą, kad jis sutiktų būti jau tada pakeistų *Liaudies Sparnų* redaktorium. Kai sutiko, nuvykom pas "redaktorę" ir pareiškėm norą pakeisti redaktorių. Matyt, teisininko profesija ir pavardė patiko, nes sutiko pasikeisti redaktoriais. Tai taip išsivadavau iš "atpirkimo ožio" pareigų.

Kai aviacijos karių mitinguose aviacijos viršininkas, vyr. gydytojas ir aukštesnio rango karininkai buvo apšaukiami "liaudies priešais", nuvykau pasitarti ir pasiteirauti, kodėl nevykdomas prezidento mano iš kariuomenės paleidimo įsakymas. Gen. Gustaitis atsakė, kad tie reikalai jau nėra jo kompetencijoje. Galvojo apie neišvengiamą iš kariuomenės pasitraukimo sprendimą. Kaip žinome, generolo pasitraukimas buvo sekamas ir pasibaigė išvežimu į Maskvą, kur buvo 1941.X.16 nužudytas.

Man gi netikėtai atsirado išsigelbėjimo viltis, kai gyd. Koganas buvo atleistas iš Sveikatos ministro pareigų, o jo vieton pakviestas mano kurso kolega dr. V. Girdziauskas. Nedelsiant nuvykau pas jį ir prašiau tarpininkavimo, kad prezidento Paleckio įsakymas būtų įvykdytas. Už trijų dienų gavau formalų atleidimą iš kariuomenės ir paskyrimą į V.D. u-to chirurginę kliniką eiti ordinatoriaus pareigas. Greitai buvau išrinktas V.D. u-to moterų ligų klinikos asistentu. Ėjo gandai, kad prof.

P. Mažylis, moterų ligų katedros vedėjas, studentavimo metais buvo susidraugavęs su Leninu, todėl jo prestižas pas vietinius komunistus buvo pakilęs. Tuo jis naudodamasis, neleidė klinikų darbuotojų nei tardyti, nei į kalėjimus sodinti. Gal dėl to ir aš išlikau neišvežtas iki 1941 metų birželinių vežimų. Beje, mano vieton aviacijon paskirtas gyd. lt. A. Janulevičius su šeima buvo išvežtas į Gulago salynus. Atseit, įsakymas buvo įvykdytas, nesigilinant į asmens tapatybę.

Sovietams antrą kartą okupuojant Lietuvą, teko pasitraukti Vokietijon ir pradėti tremtinių gyvenimą be vilties greitai sugrįžti Tėvynėn.

PASAKOJA INŽ. VINCAS ŽEMAITIS

Miškų inžinierius V. Žemaitis (1897-1983) lankė Marijampolės gimnaziją ir ją baigė 1916 m, evakuotą į Jaroslavlį, šiaurės Rusijoje. 1968 m. kovo 23 d. dienraštyje *Naujienos* gen. inž. A. Gustaičio 70-jo gimtadienio sukakties proga V. Žemaitis rašė:

Man teko su Antanu Gustaičiu būti bendraklasiais nuo pirmos klasės Marijampolės gimnazijoje, bet arčiau ir geriau jį pažinti buvo proga, lankant penktąją klasę, apsigyvenus pastuos pat šeimininkus - Pucėtus, Degučių kaime (prie Marijampolės). Tais 1913-1914 m. be manęs dar čia gyveno moksleiviai Kazys Montvila, Vincas Cėpla, Antanas Vosylis, Julius Plaušinitis. A. Gustaitis gyveno atskirame namelyje - kieme, kur anksčiau gyveno ir jo vyresnysis brolis Juozas, baigęs gimnaziją 1911 m.

A. Gustaitis nemėgo kitų lankyti, dėl to mes jį dažniau aplankydavome. Jis buvo gambiausias klasėje mokinys, ypač matematikoje. Mums į jį kreipiantis, jis visuomet mielai padėdavo - išaiškino. Jo gyvenamas kambarys buvo didelis, be to, jis turėjo daugiau laisvo laiko. Išskyrus užduotus rašto darbus, neteko matyti, kad jis kada nors nuoštų namie pamokas. Buvo piramaeilis šachmatininkas, mėgo skambinti mandolina ir skaityti knygas, parsineštas iš gimnazijos bibliotekos ar gautas iš šalies.

Būdamas nuostabios atminties, sau tinkamų partnerių lošti šachmatais gimnazijoje neturėjo. Mes tarp savęs atrodėme neblogi šachmatininkai, bet Antanui pavieniui lošti su mumis nebuvo prasmės. Mes sėsdavome du, trys... prieš jį. Jis duodavo laiko - keliolika minučių - gerai apgalvoti ėjimus, o pats, atokiai atsisėdęs, skambino mandolina ir skaitė knygą. Kai mes

pranešdavome padarytą ėjimą, jis kartais priėjęs dirsteldavo į šachmatų lentą ir, padaręs ėjimą, vėl sau nueidavo skaityti paliktą knygą. Bet dažniausiai, nė iš vietos nepakilęs, liepdavo perkelti jo nusakytą vieton šachmatų figūrą. Ir taip lošiant, mes jo neaplošdavome. Labai džiaugėmės, jei kartais pavykdavo, greičiau jam neapsižiūrėjus, lygiomis sulošti. Kadangi jis lošdavo dažnai į šachmatų lentelę nepažiūrėjęs, mes kartais mėgindavome vieną kitą mums pavojingą figūrą nuimti ar geresnėn vieton pastatyti. Antanas tai pastebėdavo ir liepdavo tuoj atstatyti. Matomai, visa šachmatų lentelė visą laiką buvo jo atmintyje.

Jis sekė rusų žurnaluose pasaulinius šachmatininkų lošimus, sprendavo uždavinius, rebusus ir korespondencijos būdu lošdavo su įvairiais žurnaluose pasiskelbusiais šachmatininkais, matyti, ir iš pinigų, nes kartą mums minėjo, kad išlošęs iš kokio tai kaukazičio 50 rublių. Tai buvo tais laikais dideli pinigai. Atrodo, Antanas turėjo drąsos ir pasitikėjimo savimi.

Visose klasėse, pagal savo gabumus, galėjo būti pirmaujantis mokinys, bet matyti jį tas nedomino: tik iš matematikos dalykų ir rusų kalbos pas jį buvo aukščiausi laipsniai. Iš kitų dalykų turėjo ir silpnėsių. Kartą matematikos mokytojas Dombrovskis užkpykęs, kad Antanas neatsineša klasėn rankvedžio, jo adresu klasėje viešai pastebėjo, girdi, jis iš savo patyrimo gali tvirtinti, kad iš tų gabųjų mokinių vėliau gyvenime nieko gero neišėina: jie per daug savimi pasitikėdami atpranta atidžiai, kruopščiai dirbti ir palieka tinginiais - nevykėliais... Apie Antaną Gustaitį mokytojo Dombrovskio prognozė visai nepasitvirtino. Vėliau gyvenime jis pasižymėjo ne tik kaip genialus lėktuvų (ANBO) konstruktorius, bet visus darbe ir pareigose stebino savo darbštumu, kruopštumu, pastabumu ir metodiškumu.

Prisimenu Antaną visuomet draugišką, paslaugų, mandagų, geros nuotaikos su šypsena veide, taip pat vaišingą. Jis mėgo mus pavaišinti savo tėviškės obuoliais. Dėl to mokiniai turėjo šią nuomonę: norint turėti ir išlaikyti gerą atmintį, reikia valgyti iš mažens daug obuolių, nes jie turi geležies - fosforo, kas gerai veikia į smegenis. Dėl to, girdi, ne tik Antanas, bet ir jo vyresnysis brolis Juozas yra geri matematikai. Gimnazijoje Antanas buvo pramintas matematine bomba - "matematičeskaja bomba".

Ne veltui ir jo tėviškė turėjo Obelinės vardą. Kaime buvo, rodos, du gyventojai ir abu Gustaičiai. Obelinės kaimas buvo Varnabudės miškyno viduryje. Tarnybos reikalais ne kartą teko jį pervažiuoti ir stebėti didelį jo tėviškėje vaisių sodą, o į tos tėviškės laukus, girdėjau, Antanas savo lėktuvu ANBO buvo nusileidęs.

KELETAS MAŽŲ PRISIMINIMŲ APIE GENEROLĄ INŽ. ANTANĄ GUSTAITĮ

Av. kpt. J. Vaičeliūnas

Tokių prisiminimų daugiau galėtų turėti mūsų Karo aviacijos vyresnieji karininkai lakūnai. Bet šiandien jų gyvų beliko tik keletas, o likusieji, būdami jau apie 90 metų, dėl labai susilpnėjusios sveikatos mažai ką gali parašyti. Save priskiriu prie Karo aviacijos jaunesniųjų karininkų lakūnų tiek stažu, tiek amžiumi, norįs aš dabar jau esu peržengęs 82-sius metus.

Apie gen. A. Gustaitį ką nors plačiau parašyti nėra galimybės, nes jis jau yra aprašytas *Lietuvių enciklopedijoje* bei žurnaluose. Čia pateiksiu vieną kitą smulkesnį atsiminimą, kurių dar nėra buvę ankstyvesniuose aprašymuose.

Antaną Gustaitį, tada dar pulkininką, daugiau asmeniškai pažinau 1934 m. rudenį. Tada jam, kaip lėktuvų konstruktoriui, buvo suruoštas dešimt metų paminėjimas ir balius. Po oficialiosios dalies buvo šokiai. Pulkininkas šoko su p. Dulksniene. Tada dar gen. št. majoras K. Dulksnys buvo kariuomenės štabo antro skyriaus viršininkas. Jis ir gen. št. majoras J. Rapšys buvo giminės - vedė seseris. Dar šoko Karo aviacijos štabo viršininkas ir daugiau porų. Šokau ir aš su viena ponija. Tada dar buvau Karo aviacijos kursų mokynys ir dėvėjau pėstininkų uniformą. Kažkodėl prie pėstininkų išieginės uniformos štibletų buvo neaštrūs pentinai. Kartą besisukant taip atsitiko, kad mano pentinas užkliuvo už ponios Dulksnienės batuko dirželio, jį atsegdamas. Aš kiek kluptelėjau. Pamačiau, kaip pulkininkas šypsojosi kiek atsiskyres nuo savo šokėjos. Aš atsiprašiau. Nebuvau išgėręs, bet taip įvyko visai atsitiktinai. Galvojau, kad dėl to įvykio plk. Gustaitis apie mane bus susidaręs blogą nuomonę. Bet ne, taip nebuvo.

1936 m. vasarą atlikome šaudymus Palangoje. Vieną sekmadienį iš Palangos aerodromo keturi lakūnai turėjo skristi dviem žvalgybiniais lėktuvais į Nidos civilinės aviacijos stovyklą. Skrido plk. A. Gustaitis, plk. ltn. Č. Januškevičius, plk. ltn. V. Reimantas, o ketvirtuoju lakūnu Gustaitis pasirinko mane, nors tuo metu Palangoje buvo už mane vyresnių lakūnų.

1938 m. buvo įsteigtos dvi naujos eskadrilės - žvalgybos ir naikintojų. Žvalgybos eskadrilės technikos karininku paskyrė mane, kaip žvalgą, nors paprastai tokioms pareigoms būdavo skiriami pilotai. Kadangi stengdavaisi gerai atlikti savo pareigas, užkulisyje tekdavo išgirsti iš vyresniųjų karininkų komplimentą, kad esu pareigos žmogus. Vėliau plk. Gustaitis, būdamas jau

generolu, apie mane blogos nuomonės neturėjo.

1938 m. reikėjo išrinkti karininkų *Ramovės* šeimininką. Generolas per *Ramovės* valdybos pirmininką plk. ltn. A. Motuzą pasiūlė mano kandidatūrą, nes sakė, kad po tarnybos daugiausiai praleidžiu laiką namuose. Šeimininku buvau išrinktas vienbalsiai, bet juo išbuvau tik apie aštuonis mėnesius, nes su savo daliniu persikėliau į Panevėžį, Pajuosčio aerodromą. Čia ėjau septynias pareigas: lakūno, technikos karininko, dirbtuvių viršininko, Plūkių benzino stoties viršininko, žinių karininko, priešgaisrinės apsaugos viršininko ir aerodromo tvarkomosios komisijos nario. Norėta man duoti dar kitas pareigas - Pajuosčio aerodromo šaulių būrio vado, bet nuo jų pavyko atsisakyti. Priminiau aerodromo komendantui mjr. P. Lapieniui, kad dėl daugybės pareigų šaulių vadu negalėsiu būti. Daviau jam vieną pavyzdį, ir jis su tuo sutiko. Pajuosčio aerodromo šaulių būrio vadu buvo paskirtas kpt. J. Kovas, kuris čia turėjo tik dvi pareigas - lakūno ir 6-sios eskadrilės vado padėjėjo.

Kai 1940 m. bolševikai okupavo Lietuvą, pradėjo persekioti Lietuvos inteligentiją, o ypač jos vadus, šaulių vadus ir eilinius šaulius. Bolševikai Sibire nužudė ir mano du brolius Joną ir Stasį, nes jie buvo šauliai. Bet kpt. Kovas dėl savo šauliškumo tiesiogiai nuo bolševikų nenukentėjo. Jis tuojuo buvo paskirtas žvalgybos grupės vadu ir pakeltas į majoro laipsnį. Vėliau buvo paskirtas lietuviškosios eskadrilės vadu. Betgi netiesiogiai ir jį bolševikai nužudė. Kai 1941 m. birželio 22 d. prasidėjo vokiečių-bolševikų karas, lietuviškoji eskadrilė turėjo keltis toliau į Rusiją. Žemai skrendant per Gudiją, vedamasis lėktuvas buvo bolševikų pašautas. Žuvo mjr. J. Kovas ir jo pavaduotojas ltn. Jerčiuk. Iš 23 eskadrilės lėktuvų tik vienas teišskrido į Gudijos gilumą - Gomelį. Juo skrido eskadrilės politrukas Zaika ir ltn. J. Kalasiūnas.

Gen. A. Gustaitis, kaip lėktuvų konstruktorius, sukonstravo aštuonis lėktuvus. Tai buvo mokomieji, žvalgybiniai ir paskutinis prototipas bombonešis ANBO VIII. 1939 m. tą bombonešį Palangos aerodrome demonstravo pats konstruktorius. Demonstravo tik skridimą, kurį aerodrome sekė Lietuvos kariuomenės vadas gen. St. Raštikis.

Bombonešių grupės lakūnai didžiavosi, kad jie turės moderniškus bombonešius, nes iki šiol jie naudojo itališkus Ansaldo lėktuvus, kurie paveikdavo karius savo "grozdžiška" išvaizda ir motorų triukšmu negu bombardavimais. Vienas tos grupės lakūnas juokėsi: "Mes skrendame, kaip su didžiuliais karstais".

Gen. Gustaitis žuvo, nes, matyt, ir jis netikėjo, kad okupantai bolševikai bus tokie žiaurūs ir žudys visai nekaltus žmones. Tada girdėtas pasakymas, kad bolševikai yra pasikeitę į gerą pusę, bet iš tikrųjų jie buvo daugiau pasikeitę į blogą pusę, ypač Stalino laikais. To nežinojo net Lietuvos kariuomenės štabo II skyriaus

(žvalgybos) viršininkas gen. št. plk. K. Dulksnys. Dėl to ir jį bolševikai nužudė. Pas bolševikus turi įtakos ne kokios nors pažintys su aukštaisiais valdžios pareigūnais, kadangi pas juos vyrauja tik bolševikinė sistema. Kas numatyta nužudyti, to niekas neišgelbės, išskyrus pabėgimą į užsienį. Kartais bolševikai nužudo asmenis, pabėgusius ir į užsienį (Trockis).

Bolševikai gen. A. Gustaičio neįvertino, kaip gabaus lėktuvų konstruktoriaus. Tokių jie patys neturėjo. Tada bolševikai savo krašte gamino lėktuvus, kaip skrendančius "grabus". Jie savo aviaciją patobulino tik tada, kai gavo iš užsienio gabių lėktuvų konstruktorių bei gerų lėktuvų pavyzdžių iš JAV, Anglijos ir kitur.

1939 m. su gen. A. Gustaičiu susidūriau dėl vieno įvykio, bet viskas baigėsi gerai. O buvo taip. Vieną vasaros dieną mes, keturi lakūnai iš Panevėžio, nuvažiavome į Nevėžio aukštupį rankomis gaudyti vėžių. Važiavome keliu pro didesniąjį ūkį - dvarą. Kai persirengę gaudėme vėžius, netoli mūsų pasirodė sudžiūvusi žmogysta. Ji prie mūsų arti nėjo, o greitai pasuko atgal. Kai po žvejybos grįžome tuo pačiu keliu, mus sustabdė ta

pati žmogysta pasakydama, kad čia yra jo žemė ir be jo leidimo negalime žvejoti. Vienas mūsų atsakė, kad upės vaga priklauso valstybei. Bet jis vistiek - ne. Iškilo didesnis ginčas. Pamačiau, kad čia mes be reikalo ginčijamės ir kiek pasikarščiavęs pasakiau: "E, šmiki. Važiuojam". Ir nuvažiavome. Pasirodo, kad tas dvaras buvo kažkokio sulenkėjusio lietuvių bajoro. Jis tuo reikalu parašė I divizijos vadui gen. V. Vitkauskui raštą, kurį persiuntė gen. A. Gustaičiui. Gen. Gustaitis per savo adjutantą įsakė mums visiems keturiems tuo reikalu parašyti pasiaiškinimus. Mes, visi keturi, parašėme beveik vienodai. Kadangi tas įvykis daugiau liėtė mane, aš savo rašte pažymėjau: "Pamačiau, kad čia mus, karininkus, kamantinėja koks tai sulenkėjęs lietuvis bajoras, pasikarščiavau ir pasakiau: 'E, šmiki. Važiuojam.' Ir nuvažiavome. Viskas baigėsi švelnia pastaba: "Ir pasikarščiavus reikia pasilikti mandagumo ribose".

Toks jau likimas. Tą dvarininką ir tada savo automobiliu mus vežusį kpt. K. Biknių vėliau bolševikai deportavo į Sibiro kacetus, kurie ten žuvo, o mes trys "žvejai" išlikome gyvi.

1991m. balandžio 18 d. Toronto, Kanada

AVIACIJOS GEN. INŽ. A. GUSTAIČIO BIUSTAS

DAIL. PETRAS ALEKSA

Generolas lakūnas inžinierus Antanas Gustaitis ne tik sukonstruktavo, bet ir pastatė įvairaus tipo lėktuvus, kurie buvo naudojami Lietuvos aviacijoje.

Sakoma, kad žmogaus atlikti darbai yra jo paminklai. Amerikos lietuvių Aero klubo Chicagoje pirmininko Vytauto Pesecko paprašytas, sutikau padaryti paminklą tam kilniam generolui. Bet kaip ir kur statyti, nežinant jo tikslios mirties vietos? Tik žinom, kad 1941 metais kažkur Rusijoje nužudytas. Nusižiūrėję į skulptoriaus Br. Pundziaus vykusį Dariaus ir Girėno biustą, nutarėm ką nors panašaus padaryti. V. Peseckas pateikė man įvairių ANBO lėktuvų nuotraukų ir keliolika inž. Gustaičio nuotraukų, portretų. Įpusėjęs darbui, susidūriau su problema (visai rimtai): kokio didumo generolo nosis? Tada nebuvo nė vienos nuotraukos iš profilio. Klausiam ponios Gustaitienės. Konkretaus atsakymo negavom. Klausiam Gustaičio draugo lakūno pulkininko Leonardo Pesecko. Tas, sako, žinojęs, bet tikrai nupasakoti negalįs. Pastebėjau, kad vienoje nuotraukoje, kur Gustaitis buvo lakūno uniformoje, po nosim matosi gerassaulės šešėlis. Pasidariau maketa, kur šviesos pagalba lipdžiau nosį tol, kol atitiko nuotraukos šešėliui. Parodęs darbą V. Peseckui, klausiau: "Kaip nosis?" Jis irgi neatsimena, nes Lietuvoje, dar jaunas būdamas, nesidomėjo nosimis, o tik lėktuvais, noru paskraidyti...

Kas vėliau gyvenime jam išsipildė.

1974 metais karo lakūnui buvo pastatytas "kilnojamas" paminklas su įrašu:

AV. GEN. INŽ.
ANTANAS GUSTAITIS
1898 - 1941



PASKUTINIEJI METAI

Algirdas Gamziukas

Lietuvos technikos muziejaus direktorius

Baigiasi 1939-ieji. Tais metais Lietuvos karo aviacija atšventė savo dvidešimtmetį. Pavasarį atidarytas naujas surinkimo cechus Aviacijos dirbtuvėse Fredoje, lapkričio mėnesį baigti atakos lėktuvo ANBO-VIII bandymai. Ruošiasi pradėti šių lėktuvų gamybą. Prancūzijoje ir Didžiojoje Britanijoje Lietuvai statomi naikintuvai "Morane Soulnier - 406" ir bombonešiai "Bristol Blenheim". Projektuotas atsarginis Kauno aerodromas Veršvuose. Berlyne studijuoja būsimieji aviacijos inžinieriai. Deja, visa tai nebus įgyvendinta. Europoje prasidėjęs karas pakoregavo karinės pramonės planus. Visa produkcija keliauja į frontą. Sutriko įrengimų tiekimas neutralioms valstybėms. Pagaliau karas pasiekia ir Lietuvą. Po 1939 m. spalio 10 d. sutarties, įgyvendinant Molotovo - Ribentropo paktą, Lietuvoje, kaip ir kaimyninėse Latvijoje bei Estijoje, įkurdinamos Raudonosios armijos įgulos. Paskutiniam tragedijos veiksmui viskas paruošta. Ar tuo metu A. Gustaitis suprato, kas jo Tėvynės laukia? Vargu. Matyt, to meto inteligentai buvo įpratę tikėti žodžiu, juo labiau sutarčių parašais. Tik tuo galime paaiškinti mums lyg ir nepateisinamą naivumą. Štai Aviacijos dalies referate, paruoštame paskutinėmis 1939 metų dienomis (nors dokumentas nepasirašytas, bet jis negalėjo būti paruoštas, nedalyvaujant aviacijos viršininkui), rašoma:

"Šiuo metu, kada esame sąjungoje su rusais ir savo teritorijoje turime jų kariuomenę, atrodo, karui kilus, turėtų būti glaudus bendradarbiavimas tarp mūsų ir jų kariuomenės.

Rusai Lietuvoje dislokuos, greičiausiai bent vieną bombonešių aviacijos pulką (Latvijoje tokį pulką jau turi dislokavę), tad kyla mintis, ar, suradę patogią bombardavimo taikinių, negalėtume pasiūlyti bombarduoti jų aviacijai?

Atsiradusius taikinius Suvalkijoje, galėtų bombarduoti jų aviacija, esanti Lietuvoje, o Žemaitijoje - aviacija, dabar esanti Latvijos teritorijoje."

Po pusmečio paaiškės su koku priešu pasiruošę kovoti šie "sąjungininkai". O tuo tarpu prasidėjo 1940-ieji metai. Prasidėjusios ir vis dažnėjančios TSRS provokacijos Lietuvoje, Maskvoje matyti komandiruočių kariniai pasirengimai pagaliau įtikino, kad artėja atomazga, kurios ilgai laukti neteko. Birželio 15-ąją Lietuvos karo aviacija tapo kaline savo bazėse. Jau pirmąją okupacijos dieną uždraudė skraidyti lietuviams lakūnams, juos nuolat sekioja budrūs sekliai. Atrodo, viskas baigta,

belieka formaliai pasirašyti likvidacinius aktus, perduoti turtą ir rašyti Lietuvos karo aviacijos istoriją. Tačiau ir tomis dienomis A. Gustaitis stengiasi išsaugoti atleidžiamus iš kariuomenės specialistus, planuoja netgi aviacijos augimą (1940 m. rugsėjo mėn. pasirašo įsakymą apie IX-osios eskadrilės įkūrimą). Štai tuometinis III grupės vadas ir Zoknių įgulos viršininkas maj. B. Brazys (Brazauskas) prisimena:

"1940 metais, apie rugpjūčio pradžią, atvažiuo tarybine mašina gen. Gustaitis. Zokniuose viešėjo visą dieną. Kviečiau į restoraną pavalgyti pietus, bet griežtai atsisakė. Gal iš nuobodumo pasakojo 'viliojančias' žinias: Lietuvos kariuomenė ir Karo aviacija bus žymiai padidintos, Karo aviacijos dalys numatomos Alytuje, Marijampolėje, Tauragėje, Mažeikiuose ir etc."

Tačiau įvykiai vystosi toliau. 1940 m. gruodžio 31 d. pasirašomi paskutiniai Lietuvos karo aviacijos likvidacijos dokumentai, ir nuo 1941 m. sausio 1 d. į atsargą paleidžiamas buvęs aviacijos viršininkas, o pastaruoju metu - likvidacinės komisijos pirmininkas brig. gen. A. Gustaitis. "Negalint atitinkamai panaudoti Raudonojoje armijoje, paleistas į atsargą" - įrašomas jo tarnybos lape Pribovo įsakymas Nr. 0256.

Tuo metu Lietuvoje jau visu smarkumu veikia NKVD naikinimo mašina. Aukštieji karininkai - ypatingas taikiny. Ir nesvarbu, kad dabar A. Gustaitis - Kauno universiteto Statybos fakulteto vyr. dėstytojas. Jo suėmimas - tik laiko klausimas. Dabar reikia rinktis: ar nuolankiai laukti likimo, ar pabandyti jį pergudrauti. Išvykti legaliai nepavyks - tai parodė bandymas kraiptis į JAV ambasadą dar 1940 liepos 12 d. Repatrijuoti su vokiečiais? Bet tokiu atveju reikėtų atsisakyti Lietuvos pilietybės. A. Gustaitis nutaria bandyti pereiti sieną nelegaliai, o šeimai pataria repatrijuoti į Vokietiją. 1941 m. kovo 4 d. vakare, netoli Šeštokų geležinkelio stoties, jį sulaukė pasieniečiai. Kovo 6-ąją Gustaitis atvežtas į Kauno kalėjimą, patalpinamas į 72-ąją kamerą. Tų pačių metų sausio mėnesį šioje kameroje sėdėjęs pulk. J. Petruitis paliko tokį jos aprašymą:

"Durims atsidarius, nusileidome į tamsoką požeminį labai neįtikėtiną koridorių, kurio kairė pusė mūrinėje sienoje matyti šešios iš eilės siauros su dviem užraktais geležinės durelės Nr. 60, 70, 71, 72, 73, 74. Tai čia visi tie šeši Kauno kalėjimo karceriai, kuriuose, sykį pubuvojęs, nubaustas kalinys... daugiau į juos grįžti nebeužleido. Mane privedė prie karcerio Nr. 72. Geriau įsižiūrėjęs, nieko ypatingo neradau: kambarys panašus į bulvėms pilti rūšį su pusiau apvaliu viršum, kuris tikėtų ir numirėliams laidoti, nes asloje būtų galima sustatyti keturis karstus, o dedant vieną ant kito - apie dvidešimt. Tas rūšys keturių metrų ilgio, dviejų pločio ir dviejų su puse aukščio. Sienos, buvę kadaise baltos, dabar visiškai palšos. Yra ir langas, nes gal metras visos patalpos iškyla virš žemės paviršiaus. Iš palangės, kuri nuo lango leidžiasi

žemyn ir ant kurios nieko negalima padėti, nes tuojau nuslenka ant žemės, galima spręsti, kad šios patalpos storumas - pilni du metrai; ant tų sienų visas senas trijų aukštų kalėjimas stovi. Ant lango uždėti treji grotai: vieni storos geležies - reti, kiti plonos geležies virbų - tankūs, kad tik pirštas galėtų prakišti ir treči - mažytėmis skylutėmis išbadyta skarda, todėl šviesos spindulys į karcerio vidų iš lauko dvilktelėti neįstengia. Radiatoriaus ir krosnies nėra, tik keturkampėje ilgoje palei duris į sieną įmūrytoje skardoje yra piršto storumo skylutės, iš kurių skverbiasi ne šiluma, bet šaltis. Supuvusios ir sulopytos, tiesiog ant žemės padėtos medinės grindys, o pasieniuose daug urvų, iš kurių po visą kamerą labai drąsiai bėgioja pelės. Po to ėmiau ieškoti kvapą užimančio dvokimo priežasties. Pairodė, kampe bestovįs lengviesiems reikalams kiauras cementu išlipytas skardinis kibiras."

Kauno kalėjime Gustaitis prabuvo apie parą. Čia jis parašė parodymus, kurie yra paskutinis mums žinomas Gustaičio ranka rašytas tekstas. Štai jis išverstas iš rusų kalbos.

Svarankiški parodymai

Apie nelegalų valstybinės sienos perėjimą pradėjau galvoti 1941 metų pradžioje, pasitraukęs iš karinės tarnybos. Pradžioje šios minties vengiau, kadangi iš principo nenorėjau palikti gimtosios žemės, bet palaipsniui atsirado naujų priežasčių ir išpūdžių, kurie galų gale paskatino mane imtis jos realizavimo. Pagrindine priežastimi buvo mano nušalinimas nuo lakūno profesijos, kuriai skyriau pastaruosius 22 gyvenimo metus. Be to, bandyti nelegaliai pereiti sieną skatino ir materialinės priežastys: aš numačiau, kad, esant labai aukštomis kainoms, man bus sunku aprūpinti šešių asmenų šeimą. Aš tikėjaisi, kad Šiaurės Amerikoje, kur šiuo metu sparčiai vystosi aviacinė pramonė, galėsiu gauti savo specialybės inžinerinį darbą ir turėsiu galimybę skraidyti bent jau sportinėje aviacijoje. Kadangi dar 1940 m. birželio mėn. užsirašiau Amerikos konsulate į kandidatų emigruoti Šiaurės Amerikon skaičių, nutariau tai įvykdyti, pereidamas Vokietijos sieną. Mano žmona, būdama vokiečio dukterė, turėjo teisę tapti Vokietijos piliete, bet aš, kaip lietuvis, nenorėjau pasinaudoti galimybe tapti Vokietijos piliečiu: - aš norėjau pasilikti galimybę tolimesnei kelionei ir todėl, leidęs žmonai repatriuoti, pats nutariau pereiti sieną nelegaliai.

Sienos perėjimui reikėjo rasti asmenį, kuris turėtų ryšius su organizacija, užsiimančia pervedimu. Šiame reikale man padėjo vienas atsargos karininkas, kurio pavardės aš neturiu teisės minėti, kadangi jis veikė mano nurodymu. Jis užmezgė ryšį ir suruošė susitikimą su vienu iš organizacijos, užsiimančios pervedimu per sieną, vadovų. Susitikimas įvyko kovo 2-ąją. Jo metu aptarta

tokia perėjimo tvarka. Kovo 4-ąją, perėjimui paskirtą dieną, 11 valandą turėjo įvykti mano ir asmens, turėjusio lydėti iki perėjimo vietos, susitikimas. Susitikimo vieta - Poderio butas, Dariaus ir Girėno gatvėje Nr. 55. Palydovo slapyvardis - Adomas. Adomas, kaip išaiškėjo - Jonas Prabulis, į susitikimą atvyko tik 13 val. 50 min. Kadangi turėjome išvykti iš miesto geležinkelio stoties 14 val. 50 min., aptarimui turėjome labai mažai laiko. Sutarėme, kad Jonas Prabulis sutiks mane traukinyje Kaunas - Alytus. Atvykęs į geležinkelio stotį, sėdau į vagoną be bilieta, kad negaišti stotyje. Bilieta nusipirkau Kazlų-Rūdos stotyje iki Alytaus. Buvau įspėtas, kad, atvykęs į Šeštokų stotį, turėsiu išlipti iš traukinio. Išlipęs priešingoje nei stotis pusėje, ėjau pirmyn ir į šoną nuo traukinio, reguliuojamas paskui einančio Prabulio. Palaukus man nurodė vežimą, į kurį turėjau sėsti, kai, kiek paėjus, jis mane pasivys. Vežimą nurodė, kiek pamenu, vaikas, kaip vėliau paaiškėjo, Vytas Prabulis. Privaziavus vežimui, paprašiau mane pavežti ir atsėdęs pradėjau klausinėti apie padėtį ir apylinkes. Pervaziavus bėgius, mus sustabdė du pasieniečiai, kurie, tikrindami dokumentus, garsiai pareiškė, kad pagaliau sulaikė vedlį Anžą. Man pasidarė aišku, kad mane sulaikys ir už bandymą nelegaliai pereiti sieną pateksiu į kalėjimą. Todėl pabandžiau bėgti, bet greitai sustojau. Mane vijęsi pasieniečiai keletą kartų iššovė. Aš ginklo neturėjau.

Į man užduotą klausimą pasakyti organizacijos vadovo, su kuriuo buvau susitikęs, pavardę, pareiškiau, kad kovo 2-osios susitikimo metu jis pasivadino Kosmanu, bet kadangi aš pats kreipiausi į jį pagalbos nelegaliai pereiti sieną, tai privalau pilnai atsakyti už šį savo poelgį ir prašau aukščiau minėto asmens mano byloje netraukti atsakomybės.

Su Kosmanu mane supažindino atsargos kapitonas Tindžiulis, kurio aš prašiau surengti asmeninį susitikimą, kad aptarti nelegalaus sienos perėjimo būdą. Kadangi anksčiau Tindžiulis buvo mano pavaldiniu, šioje byloje laikau jį visai nekaltu ir prašau visą atsakomybę skirti man. Susitikimas su Kosmanu, dalyvaujant Tindžiuliui, įvyko kovo 2-ąją dieną, 10 val. ryto name Baranausko gatvėje Nr. 25. Susitikimo metu Kosmanas pareiškė, kad už pervedimą vedliams reikės sumokėti 3000 rublių ir jis garantuoja beveik 100%-tinį saugumą. Be to, į klausimą, ar nebus vėliau kliūčių išvykti į neutralią šalį, man atsakyta, kad kliūčių tikrai nebus, o į Vokietijos teritoriją aš būsiu priimtas netrukdomai, kadangi apie mano atvykimą ten žinos. Be to, prieš pat išvykimą aš gavau mašinėle spausdintą adresą, pagal kurį turėjau kreiptis dėl tolesnės kelionės Vokietijoje.

Šie parodymai užrašyti mano savarankiškai, ir jų teisingumą patvirtinu savo parašu.

Antanas Gustaitis
Kaunas, 1941 kovo 7 diena

Tardė: LTSR VSLK VSV 3-čio skyriaus 3-čio paskyrio viršininkas, valstybės saugumo vyr. leitenantas Fuksas.

Kovo 7-ąją A. Gustaitis asmeniniu TSRS NKGB komisaro V. Markulovo įsakymu išgabentas į Maskvą. Ten, garsiajame Butyrkų kalėjime, praėjo paskutiniai jo gyvenimo mėnesiai. Tardymai seka vienas po kito. Jie vyksta dažniausiai naktimis. Tokie NKVD darbo metodai. Apie kitus panaudotus metodus galima tik spėlioti. O, kad šios spėlionės turėtų realų pagrindą, patariame pasiskaityti A. Solženyčio *Gulago archipelagą*: "Kai kas praėjęs šią sistemą, priskaičiuoja iki 52 kankinimo būdų... Tačiau, norint tardomąji fiziškai sužlugdyti, visiškai nereikalingi šie žiaurieji kankinimo būdai. Kankintojai puikiai žinojo, jog nemiga (t.y. neleidimas miegoti nei dieną, nei naktį; dieną tardymo kalėjimuose neleidžiama miegoti pagal dienotvarkę, o naktį kankinamieji tardomi) labai greitai ir efekyviai įvaro tardomąjį į nepakaltinamumo būklę - t.y. tokią būseną, kurioje kaltinamojo poelgių jau nebegalima objektyviai vertinti". Žinoma, A. Gustaičio

A. Gustaičio likimas buvo nuspręstas dar prieš jo suėmimą

likimas buvo nuspręstas dar prieš jo suėmimą. Dar 1941 m. kovo 5 d. LTSR NKVD VSV 3-čio skyriaus 3-čio poskyrio vyr. oper. įgaliotinio ltn. Milovzorovo surašytame ir LTSR NKVD komisaro maj. Gladkovo bei LTSR prokuroro V. Niunkos patvirtintame sutarime areštui generolas kaltinamas pagal RTFSR BK 58 - I a straipsnį. Šis kaltinimas liko ir teismo nuosprendyje. Štai jis:

"Tarybų Socialistinių Respublikų Sąjungos vardu TSRS Aukščiausiojo Teismo karinė kolegija, susidedanti iš I rango karinio juristo drg. Bukanovo, narių drg. drg. Čepovo ir Bojarkino, sekretoriaujant 3-čio rango kariniam juristui drg. Šurui, uždarame posėdyje Maskvoje 1941 m. liepos 7 d. išnagrinėjo kaltinamojo Antano Gustaičio, Kazimiero s., g. 1898 m., buvusio Lietuvos kariuomenės aviacijos viršininko, kaltinamo nusikaltimais, numatytais RTFSR SR 58-I 'a' straipsnyje byla.

Parengtiname tardyme nustatyta, kad Gustaitis aktyviai pasisakė prieš Tarybinės valdžios įvedimą Lietuvoje. 1940 m. gale, per buvusį Lietuvos aviacijos majorą Šenbergą, perdavė vokiečių žvalgybai šnipinėjimų duomenis apie tarybines karines oro pajėgas ir naujus Lietuvos TSR aerodromus. 1941 m. sausio mėn. aktyviai dalyvavo, sukuriant Lietuvoje antitarybinį centrą 'Lietuvos laisvės komitetas', kurio tikslas ir programa buvo: Lietuvos išstojimas iš Tarybų sąjungos sudėties su užsienio valstybės pagalba. 1941 m. vasario mėn. Gustaitis nutarė bėgti į užsienį, pabėgimo tikslu užmezgė ryšius su vokiečių nacionalistinės organizacijos 'Kulturferbandas' pirmininku Kosmanu, bet 1941.03.4 dieną, bandant pereiti valstybinę sieną iš TSRS į Vokietiją, suimtas. Išvardinti Gustaičio nusikaltimai atitinka veiksmus, nurodytus RTFSR BK 58 str. 1 'a' punkte. Vadovaujantis BPK 319 ir 320 str., TSRS Aukščiausiojo Teismo Karinė kolegija nuteisė: Gustaitį Antaną, Kazimiero s., aukščiausiąja bausme - sušaudant su turto konfiskavimu. Nuosprendis galutinis ir neapskundžiamas".

Su A. Gustaičiu fiziškai susidorota 1941 m. spalio 16 d. Apie tai byloja paskutinis bylos Nr. 1966 puslapis, pažymėtas 164 numeriu:

"Pažymi Tarybų sąjungos Aukščiausiojo Teismo Karinės kolegijos 1941 liepos 7 d. nuosprendis nuteistajam aukščiausiąja bausme - sušaudymu Gustaičiui Antanui, Kazio s., įvykdytas 1941 spalio 16 d.

Nuosprendžio įvykdymo aktas saugomas ypatingajame archyve tomo Nr. 29, psl. Nr. 292.

TSRS NKVD 1 specskyriaus 5 poskyrio vyr. oper. įgaliotinis valst. saugumo jaun. ltn. Sašenkovas."

ТУЖИТВИЛ - ПУСРЖАИ

1941 г. март 6

Нутаримас (на арест)

Постановление (на арест)

г. Жууно, 1941 г. март 5

Лит. ТССР ВРЛК ст. оперуполномоченный 3 отделения 3 отдела УГБ

Лейтенант госбезопасности - ШИОКЗОРОВ

История дела Лит. ТССР ВРЛК следителю при расследовании дела (обстоятельства поступления в НКВД Лит. ССР изгнанных в преступной деятельности ГУСТАИТИС Антанас сын Казис, 1898 года рождения, уроженец д. Юбликово, Нариньпольского уезда, по национальности литовец, гр-н СССР, из крестьян, беспартийный, образование высшее, женат, 50 слов - не судим, с 1919 по 1941 г. служил в Литовской армии, подполковник чин - бригадирский генерал, г. Жууно, Антанас-Пиянтас 43)

Н А Ш Е Л И

Что ГУСТАИТИС Антанас сын Казиса, 4 марта 1941 года в Литве перешел государственную границу из СССР в Германию, при этом подвергавшись пыткам и издевательствам со стороны немцев, а также подвергавшись пыткам и издевательствам со стороны немцев, а также подвергавшись пыткам и издевательствам со стороны немцев.

При задержании обнаружены ордерные материалы о числе слов: 50 слов, орудия, орудия на вооружении РССА.

Генерал ГУСТАИТИС, будучи начальником авиации Литовские...

Исходя из вышесказанного признания бывшего председ...

Gen. A. Gustaičio arešto nutarimo sumažinta kopija

A. GUSTAIČIO PASIŪLYMAI DĖL VYTAUTO DIDŽIOJO UNIVERSITETO TECHNIKOS FAKULTETO REORGANIZAVIMO

Eugenijus Raubickas

Lietuvos technikos muziejaus vyr. mokslinis bendradarbis

Dar universiteto kūrimo Kaune iniciatoriai 1920 metų pradžioje savo memorandume to meto vyriausybei rašė, kad universitetas turės atlikti ir specialios technikos mokyklos funkcijas. "Gal su laiku kraštas išgalės steigti ir išlaikyti atskiras tiems reikalams mokyklas, bet pradžioje turi būti visa sukoncentruota universiteto tikslu geriau, ekonomingiau sunaudoti skiriamas sumas, patalpas, mokslo priemones ir žmones." Taigi jau ir tada manyta, kad ateityje gali tecti kurti savarankišką aukštąją technikos mokyklą.

Vėliau ne kartą buvo grįžtama prie tos minties. Pirmas kiek konkretesnis projektas pasiūlytas 1928 metais. Pagal tą projektą nauja Aukštoji mokslo įstaiga turėjo būti sukurta, sujungus Lietuvos universiteto Technikos fakultetą, Aukštųjų karininkų kursų specialius skyrius, Aukštesniąją technikos mokyklą, ir pavadinta Lietuvos politechnikos mokykla. Mokykla turėjo ruošti artilerijos, karo aviacijos, karo inžinerijos, geležinkelių, plentų, vandens kelių ir uostų, telegrafo ir telefono, valstybės įmonių (dirbtuvių, fabriku) specialistus. Lietuvos politechnikos mokykla būtų pusiau karinė įstaiga, priklausytų tiesiogiai krašto apsaugos ministrui, nors kai kuriuose dalykuose sprendžiamąjį balsą turėtų Švietimo ministerija. Mokykloje turėtų būti statybos skyrius ir geodezijos sekcija, mechanikos skyrius su automobilių ir aviacijos sekcija, mechanikos skyrius su telegrafo, telefono, radijo sekcija ir chemijos skyrius. Skyriuose civilinė specialybė turėtų būti suderinta su karine specialybe. Statybos skyrius ruošų inžinerijos karininkus pionierių, geležinkelių ir topografijos daliniams, mechanikos skyrius - automobilių ir geležinkelių daliniams bei karo aviacijai, chemijos skyrius - karininkus artileristus, chemikus ir pirotechnikus. Mokymo laikas turėtų tęstis penkerius metus. Norintiems studijuoti mokykloje buvo numatyti lietuvių kalbos ir literatūros, elementariosios matematikos ir fizikos, aukštosios matematikos elementų, vokiečių kalbos ir literatūros, rusų kalbos ir literatūros stojamieji egzaminai. Mokykloje būtų dviejų kategorijų klausytojai: kariūnai ir eksternai. Nepasiturintieji klausytojai turėtų gauti iš valdžios visą išlaikymą, o, baigę mokyklą, vėliau turėtų atitarnauti tam tikrą metų skaičių kariuomenėje ar paskirtoje civilinėje žinyboje. Baigusieji mokyklą kariūnai turėtų gauti tam tikros ginklų rūšies karininko laipsnį ir savo specialybės inžinieriaus diplomą, o eksternai - tik diplomą. Visi baigusieji kariūnai, išskyrus likusius tarnauti Krašto apsaugos ministerijoje,

po trumpo stažo kariuomenės dalyse, pereitų į atsargą.

Projekte kelta nemaža įdomių pasiūlymų, tačiau dėl menkos inžinierių paklausos didesnio atgarsio nesukėlė.

Lietuvos inžinierių draugija, 1937 metais išnagrinėjusi inžinierių ruošimą Vytauto Didžiojo universiteto Technikos fakultete, priėjo išvadą, kad reikia racionalizuoti šių specialistų ruošimą, ir įteikė vyriausybei memorandumą Lietuvos aukštosios technikos mokyklos reikalui. Draugija siūlė mokyklą pavadinti politechnikos institutu, suteikti jam "pirmojo Lietuvos miestų statytojo ir amatų įkūrėjo Lietuvoje D.L.K. Gedimino vardą".

Vytauto Didžiojo universiteto Technikos fakulteto reformos būtinumą teigė ir Lietuvos Karo aviacijos viršininkas, brigados generolas Antanas Gustaitis. Baigęs Paryžiaus Aukštąją Aeronautikos ir mechanikos konstrukcijų mokyklą, turintis inžinieriaus konstruktoriaus patirtį, besirūpinantis technikos pažanga, brig. gen. A. Gustaitis 1939 m. kovo 9 d. slaptame raporte kariuomenės vadui rašė: "Karo aviacijai jau seniai trūksta inžinierių. Visos mano pastangos papildyti inžinierių trūkumą, baigusiais mūsų Technikos fakultetą, nueina niekais, nes jauni inžinieriai, pradėję tarnauti, nesitenkina komandos viršininko ir net kuopos vado atlyginimu ir išstoja, pasinaudodami tuo, kad iš priežasties didelio specialistų trūkumo, jie gauna privačiame gyvenime pelningesnes vietas.

Ištyręs esančias Lietuvoje inžinierių paruošimo sąlygas, randu, kad jos yra tiek nenormalios ir inžinierių paruošimas eina tiek lėtu tempu, kad tai kliudo visai valstybės ūkio pažangai, ir todėl šių sąlygų nepakeitus, kariuomenė nesusilauks iš mūsų V. D. universiteto reikalingų darbininkų. Matydamas, kad p. Švietimo Ministrui šis klausimas nėra pilnumoje žinomas, kitaip neabejoju, seniai būtų imtasi žygių atlikti reikalingų reformų. Prašau Tamstą tarpininkauti pridėtą raštą ape V.D.U. Technikos fakulteto reformos būtinumą persiųsti Ponui Švietimo Ministrui, prašant jį apsvarstyti. Esu pasiruošęs, reikalui esant, iškeltas mintis argumentuoti plačiau.

Priedas: 9 lapai ir 1 lapas diagramos.

Br. gen. Gustaitis"

Prie raporto esančiame priede br. gen. A. Gustaitis pirmiausia nurodo esamus trūkumus.

“Esamos inžinierių ruošimo sistemos trūkumai:

1. Pasižiūrėjus į technikos fakulteto studentų skaičių įvairiuose kursuose, metasi akysna per eilę metų tebesitęsiantis menkas santykis tarp išleidžiamų ir pirmųjų kursų studentų skaičiaus. Penkto kurso studentų skaičius sudaro tik 10% pirmo kurso studentų skaičiaus. Ši nenormalumą reikia neatidėliotinai pašalinti.

2. Per ilgą mokymosi laiką. Pagal mokymo programas trumpiausiai baigti galima per penkerius metus. Deja, statistikos duomenys rodo, jog 1934-1938 metų laikotarpy vidutinis baigusių Technikos fakultetą mokymosi laikas yra devyneri metai. Iš 143 studentų baigusių per paskutinį penkmetį yra:

per 5 metus baigė 4 studentai, t.y. 2,8%
per 6 metus baigė 11 studentų, t.y. 7,7%
per 7 metus baigė 20 studentų, t.y. 14,0%
per 8-15 metų baigė 108 studentai, t.y. 75,5”

Toks ilgą mokymosi laikas yra neleistinas ir valstybei žalingas.

3. Trečias trūkumas - pasėka pirmųjų dviejų - permažas inžinierių trūkumas. Nuo 1922 m. iki 1938 m. Technikos fakultetą baigė 229 studentai, vidutiniškai 13 per metus. Paskutinio penkmečio vidurkis 28 per metus (neskaitant baigusių užsienyje). Išleidžiamųjų skaičius nerodo tendencijos didėti (1934 m.-23, 1935 m.- 42, 1936 m.-31, 1937 m.-28, 1938 m.-19). Nors mano rašinio tikslas nėra nustatyti, kiek Lietuvai reikalinga inžinierių, bet trumpai paliesiu ir šį klausimą. Inžinierių skaičius turi būti proporcingas pramonės darbininkų skaičiui.

Pramonės darbininkų skaičius

	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Lietuva	19.743	20.660	22.262	23.344	25.844	31.689
Latvija	63.000	72.600	—	90.000	94.900	103.768

Prognozuojant proporcingą augimą Lietuvoje, 1942 m. darbininkų skaičius pasiektų 51,000, inžinierių skaičius proporcingai turėtų padidėti 1,6 karto nei 1937 m. Kadangi 1937 m. Lietuvoje inžinierių buvo apie 400, tai 1942 m. turėtų būti apie 640, t.y. metinis prieauglis turi būti apie 48 žmonės. Metinės inžinierių laidas dar reikia padidinti nuo 10-ties iki 16 žmonių, ir metinė inžinierių laida privalo būti nemažesnė 60 žmonių, t.y. dvigubai didesnė negu faktiškai yra. Dabartiniu metu vien Krašto apsaugos ministerijai trūksta apie 90 inžinierių.”

Toliau A. Gustaitis pateikia baigusiųjų tautinę sudėtį, priežastis, dėl kurių inžinierių paruošimas eina nenormaliai, ir siūlo priemones inžinierių paruošimui pagreitinanti.

“1. Skirti 150 stipendijų, kurios būtų pradedamos duoti nuo I-o kurso, skaitant mokymosi programą 5 metus, kad kasmet galėtų baigti 30 stipendininkų, vėliau perėjus prie 4 metų programos - 120 stipendininkų.

2. Įvesti Technikos fakultete griežtesnį mokymosi režimą, ypač pirmuosiuose dviejuose kursuose. Nedera sekti rusų aukštųjų mokyklų pavyzdžiu.

3. Įvesti konkursinius egzaminus į I kursą, vietų apribojus iki 120. Nesąmonė turėti pirmame kurse 10 kartų daugiau studentų negu išleidžiama. Prancūzijoje po griežtų egzaminų baigia iki 80% įstojusiųjų.

4. Sutrumpinti mokymo laiką nuo 5 iki 4 metų. Išleistas inžinierius turi padirbti padėjėju pas patyrusį inžinierių, užuot iškart ėmęsis atsakingo darbo.

5. Praplatinti Technikos fakulteto patalpas, įrengti studentams bendrabučius. Technikos fakultetas seniai kovoja dėl patalpų praplėtimo, deja, nesuranda pritarimo vyriausybėje.

6. Atskirti Technikos fakultetą nuo universiteto, įsteigiant Aukštąją Politechnikos mokyklą su atitinkamu statusu. Susipažinus su nauju Politechnikos mokyklos įstatymo projektu, turiu pastebėti, jog ten nėra nurodyta mokymosi laiko, todėl nėra garantijų, jog viskas neliks po senovei ir naujos mokyklos rėmuose.

Laikau, kad, mano manymu, pirmieji trys punktai turėtų būti įgyvendinti nuo šių metų rudens semestro, likusieji - per ateinančius dvejus metus.

Br. gen. A. Gustaitis”

Technikos fakulteto profesūra pritarė Politechnikos steigimo minčiai. Fakultetas paruošė “Politechnikos” statuto, etatų projektus ir sąmatas. Tačiau tie projektai buvo atmesti.

Politechnikos institutas buvo įkurtas, bet jau visai kitomis sąlygomis, 1950 m. pabaigoje, reorganizavus Kauno universitetą į du specializuotus institutus. 1950 m. gruodžio 30 d. Kauno politechnikos instituto direktoriumi paskirtas prof. Kazimieras Baršauskas. Naujajį institutą sudarė universiteto penki techniškieji fakultetai. 1990 metais jis reorganizuotas į Kauno technologijos universitetą.

GENEROLAS ANTANAS GUSTAITIS SUGRIŽTA Į TAUTOS ATMINTĮ

Edmundas Ganusauskas

Žurnalistas

Apie tautos pastangas ir kruvinus istorijos vingius vieni prabyla liudininkų balsu, kiti, deja, tik žmonių atmintyje, iš kurios režimas daug dešimtmečių mėgino ištrinti. Tokia lemtisteko ir brigados generolui Antanui Gustaičiui.

1934-iejį. Nuskambėjo preciziškas trijų ANBO IV skridimas aplink Europą. Pasaulį nustebino drąsus ir tikslus jaunų Lietuvos sparnų skrydis. "Atrodo, jie visa tai darė linksmai ir drąsiai, su malonumu ir pasitikėjimu, jausdami, kad viskas įmanoma - ir aplink Lietuvą, ir aplink Europą..." - tokiais žodžiais lakūnų nusiteikimą nusakė neseniai gimtojoje žemėje viešėjusi generolo A. Gustaičio dukra Rasa. O tada lietuvių lakūnų skridimą šiltais straipsniais palydėjo daugelio šalių spauda. Amžininkai, aviacijos specialistai atkreipė dėmesį į puikias A. Gustaičio lėktuvo galimybes.

1934 m. Lietuvos karo aviacija turėjo 80 lėktuvų. 24 iš jų - A. Gustaičio konstrukcijos. Septyni ANBO III, penki ANBO V, keturi ANBO VI, aštuoni ANBO IV. Iki okupacijos buvo likę šešeri metai, Lietuvos aviacijos dirbtuvėse buvo pastatyti dar 32 A. Gustaičio lėktuvai. Tai buvo didžiųjų darbų metai, atskleidę plačiašakį žmogaus talentą. Skraidymas, konstravimas, vadyba - jis visur pasižymėjo profesionalumu.

Apie tokius žmones verda pats gyvenimas. Dar niekas nemėgino atidžiau išsiūriėti į A. Gustaičio darbus Lietuvos aviacijos sporto labui. Tačiau ir probėgšmais užmetus akį į archyvų dokumentus, aišku, jog be laimiančių A. Gustaičio rezoliucijų Lietuvos Aero klubas nebūtų galėjęs vaisingai dirbti. Daug faktų liudija gen. A. Gustaičio ir prof. Zigmo Žemaičio tarpusavio supratimą.

A. Gustaitis rašė teorinius straipsnius apie skridimus į kitas planetas ir grindė Lietuvos aviacijos strategiją, *Lietuvos aide* samprotavo apie sanitarinę aviaciją ir karininkų susirinkime kėlė mintį apie periodinį leidinį karo aviacijos ir priešlėktuvinės apsaugos klausimais. Rūpinosi žuvusiųjų atminimu ir gyvųjų gyvenimu. Karių bei aviacijos tarnautojų švietimas, fizinė kultūra, laisvalaikis. Neseniai atkurto Lietuvos Aero klubo auklėtinis, o dabar ir jo atsakingasis sekretorius Viktoras Ašmenskas, rodo, ir šiandien jaučia mokytojo ranką, kurią generolas paduodavo jaunam lakūnui užsienio literatūros skaitykloje, kur jie dažnai susitikdavo. A. Gustaitis mokėjo anglų, rusų, italų, vokiečių, prancūzų kalbas.

Dar giliau V. Ašmenskui įsiminė tėviškas aviacijos viršininko žodis po to, kai, leisdamasis į aerodromą, pagautas azarto, pademonstravo niekam nereikalingą šaunumą.

Kad čia buvo tvirtas gyvenimas, gali spręsti pagal sodybvietyje juosiančius medžius ir atkastus namo pamatus. Kai iš Sibiro grįžo čia iki tremties ūkininkavęs A. Gustaičio brolis Sergijušas, pastatai jau buvo nugriauti. Tiesa, gyvenamasis namas, pakeitęs ir antrą dislokavimo vietą, stovi gretimame kolūkyje. Iškaba skelbia, jog tai parduotuvė.

Iš amžininkų atsiminimų žinome jauniausiąjį Obelinės ūkininko Kazio Gustaičio sūnų buvus nepaprastai gabų matematikai. Ne veltui Marijampolės gimnazijoje, kur lietuvių kalbai buvo skirta tik viena valanda per savaitę. Antaną vadindavo "matematičeską bombą" (matematikos bomba). Jis studijavo garsių šachmatininkų partijas ir mėgo groti mandolina. Buvo gyvas, sportiškas, vaikštinėdamas su draugais staiga padarydavo salto arba žongliuodavo keturiais akmenukais. Marijampolės gimnaziją Antanas baigė 1916 m. Jaroslavyje ir, pagal žinias tarp kelių šimtų kandidatų parodęs trečią rezultatą, įstojo į Petrapilio kelių inžinierių institutą. Tačiau kelininku netapo - mobilizuotas mokėsi artilerijos karo mokykloje. Revoliucijos sumaištyje atsisveikinęs su Rusija, grįžo į Lietuvą. Stojó savanoriu. Į karo aviacijos mokyklą buvo priimtas 1919 m. kovo 15 d. Berods nuo pat pradžios mėdėstyti matematiką savo bendražygiams - pirmajai būsimų Lietuvos lakūnų grupei. Balandžio 3 d. gydytojų komisija trisdešimt jaunų vyrų pripažino tinkamais skraidyti. Rugsėjo 6 d. įsakymu kursantai buvo paskirstyti į mokinių - pilotų grupes. "Mokinių būrininką karo aviacijos mokyklos Gustaitį Antaną skaityti paskirtu vyresniuoju bendrųjų pamokų klasėj: kartu jis eina pareigas vyresniojo visų mokinių - lakūnų grupių ir pirmos pilotų grupės", - rašė aviacijos dalies vadas P. Petronis.

Reikėjo išmokti skraidyti ir pačiam. 1920 m. birželio 17 d., praėjus 11 mėnesių nuo mokomųjų skraidymų pradžios, eskadrilės raštininkas užfiksavo leitenantą A. Gustaitį atlikus 151 skridimą lėktuvu "Albatros B. II". Beveik trečdalis skridimų - savarankiški. Niekas už juos nenuadirbdavo daugybės kasdienių ūkio darbų. Ltn. A. Gustaitis perka spynas, pasagas, plieną lingėms, kartoną, rūpinasi maisto produktais bei sporto inventoriu. Jis ir švietimo komisijos pirmininkas, nupirkęs

oreivių bibliotekai V. Kudirkos raštus, M. Šalčiaus, J. Šliūpo, Biržiškų, Pr. Mašoto knygas. Dirbo aviacijos terminologijos komisijoje, o vėliau ir vadovavo šiam darbui. Su Jurgiu Dobkevičiumi šachmatais žaisdavo pietaudami valgykloje - atmintinai, be lentos.

Komandiruotes į Virbalį ar Vilnių netrukus pakeitė tarnybinės išvykos į Vokietiją, Italiją. Turine 1923 m. reikėjo "priimti mūsų aviacijai aeroplanus S.V.A. 10". A. Gustaitis įvaldęs aukštąjį pilotažą, įteisintas karolakūnas, ore išbandęs ne vieną Aviacijos parko dirbtuvėse surinktą lėktuvą, pakilęs į 6000 m aukštį. Nuotykis patykojo tų metų liepos 13 dieną.

"Nukrito ties Žagariškių kaimu. Kritimas buvo labai smarkus, bet kadangi mašina pirmiausia lietė žemę kairiuoju sparnu, kas amortizavo smūgį, tai visi skridusieji išliko gyvi, bet gana sunkiai sužeisti - trims sulaužytos kojos (v. ltn. Gustaitis, ltn. Čemarka ir eil. Heidrikis) ir kiti smarkiai sutrenkti. Aparatas sudužo visai. Sužeistieji buvo tuojau nugabenti karo ligoninėn", - užrašė eskadrilės valdininkas.

Po pusanro mėnesio - vėl aerodrome. Simboliškas ir prasmingas atrodo dar vienas vyresnybės pavedimas: "Nustatyti vyr. ltn. Dobkevičiaus konstrukcijos aeroplano greitumą". Tai buvo antrasis J. Dobkevičiaus lėktuvas, kurio konstrukcija atspindėjo novatoriškus bičiulio siekius. Greitis! Galima spėti, jog Antano Gustaičio požiūris į konstravimo principus buvo labiau tradiciškas. Šiaip ar taip, ANBO I, kurį padedamas mokomosios eskadrilės lakūnų, A. Gustaitis pastatė Aviacijos parko dirbtuvėse, buvo nepretenzingas, lengvai pilotuojamas nedidukas lėktuvėlis su 30 AJ už savo pinigus išgytu varikliu.

Pirmąjį A. Gustaičio lėktuvą matė visuomeninio aviacijos muziejaus Kaune lankytojai, o netrukus, nusileidęs iš palubės, ANBO I persikraustys į kuriamą Aviacijos muziejų. Po ilgų dešimtmečių lėktuvas sugrįš į Aleksotą, kur 1925 m. liepos 14 d. A. Gustaitis pirmą kartą pakilo juo.

1925 m. spalio 27 d. A. Gustaitis atvyko į Paryžių. Netrukus laiške Karo mokslo skyriaus viršininkui jis rašys: "...dėlei susirašinėjime įvykusio klaidingo Mokyklos užvadavimo buvau priimtas į "Centre d'Aeronautique" Versalyje, įrašta gimusių Atstovybės apie mano priėmimą į "l'École Supérieure d'Aeronautique et de Construction Mecanique" iš prancūzų Užsienių Reikalų ministerijos jokio atsakymo nesą..." Klaida buvo atitaisyta, tačiau studentas priminė, jog ir kariuomenės įsakyme apie komandiravimą vieton "Aviacijos Inžinerijos kursai" turi būti "Aukštoji Aeronautikos ir mechanikos konstrukcijų mokykla". "Įsirašiau moksleivijos Aero kluban, turiu teisę dalyvauti kas savaitę ruošiamuose dirbtuvių apžiūrėjimuose. Kol kas buvau "Farmano" aviacijos dirbtuvėse ir 26.XI vyksime pažiūrėti civilinio aerodro-

mo Bourget(...)". "Vidutinį pažymį gavau 16 (20 laipsnių sistema, turiu pastebėti, kad laipsniai čionai statomi gan šykščiai) (...)". 1928 m. kovo 31 d. A. Gustaitis rašys: "Paskaitos ir praktikos darbai mokykloje šiandien galutinai užsibaigė ir dabar belieka projektų atlikimas ir bendri kvotimai. Mokslą galutinai užbaigsiu pabaigoje liepos mėnesio".

A. Gustaičio lėktuvų statybą sąlygojo Lietuvos aviacijos poreikiai ir Aviacijos dirbtuvių galimybės. Techniniai aparatų rodikliai, kaip matyti iš lyginamųjų lentelių, nenusileido užsienio analogams. Savi lėktuvai atsiėjo Lietuvai daug mažiau negu pirkti kituose kraštuose. Antai visiškai įrengtas vienas pirmosios serijos žvalgybos lėktuvas su varikliu kainavo 126,036 litus, o siūlytas pirkti "Hawker Audax" net be įrangos būtų atsiėjęs 181,410 litų. Kai A. Gustaitis sukonstravo mokomąjį ANBO 51, jo pastatymas kainavo 37,480 litų, arba geru trečdaliu mažiau už analogišką prancūzų lėktuvą "Morane Saulnier M.S.315".

Valstybinės instancijos atsilyginti už tai neskubėjo. Yra išlikęs Krašto apsaugos ministerio pasirašytas laiškas valstybės kontrolieriui: "Pilnai sutikdamas, kad konstruktoriaus asmens iniciatyva ir netarnybos metu dirbtas darbas turėtų būti atitinkamai atlygintas, p.m. gegužės mėn. 7 d. raštu 306/sl. nr. kreipiausi į Tamstą, Pone Valstybės Kontrolieriau, prašydamas pritarimo sumokėti inž. plk. Gustaičiui ne mažiau kaip po 2000 lt už kiekvieną lėktuvą. Tačiau Tamstos buvo sutikta mokėti jam ne daugiau kaip po 1000 lt už kiekvieną lėktuvą."

Yra išlikusi spalvota kino juosta, kurioje įamžintas paskutinio A. Gustaičio lėktuvo ANBO VIII pirmasis skridimas. Tai buvo nepanašus į ankstesnes konstrukcijas žemasparnis lengvasis bombonešis. Variklio galin-gumas viršijo 1000 AJ. Įsakymas statyti šį lėktuvą buvo išleistas 1938 m. gegužės 5 d. Kitų metų rudenį ANBO VIII daug rankų stūmė keliu nuo dirbtuvių aerodromo link. Lėktuvas kilo neįprastai stačiai. Didžiausias horizontalaus skridimo greitis - 430 kilometrų per valandą. Pikiruodamas pasiekdavo ir pusės tūkstančio kilometrų greitį, tačiau, pasak inžinieriaus J. Mikalausko, skraidžiusio bandymų metu kartu su A. Gustaičiu, lėktuvas nevirpėdavęs, išlikdavęs pavaldus. ANBO VIII buvo didžioji konstruktoriaus sėkmė. Karo aviacija planavo pastatyti 60 šio tipo lėktuvų.

Karo aviacijos įsakymų knygoje (1940 m. gegužės 1 d.) yra toks įrašas: "Šiandien 12 val. 50 min. išvykstu komandiruotėn į užsienį, SSSR, Maskvą". Bronė Gustaitienė savo atsiminimuose cituoja iš užsitiesusios komandiruotės tik birželio 12 d. sugrįžusio vyro žodžius: "Blogai! Pakely mačiau daug rusų kariuomenės ešelonų. Pilna rusų karių parubežyje. Nėra abejonės, jie yra pasirošę ateiti čia". Sielojosi negaudamas audiencijos

pas Respublikos Prezidentą Paskui jau buvo vėlu. Galima spėti, jog generolas turėjo savo nuomonę apie kario pareigą, tačiau privalėjo derintis prie Respublikos ir kariuomenės vadovų pozicijos. Laikiniai ėjęs Kauno aerodromo komendanto pareigas pulk. lt. Ignas Šešplaukis taip aprašė susitikimą su gen. Lebedevu: "(...) atsakė esąs Sovietų sąjungos atvykstančios armijos karo aviacijos vadas ir šiandien jis negalys pasakyti, kiek ilgai jie aerodromu naudosis. O dėl priežasties, kodėl jie atvyko, jis pasakė, jog mes turėjome būti painformuoti, kad tai vykdoma pagal mūsų kraštų draugišką susitarimą. Tada aš gen. Lebedevui pareiškiau, kad mūsų karo aviacijos viršininkas gen. Gustaitis norėtų aerodromo naudojimosi reikalu su juo kalbėtis ir paklausiau, ar jiems šiandien yra reikalinga bet kokia parama iš mūsų pusės. Rusas trumpai atsakė, kad jiems pagalba nereikalinga, o kalbėtis su gen. Gustaičiu jis nematęs reikalo, tuo duodamas suprasti, kad pasikalbėjimas yra baigtas".

Po poros dienų, birželio 17 d., A. Gustaičio įsakymas karo aviacijai: "1. Sovietų kariuomenę ir toliau traktuoti, kaip mums draugingos valstybės kariuomenę, ir, santykiuojant su ja, laikytis visų mandagumo taisyklių. 2. Kiek aplinkybės leidžia, teikti sovietų kariuomenei pagalbą ir stengtis, kur tik galima, jų padėti mūsų krašte, ypač žygio metu, palengvinti..." Tuo pačiu įsakymu generolas uždraudė bet kokius skraidymus, nors ankarai ir taip buvo patikimai užplombuoti pačią pirmąją okupacijos dieną. Atvykėliai pirmučiausiai parūpingo sargybą. Prie lėktuvų negalėjo prieiti nė pats A. Gustaitis. Liepos viduryje kareivinėse bei įstaigose jau kaboją naujų vadų portretai. Rugsėjo 7 dieną "ivedamas rusų kalbos mokymas silpnai mokantiems karininkams, puskarininkiams ir civiliniams tarnautojams".

A. Gustaitis nesileido žmonos įkalbinėjamas pasitraukti į Vakarų. "Gyvenimas bus sunkus, bet kuo mes geresni už kitus? Kodėl inteligentai turi gelbėtis, palikdami liaudį jos likimui? Kuo daugiau šviesnių žmonių liks, tuo sunkiau bus rusams visai užvaldyti kraštą". Jį be galo slėgė tai, kad tekdavo kalbėti mitinguose, rašyti arba skaityti Gustaičio vardu parašytus stripsnius. Krimtosi pro langą matydamas kieme, už tvoros, apleistą jo numylėtinį ANBO VIII.

Rudeniop buvo paskirtas Lietuvos aviacijos likvidavimo komisijos pirmininku. Pedantiškai surašytuose perdavimo aktuose mūsų lakūnai bei technikai užfiksavo kiekvieną veržlelę, beržinę šluotą, elektros lemputę. Tų akcijų liudininkai tikina, jog naujieji šeiminkai tokių skrupulų nepripažino- net žemėlapius, užuot suskaičiavę, krovė ant svarstyklių. Ne ką daugiau ceremonijų patyrė ir žmonės - daugelis buvo paleisti į atsargą. Kol kas iki "rytų ekspresų". Dalis lakūnų, prižiūrimi budrių komisarų, buvo palikti tarnauti 29 šaulių korpuso tautinėje eskadrilėje. Paskutinis kariuomenės knygoje likęs A.

Gustaičio įrašas datuotas 1941 m. sausio 1 d.: "Išvykstu į atsargą". Komisarai vis dar kalbino važiuoti į Rusiją. Mat, Lietuvoje lėktuvų daugiau niekas nestatysias. Atsakė, jog noriai dirbtų savo krašte. Pasak Bronės Gustaitienės, komisarai šyptelėjo su atvira ironija. Nuo tol sekamas kiekvienas buvusio aviacijos viršininko žingsnis. Ratas tolydžio siaurėjo...

Tikiu, sužinosime, kaip vystėsi finalinis A. Gustaičio gyvenimo veiksmas. Prasidėjęs Šeštokuose, jis baigėsi tragiška atomazga Lefortovo kalėjime Maskvoje. Beveik neabejoju, jog kada nors išgirsime daugiau, negu prieš du dešimtmečius buvo atsakyta į daugelį Rasos Gustaitytės laiškų: "...Raudonojo Kryžiaus tarptautinis komitetas Jūsų tėvelio ieškojo ir sužinojo, kad jis mirė 1941 m. spalio 16 d. Daugiau apie jį jokių žinių negalėjome gauti. Apgailestaujame, kad turime Jums pranešti šią liūdną žinią".

Žmonės, kuriems varstotuose buvotiesinami pirštai, ir šiandien dar linkę patylėti. Jiems atrodo, jog kalbėti anksti. Kita vertus, panašios bylos, jei ir liko, tai ne tam, kad kiekviena nosis į jas galėtų įlįsti. Ir šiai pusei atrodo, jog dar per anksti. Dar galima nerodyti.

Antaną Gustaitį 1941 m. liepos 7 d. teisė SSSR aukščiausiojo teismo karinė kolegija. 58-1* straipsnis. Sušaudymas su turto konfiskacija. Kokią Tėvynę išdavė Antanas Gustaitis?

P.S. Lietuvos prokuratūra ir valstybės saugumo komitetas įrodė nuteistajam A. Gustaičiui keltų kaltinimų nepagrįstumą. Jau beveik pusė metų, tačiau iš Maskvos žinių nėra. Suprantama, eilė. O gal raštas jau pasirašytas, tik kanceliarija nespėja atsakyti visiems klausėjams?

Kelių knygų autorė Rasa Gustaitytė viešnagės dienomis ilgai negalėjo suprasti, ką reiškia tas dažnai mūsųose kartojamas žodis "reabilitacija". Iš tikrųjų, ką? Ir kodėl, ištiesus raudoną kepurę, reikia jos prašyti? Nuodėmės juk svetimos. Kita vertus, jokia valdiška indulgencija neatstos to švento akto, kuris jau įvyko - Antanas Gustaitis sugrižo į tautos atmintį.

Atomazga saugumo kalėjime

Uždanga šiek tiek prasiskleidė pernai. Akies kraštu teko pamatyti kai kuriuos dokumentus. Pavyko susirasti ir žmogų, kuris, atrodė, galėtų papasakoti apie tai, kaip prasidėjo finalinis A. Gustaičio gyvenimo veiksmas. Tačiau žmogus nepasakojo. Pasikišo po liežuvio tablete, parodė gumbuotus, kažkada KGB rūsyje tiesintus pirštus. Atseit, kalbėti dar per anksti. O šiomet dar nesimatėme. Užtat neseniai sužinojome - Maskva reabilitavo A. Gustaitį! Žinoma, tos absurdiškos indulgencijos prasmę suprasti sunku, lygiai kaip neįmanoma sveika galva suvokti šėtonišku piktadarysčių, kurias vykdydžiusi valstybė dabar kilniadvasiškai atleidžia savo aukoms.

Tačiau tai - atskira tema, o šiuosyk - kai kurie tik dabar paaiškėję faktai iš paskutiniųjų A. Gustaičio gyvenimo dienų.

Po to, kai 1941 m. kovo 4 d. maždaug 19 val. 30 min. A. Gustaitį Šeštokų stotyje sulaikė pasieniečiai, įvykiai ėmė vystytis pagal nusistovėjusį saugumo scenarijų - sankcija areštui bei krata, nutarimas "kardomąja priemone parinkti laikymą sargyboje", kvotimas, akistatos. Visa tai - Kaune. Beje, orderį Nr. 4880, išduotą valstybės saugumo leitenantui Milovzorovui "suimti ir iškratyti" A. Gustaitį, pasirašė pats LTSR vidaus reikalų liaudies komisaras. Kratos metu rasta be kita ko "geltono metalo laikrodys Nr. 38766, tokios pat spalvos žiedas, medalionas, grandinė, 927 tarybiniai rubliai ir 81 kapeika, šiek tiek Amerikos dolerių, Anglijos funtų, Vokietijos markių. Įvairūs pažymėjimai bei leidimai. Pasas Z-001425, karinis bilietas Nr. 3277, 15 lapų įvairių dokumentų, albumas su šeimos bei "aviacinėmis" nuotraukomis. Paskutinis 34 daiktų sąrašas - kaklaraištis. Ta pačia kovo 7 d. datuoti ir paties A. Gustaičio ranka parašyti parodymai. Sumanymas pereiti sieną kilęs po to, kai teko išeiti iš karinės tarnybos. Iš pradžių tą mintį nugindavęs šalin, nes labai nenorėjo apleisti gimtos žemės, tačiau ilgainiui atsirado naujos priežastys ir įspūdžiai, kurie paskatino galų galę ryšties įgyvendinti sumanymą.

"Svarbiausioji priežastis - atitrūkimas nuo profesijos, kuriai paskyriau 22 gyvenimo metus", - rašė devynis originalios konstrukcijos lėktuvus sukūręs karo aviacijos viršininkas. Kaip matyti iš tolesnių parodymų, jis tikėjosi dirbti Amerikos aviacijos pramonėje ir skraidyti bent jau sportiniais lėktuvais. Generolas be galo sąžiningai taisyklinga rusų kalba išdėstė motyvus bei aplinkybes. Tačiau saugumiečiams jo aviacinė veikla nerūpėjo. Jokiame protokole nėra nė užuominos apie studijas Paryžiaus Aukštojoje aeronautikos ir mechanikos konstrukcijų mokykloje, kurią baigdamas jis, Lietuvos karo aviacijos mokyklos pirmosios laidos lakūnas, jau garsėjo, kaip talentingas aviakonstruktorius. Neužsiminta ir apie pasaulyje nuskambėjusį precizišką trijų A. Gustaičio konstrukcijos lėktuvų ANBO IV skridimą aplink Europą, kurį jis organizavo ir taip puikiai įgyvendino. Enkavedistai, kaip atrodo, apskritai neklausinėjo apie Lietuvos aviaciją, kurią A. Gustaitis su nepaprastu pasišventimu kūrė, o, užėjus okupantams, paskirtas likvidacinės komisijos pirmininku buvo priverstas savo rankomis sugriauti.

Saugumą aviacija domino kitais aspektais. Kaip, kada A. Gustaitis perdavinėjęs vokiečių žvalgybai žinias apie Raudonosios armijos pajėgų dislokavimą Lietuvoje? Tiesa, šis kvotų serialas prasidės jau Maskvoje, TSRS valstybės saugumo liaudies komisariato tardymo dalyje. Ne sykį teko girdėti prielaidą, kad A. Gustaitis į Maskvą buvo išvežtas prasidėjus karui. Nieko panašaus! Kovo 7-ąją, praėjus vos trims dienoms po nelemto susidūrimo

su pasieniečiais Šeštokų stotyje, buvo įvykdytas TSRS valstybės saugumo liaudies komisaro Merkulovo potvarkis "areštuotąjį A. Gustaitį su specialia sargyba pristatyti į Maskvą". Penkių valstybių ordiniais apdovanotą generolą, penkias užsienio kalbas gerai mokėjusį eruditą, mintyse be lentos puikiai žaidusį šachmatais matematiką, Kaune tardęs valstybės saugumo seržantas Kazijev'as, kaip atrodo, plačiau pasireikšti nespėjo, kovo 8-ąją A. Gustaičio pižamą, marškinius bei dantų pastą pedantiškai pagal kvitą Maskvoje priėmė nežinomas vidaus reikalų liaudies komisariato valstybės saugumo vidaus kalėjimo sandėlininkas.

Pirmasis Lietuvos karo aviacijos viršininko brigados generolo A. Gustaičio tardymas Maskvoje, TSRS valstybės saugumo vidaus kalėjime, įvyko 1941 m. kovo 9 d. ir tęsėsi dešimt valandų - nuo 13 iki 23 valandos. Kodėl nebandęs gauti vizą ir oficialiai išvykti į Ameriką? "Išvykti iš TSRS oficialiai beveik neįmanoma." Kodėl nepasinaudojęs galimybe kartu su šeima repatriuoti į Vokietiją? "Man, tikram lietuviui, buvo paprasčiausiai nepatogu stoti prieš komisiją ir repatriuoti kaip vokiečiui."

Kitą dieną, o tiksliau vėlų vakarą tardytojas vėl prašeko apie šeimą bei repatriaciją, bet netrukus ėmė kreipti kvotą kita linkme. Antitarybinė veikla! Centro čekistai, matyt, nesiruošė kartoti provincionalių kauniečio valstybės saugumo leitenanto Milovzorovo klaidų, kuris A. Gustaičio lėktuvų nuotraukas bandė pateikti kaip slaptus duomenis apie "Darbininkų ir valstiečių raudonosios armijos ginkluotėje esančius lėktuvų tipus". Inkriminuoti antitarybinę veiklą, žinoma, patikimiau. Saugumo leitenantas Borislovskis, matyt, nepatenkintas generolo atsakymais, darsyk, nežinia kelintą jau kartą klausia: "Kas vis dėlto paskatino jus bėgti iš TSRS?" A. Gustaičio atsakymas šį sykį, kaip atrodo, panašus į pageidautą. Bent jau toks jis užrašytas: "Aš niekada nebuvau Lietuvos sovietizacijos šalininkas. Tai, kad Lietuva buvo užimta tarybinės kariuomenės, sukėlė mano nepasitenkinimą, kuris ypač sustiprėjo 1940 m. spalio mėn. dėl Lietuvos aviacijos, kuriai aš vadovavau, išformavimo. Manydamas, kad pačioje Lietuvoje kova prieš sovietizaciją yra beviltiška, nutariau nelegaliai išvykti į užsienį, kad galėčiau aktyviai kovoti prieš TSRS".

Kitą naktį kvota, prasidėjusi 23 val., tęsėsi iki ryto. Kovo 16 d. tardymas prasidėjo kone vidurdienį ir pasibaigė vakare. Nurodykite savo bendrus! Ką būtumėte darę, jei būtų pavykę pereiti per sieną? "Užsienyje pirmiausia būčiau nepalankiai Tarybų sąjungos atžvilgiu nušvietęs Lietuvos Respublikos padėtį". Dabar jau kiekvieną sykį tardymas prasidėdavo panašiais klausimais. "Jūs ne viską pasakėte apie savo antitarybinę veiklą!"

Kvotos protokolą gali perskaityti per kelias minutes, betgi A. Gustaitį dažną naktį tardydavo ilgas val-

andas, iki paryčių. Antai 1941 m. kovo 28 d. kvota, prasidėjusi 21 val. 10 min. buvo pertraukta 5 val. 30 min., tačiau rytą vėl atnaujinta tęsėsi iki kitos dienos 2 val. 20 min. - taigi dar 15 valandų iš eilės. Kokie žodžiai ir jausmai slypi neišvelgiami tarp protokolo eilučių? Kokių metodų ir veiksmų amžiniais liudininkais liko tik stori kalėjimo mūrai? Jų nepaklausi. Beatsako liktų ir retorinis klausimas žmonėms. Kur jūs šiandien, okupacinės misijos Lietuvoje dalyviai, keturiasdešimtųjų metų saugumiečiai, palikę savo vardus vieno šviesių Lietuvos žmonių dramos, o tiksliau visos lietuvių tautos kančių protokoluose? Seržantas Kazijevs, leitenantas Milovzorovas, vyr. leitenantas Fuksas, kapitonas Černonebovas, majoras Gladkovas, už vertėją akistatose dalyvavęs vyresniojo įgaliotinio padėjėjas Biržys ir jų bendrininkai Maskvoje Borisovskis, Zimenkovas, Vlodzimirskis, Polevojus, Legkovas, Kločkovas - tiek pavardžių sutinki dokumentuose, iš kurių matyti, kaip buvo sulipdyta A. Gustaičio kaltinamoji išvada. Ji buvo parašyta 1941 m. birželio 25 d., taigi jau prasidėjus karui. A. Gustaičiui inkriminuota tai, kad jis aktyviai pasisakė prieš tarybų valdžios įvedimą Lietuvoje, šnipinėjo vokiečių žvalgybai, dalyvavo kuriant Lietuvos TSR teritorijoje kontrrevoliucinės organizacijos centrą ir pagaliau - mėgino nelegaliai pereiti sieną.

Paruošiamasis TSRS aukščiausiojo teismo karo kolegijos posėdis įvyko liepos 6 d. Nutarta A. Gustaitį

teisti pagal RTFSR baudžiamojo kodekso 58-I "a" straipsnį - sušaudymas su turto konfiskacija. Bylą nagrinėti uždarame posėdyje - be kaltinimo, gynybos, liudytojų. Tą pačią dieną A. Gustaitis pasirašė gavęs kaltinamosios išvados kopiją.

Jį teisė 1941 m. liepos 7 d. Ne paslaptis, kas tai būdavo per teismai. Ar galėjo A. Gustaitis tikėtis, kad trys pirmo rango karo juristai Bukanovas, Čepcovas ir Pojarkinas bent kiek blaiviau įvertins absurdiškus saugumiečių kaltinimus? Vargu. Sovietinę imperiją generolas, be abejo, buvo perpratęs seniai. 1934 metais skrendant aplink Europą, Maskva jį pasitiko transparantais: "Privet liotčikam družestvenoj Litvy" ("Sveikiname draugiškos Lietuvos lakūnus"). Šios šalies aviacijos spauda palankiai rašė apie jo konstrukcijas. Prieš pat okupaciją A. Gustaitis ilgą laiką buvo komandiruotėse Maskvoje. Birželio 12 d. grįžęs į Kauną, bandė gauti audienciją pas Respublikos prezidentą - artėjanti okupacija jam jau nekėlė jokių abejonių. Pagaliau Lietuvos aviacijos sunaikinimas 1940-ųjų rudenį. Aviacija buvo jo gyvenimas.

Paskutiniojo žodžio generolas A. Gustaitis atsisakė.

Valstybės saugumo jaunesniojo leitenanto Sašenkovo pasirašyta pažyma liudija, kad nuosprendis įvykdytas 1941 m. spalio 16 d.

С П Р А В К А

Приговор Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР _____

от 21 июля 1941 года над осужденным к В.Ч.С. А. Густайти с.и. Армантасис Селис Каз. приведен в исполнение 16 сентября 1941 года.

Акт о приведении приговора в исполнение хранится в архиве тов. 29 стр. № 299.

СГ. ОПЕР. УОД. 5 ОТД. 1 СПЕЦОТДЕЛА НКВД СССР
Мл. сержант госбезопасности

(Сашенков)

Pažyma apie mirties nuosprendį ir įvykdymą - sušaudymą

ANTANO GUSTAIČIO SUGRIŽIMAS

Jonas Balčiūnas

Lietuvos aviacijos istorikas

Ilgas ir sudėtingas buvo šis kelias. Pokario metais apie A. Gustaičio likimą nieko tikro nežinojome. Stalino laikais apie jį rašyti ir viešai kalbėti buvo draudžiama. Jei spaudoje ir pasirodydavo A. Gustaičio pavardė, tai su buržuazinio generolo ar tautos išdaviko etikete. Apie jo likimą sklandė įvairios spėlionės: įslaptintas dirba aviacijos pramonėje, pasitraukęs į užsienį... Tik Pranas Hiksa (1897 - 1966), vienas pirmųjų Lietuvos lakūnų, artimai bendravęs su Gustaičiu, kartą prasitarė apie jo areštą Šeštokuose. Vėliau ši teiginį patvirtino architektas V. Žemkalnis ir buvęs karo lakūnas, majoras J. Mikėnas (1899 - 1988). Tolimesnio A. Gustaičio likimo ir jie nežinojo. Grįžęs iš lagerių vienas tautietis pasakojo, jog persiuntimo punkte buvo sutikęs Lietuvos aviacijos viršininką. Pavardės nežinojo, bet nupasakoti išoriniai bruožai sutapo. Tik parodžius nuotrauką, paaiškėjo, jog ten buvo pirmasis karo aviacijos viršininkas gen. J. Kraucevičius. Prasidėjus Chruščiovo "atšilimui" ir kiek sušvelnėjus cenzūrai, ANBO konstruktoriaus pavardę retkarčiais savo raštuose paminėdavo lakūnas-rašytojas Jonas Dovydaitis (1914-1983). Aviacijos istorikas V. Jurkštas *Švyturiui* buvo parašęs net straipsnį, plačiai nušviesdamas A. Gustaičio - konstruktoriaus veiklą. Tačiau cenzūra panorė susipažinti su jo byla. Tarpininkaujant LTSR, KGB byla buvo atsiųsta į Vilniaus saugumą. Ar ją matė straipsnio autorius V. Jurkštas, nežinau, bet J. Dovydaitis sužinojo šturpią tiesą: 1941 m. liepos 5 d. Antanas Gustaitis Maskvoje nuteistas aukščiausia bausme - sušaudyti. Nuosprendis įvykdytas 1941 m. spalio 16 d. Straipsnis *Švyturyje* nepasirodė.

1969 - 1972 m. *Sparnų* žurnaluose trumpai rašyta apie ANBO lėktuvus. 1978 m. *Lietuviškoje tarybinėje enciklopedijoje*, po nelengvų derybų su cenzūra, pavyko įpiršti trumpą A. Gustaičio biografiją. Cituoju: "Antanas Gustaitis [1898 Obelinėje (Kapsuko raj.) - 1941, lietuvis, aviacijos inžinierius, lakūnas. 1929 m. baigė Paryžiaus aukštąją aeronautikos ir mechaninių konstrukcijų mokyklą. 1934 - 40 Lietuvos karo aviacijos viršininkas, brigados generolas (1937). 1924 - 1940 sukūrė ir pastatė įvairios paskirties ANBO lėktuvų. Vietoj Kauno lėktuvų remonto dirbtuvių įkūrė aviacijos dirbtuves ir vadovavo lėktuvų gamybai. 1934 m. vadovavo trijų ANBO skridimui apie Europą (nuskrido ~ 10000 km)]."

1980 m. ruošiant rusų kalba Mosklų Akademijos leidinį *Iš gamtos ir technikos mokslų istorijos Pabaltijyje*, šių

eilučių autoriui pasiūlė parašyti ką nors iš Lietuvos aviacijos istorijos. Pasiūliau temą "Lėktuvų statybos pradžia Lietuvoje". Nurodžiau, jog bus kalbama apie J. Dobkevičių ir A. Gustaitį. Dėl J. Dobkevičiaus klišių nebuvo, dėl A. Gustaičio teko aiškintis su cenzūra. Bet padėjo žinutė enciklopedijoje. Dalis leidinio tiražo (išspausdinta tik 1000 egz.) pateko į Latviją, Estiją. Vėliau šis straipsnis buvo pakartotas TSRS Mokslų Akademijos leidinyje.

1975 - 1983 m., kuriant Lietuvos sportinės aviacijos visuomeninį muziejų, susidarė problema, kaip jame parodyti A. Gustaitį. Brežnevo stagnacijos metais tai vėl buvo nepageidaujama tema. Po ilgų apmąstymų nutarėme įsteigti ekspoziciją "Mūsų konstruktoriai" ir ten parodyti J. Dobkevičiaus, A. Gustaičio, B. Oškinio, B. Karvelio ir kitų konstruktorių lėktuvus, sklandytuvus. Cenzūra neprieštaravo, bet pasakė, jog prieškarinius konstruktorius galime rodyti tik paminėtus enciklopedijoje. A. Gustaičio stende nurašėme iš enciklopedijos jo biografiją, darėme ANBO lėktuvų nuotraukas, techninių duomenų lentelę. Vėliau įsidrąšinę įruošėme net atskirą stendą skrydžiui aplink Europą. Daugiau keblumų iškilo dėl ANBO-I. Pirmasis 1925 m. A. Gustaičio kūrinys stebuklingai išliko iki mūsų dienų. Bet ant jo buvo nupiešti Lietuvos Karo aviacijos ženklai - Vyčio kryžiai. Cenzūra ir partijos ideologai leido ANBO-I demonstruoti, jei bus uždažyti kryžiai. Unikalaus eksponato gadinti nesirengėme. Muziejaus atidarymas užsitęsė. Per tą laiką "prašviesėjo politikos padangė", ir cenzūros valdininkai praleido ANBO-I su ženklais.

1983 m. kovo 6 d. įvyko muziejaus atidarymas. Kartu - pirmasis oficialus A. Gustaičio sugrižimas, nors jo stendas buvo kuklus. Bet, gidui talkininkaujant, (budėdavo aviacijos istorijos žinovai), lankytojai sužinodavo tiesą apie Antano Gustaičio asmenybę bei nuopelnus Lietuvos aviacijai. Daugelis klausinėdavo apie jo likimą. Nors keletas muziejaus kūrėjų jį žinojome, bet sakyti tiesą nedrįsime. Aiškindavome, jog JAV gyvenanti dukra Rasa Gustaitytė yra gavusi Tarpautinio Raudonojo Kryžiaus pranešimą, kad jos tėvas 1941 m. spalio 16 d. miręs Maskvoje. Šią žinią atvežė JAV viešėjęs J. Dovydaitis.

ANBO-I sukėlė žmonių susidomėjimą ir padarė gerą reklamą muziejui. Muziejų lankydamas jaunimas, tėvai su vaikais, įvairios ekskursijos. Pamatę Vyčio kryžius ant sparnų, vyresni žmonės nutebdavo. Kai kurie net ašarą nubraukdavo. Jaunuoliai dažnai klausdavo, kas tai per ženklas. Tekdavo (nors gana atsargiai) paaiškinti.

Padelkus Atgimimo vėjams ir susikūrus Kultūros fondui, atsirado galimybė grąžinti ilgus metus užtęstą skolą Dariui ir Girėnui - pastatyti jiems paminklą Kaune. 1988 m. pradžioje gavome leidimą rinkti paminklui aukas.

Šiuo tikslu su a.a. Nijole Dariūte (1925 - 1991), aviakonstruktoriumi V. Kensingaila, tautodailininku G. Majorovu ir turtingos, įdomios apie Darių ir Girėną kolekcijos savininku V. Burinsku lankėmės Marijampolėje (tuomet dar Kapsuke). Didžiulė gamyklos salė buvo pilna žmonių. Kalbėdamas apie mūsų Atlanto nugalėtojus priminiau, jog netoli nuo Marijampolės, Obelinėje, yra gimęs įžymus lietuvių aviakonstruktorius Antanas Gustaitis. Klausytojai nustebo - ANBO, Gustaitis?! Jie nieko apie tai nežinoję... Pasipylė klausimai. Salėje buvo ir Vidmantas Kačergis. Pertraukus metu jis marijampoliečių vardu pažadėjo prikelti jų įžymaus žemiečio atminimą. Netrukus V. Kačergio rūpesčiu Maisto pramonės automatų gamykloje įsikūrė iniciatyvinė grupė A. Gustaičio tėviškei atstatyti. Šiandien darbai pradėti ir tęsiami.

1988 m. kovo 20 d.

Kauno Politechnikos instituto salėje Aviacijos sporto federacijos (nuo 1989 m. kovo 18 d. Lietuvos aeroklubas)

Pamatę Vyčio kryžius ant sparnų, vyresni žmonės nus-tebdavo. Kai kurie net ašarą nubraukdavo. Jaunuoliai dažnai klausdavo, kas tai per ženklas.

Aviacijos istorikų tarybos ir Technikos muziejaus iniciatyva surengtas viešas Antano Gustaičio 90-čio paminėjimas. 250 vietų salė buvo pilna. Iš Vilniaus atvyko buvęs A. Gustaičio bičiulis architektas V. Žemkalnis, vienas pirmųjų Lietuvos sklandytojų A. Ašmenskas. Iš Kauno - Nepriklausomos Lietuvos savanoris, Karo lakūnas kpt. S. Stanaitis. Iš visos Lietuvos susirinko būrelis Karo lakūnų ir šiandien skraidančių vyrų. Buvo surengta foto paroda, demonstruojamos skaidrės. Po minėjimo žmonės dėkojo už įdomų renginį. Bet po keletos dienų "kilo vėjelis". DOSAF'o (organizacija, valdžiusi sportinę aviaciją) funkcionieriai apskundė LKP centro komitetui, jog Kaune, Politechnikos institute, buvo minimas buržuazinės kariuomenės generolas, salėje plevėsavo trispalvės, girdėjosi nepalankūs šūkiai. Partijos centro komiteto sekretorius Mitkin įsakė išaiškinti, kas gi buvo tas Gustaitis. Tačiau nei Vilniaus, nei Kauno komunistų ideologai nieko apie jį nežinojo. Tuomet kreipėsi į Kauno istorijos muziejų (dabar Vytauto Didžiojo karo muziejus), apklausė keletą minėjimo dalyvių. Visų atsiliepimai buvo palankūs. Mitkin nurimo, o minėjimo organizatoriai nenukentėjo. Po minėjimo įsidrąšinę, 1988 m. balandžio 26 d. ASF vardu parašėme TSRS generaliniam prokurorui raštą dėl A. Gustaičio bylos peržiūrėjimo ir reabilitavimo. Jį pasirašė V. Žemkalnis, V. Ašmenskas, A. Gamziukas ir J. Balčiūnas. Rezultatų teko laukti ilgokai, o apie raštą net keletą kartų priminti. Pagaliau byla atsiuntė į Vilnių ir priimti nuosprendį

pavedė Lietuvos prokuratūrai. Tik atkūrus Nepriklausomą Lietuvos Respubliką, 1990 m. balandžio 26 d. Aukščiausias teismas A. Gustaitį reabilitavo. 1988 m. vasarą sužinojome, jog Marijampolėje, prie buvusios J. Jablonskio gimnazijos, ruošiama atminimo lenta su įžymių šią gimnaziją baigusių žmonių pavardėmis. Gustaitis į šią lentą nepateko. Tik įsiterpus ASF, klaida tapo ištaisyta.

1989 m. liepos 2 d. marijampoliečių iniciatyva Obelinėje įvyko skrydžio aplink Europą 55-mečio paminėjimas. Susirinko aviacijos veteranai, lakūnai, sklandytojai, gausus būrys marijampoliečių. Minėjime dalyvavo tuo metu Lietuvoje viešėjusi A. Gustaičio dukra Rasa. Pradžioje trys lėktuvai pademonstravo aukštojo pilotažo figūras. Po to nusileido parašutininkai. Kalbėjo V. Žemkalnis, V. Ašmenskas, V. Kensingaila ir viešnia. Iš

jų sužinojome, jog, Sovietų armijai okupavus Lietuvą ir prasidėjus areštams, Gustainienė, supratusi padėties tragiškumą,

ėmė įkalbinėti vyrą (patarė ir artimi bičiuliai), kad ieškotų prieglobsčio užsienyje. Šis atsakydavo, kad nėra tautai nusikaltes ir neturi priežasties bėgti. Pavasarį tapo aišku, jog areštuos. Gustaitis sutiko pasitraukti iš Lietuvos. Vienintelis kelias dar buvo į Vokietiją, bet Gustaitis Vokietijoje likti nenorėjo. Žmona, pasinaudodama senomis pažintimis, apėjo dar likusias Kaune užsienio atstovybes, tačiau visur atsakydavo, kad pavėluota ir niekuo padėti nebegali. Tik Argentinos konsulas sutiko paruošti vizą - bet ją teks atsiimti Berlyne. Gustaitis, vengdamas vokiečiams bet kokių įsipareigojimų, ryžosi sieną pereiti nelegaliai.

Skrydžio aplink Europą jubiliejus buvo paminėtas ir spaudoje. Nuo to laiko liepos pradžioje Obelinėje kasmet minima A. Gustaičio diena. 1990 m. gruodžio 1 d. popietę Kaune, Fredoje, Lakūnų plente prie namo, pažymėto 44-ju Nr., susirinko aviacijos veteranai, apylinkės gyventojai. Susitikti su vaikyste atvyko Nepriklausomos Lietuvos lakūnų vaikai: A. Mikėnas, V. Stašaitis. Juk šiame name kadaise gyveno jų tėvai, S. Darius, A. Gustaitis ir kiti lakūnai. Šiandien čia prie sienos pritvirtinta bronzinė lenta. Viršuje - karo lakūno ženklas, po juo įrašas: "Šiame name 1925 - 1927 metais gyveno lakūnas S. Darius, 1928 - 1940 metais lakūnas aviakonstruktorius A. Gustaitis."

Du mūsų tautos ažuolai po tremties ir negandų sugrįžę gintinėn. Į mūsų atmintį.

ANTANO GUSTAIČIO KONSTRUKCIJOS LĒKTUVAI arba NUO ANBO PIRMOJO IKI ANBO AŠTUNTOJO

G. Ramoška

Lietuvos aviacijos istorikas

Šiame straipsnyje pateikiama naujų faktų, surinktų Lietuvos valstybiniame archyve. Pasakojimo pilnumo dėlei, suprantama, negalima apsieiti ir be jau žinomų dalykų.

Bendrais bruožais apie Gustaičio lėktuvus

Pakilęs į orą su savo pirmuoju ANBO 1925 m., Antanas Gustaitis jau 1930-1931 m. organizavo savo ANBO-III ir ANBO-V serijinę gamybą. 1933 m. prasi-dėjo ir jo kovos lėktuvų serijinė gamyba: iš pradžių ANBO-IV, o vėliau - ANBO-41. Gaminti lėktuvus pa-tiems, negu juos pirkus užsienyje, yra žymiai pigiau, o taip pat ugdomi ir savi lėktuvų gamybos specialistai. Tačiau šioms teorinėms teigiamybėms įgyvendinti reikia "menko nieko" - reikia, kad Lietuvoje sukurti lėktuvai atitiktų pasaulinį lygį. O tai visai nėra taip paprasta, kaip gali pasirodyti paviršutiniškai žvelgiant. Iš vienos pusės, per dešimtmečius išaugusios anglų, vokiečių ir prancūzų lėktuvų gamybos fir-mos, talkinamos galingo tų šalių mokslinio potencialo, o iš kitos pusės - Suvalkijos ūkininko sūnus su aviakonstruktoriaus diplomu įsigytu Paryžiuje, neturintis teisės į konstrukci-ją net su mažiausiomis klaidomis, nes niekas Lietuvoje negali finansuoti lėktuvo perdirbinėjimų. Neturėdamas jokio konstruktorių biuro, jis iš karto privalėjo sukurti lėktuvą be jokių "vaikiškų ligų". Priešingu atveju, jo lėktuvai Lietuvos karo aviacijai nereikalingi. Tad gali-ma įsivaizduoti, kokio talento reikia, norint iš karto užšokti ant laiptelio, kuris atitinka bent jau vidutinį Europos lygį.

ANBO - I

Savo pirmąjį lėktuvą A. Gustaitis suprojektavo 1924 m., dar būdamas Mokomosios eskadrilės vadu ir norėdamas išmėginti savo sugebėjimus. Finansavimas iš savos kišenės nulėmė ir lėktuvo tipą - lengvą vienvietį, varomą nedidelio 3 cilindrų ir 35 AG prancūziško variklio "Anzani".

Jau savo pirmagimyje konstruktorius laikėsi dviejų principinių dalykų, kurie būdingi visiems jo lėktuvams: viensparniai su metalinės konstrukcijos liemenimis. Jis nepasidavė pagundai mėgdžioti tuo metu labai paplitu-sius pasaulyje dvisparnius su puikiai išnagrinėta ram-sčių ir atatampų kombinacija, nes aerodinaminio atžvil-giu monoplanai buvo pranašesni. Metalinės konstrukci-jos pasižymi žymiai didesniu atsparumu ir ilgu amžiu-mi. Nesant galimybės Lietuvoje gaminti ištaisai metali-nius lėktuvus, A. Gustaitis nusistatė, kad metalinės kon-strukcijos turi būti bent jo lėktuvų liemenys, nes ši lėk-tuvo dalis pirmiausia priima visas eksploatacines per-krovas.

Iš plieninių vamzdelių suvirinta ANBO-I liemens ferma buvo dengta drobe. Drobe buvo dengti ir medinės konstrukcijos sparnai, paremti V formos spyriais nuo liemens viršutinių kraštų.

Išbandydamas lėktuvą ore, A. Gustaitis visus nustebino staigiais posūkiais ir pademonstruodamas puikų lėktuvo pavaldumą ir stabilumą. Maksimalus lėktuvo greitis siekė 142 km/h, o nutūpimui ir pakilimui reikalavo labai nedaug vietos. Konstruktorius buvo nuskrیدęs ir nusileidęs prie gimtosios sodybos, o 1927 m. su lėktuvėliu apsilankė ir Rygoje. Jau 1926 m. 1-osios eskadrilės lakūnai treniravosi su ANBO-I tikslaus nutūpimo prie marškų. ANBO-I platesnį panaudojimą karo aviacijoje ribojo mažas jo variklio resursas. 1935 m. šis lėktuvėlis buvo patalpintas V.D. Karo muziejaus aviacijos skyriuje. Patekimas į muziejų ir nulėmė jo išlikimą iki šių dienų. Šiuo metu ANBO-I yra depo-nuotas Lietuvos technikos muziejuje.

- reikia, kad Lietuvoje sukurti lėktuvai atitiktų pasaulinį lygį.

ANBO - II

Jį A. Gustaitis suprojektavo bestudijuodamas Paryžiuje ir 1927 m. vasario 28 d. laiške Aviacijos viršininkui pasiūlė jį gaminti vietoj Kaune kopijuojamų Albatrosų B-II, kurie buvo naudojami karo lakūnų mokymui. Už juos ANBO-II turėjo būti dvigubai pigesnis ir ekonomiškesnis. Grįžęs atostogų, A. Gustaitis vadovavo lėktuvo statybai, kurią suvėlino, nes variklis Walter NZ 60 AG buvo gautas tik spalio mėnesį. Pirmąjį bandomąjį skridimą konstruktorius atliko 1927 m. lap-kričio 10 d. Lėktuvą pateisino lūkesčius, buvo pavaldus ir pastovus, max greitis - 160 km/h, bet, konstruktoriui išvykus testuoti mokslų, nebuvo kas pasirūpina serijine jo gamyba. Nežiūrint į tai, šis vienintelis egzempliorius buvo intensyviai eksploatuojamas karo lakūnų moky-mo reikalams. Po kapitalinio remonto 1931 m. liepos mėn. ANBO-II su naujoviška važiuokle ir varikliu Wal-ter NZ 70 AG buvo perduotas Lietuvos aeroklubui.

Lėktuvo konstrukcija tokia pat kaip ANBO-I, tik sparnai - aukštai virš liemens paremti dvigubais spy-riais ir šešiaspyriu "oželiu" nuo liemens viršaus.

ANBO - III

Tai dvivietis (kaip ir ANBO-II), tačiau skirtas ne pradiniam lakūnų mokymui, o lavinimuisi. Variklis žymiai galingesnis Walter 130 AG (prototipo). Šį lėktuvą A. Gustaitis projektavo ir gamino baigęs aukštuosius mokslus ir jau tapęs aviacijos parko viršininku. Jo žinioje buvo karo aviacijos dirbtuvės, todėl galima buvo jau betarpiškai užsiimti serijine lėktuvų gamyba. ANBO-III ir tapo pirmuoju serijomis gaminamu lietuvišku lėktuvu. Ta proga būta ir platesnių užmojų - gaminti lėktuvus ne tik sau, bet ir eksportui. 1930 m. balandžio 17 d. šiam reikalui buvo gautas Krašto apsaugos ministro ir Valstybės kontrolieriaus sutikimas, o atsargos generolas J. Kraucevičius, kaip privačios firmos atstovas, pasiūlė ANBO-III besidomintiems Estijos karo aviacijos atstovams pirkti du lėktuvus (po 55,000 litų). Tačiau tuomet mūsų šalis nukonkuravo vokiečiai. Iš viso buvo pagaminti devyni lėktuvai ANBO-III. Trumpą laikotarpį (1932 - 1933 m.) jie laikinai buvo naudojami, kaip žvalgybiniai kovos lėktuvai, kol jų nepakeitė specialiai žvalgybai ir kovai skirti ANBO-IV.

ANBO - V

Tai lėktuvas skirtas lakūnų mokymui. Jis yra tolimesnis ANBO-II išvystymas: truputį ilgesni sparnai ir liemuo, galingesnis variklis (prototipo ir pirmuose serijiniuose Walter 85 AG) kitokia centroplano spyrių schema, žymiai platesnė važiuoklė. Serijinė gamyba vyko lygiagrečiai su ANBO-III. Iš viso buvo pagaminti penki lėktuvai. Tai buvo puikūs lėktuvai lakūnų mokymui: iki 1938 m. jie jau buvo priskraidę po 1800-1500 valandų ir atlikę daugiau negu 10,000 nutūpimų! Trejus metus paskraidę su minėtais varikliais, vėliau buvo aprūpinti 110 AG Walter "Venus" ir galop nuo 1935 m. jie jau skraidė su angliškais Genet Major 140 AG.

ANBO - IV

Dabar jau sunku yra paaiškinti ir suprasti tą jausmą, kurį jautė Lietuvos karo lakūnai, kai mūsų karo aviacijos eskadrilės prisipildė keliomis dešimtėmis galingų (tais laikais jie iš tikrųjų buvo galingi) žvalgybinių lėktuvų ANBO-IV ir 41, ginkluotų kulkosvaidžiais ir bombomis, automatiniais fotoaparatais ir kita modernia aparatūra. Visa tai prasidėjo, kai 1932 m. liepos 14 d. Antanas Gustaitis sėkmingai išbandė ore ANBO-IV prototipą (gamyklinis Nr. 52). "Antanas nori būti ore!" - aiškino lakūnai vieni kitiems šifrą ANBO - bet už viską labiau norėjo būti ore greitai ir stiprūs patys su savo Lietuvos karo aviacija! Jau 1934 m. su trimis ANBO-IV, apskridus Europą 10,000 km maršrutu, lietuvių lakūnai pademonstravo ir savo, ir lietuviškos konstrukcijos klasę.

ANBO-V konstrukcijoje buvo šis tas naujo ta prasme, kad metalinė liemens konstrukcija buvo sudaryta iš sukniedytų duraliuminio vamzdžių, o sparnai

turėjo plyšinius užsparnius, kurie turėjo užtikrinti geresnes tūpimo ir pakilimo savybes, t. y. nutūpti ir pakilti, kad būtų galima išnedidelių aikštelių. Pirmajame egzemplioriuje buvo išbandytas amerikietiškas variklis "Wasp" 450 AG bei dvižvaigždis 14 cilindrų A.S. "Panther" 535 AG. Kai aukštajai karinei vadovybei buvo įrodyta, kad ANBO-IV viršija potencialių konkurentų Hawker "Audax", Armstrong "Atlas", Letov Š-228 skridimo davinius ir yra už juos žymiai pigesnis (ANBO-IV - 120 t. litų, "Audax" - 170 t. litų, "Atlas" - 167 t. litų, Š-228 - 152 t. litų), 1932 m. lapkričio 18 d. buvo nuspręsta statyti pirmąją septynių lėktuvų seriją ir jiems nupirkti aštuonis variklius Bristol "Pegasus" II L2 580 AG. Tai buvo 1932 m. modelio moderniškai varikliai. Su atsarginėmis dalimis ir priedais jie kainavo beveik 600,000 litų, o bendrai - pirmoji ANBO-IV serija, priskaitant perkamą įrangą eskadrilei (parašutai, autostarteris, aerodromo radiostotis, automobilinė fotolaboratorija ir kt.) kainavo vieną milijoną šimtą tūkstančių litų. Pirmasis serijinis ANBO-IV Nr. 57 buvo pagamintas 1933 m. rugsėjo mėn., o paskutinis iš septynių (Nr. 63) 1934 m. gegužės mėn. Maksimalus jų greitis siekė 290 km/h, skridimo aukštis - 8 km, skridimo tolis - 800 km. 1935 metais gavus lėšų, buvo pagaminti dar septyni lėktuvai ANBO-IV su šiek tiek kitokiais varikliais Bristol "Pegasus" IIM2 (išlaikančiais galingumą didesniame aukštyje). Antroji serija skyrėsi ne tik varikliais, bet ir kitokia liemens forma ties žvalgo kabina. Todėl kariniuose dokumentuose pirmieji vadinami ANBO-IV L, o antrieji ANBO-IV M. Tad iš viso buvo pagaminta 15 lėktuvų ANBO-IV.

ANBO - VI

Šis tipas, tai ANBO-III išvystymas, paliekant tą pačią lėktuvo geometriją, įstatant platesnę važiuoklę ir galingesnę variklį Curtis "Challenger" R-600 185 AG. Toks lėktuvas tiko lakūnų treniruotėms, o taip pat, kaip ryšių lėktuvas karo aviacijos eskadrilėse. 1933 m. buvo pagaminti keturi tokie lėktuvai.

ANBO - 41

1936 m. besiruošiant gaminti trečią seriją lietuviškų žvalgybinių lėktuvų, A. Gustaitis sužinojo, kad firma Bristol modernizavo savo garsiuosius "Pegasus", padidindama suspaudimo laipsnį. Likus tokiems patiems variklio darbiniam tūriui, matmenims ir svoriui, variklio galingumas šoktelėjo iki 900 arklio galių! Jau 1936 m. rudenį nusipirkus vieną tokį variklį, jis buvo pastatytas ant antros serijos ANBO-IV Nr. 70 ir visapusiškai išbandytas. Paaiškėjo, jog, norint pilnai išnaudoti variklio galingumą, reikia panaudoti trimentį propelerį (bandymai vyko su dvimenčiu propeleriu) ir peržiūrėti lėktuvo schemą aerodinaminio požiūriu. Kadangi trimenčiai metaliniai propeleriai užsienyje tuomet kainavo bran-

giai, A. Gustaitis suprojektavo pirmąjį lietuvišką trimenčių propelerį ir kartu su Karo aviacijos dirbtuvių medžio apdirbimo skyriaus vedėju Antanu Maineliu parengė jo gamybos technologiją (tuo metu Europoje medinių trimenčių propelerių niekas negamino). Sparnų plyšiniai užsparniai buvo pakeisti Fraizo tipo skydeliais, kuriuos uždarius, sparno paviršius lieka lygus. Spyriai rėmėsi ne į sparnų paviršius, kaip ANBO-IV, o į laivelio formos siją, pritvirtintą prie sparno apačios. Serijiniuose ANBO-41 dar buvo atsakyta ir istrižinio spyrelio tarp sparnų ramsčių. Visa tai pagerino lėktuvo aerodinamiką, ir ANBO-41 maksimalus greitis siekė 360 km/h. Trimentis ANBO turėjo puikų kopimo į aukštį greitį - į 5 km pakildavo per devynias minutes - tai rekordinis laikas žvalgybiniam lėktuvams. Pirmoji ANBO-41 serija (10 lėktuvų) buvo iškilmingai pašventinta 1937 m. vasarą, o antroji 10 lėktuvų serija - 1939 m. vasarą. 1938 metais surengus bandomąsias lenktynes tarp ANBO-41, prancūziško naikintuvo D-501 ir angliško naikintuvo Gloster "Gladiator", A. Gustaičio kūrinys nenusileido jiems greičiu.

ANBO - 51

Augant Lietuvos karo aviacijai, reikėjo daugiau lakūnų, o, didėjant mokinių lakūnų skaičiui, ėmė trūkti mokomųjų lėktuvų. Todėl jau 1936 m. pribrendo reikalas pagausinti mokomųjų lėktuvų parką. A. Gustaitis pasiūlė gaminti ANBO-51, primindamas, jog vienas iš geresnių ir priimtinių importinių lėktuvų - prancūziškas M..S.315 kainuoja 58,580 litų (ANBO-51 - 37,480 litų). Būdamas žymiai brangesnis, prancūziškas mokomasis lėktuvas turėjo mažesnę horizontalų ir kilimo aukštyn greitį. A. Gustaičio projektas buvo priimtas, ir 1936 m. rugpjūčio - spalio mėnesiais buvo pagaminti pirmieji penki lėktuvai ANBO-51. Jie kainavo 187,400 litų. Nuo 1937 m. rudens iki 1938 m. pavasario buvo pagaminti dar šeši lėktuvai ANBO-51, taigi iš viso - vienuolika.

ANBO-51 labai panašus į ANBO-V. Esminis skirtumas - ANBO-51 turi galingesnę variklį (Genet Major IV 160 AG) ir tvirtesnę konstrukciją (ypač sparnų), kad padidėtų lėktuvo resursas ir be rūpesčių būtų galima atlikti aukštąjį pilotazą. Vienas iš ANBO-51 su trumpesniais sparnais ir specialiu karbiuratoriumi buvo skirtas tik aukštojo pilotazą figūroms atlikti.

ANBO - VIII

Pati efektyviausia karo aviacijos rūšis - puolančioji aviacija, taip vadinami bombonešiai. Ketvirtame dešimtmetyje tapo aišku, kad pats efektyviausias bombardavimas yra bombardavimas pikiruojant ir patogiausia šį uždavinį atlikti vienmotoriams lėktuvams. Visose didelėse valstybėse buvo kuriami, taip vadinami atakos lėktuvai - vienmotoriai, dviviečiai (lakūnas ir

šaulys - bombarduotojas), galintys panešti apie pusę tono bombų ir gausiai ginkluoti kulkosvaidžiais. Kadangi Lietuvos valstybės biudžetas neišgalėjo finansuoti sunkių ar vidutinių bombonešių didesnio kiekio pirkimą užsienyje, A. Gustaitis iškėlė sau nelengvą uždavinį - sukonstruoti lengvąjį bombonešį - vienmotorį dvivietį atakos lėktuvą, kurį būtų galima masiškai gaminti Lietuvos karo aviacijos dirbtuvėse ir kuriais būtų galima apginkluoti vieną bombonešių grupę (tris eskadriles). Ji turėjo tapti pagrindine Lietuvos karo aviacijos smogiamąja jėga, galinčia suduoti priešui juntamą smūgį. Galima drąsiai teigti, kad A. Gustaitis garbingai susidorėjo su labai sunkiu uždaviniu - atakos lėktuvas ANBO-VIII buvo sukurtas. Tai patvirtina ir komisijos išvada 1939 m. lapkričio 22 d., užbaigus visapusiškus lėktuvo bandymus: "Lėktuvo skridimo duomenys ir apginklavimas patenkina šių dienų lengvų bombonešių reikalavimus(...), lėktuvas ANBO-VIII yra tinkamas mūsų Karo aviacijai, kaip lengvasis bombonešis ir atakos lėktuvas". O kaip gi galėjo būti kitaip - juk garsiojo vokiečių JU-87 maksimalus greitis buvo 380 km/h, o ANBO-VIII - 411 km/h.

Lėktuvas ANBO-VIII - žemasparnis monoplanas, kurio liemuo iš duraliuminio vamzdžių, priešakinėje dalyje dengtas duraliuminio skarda, o už pilotų kabinos - drobe. Važiuklė neįtraukiama. Lėktuvo sparnas medinės konstrukcijos, nedalomas, dviejų lonžeronų, ištiesai dengtas klijuote, atsparus dideliems perkrovimams. Variklis Bristol "Pegasus" XVIII su dviejų laipsnių kompresoriumi užtikrina pakankamą galingumą labai dideliame aukštyje. Propeleris keičiamo žingsnio, metalinis. Lėktuvas buvo ginkluotas keturiais kukosvaidžiais, įrengtais sparnuose ir vienu judamu šaulio kukosvaidžiu. Bombolaidžiuose, kurie buvo įrengti liemenyje tarp piloto ir šaulio sėdynių, tilpo 600 kg bombų. Dar keturi 50 arba 100 kg bombų pakabinimo mazgai buvo sparnų apatiniame paviršiuje.

Lietuvos okupacija 1940 m. birželio mėn. nutraukė visus serijinės gamybos planus, o ANBO-VIII pirmasis egzempliorius, kurį laiką pastovėjęs prie karo aviacijos dirbtuvių, buvo pakrautas ant platformos ir išvežtas nežinoma kryptimi.

A. Gustaičio konstrukcijos lėktuvai sudarė nemažą dalį Lietuvos karo aviacijos. Savo kokybe jie nenusileido europiniam standartui. A. Gustaičio dėka Lietuva buvo vienintelė iš mažųjų Europos valstybių, gaminusių savos konstrukcijos kovinius lėktuvus.

LĒKTUVO TIPAS	PAGAMINIMO METAI	VARIKLIO TIPAS	VARIKLIO GALINGUMAS AG	SVORIS PILNO kg	SVORIS TUŠČIO kg	SPARNŲ ILGIS m	SPARNŲ PLOŠTIS m ²	LIEMENS ILGIS m	MAX. GREITIS km/h	MIN. GREITIS km/h	LUBOS km	KILIMO GREITIS MINUTĖMIS			KULKOSIŠKŲ vnt.	BOMBŲ kg	BENZINO l/val.
												1 km	2 km	5 km			
ANBO-I	1925	ANZANI	35	300	190	10	11,4	5,75	142	50	4,2	6	14			45	
ANBO-II	1927	WALTER NZ	60	600	390	10,72	20	6,75	155	50	3,5	8	21				
ANBO-III	1929	WALTER	130	820	556	10,95	18,2	6,9	180	75	4,5						
ANBO-VI	1933	CURTIS, CHELENGER R-600	185	1080	720	10,6	18,3	7,25	205	80	4,5						
ANBO-IV	1932	PRATT/WHITNEY "WASP"	150	1972	1274	13,2	29	8,75	240	90	6	4,5	8	34	4	140	400
ANBO-IV	1932	ARMSTRONG SIDDELEY "PANTHER"	535	2150	1360	13,2	29	8,75	270	90	6,2	2,5	5,5	23	4	140	100
ANBO-IVL	1934	BRISTOL, PEGASUS II L2	580	2250	1500	13,2	29	8,75	290	95	8			14	4	140	400
ANBO-IVM	1935	BRISTOL, PEGASUS II M2	580	2300	1560	13,2	29	8,75	300	95	8,5			12	4	140	400
ANBO-4I	1937	BRISTOL, PEGASUS XI	920	2350	1600	13,2	29	8,8	360	100	8			9	4	200	400
ANBO-V	1931	WALTER, VEGA I	85	820	510	11,35	20,65	7,3	170	70	4						
ANBO-5I	1936	GENET, MAJOR 160 AG	160	950	680	11,35	20,65	7,3	200	80	4						
ANBO-VIII	1939	BRISTOL, PEGASUS XVII	930	3700	2450	13,5	28,4	9,5	411	113	9	2	4,5	15	5	600	640

A. GUSTAIČIO KONSTRUKCIJOS LĒKTUVŲ TECHNINIAI DAVINIAI



Gen. inž. A. Gustaitis, atostogaudamas Palangoje, grumiasi su Baltijos jūros bangomis

Nuotr. Rasos Gustaitytės



1932 m. įsteigtas Lietuvos karo aviacijos garbės ženklas „Plieno sparnai“. Pirmieji apdovanotieji ženklų buvo karo lakūnai plk. ltn. inž. A. Gustaitis, mjr. L. Peseckas, mjr. A. Stašaitis, mjr. V. Šenbergas, mjr. V. Jablonskis ir mjr. V. Švitris



Karo aviacijos mokyklos pirmosios laidos ženklas

DEŠIMT ANBO

Vytautas Povilas Jurkštas

Lietuvos aviacijos istorikas

Prieš akis šūsnis jau pradėjusių gelsti foto nuotraukų. Jose nežinomi fotografai įamžino lėktuvus. Dešimt skraidančių aparatų: sportinis, mokomieji, žvalgybiniai, bombonešiai. Skirtingos išvaizdos, skirtingų paskirčių, sukonstruoti ir pagaminti skirtingais metais. Tačiau jų autorius vienas žmogus - talentingas lietuvių aviakonstruktorius ir lakūnas inž. Antanas Gustaitis (1898-1941).

Fotografijos pažymėtos įvairiomis datomis. Sudėstai jas į darnią eilę, ir paveikslėliai, tarsi, atgyja, prabyla. Jie pasakoja vieną įdomiausių epizodų Lietuvos mokslo ir technikos istorijoje.

Pirmagimis

1925 m. liepos 14 d. popietę Kauno aerodrome buvo didesnis, negu įprasta, sujudimas. Matėsi daug mėlynomis uniformomis ir aukštais su varstomais batais pasidabinusių lakūnų. Tarp jų maišėsi madingomis golfo kelnėmis vilkinčių kauniečių žurnalistų. Beperstojo cikšėjo foto kamerų užraktai.

Keli mechanikai iš angaro išstūmė nediduką, dailų lėktuvėlį. Susirinkusieji pliūptelėjo prie nematytos mašinos, kurios rudai dažytuose šonuose pilkavosi baltos raidės ANBO. Daugeliui jos nieko nesakė, tačiau kiti žinojo, kad tai pirmosios konstruktoriaus ir jo žmonos vardu raidės (Antanas-Bronė). Tik sklandumo dėlei buvo atsisakyta raidės "r".

Mechanikai ir nedidukas, nepaprastai energingas pliktėlėjęs vyras (tai buvo ANBO konstruktorius) dar kartą kruopščiai patikrino variklį, sparno prijungimo kaiščius, valdymo traukas. Dėl visa ko, priėjęs spirtelėjo į važiuoklės ratukus. Atrodo tvarkoje!

Aviatorių būrelyje girdėjosi balsai: "Nepakils nuo žemės! Variklis tik 35 arklio jėgų!" Kiti autoritetingai tikino: "Būtinai atsiplėš. Dar prieš keletą metų Jurgis Dobkevičius puikiausiai, net rekordiniu greičiu skraidė ir su 30 arklio jėgų varikliu".

Kalbas nutraukė linksmai sužžęs ANBO variklis. A. Gustaitis, kaip ir dera, pagal tradiciją ryžosi pats išbandyti savo pirmąjį lėktuvą. Būdamas aukštos klasės lakūnas, konstruktorius, vikriai išsiropštė į nedidelę kabiną, didžiuliais piloto akiniais užsidengė akis ir sklandžiu judesiu atstūmė nuo savęs benzino rankenėlę.

Trumpai pariedėjęs aerodromo žole, ANBO vikriai liuoktelėjo į orą. Net ir didžiausi skeptikai turėjo pakeisti savo nuomonę. O lėktuvas jau buvo aukštai. Grakščiai sukiodamasis, jis savo sidabriniais sparnais uoliai suko ratus virš aerodromo.

Jau ir paskutinytis, berods, trečiasis ratas. ANBO pradėjo leistis. Variklio apsisukimai visiškai sumažėjo, ir lėktuvėlis gražiai nutūpė "ant trijų taškų". Gera mašina, meistriškas nutūpimas. Smagų, susijaudinusių A. Gustaitį apsupo draugai su mėlynomis pilotėmis. Konstruktorius tris kartus išlėkė į orą, palydimas tradicinių "Valio, valio, valio!". Taip prieš keturiasdešimt su viršum metų A. Gustaitis atšventė savo pirmąjį kūrybinį pasisekimą.

Konstruktorius labai mėgo lėktuvėlį ir, nutaikęs laisvenę valandėlę, dažnai skraidė. Pagaliau ryžosi ANBO parodyti ir savo artimiesiems, vaikystės draugams, kaimynams. Ši mintis atėjo jau po to, kai lėktuvo nuotraukos ir aprašymai apkeliavo daugelio Europos šalių aviacinių žurnalų puslapius. 1927 m. spalio 14 d. tikriausiai visiems laikams įėjo į nerašytą gimtojo Obelinės kaimo, netoli Marijampolės (neseniai pakeisto iš Kap-suko), istoriją. Tą dieną jų Antanukas su lėktuvu nusileido į Obelinės pievą, o po to vėl laimingai pakilo. Tais metais lietuviškas lėktuvėlis buvo pademonstruotas ir Rygos aviatoriams.

Laikui bėgant, pirmasis A. Gustaičio kūrinys buvo pavadintas ANBO-I. O neramaus, ieškančio konstruktoriaus galvoje brendo naujų, didesnių ir, žinoma, tobulesnių lėktuvų idėjos.

Lygiai po septynerių...

1932 m. liepos 14 d. popietė. Tas pat Kauno aerodromas, ta pati situacija: naujo lėktuvo bandymas. Tik dabar pakilimo take ne mažytė sportinė avionetė ANBO-I, bet didelių išmierių modernišką žvalgybinis lėktuvas ANBO-IV.

Susimąstęs, susikaupęs aviakonstruktorius duoda paskutinius nurodymus mechanikams. Dar ir dar kartą permąsto būsimus žalsvojo padangių paukščio, pažymėto 52 numeriu, išbandymų etapus.

Šią dieną sukanka lygiai septyneri metai, kai į melsvą padangę pakilo trapus pirmagimis ANBO-I. Po šios atmintinos, visam gyvenimui įsirėžusios akimirkos, A. Gustaičiui dar keletą kartų teko patirti ne mažiau džiaugsmingų akimirų. 1927 m. nuo žemės atsiplėšė mokomasis ANBO-II, 1929 m. - ANBO-III, ant braižomosios lentos ryškėjo ANBO-V kontūrai. Iš karo aviacijos dirbtuvių angaro trumpu laiku buvo išridenta į pakilimo taką ir sėkmingai išbandyta ištisa ANBO-III serija, taip reikalinga jaunųjų aviatorių mokymui.

Bene didžiausias įvykis konstruktoriaus gyvenime - Paryžiaus Aukštosios aeronautikos mokykloje 1928 m. įgytas inžinieriaus - aviakonstruktoriaus diplomas. Jis atvėrė A. Gustaičiui didžiules galimybes profesionaliai įkūnyti novatoriškas aviacijos technikos idėjas. Įgyta daug naujų teorinių ir praktinių žinių, kurių taip stokojo konstruojant ANBO-I.

Ir štai ilgų apmąstymų, nemigo naktų ir kruopštaus darbo vaisius - vasarvydžio saulutėje laku žvilgantis

ANBO-IV. Jame sukauptas visas konstruktorius patyrimas, naujausi aeronautikos pasiekimai, modernūs konstrukciniai principai ir statybinės medžiagos. Neveltui, dar prieš oficialų išbandymą, aviacijos specialistai vieningai nutarė: ANBO-IV naujo tipo karo lėktuvas, nė kiek neblogesnis už išgirtąsias Vakarų firmų pagamintas panašaus tipo mašinas.

Konstruktorius veide susimąstymą pakeitė giedri šypsena. Jis tvirtais žingsniais prieina prie lėktuvo ir jaunuoliškai liuokteli į kabiną. Išklauso į ritmingą galingo variklio gausmą. "Viskas bus gerai." Įprastas judesys - benzino rankenėlė atstumta. ANBO-IV lėtai pajuda, įsibėgėja ir, braukdamas ratais apdulėjusių žolynų viršūnėles, šauna į viršų. Ore mašina jaučiasi gerai. Dideliu greičiu daro posūkius, nesudėtingas figūras. Po pusės valandos nutupia. Čia pat improvizuojamos krikštynos. Sudužusi šampano bonka purslais aptaško lėktuvo krūtinę.

Vėliau, aprūpintas dar galingesniu varikliu, ANBO-IV buvo išbandytas pagal griežtą programą. Pasirodė, kad kai kuriais greičio ir pakilimo duomenimis jis neturėjo lygių visame pasaulyje. Lėktuvas po to buvo gaminamas serijomis ir palengva išstūmė senas daugiausiai vokiškas Pirmojo pasaulinio karo meto mašinas. Lietuvos aviatoriai pamėgo paklusnų ir ore pastovų ANBO-IV. O tai buvo didžiausias atpildas jo kūrėjui.

A. Gustaičio vardas plačiai nuskambėjo tarybinės, anglų, prancūzų, vokiečių, italų, amerikiečių aviacinės spaudos puslapiuose. Pagarsėjusį lėktuvą panorą pamatyti kaimyninių šalių kolegos aviatoriai. Tuo tikslu A. Gustaitis 1933 m. su serijinės gamybos ANBO-IV Nr. 57 skrido maršrutu: Kaunas-Ryga-Talinas-Helsinkis. Kelionė buvo labai sėkminga. Visus nustebino mažo Lietuvos krašto aviakonstruktorius išvalgi techninė mintis, puikūs vietoje pagaminto lėktuvo duomenys. Iš Suomijos į Kauną konstruktorius nuskrido be tarpinių nutūpimų per 2 val. 15 min.

Gal būt šios oro kelionės metu gimė mintis lietuviškus sparnus parodyti plačiau.

ANBO-IV virš Europos

Tais pat metais A. Gustaitis su draugais lakūnais pradėjo ruošti atsakingam žygiui - kelionei aplink Europą. Neilgai trukus buvo paruoštas smulkus maršrutinis planas, išpatyrusių lakūnų sudarytos įgulos, paruošti plieno paukščiai.

1934 m. birželio 25 d. Rytas. Kauno aerodrome stovi trijų ANBO-IV grandis. Devinta valanda. Aptarnaujantis personalas bakus pripildo benzinu, tepalais, užveda variklius. Nešini ilgais žemėlapių ritiniais, pasirodo penki lakūnai ir vienas mechanikas. Tylėdami užima vietas, pajudina vairolazdes, įjungia prietaisus. Artėja 9 val. 40 min. Skridimo vadovas A. Gustaitis paduoda ranka ženklą. Vienu ritmu susilieja trijų

ANBO-IV variklių garsai. Grandis darniai pakyla į orą.

Po lėktuvų sparnais praplaukia Lietuvos miestų ir kaimų vaizdai. O po to - Švedija, Danija, Olandija, Anglija, Prancūzija, Italija, Australija, Čekoslovakija, Vengrija, Rumunija. Jau liepos 14 d. Kelionė eina į pabaigą. Keli šimtai kilometrų lietuvių lakūnus skiria nuo didžiosios Tarybų šalies. Po tirjų ir pusės valandos ANBO-IV nutupia Kijeve. Džiugia šypsena lakūnus sutinka Tarybų Ukrainos sostinė. Bematant prabėga dvi viešnagės dienos. Ir vėl kelionė. Šį kartą į Maskvą. Dar prieš nusileidžiant, ANBO-IV įgulos iš oro mato aerodrome susirinkusius maskviečius, su gėlių puokštėmis rankose, ir didelį transporantą su užrašu: "Sveikiname draugiškus Lietuvos lakūnus".

Tarybinių aviatorių atmintyje dar nebuvo išblėšę ankstyvesnio susitikimo įspūdžiai. Jie gerai atsiminė lietuvių lakūnų, vadovaujamų A. Gustaičio, viešnagę Maskvoje 1930 m. rugpjūčio 18-23 d. Tuokart trijų Lietuvos lėktuvų įgulos buvo pirmaisiais tarybinių lakūnų svečiais iš užsienio.

Per tris viešnagės dienas buvo nemaža įdomių susitikimų, pokalbių. Lakūnai susipažino su Maskvos architektūra, muziejais, teatrais, visur patyrė nepaprastai draugiškus jausmus.

Liepos 19 d. iš Tarybų šalies pakilę ANBO-IV draugiškai pamojavo Maskvai sparnais ir pasuko Kauno link.

Ši plačiai užsienio spaudoje komentuojama, trijų ANBO-IV kelionė pranoko visas į ją dėtas viltis. Beveik 10 tūkstančių kilometrų skridimas (iš jų 1.200 km kalnų, o 2.300 km - jūrų atkarpos), kas sudarė ketvirtadalį žemės skersmens, praėjo sklandžiai ir nepaprastai tiksliai. Tokio masto perskridimas tuo metu buvo didelės aeronautinės reikšmės įvykis. Tačiau jo metu lietuviškos konstrukcijos lėktuvai nė karto nesugedo, dirbo kaip "laikrodžiai".

Lėktuvai - dvyniai

Aviakonstruktorius dažnai sugretinamas su dailininku. Nutapęs gerą paveikslą, dailininkas kaskart prie jo sugrįžta, iš naujo nutapo atskiras detales, dailina, tobulina. Taip ir lėktuvų konstruktorius, laikui bėgant, grįžta prie savo ankstyvesnės konstrukcijos, stengiasi patobulinti vieną ar kitą lėktuvo detalę, mazgą, įrengimą. Šio dėsningumo neišvengė ir A. Gustaitis. Praslinkus penkeriems metams, kada serijomis buvo pagaminta keliolika naujos konstrukcijos ANBO-V ir ANBO-VI, jis vėl grįžo prie ANBO-IV.

Siekdamas eiti koja kojon su sparčiai augančiais aviacijos technikos pasiekimais, jis patobulino šio lėktuvo tipą. Buvo įstatytas galingesnis variklis, trijų menčių propeleris, padaryti kai kurie principinio pobūdžio pataisymai. Taip A. Gustaičio konstrukcijų sąrašė atsirado naujas lėktuvo tipas - ANBO-41, išvaizda primenantis

savo pirmtaką. Tačiau buvo žymiai greitesnis, vėl aplenkęs savo laikmečio tobulėjančius žvalgybinio tipo lėktuvus Europoje.

Konstruodamas lėktuvus, A. Gustaitis nesiekė rekordinių greičių, kaip jo pirmtakas aviakonstruktorius Jurgis Dobkevičius (1900-1926). Jis bandė sukurti pastovų ore, patogų valdyti ir, svarbiausia, pigų lėktuvą. Tačiau, lyginant jo konstrukcijas su to laiko panašaus tipo lėktuvais, ANBO kai kuriais atvejais buvo pranašesni. Apie tai buvo dažnai kalbama ir tarptautinėje aviacijos spaudoje.

Tinkamą darbui sąlygų konstruktorius kaip ir neturėjo. Lietuvoje nebuvo specialios aerodinaminės laboratorijos, įrengimų, kvalifikuotų padėjėjų, stokojo autoritetingų mokslinių konsultantų. Lėktuvų konstravimas be galo sudėtingas. O šioje srityje teko dirbti vienam. Todėl A. Gustaitis naudojosi užsienio aerodinaminių laboratorijų skelbiamais duomenimis. Gerai mokėdamas rusų, prancūzų, vokiečių, italų ir anglų kalbas, jis uoliai sekė užsienio spaudoje pasirodančias naujoves ir jas taikė konstruktyviniame darbe.

A. Gustaitis svajoto plačiau paskleisti Lietuvoje lėktuvų konstravimo idėją, pats asmeniškai kalbino vieną kitą gabų jaunuolį pasišvesti aviacijos mokslui. Minint kūrybinės veiklos dešimtmetį, 1935 m. aviakonstruktorius kalbėjo: "Mūsų lėktuvų statyba negalėtų plėstis toliau, jeigu nepasistengtume priauginti konstruktorių. Todėl aš sveikinu visasskandytuvų ir lėktuvų statytojų pastangas, nes iš jų bus galima susilaukti naujų konstruktorių. Ypač būtų geistina, kad aviacijos technika daugiau susidomėtų inžinieriai, turį aukštąjį technikos mokslą. Labai gaila, kad mūsų universiteto aukštesniųjų kursų studentai technikai tuo reikalu per mažai domisi".

Tarsi atsiliepdamas į šią opią problemą, A. Gustaitis Kauno universitete subūrė grupę Technikos fakulteto studentų. Kartu su jais suprojektavo sportinį vienvietį lėktuvą ANBO-VII. Jis buvo statomas Lietuvos Aero klubo lėšomis, tačiau dėl įvairių priežasčių neužbaigtas. Taip į orą nepakilo vienintelis iš dešimties ANBO.

Gulbės giesmė

Lėktuvus tobulėja, sakoma, ne dienomis, o valandomis. Sukūręs savo mylimiausią lėktuvą ANBO-41, A. Gustaitis nesustoja vietoje. Jam knieti pilniau išnaudoti susikaupusią kūrybinę potenciją.

1937 m. jis vėl sėda prie braižymo lentos. Vatmano lapuose gimsta naujo lėktuvo architektūriniai eskizai, komponavimo schemas. Brėžinių krašteliuose atsiranda pavadinimas - lengvasis bombonešis ANBO-VIII. Jo išvaizda visiškai neprimena ankstyvesniųjų monoplanų - aukstasparnių ANBO. Tai aptakių aerodinaminių formų žemasparnis lėktuvas. Tų laikų supratimu ANBO-VIII buvo dailus ir moderniškąs lėktuvas. Jo gamyba buvo pradėta 1938 m. karo aviacijos dirbtuvėse Kaune.

A. Gustaičiui kūrybinės ir darbo sąlygos kiek pagerėjo. Prie dirbtuvių įkuriamas techninis skyrius, kuriame susiburia keletas aviacijos inžinierių ir technikų. Kiekvienas jų daro atskirų lėktuvo dalių aerodinaminius skaičiavimus, brėžinius. Pats A. Gustaitis projektuoja sparną ir kartu mieliai vadovauja nedideliame, tačiau pirmajam Lietuvoje konstruktavimo biurui.

Neilgai trukus dirbtuvėse ant stapelio pamažu išryškėja ANBO-VIII pavidalas. Atrodė, kad tomis dienomis A. Gustaitis tik ir gyvena savo naujuoju kūriniu. Nebuvo laisvos valandėlės, kurios jis nepašvęstų vienam ar kitam techniniam klausimui spręsti, visada draugiškai pataria jaunesniesiems kolegoms. Matydami tokį vyriausiojo konstruktoriaus entuziazmą, su dviguba energija prie lėktuvo darbavosi ir darbininkai, ir techninis personalas.

1939 m. pavasarį ANBO-VIII galutinai užbaigiamas. Pagal tradiciją pirmasis ratas priklauso konstruktoriui. Tačiau ore atsiskleidžia variklio gaubto auselės ir bandomąjį skridimą reikėjo skubiai nutraukti. A. Gustaitis laikėsi geležinės taisyklės: skristi galima tik tada, kai kiekvienas net mažiausias varžtelis savo vietoje. Po kelių dienų bandymai vyko toliau. ANBO-VIII buvo daug skraidoma, net surengtos jo varžybos su kitais karo aviacijos lėktuvais - ANBO-41, Devoitine 501, Gloster "Gladiator". Tų dienų liudininkai pasakoja, kad kai kuriais atvejais ANBO-VIII juos viršijo, kai kuriais - neprilygo. Bandymų metu paaiškėjo, kad sudėtingos konstrukcijos sparnas gamybos eigoje buvo ne visiškai tiksliai ir kokybiškai pagamintas. Dėl to ANBO-VIII didžiausio greičio rodikliai nepatenkino ir paties konstruktoriaus, nors ir siekė 430 kilometrų per valandą. Tokio greičio tada jau nebeužteko.

Ši nesėkmė, žinoma, nuliūdino A. Gustaitį. Tačiau šią sunkią valandą jį guodė kita mintis: Lietuvos padangėje sėkmingai skraidė dešimtys kitų ANBO-III, IV, 41, V, 51, VI. Jie galutinai pakeitė užsienio konstrukcijos mokomuosius lėktuvus.

A. Gustaičio kūrybinėje sąskaitoje stigo naikintuvo konstrukcijos. Tačiau jį konstruoti būtų bergždzias darbas. Ketvirtajame dešimtmetyje moderniško naikintuvo konstrukcija buvo labai komplikauta. Jam sukurti reikėjo brangių ir sudėtingų įrengimų, geros gamybinės bazės. Tuo metu karo aviacijos dirbtuvės nebuvo tiek pajėgios, kad jose būtų galima išdrįsti imtis naikintuvo statybos. Todėl Lietuva buvo priversta juos už didelius pinigus pirkti užsienyje.

1972 m. Vilnius.

Pastaba

Autorius parašė šį straipsnį "Švyturiui", bet cenzūra jo nepraleido, panoro plačiau susipažinti su A. Gustaičio byla.

V.P.

EUROPA IŠ ORO

1934 m. birželio 25 d. - liepos 19 d.

Av. mjr. J. Namikas

(Knygos santrauka)

Kuklus atrodo mūsų žygis paskutiniųjų pasaulio erdvės užkariavimų šviesoje. Tolimi vandeny-
nų perskridimai, nepaprastai ilgi išsilaukymai ore, fan-
tastiški aukštumo rekordai nustelbia trijų ANBO IV
lėktuvų kelionę aplink Europą. Šalia pavienių oro vir-
tuožų Lindbergo, Posto, Materno, Dariaus-Girėno ir
kitų žygių, sėkmingai atliekami masiniai skridimai:
prancūzų eskadrilės skrenda aplink Afriką, italų lėktuvų
spiečius nugali neramų Atlantą.

Ne pasaulį stebinti pasišovėme šion oro kelionėn
ruošdamiesi.

Kai didžiosios valstybės šimtmečiais laisvai kūrė
savo kultūras, kai tų valstybių kultūros ir civilizacijos
žiedai prasiskyrė ir virto gausingais vaisiais, Lietuva
vilko svetimų jungą ir visas tautos pajėgas atidavinėjo
svetimiesiems. Kai tos valstybės švaistėsi savo turtais ir
viena su kita lenktyniavo civilizacijos rungtyne, lietu-
vių tauta dar tik krovė pumprus tautinei sąmonei
pagimdyti

Todėl ir kitos valstybės stebėjosi sutikdamos mus:
kaip tokia maža valstybė ir tik neseniai atsikūrusi, jau
skraido savo gamybos lėktuvais.

Mūsų perskridimo aplink Europą tikslas buvo
išmėginti patiems ir kitiems parodyti Anbo IV-ojo
pajėgumą ir išsvermę, revizuoti mus lankiusius lakūnus,
užmegzti naujas pažintis, o svarbiausia, patikrinti mūsų
pačių, kaip lakūnų, karo aviacijoj įgytas žinias, ko mažoj
teritorijoj (aviacijos mastu imant) atlikti beveik
neįmanoma. Naujai sukurtų lėktuvų užgrūdinimui
reikalinga platesnė erdvė su pilnu, joje pasireiškiančių
jėgų veikimu. Reikėjo jiems duoti visapusiškas kau-
tynes su atmosferos šiurkštesniais pasireiškimais, kad iš
jų išėjus nugalėtojai.

Tokių minčių ir didelio pulk. leit. Gustaičio
pasiryžimo vedami, pradėjome pasiruošimo darbus.

Malonūs rūpesčiai

Kai tik buvo gautas iš vyriausio štabo leidimas apie
perskridimą, pradėjome rūpintis vizomis. Okai paaiškėjo
iš užsienių reikalų ministerijos svetimų valstybių nusis-
tatymai dėl trijų Lietuvos karo lėktuvų perskridimo per
jų teritorijas, buvo galutinai išdirbtas maršrutas ir smulki
programa. Reikia pasakyti, kad tiesia kryptimi, žemėlapy
pamatavus, kelionė bus daug trumpesnė, negu čia

pažymėta. Tačiau reikia žinoti, kad kiekviena valstybė
turi savo slaptas ir svetimiems lėktuvams uždraustas
zonas, kuriose skraidyti neleidžiama. Vienos valstybės
stropiai saugo kariškų įtvirtinimų paslaptis, antros turi
grynai politinius motyvus. Ypač daug zonų yra Ru-
munijoje. Į ją patekti oro keliu ir iš jos išeiti yra tik dveji
vartai keleto kilometrų pločio.

Mūsų etapas buvo nustatytas:

Kaunas - Stoholmas	715 km	birželio 25 d.
Stoholmas - Kopenhaga	560 km	birželio 27 d.
Kopenhaga - Amsterdamas	702 km	birželio 27 d.
Amsterdamas - Briuselis	176 km	birželio 28 d.
Briuselis - Londonas	322 km	birželio 29 d.
Londonas - Paryžius	350 km	liepos 3 d.
Paryžius - Marselis	665 km	liepos 6 d.
Marselis - Roma	710 km	liepos 6 d.
Roma - Udine	540 km	liepos 11 d.
Udine - Viena	334 km	liepos 11 d.
Viena - Praha	252 km	liepos 11 d.
Praha - Budapeštas	446 km	liepos 13 d.
Budapeštas - Bukareštas	684 km	liepos 14 d.
Bukareštas - Kijevas	790 km	liepos 14 d.
Kijevas - Maskva	780 km	liepos 16 d.
Maskva - Kaunas	440 km	liepos 19 d.

Maršrutas nepaprastai įvairus ir viliojantis, ilgis
per 9000 kilometrų. O pridėjus dar kelionę iš Romos į
Milaną apie 1000 km, gauname 10.000 km arba ketvir-
tadalį kelionės aplink žemės rutulį.

Mūsų lėkimo ratas sukosi tokiomis kryptimis: su
įlinkimu kairėn kryptimi į šiaurės vakarus (Stoholmas),
prasiskėsdamas smailiu kampu nusisuka į pietų vaka-
rus (Londonas), griežtai lūžta į pietų rytus (Roma) ir,
stengdamasis apskritimą uždaryti, pasuka šiaurėn (Pra-
ha); iš ten lekia į Budapeštą, į rytus Bukareštą ir,
padaręs naują lanką į šiaurės rytus (Maskva), grįžta vėl
į vakarus (Kaunas).

Tokį kelią mes matėme, braižydami schemas, ne-
toli nukrypome nuo jo praktiškai tą kelią praskrisdami.

Sąstatas buvo pradėtas rinkti jau balandžio
pradžioje, tačiau dėl kai kurių naujų paskyrimų, kai
kurie ekipažai buvo sudaryti tikrai birželio 17 d.

Eskadrilė buvo suformuota tokiame sąstate:

Eskadrilės vadas pulk. leit. inž. Gustaitis, žvalgas kapt.
Namikas. II lėktuvas - pilotas kapit. Liorentas, žvalgas
leit. Marcinkus. III lėktuvas - pilotas leit. Mikėnas,
mechanikas Rimkevičius.

Lėktuvai Anbo IV su motorais Bristol - Pegasus
585 A.J. - inž. plk. Gustaičio konstrukcija. Mūsų karo
aviacijos dirbtuvių statyba. Maksimalinis greitis 290
km. Benzino eikvoja skrendant 210 km/val. - 100 litrų;
290 km/val. - 210 litrų. Veikimo diametras ramiame ore
- 1000 km.

Mūsų lėktuvai be paprastų kompasų turėjo dar žyroskopus, kurie nėra jautrūs blaškymams ir palengvina kelionės krypties laikymą debesyse. Vėjo nunešimui matuoti lėktuvo dugne buvo įtaisyti optiški derivometrai. Iš lėktuvo vizuojant žemėje pasirinktą tašką, jo slinkimo lygiagretumo padėtimi su derivometro linijomis, buvo gaunamas nunešimo kampas.

Žemėlapius pasirinkome pagal galimybę. Stambiausio mastelio (1:200.000, 1:300.000, 1:400.000 ir 1:500.000) buvo skirti smulkiam orientavimuisi ir skrendant žemame aukšty - smulkaus mastelio (1:800.000) bendram orientavimuisi skridimui aukštumoje (3000 - 5000 m).

Už Baltijos gyvena skandinavai

1934 m. birželio 25-oji. Saulėtas ir skaištus vasaros rytas. Tik stiprokas, priešingas mūsų skridimui vėjas verčia šiek tiek susirūpinti. Vykstame į aerodromą. Saulės atokaitoj stilingoj linijoj spindi išrikiuoti Anbo IV-tieji. Aplink vado lėktuvo liemens vidurį švita trispalvė, mūsų tautinių spalvų juosta. Netrukus ją nešime per jūras, per kalnus į didžiuosius Europos miestus, lai ji skelbia senutei Europai Naujosios Lietuvos troškimą laisvai ir nepriklausomai gyventi.

Dešimtą valandą sužžia motorai. Plačiu Kauno aerodromu pariedėję lėktuvai šauna aukštyn, ir žmogaus - lėktuvo kompleksų junginys pradeda veikti. Atsisveikinimo ratą padarius Kaunui, eskadrilė pasuka šiaurėn.

Pirmas startas nežinoman baran į svetingąjį skandinavų kraštą.

Mirgėte mirga seneliai miestai: Vilkija, Veliuona, Kelmė, Rietavas. Kaleidoskopiškai keičiasi graži gimtinės panorama. Toli, toli horizonte ryškėja melsvai žalsva



Lietuviškų lėktuvų kelias per svetimus kraštus. Eskadrilė išskrido iš Kauno šiaurės vakarų kryptimi ir grįžo iš Sovietų Rusijos

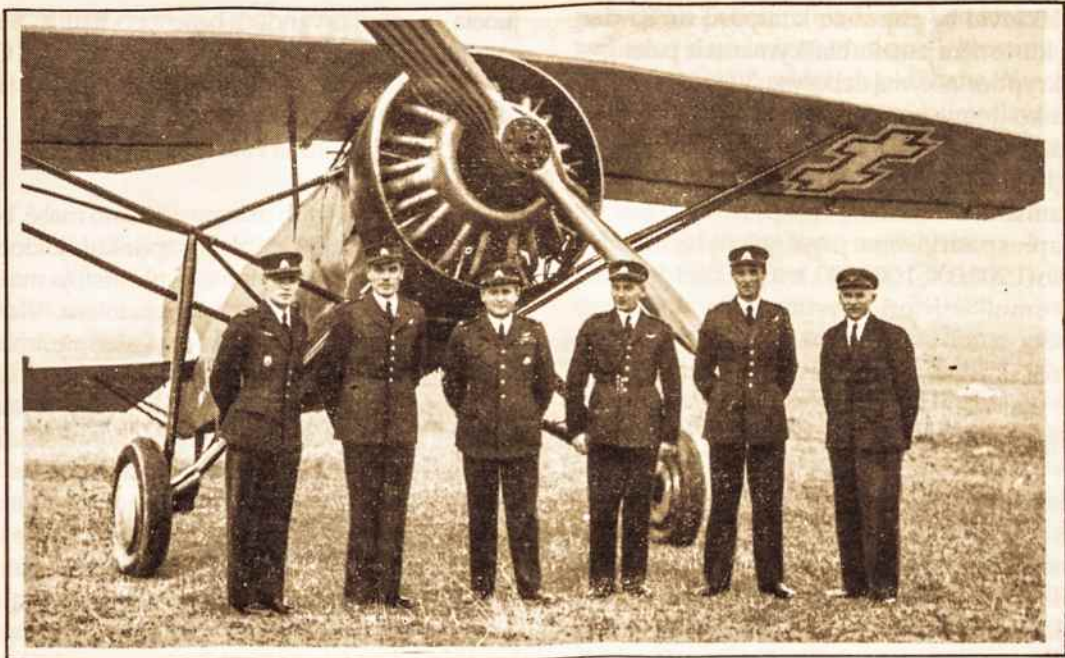
juosta - neribotas vandens baseinas - Baltija. Štai Palanga, gražioji, saulėtoji Palanga. Keičiam kursą Gotlando salos link. Kompasso adatėlė tarytum sustingsta ant 322° skaitlinės. Išeinam į neutralius vandenį. Pamažu nyksta iš akių dailutis Palangos pliažas.

Jūra. Tarytum ištirpusio švino masė, bėgaliniai vandenų plotai. Nė vieno laivo aplinkui - jokio atspirties taško. Kartais ateina mintis: jei tik sustoja motoras, jei.. Tačiau Anbo motorų muzika groja toliau. Vidury jūros turi būti mūsų policijos laivas. Laivo nesimato. Kyla nerimo bangelė. Lūkestingas ir neramus laukimas. Kompasso rodyklė rodo teisingai, o akys klajoja po blizgančius Baltijos vandenį. Toli matyti nedidelis juodas taškelis. Artėjant prie jo. Laivas, mūsų laivas. Tvarkoj. Toliau pradėjo rodytis daugiau laivų. Matome ir Gotlando salą. Dar 140 km šuolis jūra, ir akyse išraižytas Skandinavijos pusiasalio krantas, Švedijos žemė.

Iš 800 m aukščio išvystam Švedijos sostinės salas, kanalus, tiltus bei rūmus ir pasukam į Jarfalą (Stokholmo aerodromą), kur 13 val. 20 min., t.y. po 3 val. 20 min. skridimo, tūpiam. Aerodrome mūsų lauka švedų karo aviacijos vadovybė su būriu karininkų, mūsų ministeris Švedijai p. Savickas ir kiti pasiuntinybės nariai. Malonūs pasveikinimai, oficialios kalbos, fotografavimosi pozos, žurnalistų būriai. Vakare Stokholmo laikraščiai jau linksniavo mus, atvykusius iš užjūrio - Lietuvos.

Po pusvalandžio jau esame viename Stokholmo viešbuty. Tuo pačiu Baltijos perskridimo tempu metame savo darbo rūbus, lendame po dušais, dedamės išseiginę uniformą ir tuojau "zovada" žemyn į vestibulį, kur jau mūsų laukia švedų karininkas lakūnas, priskirtas mus lydėti. Susėdę į jų kariškus limuzinus, tyriomis, be jokių dulkių, nes salyno aplinkumos vandenys jas traukia, švariomis Stokholmo gatvėmis pasiekiam oro ministerijos didingus, tamsius, su dominuojančia juoda spalva, rūmus. Praėję pro abipus įėjimo ginklu gerbiančius sargybinius, įžengėm į ilgą salę, kur jau radom iškilmių, panašios į mūsų, tiktai juodos spalvos, uniformoj pasirėdžiusius švedų lakūnus. Išsirikiavome eilėmis vieni prieš kitus, o viršininkai pirmiau švedų, paskui mūsų, pasikeitė pasisveikinimo kalbomis. Kalbų ceremonijai pasibaigus, švedų aviacijos ministras pulk. leit. inž. Gustaitį, kap. Liorentą ir kap. Namiką apdovanojo švedų garbės ordiniais. Tuoj po antro vizito mūsų ministeriui, uždedam vainiką švedų žuvusiems lakūnams ir vykstame į švedų oro ministerio mums suruoštus pietus, kurie užsitęsia ligi vėlyvo vakaro.

Naujas rytas - nauji ir programos punktai. Kadangi pats Stokholmas vandenimis išraižytas, paduodamas mums laivas, kuriuo keliaujame į antrą aviacijos pulką už 30 km. Čia ramiam kampely, panašiai kaip mūsų Palangos aerodromas, miške prie jūros, su visais reikalingais įrengimais, mokymo patalpomis ir anga-



Skridimo aplink Europą eskadrilės dalyviai. Prie Anbo IV iš k. ltn. Marcinkus, kpt. Liorentas, esk. vadas plk. inž. Gustaitis, kpt. Namikas, ltn. Mikėnas, mechanikas Rimkevičius

rais, kuriuose patalpinti hidro lėktuvai, yra įsikūręs švedų hidro aviacijos pulkas. Pasivaikščiojus po pulko rajoną ir apžiūrėjus jo įstaigas, švedai pakvietė pavėsin "Ramovén". "Ramovén" - laivas, nors ir neerdvus, bet su visais moderniškais įrengimais ir patogumais, kokius tik galima rasti siaurose laivo kajutėse. Švedų pusryčiuose dominuoja begalė daugybė rūšių žuvis. Negalima pasakyti, kad prie švediško stalo nesimatyti ir gėrimų, nors patys švedai daug, ir niekad iki dugno, kaip pas mus, negeria. "Scool" - į sveikatą, pakelia stikliuką, truputį paragauja ir vėl atgal pastato ant stalo. Automobiliais, vingiuotais, ištaigingomis vilomis papuoštais, plentais grįžome atgal į Stokholmą. Tačiau ne linksminis su švedais mes čia pakviesti. Daug ką paliekame nematyta, dar daugiau nerašyta...

Vokiečių jūros lopšinė

Baigta vaišingų ir malonių šeiminių programa. Naujas, dar karštesnis birželio 27 rytas, nauja ir programa. Vykstam vėl į aerodromą, iš kurio turėsime lėkti toliau. O saulė kepina. Prakaitas pilas per veidą. Kad tik greičiau aukštyn, kad tik greičiau pagautų veidą šalto oro srovė. "Sėst", - girdime komandą. Greit pradėjusių veikti motorų propeleriai sukelia stipresnį vėją, kuris į tyrą aerodromą gena dulkių debesis. Važiuojame startan. Išsirikiavę trikampiu, pradėdam kilti. Išskilmės maršas virš Stokholmo ir tolyn, tolyn...

Eskadrilė drausmingojo trikampio rikiuotėj pasu-

ka pietų vakarų link. Stokholmas pamažu dingsta iš akių. Miglotame horizonte pradeda ryškėti jūros žymės. Tai Zundo sąsiaurio vandenys, kurie skiria Švediją nuo Danijos. Iš rūko kyšo Kopenhagos fabrikų kaminai, kurie artėja, kol po mūsų kojomis pasitiesia visa Kopenhaga. Kai nutūpėm aerodrome, buvo lygiai 13 val.

- Kas čia? Panevėžys? - klausiamo vienas antrą. Pilna lietuvių, visur girdisi lietuvių kalba. Matyti veidai žiūri į mus, tiesia rankas, sveikinas, kalbina. Tai vis, pasirodo, mūsų studentai, kurie čia suvažiavo nebent mokytis kaip bekonus gaminti.

Pirmas įspūdis, kad danai visuomet juokiasi ir niekuomet nebūna nusiminę. Visi juda, šūkaujama, su svetimu susitikę jaučiasi lyg būtų seni pažįstami. Mums, tik ką atvykus iš Švedijos, tai atrodė dideliu kontrastu. Ten žmonės malonūs, šalti, nejudrūs ir griežtai laikosi etiketo varžtų, o čia ekspansija, lipšnumas, paprastumas.

Danų aviacijos viršininkas pateikia meteorologinius davinius. Pagal juos Danijos salose oras patenkina, bet Vokiečių jūroj rūkas, kai kur lietus, matymas ligi 100 m. Tačiau neturėdami leidimo skristi tiesiai Amsterdaman ir toliau prasimušti vakarų Europon, turime būtinai skristi per Vokiečių jūrą. Kopenhagoj, Kostrupo aerodrome, danų aviacijos viršininkas įspėjo grėsianti pavojų - niekas juo nepatikėjo.

Komposo kursas 267° - tiesiog į vakarus, į akinančią saulę. Praslenka Sjallandas, Didysis Beltas, Odense, nebetoli Vokiečių jūra. Netoli jūros dangus

visiškai apsiniaukia. Pradedama lynoti. Debesų rūkas iš viršaus ir juodas jūros vanduo iš apačios spaudžia lėktuvus, palikdami šviesesnę, žemą jūros paviršiaus angą. Eskadrilė, lenktyniaudama su vėju, įvirsta į oro džiunglių verdantį katilą. Veržiamės nakties tamsumon. Žemėlika toli, toli. Baigta su įprastu orientavimosi būdu. Akys įsibeda į laikrodį ir džiunglių vadovą - kompasą. Kažin, ar išeisime į šviesą? O vėjas dūksta, ūžia, švilpia, blaško; susikaupęs iš visų jėgų išmeta aukštyn, tai vėl sviedžia į pirmą pasitaikiusią oro duobę. Lietus graužia, kapoja lėktuvų liemenis, sparnus. Aukščio rodyklė rodo tik 100 m. Kai laikrodžio rodyklė pradėjo rodyti jūros skridimo paskutines minutes, didžiausio nerimo kėlė klausimas, kurioje vietoje mes užlipsime ant žemės? Juk 500 km kelias. Galima laukti visokių erdvės peripetijų, kurių tamsiame skridime nepastebėsi. Veiduose švysteli mintis, kad tikslo siekiame teisingais keliais. Matosi kanalais išraižyta Olandijos žemuma. Toliau ir Amsterdamas, o už jo - švyturys. Pradedam leisti žemyn. Girdisi aero stoties sirenos, perspėdamos kitus lėktuvus apie mūsų atskridimą. Šiandien nugalėta 1300 audringų kilometrų.

Amsterdamas numatytas kaip praskrendamas punktas. Mūsų laukia garbės konsulas Penn ir pulk. Gustaičio geras pažįstamas Fokeris, lėktuvų konstruktorius ir didžiųjų susisiekimo mašinų "Fokerių" fabriko savininkas. Tačiau ir čia esame savo tvarkaraščio ir vaišingųjų šeiminingų vergai. Norėtume paklajoti po uostą, po priemiesčius, po didžiuosius architektūros paminklus, o mus p. Fokeris vežasi į ištaigingą viešbutį ir vaišina Indijoj tarpstančiais skanėstais. Nišoj su kažkokiu vyriškiu sėdi brangenybėmis pasipuošus grakšti, ugninga moteris. Egzotiški tamsiaodžiai muzikantai griežia Havajų tango. Gal būt, ir mes patys egzotiški, olandų akimis žiūrint?..

Civilizacijos džiunglėse

Anksti rytą skrendam toliau į pietų vakarus. Skrendame su dideliu malonumu pačion Belgijos širdin - Briuselin. Upės, kanalai, tankus geležinkelių bei plentų voratinklis, vėjiniai malūnai ir beveik nesibaigiantieji miesteliai su, į mus pasistiepusiais, fabriko kaminiais iš viršaus sudaro gyvą reginį. Gausūs miestų ir miestelių bažnyčių bokštai. Lėktuvai, vienas paskui kitą, birželio 28 d. 11 val. nusileido Evere aerodrome Briusely. Belgai labai domisi mūsų lėktuvais ir stebisi, kad Lietuva pati statosi tokios ištvėmės ir greičio mašinas. O mes dar labiau stebimės, kad tokia pramonės šalis Belgija savo gamybos lėktuvų visiškai neturi ir juos perkasi iš prancūzų bei anglų.

Belgų aviacijos mokykloje naujienu nepastebime. Tokie patys kulkosvaidžiai, tokios pat radijo ir bombardavimo mokymo priemonės, kaip ir pas mus. Tačiau

negudru būtų patikėti, kad jie visas aviacijos paslaptis bei atradimus suneštų į reprezentacinę mokyklą. Iš aerodromo nuvyksta į Briuselį ir prie Nežinomojo kareivio kapo uždedam vainiką, nelygioj kovoj su vokiečiais žuvusiems belgų kariams.

Atsirandam pas mūsų konsulą Gylį užkandėliui. Begeriant, čia pat pietietiška nusiteikę mūsų šeiminingai belgai parodo mažąjį aviatorių baletą. Keista ir kartu linksma žiūrėti, kai vienas apysenis pulkininkas paima karininką už rankos ir sukasi, dainuodamas tra-lia-lia... Greit visi išsirikiuojame ir konsulo salionas virsta nemažo karininkų būrio sukuriu. Antraktas po "Mažų aviatorių baletu" užpildomas kai kuriais belgų žaidimais. Ir visa tai atliekama be damų.

Apie 8 val. vakare nueinam dar į vasaros kavinę po atviru dangum, tyrame ore. Dar keletas slowfokso ratų su viena kita belgaite, ir mes vėl viešbuty, nes rytą turim būti Londone.

Birželio 29 d. skrendam į Londoną. Mus palydi trys belgų lėktuvai. Pagaliau vėl mes vieni. Skrendame pas naujus žmones, į jūrų ir vandenynų milžiną - Didžiąją Britaniją. Staiga iš rūko atsiveria namų - namukų giria. Londonas po mūsų kojomis. Toli, toli rūke pranyksta stogų skliautai. Mes Londone, Croydono aerodrome. Išjudam į miesto glėbį. Įpratusiems prie plataus ir laisvo oro kelio, pamėgusiems erdvę ir lėktuvų tempą, kelionė Londono gatvėmis kantrybės ir valios bei jausmų lavinimo mokykla. Dideliu vargu pasiekiame poilsio vietą - viešbutį, netoli Kensington parko. Viešbuty matytis daug atvykusių į ryt įvykstančią anglų karo aviacijos šventę.

Pagal senas tradicijas, kasmet anglai ruošia oro jėgų paradus. Šis paradas - penkioliktasis. Mums numatyta patekti į šią šventę ir pasižiūrėti vienos galingiausių aviacijų skraidymus. Iš pat ryto Londono gatvėse automobilių potvynis. Visi traukia, stumiasi į vieną pusę - į Hendono aerodromą. Gausūs lėktuvų būriai visą laiką raižo padangę, bet tas publikos dar vis nepatenkina. Danguje pasirodo juodas taškelis, kuris pamažu vis didėja, kol pavirsta į elegantišką, raudoną lėktuvą. Tai Valijos princo lėktuvas. Su didele pagarba publika sutinka didįjį sportininką, Britų Imperijos vietininką. Jis užima vietą savo specialioj tribūnoj ir duoda ženklą pradėti šventės programą. Vėliau mūsų vadas pulk. Gustaitis buvo supažindintas su Valijos princu, su kuriuo jis pasikalbėjo keletą minučių. Žiūrime Anglijos lėktuvų fabriko galybės parodą. Iki valiai prisisotinę lėktuvų reginiu ir tvankaus oro nualinti, traukiame į paruoštą pusryčiams palapinę, kuri talpina 1500 kviestų svečių. Pusryčiaujame, šnekučiuojamės. Išgeriame už Anglijos karalių. Klausomės kalbų. Po pusryčių svečiai išsibarsto po salę, kurioje išstatyta lėktuvų motorai ir apsišarvavimo reikmenys.

Išvažiuojam miestan. Smuklėse prie aerodromo

čirlena muzika ir linksmina ten susirinkusius matrosus. Prie smuklių sukiniėjasi žiopių būriai. Mums brangi kiekviena valanda. Todėl skubame. Einame į požeminio geležinkelio stotį. Tenai vėl gyvenimas. Pasiekiame Britų muziejų, kurį paviršutiniškai apžiūrėti reikalinga apie mėnesį. O mes turim tik tris valandas. Lekiam į antrą muziejų. Tai vaškinių figūrų muziejus. Iš vaško ir dar kokio tai mišinio atvaizduota visa pasaulio istorija ir žymieji asmenys su pilna jų aplinka. Pralekiame ir šį muziejų. Vakare dar patenkam į Anglo Baltic Society pietus. Tai vienintelis priėmimas Londone, kur išvydome anglų moteris vyrų draugė. Bet ir čia tradicijų varžtai, ir čia žiba livrejos, ir čia tostas už Anglijos karalių. Kiekviena iškilmingoji kalba palydima šaltu, tačiau rimtu ir iškilmingu che-che...

Išilgai Prancūziją

Liepos 3 d. išskrendam iš Londono į Paryžių. Nedidelis salos žemės tarpas nuo Londono ligi La Manche greit prabėga pro mūsų akis. Žvilgterėjus žemėlapiu, iš eilės matosi Beauvais, Clermont, Le Bourget... Paryžiaus aerodromas. Prieš mūsų akis iš dangaus skliausto išsiryškina milžiniškojo Eifelio bokšto žėgliai. Pro jo viršūnėje esantį restoraną, leidžiamės į žemę Paryžiaus dugne.

Praėję išrikuotą garbės sargybą, išgėrę po taurę prancūziškojo šampano, aviacijos karininkų ramovėje gavom laisvo laiko. Susimaišėme margame ir skambančiame Paryžiaus judėjime.

Kitą dieną, atlikę oficialius vizitus, iškilmingoje aplinkumoje, tarp išrikuotos garbės sargybos Triumfo arkoje uždėjome vainiką Nežinomam kareiviui.

Vėliau vaišėse dalyvavo aukštoji prancūzų aviacijos vadovybė ir lakūnai, kurių žymesniuosius mūsų ministeris Prancūzijos apdovanojo mūsų lakūnų garbės ženklu "Plieno sparnais", o prancūzai mums visiems įteikė jų lakūnų garbės ženklus. Iš čia nuvykom apžiūrėti naujai gimusių lėktuvų centrą. Iki vėlaus vakaro tyrinėję prancūzų aviacijos pažangą, vakare pasukome į margojo miesto glėbį. Be jokios programos, be plano, nes laiko turėjome labai mažai.

Liepos 6 d. apleidžiam Paryžių. Maršrutas Paryžius - Marselis tęsiasi per visą gražiąją Prancūziją. Aukštumos prasideda pusiaukelėj, o už Lijono pakyla ligi 1400 m. Orientavimasis sunkėja. Tamsus šlaitų fonas, kelių vietoje takelius iš viršaus sunku išskirti. Kairiajame Ronos krašte driekiasi didelis Bero ežeras. Abejose ežero pusėse du dideli aerodromai. Gavom pakvietimą tūpti į karišką aerodromą. Ten atsarginiai buvo pašaukti atlikti karo pratimus. Pulko ramovė pilna karininkų. Kieme matytis prancūzų vedamos negrų rikiuotės. Pasikalbam, papusryčiaujame, paruošiamo tolimesnei kelionei lėktuvus. Ramovėje ka-

rininkai atsilapoje, išlepe laisvai praleidinėja liuoslaikius. Mes maloniai vėsinamės paunksmėje. 15 val. atsisveikinę neilgai matytus mūsų pietiečius šeimnininkus, pakilom aukštyn ir pradėjom Provanso laukų puolimą.

Po žydriuojų Italijos dangum

Apeninų perskridimą pradėjom nuo Pizos. Mes skrendam 3,000 m aukšty. Žavingosios, išsvajotosios Italijos pavakarys kelia mūsų nuotaiką. Užpakalinės ekipos, užmiršusios nuovargį, išdykauja: tai prislenka prie pirmojo lėktuvo, tai vėl atsitraukia. Kartkartėmis jų šešėliai perkerta pirmąjį lėktuvą, atrodo, kad tai vyksta kažkokios oro kautynės. Kadangi mes kulkosvaidžių nesivežam, tai "oro kova" baigiasi kumščių pagrūmojimu.

Daugiau negu tris valandas skridome Viduržemio j. ir Apeninų kalnais. Iš tolo pradeda baltuoti amžinojo miesto majestotiški rūmai. Dešiniojo lėktuvo sparno šešėlis uždengia Vatikano valstybės teritoriją. 19 val. tūpiam Čiampino kariškan aerodroman.

Italų lakūnų širdingas sutikimas ir vyno taurė ramovės sodo altanoj gražina mus po truputį į normalią žmogaus padėtį. Lekiam į miestą. Meksfaltuoto plento šonuose didžiosios Romos tvoros, senovės pirtys ir vandentiekių liekanos kartu su naujaisiais statiniais glamonėjasi septynių kalvų apylinkėse. Vienu iš daugelio moderniškų Romos statinių yra aviacijos ministerija - naujo ginklo tvarkymo centras. Uždėję ant karaliaus ir nežinomojo kareivo kapo garbės vainikus, nuvykstam į oro ministeriją padaryti vizitus Italijos aviacijos viceministeriui gen. Valle (aviacijos ministru yra pats Mussolini). Ir įrengta ministerija moderniškai. Skyrių kambarių sienos stiklinės - viršininkas mato visą įstaigą vienu metu. Pneumatinis paštas per vamzdžius oro spaudimu siunčia korespondenciją į kitas Romos ministerijas. Čia pat spaustuvėje ruošiama ir spausdinama kariška aviacijos literatūra: kariuomenės statutai, foto išradimai, slaptos instrukcijos ir naujų aviacijos srities išradimų aprašymai. Radijo telegrafo ir telefono įstaiga palaiko ryšį ir perduoda įsakymus visai Italijos karo aviacijai į Milaną, Libiją, Veneciją, Udinę ir t.t.

Po pietų važiuojame senuoju Romos keliu "Via Tiburtina" į Montecello (Dangaus kalno) aerodromą. Pats plentas naujai meksfaltuotas, tačiau jo šonais tęsiasi senovės mūrinė tvora, kuri yra mačiosi Romos legionus, apkaustytus riterius ir puošniuosius Napoleono kareivius. Pats aerodromas dar nevisai baigtas įruošti. Apžiūrime naujus lėktuvus: bombonešius, žvalgybinius, naikintuvus. Ir čia po nedidelės parodėlės patenkam ramovėn. Jai nepasigailėta darbo ir puošnumo. Visa čia įrengta su modernišku plastiškumu, liuosu nuo daugybės sunkių baldų ir paveikslų. Išgėrę po taurę vyno, grįžtam Romon.

Liepos 8 d. daugviečiu (telpa 10 žmonių) italų lėktuvu "Caproni" skrendam į Milaną. Sunkus keleivinis lėktuvas, kuriuo skridome virš Apeninų kalnų 3,000 m aukšty. Netoli Piacenzos miesto perkertam Pado upę ir išilgai Lambro intako atskrendam į Milaną. Lakūnai aprodos neseniai įruošą muziejų, kur surinkta visa aviacijos istorijos dalis, kurioje kuo nors pasireiškė italai. Vienas skyrius buvo mums gerai suprantamas. Atrodo, kad tik vakar mūsų aviatoriai skraidė lėktuvais S.V.A., statytais didžiojo karo pabaigoj. Sėdant į tą "moderniška ir greitą" S.V.A., tekdavo dažnai pagalvoti: "Ar perneš nelabasis?" Dabar ramiausiai sau skrendam savo namie pastatytais lėktuvais per kalnų viršūnes, per jūras ir tikime jais, kaip savo geriausias draugas. Atsiminėme ir tai, kad su S.V.A. paguldė galvą ltn. Stelmokas ir keli kiti mūsų lakūnų šeimos nariai... Greitimoje salėje užtinkame lentą su pavardėmis mūsų lakūnų, kurie išsigelbėjo su italų parašiuotais (ats. maj. Garolis, ltn. Kavaliauskas).

Toliau vystame į Milano aero klubo šventę. Skraidymų atžvilgiu italai mažai kuo skiriasi nuo anglų, nebent temperamentu. Šioje šventėje dalyvauja daug uniformuotų fašistų. Augaloti vyrai, apsilvilkę juodais marškiniais, susijuosę diržais, ilgais, juodais batais, su papachomis, ginkluoti, primena kazokus. Moterų "uniforma", turbūt, visoj Europoj vienoda ir ta pati: skrybėlaitė, suknelė, ridikiulis... Moterys italės panašios į Kauno moteris, tik veido bruožai daugiau ryškesni ir labiau užbaigti.

Pramogos ir visas gyvenimas Milane prasideda vakare, saulei gerokai nusileidus, kada oras pamažu atvėsta. Kambariuose ir naktį būna tvanku, todėl milaniečiai restoranus ir kavines įsitaisę ant namų stogų, toliau nuo įkaitintos žemės ir arčiau švelnaus nakties vėjelio. Viename tokių restoranų mūsų konsulas iškėlė mums vakarienę.

Atgal į Romą skrendam kitu keliu. Romoj priėmimo programoj šiandieną numatyta fašistų parodos ir miesto apžiūrėjimas, aviacijos dirbtuvių lankymas ir pietūs mūsų pasiuntinybėj italų lakūnams atsidėkoti.

Vykstame į fašistų parodą. Čia kruopščiausiai surinkta, sudėstyta visa istorinė medžiaga, vaizduojanti fašizmo kūrimosi istoriją. Šiame skyriuje dominuoja jo autoriaus dvasia ir ryški asmenybė. Tai šio juėjimo siela, vadcas, smegenys - pats Benito Mussolini, karštosios Italijos "Dučė".

Aplankome Mussolinio vardo sporto stadioną. Čia pat matytis fašistų akademija, o kiek toliau ant kalno dunkso balilų stovykla, kur apie 5000 šimtnių vadų ruošiami instruktoriais. Balilų stovykla panaši mūsų skautų stovykloms, kur renkasi mokyklinio amžiaus vaikai. Nuo skautų jie skiriasi tuo, kad čia viskas paremta karišku apmokymu. Štabai, sargybos, mankšta su

šautuvais, raportai. Mus sutinka vaikų sargyba, kuri tuoju išsirikiavusi pagerbia ginklu. Stovyklos viršininkas, italų kariuomenės kapitonas, atraportuoja apie stovyklos darbus ir įveda į vidų. Vaikų palapinėse guolis kietas, o maistas ir darbų suskirstymo tvarka rodo, kad jiems neduodama išlepti.

Liepos 10 d. priešpėtis liuosas. Išbėgam į miestą, kad šiek tiek apsipirkus ir parsivežus iš Italijos suvenyrų. Visoj kelionėj pirkdavome tiktai kišenines smulkmenas. Be visa to, mums rūpi apžiūrėti smulkiau pačią Romą. Einam ten, einam šen, dairomės į sienas, kolonas, griuvėsius ir vis skubam, kad daugiau nors akim apmetus.

Grįžtam ir išvažiuojam į Ostiją, - dar visai neseniai atgaivintą Romos kurortą. Vasarotojų matytis mažoka. Gal būt ir čia kalta ta pati ekonominė krizė. Prie mėlyno dangaus ir tamsiai mėlyno jūros paviršiaus baltos laivelų burės kažkaip lengvai nuteikia "šiaurietį". Grįžtam atgal į Romą pro šv. Petro ir Povilo baziliką ir Koliziejų.

Vakare Venecijos rūmuose mus priima italų dučė Mussolini. Plk. Gustaitis įteikia jam Lietuvos vaizdų albumą ir pasako kalbą itališkai, kas labai nustebina italus ir patį dučę. Italų aviacijos viceministeris gen. Valle už tą šurprizą pareiškia, kad italų garbės eskadrilė palydėsianti mus ligi Austrijos sienos. Nors jau nebe jaunas, bet dar švitrus Mussolini peržiūrėjo įdėmiai albumą - mūsų dovaną ir padėkojęs, palinkėjo laimingai grįžti tėvynėn.

Ir čia turiu prisipažinti, gerb. skaitytojau, kad Romoj buvau, o Popiežiaus taip ir nemačiau...

Per Alpes į Vieną

Liepos 11 d. anksti rytą, italų eskadrilės lydimi, startuojame į tekančią saulę. Per Etruskų Apeninus, Adrijos j. pakraštį, Veneciją, skrendam į Udinę. Per rytinį Lombardijos žemumos pakraštį atskrendam į Alpių kalnais užstotą Italijos pasienio miestuką Udinę. Pulk. Gustaitis pasiunčia į Romą oro viceministeriui gen. Valle padėkos telegramą už priėmimą, vaišes. Įsako paruošti mašinas skridimui per Alpes. Tuo laiku italų lakūnai mus pakviečia kavos išgerti. Šia pat proga gauname meteorologinių žinių ir mums apibūdinamas praktiškasis Alpių kalnų perskridimas bei nenormalios atmosferinės sąlygos. Skrisime Alpių kalnynų viršūnėmis, 3500 - 4000 m aukšty. Kol Udine nuogi ir su sportinėmis kelnaitėmis italų aviacijos kareiviai tvarkė mūsų lėktuvus, pripilstė benzino, iš Romos atėjo radiograma - įsakymas Udine aviacijos viršininkui trimis lėktuvais mus palydėti ligi Alpių kalnų.

10 valandą startuojam į Vieną. Prieš akis atsistoja stati, milžiniška, debesis remianti, Juliaus Alpių kalnų siena. Didelio mūsų lėktuvų vertikalio greičio dėka staigiai kylam į viršų. Aukštyn ir aukštyn nešasi mūsų

lėktuvai, 2500, 3000, 3500 m, o kalnynų viršūnės vis dar mus vejasi. Čia mus lydėjusieji paskutiniai italų lakūnai pasilieka apačioj, o mes 4000 m aukšty įskrendam į Alpių kalnyną. Oro kelias, kaip duobėtas vieškelis. Stukt, stukt, stukt - tai aukštyn, tai žemyn mėtosi lėktuvai. Kartais nebejunti, kad po savim turi kietą sėdynę ir tik diržų ir viršaus spaudžiami pečiai pajunta, kad dar laikais prikibęs ir nekrenti žemyn į bedugnę. Visokių netikėtumų kartais suruošia kalnai, išdrišusieji pakilti į niekieno neliečiamą jų sritį - pasiunčia audras arba patys visai pasislepia klaikiame rūke. Šiandien mums rūko nepasitaikė. Lėktuvai, lyg nujausdami didelę rimtį, greit mus neša iš plataus raganų katilo. Po truputį kalnai pradeda žemėti ir taip neaukštais kalniukais ritasi iki Vienos. Priešaky jau matosi Vienos juodų dūmų debesys. Šalimais Dunojaus melsva juosta. Motorų muzika primena Dunojaus bangų valsą. Kada pro juodus dūmų debesis pasimatė Viena, vadas pirmą kart per visą šį skridimą plačiai nusišypsojo.

Tūpėm Asperno aerodrome lygiai 12 valandą. Po Alpių kalnų vėjų atakos naujas siurprizas. Manėm Vienoj pabūti tik porą valandų. Žiūrime - aerodrome didokas karo dūdų orkestras, kariškiai, žmonių būrelis. Dairomės į viršų, ar nesileidžia koks nors garbingas lėktuvas? Tačiau nieko nesimato. Einame pirmyn. Sutinka mūsų konsulas p. Kraus, austrų kariuomenės pulk. Lohr su adjutantū. Pasveikina ir taria:

- Lietuvos himnas.

Po mūsų himno pulk. Gustaitis atsako:

- Austrijos himnas.

Po tokio nelaukto sutikimo, turime padaryti vizitą austrų kariuomenės štabo viršininkui. Vizitą padarome ir į auto klubą, kur mus pavaišina. (Austrai Versalio sutartimi savo karo aviacijos neturi.)

Karališkai sutikti ir priimti, užsukome į miestą, į Schonbrun, tą garsiąją prieškarinės Austrijos valdovų rezidenciją, turinčią 1441 kambarį ir 197 ha parką. Čia buvo ruošiamos ištaigingiausios visoj Europoj karališkos puotos, kur tose salėse tūkstančiai porų skėsdavo senojo Vienos valso bangose, į kurias verždavosi gražiausios ir turtingiausios Europos damos, kad žybtelėti momentui savo grožiu ir tualetais. Tai praeties Viena... Dabar ji atrodo sumenkusi ir socialių rūpesčių prislėgta.

Neilgai teko gražioj Vienoj pasisvečiuoti.

Čekų slovakų žemėje

Iš Vienos skrendam Dunojum aukštyn į šiaurę. Dideliu ratu pasisveikinę su Praha, pasukam į jos aerodromą Kbely. Jau iš oro pastebėtas orkestras, išrikiuota kuopa ir žmonių minia nusako, kurion aerodromo dalin reikia tūpti. Su čekais jau nuo mūsų aviacijos pradžios draugiški santykiai. Jie daug kartų buvę su savo lėktuvais pas

mus, matę Kauną, pažįsta mūsų aviaciją ir vaišes...

Vėl mes nebetoli Lietuvos: atstumas tiesiu keliu apie 800 km. Jeigu karo vadovybė radio telegrafu pareikalautų grįžti - būtume Kaune per tris su puse valandos.

Vos spėjom nusivilkti kombinzonus ir susitvarkyti, prasideda kariuomenės, karo aviacijos vadovybės ir karininkų sveikinimai. Suskamba mūsų ir čekoslovakų himnai. Be vadovybės atstovų mus sutinka su džiaugsmu ir simpatingieji ukrainiečiai studentai emigrantai, kurie pavydi mums iš laisvos Lietuvos atvykus, piktinasi lenkais, nenustodami viltes sau iškovoti šviesesnę ateitį.

Vykstam į senąją, bet gražią Prahą. Sakoma, kad vidurio Praha primena Vieną, rytų - Budapeštą, o vakarų - Paryžių. Bendras jos grožis neabejotinas.

Dėl užtrukimo Romoj, numatytas Prahoje praleisti dvi dienas pavertėm į vieną. Visko čia negalėjom pamatyti. Stebim įvairias čekų lėktuvų ir motorų dirbtuves. Užkliūname "Avia", "Valter" motorų dirbtuvėse ir per Hradčanus, pilnomis žmonių Prahos gatvėmis, grįžtam atgal.

16 val. Prahos žemojo miesto aikštėj aplankom čekų Nežinomojo kareivio kapą ir uždedam vainiką mūsų tautiškais kaspinais. Čia išstatyta 5 pėst. prezidento Masaryko garbės sargyba su orkestru, kuris sugrojo du tautos himnus. Rotušėje sutinka mus Prahos miesto galva ir aprodo mums istorinius paminklus.

17 val. mūsų pasiuntinybėj arbata, kurioj dalyvauja čekų kariuomenės vadovybė, Latvijos, Estijos, Suomijos charge d'affaires, akredituoti attaches ir ukrainiečių studentų atstovai. Gi 20 val. čekų vyr. štabo viršininkas suruošia pietus, kur ir užklumpa mus vidurnaktis.

Diena prašvilpė, kaip vėjas Alpių kalnuose. Iš vakarykščių priėmimų ir kalbų pastebėjom, kad Budapeštan skridimą teks atidėti popiečiui. Eskadrilės vadas buvo priverstas siųsti Budapeštan telegramą, kad atskrisim tik 17 val.

12 val. važiuojam aerodroman, kur porą valandų praleidžiam su pulko karininkais. Daugelis jų yra didžiojo karo veteranai, sakalų sąjungos nariai, jau prieš karą įstoję į ją ir karo metu sudarę Rusijoj savo batalijonus, kurie dideliuose Rusijos plotuose neištirpo, bet organizuotai su ginklais grįžo savo tėvynėn ir tapo čekų kariuomenės kūrimo branduoliu. Daug yra senų lakūnų (po 20 m. stažo) gerokai avarių aplamdytų. Su jais ir baigiam vaišes Prahoj.

Apskaičiavimai baigti ir eskadrilė laukia ženkle pakilti. Prie angarų urzgia devyni čekų naikintūvai, pasiruošę mus palydėti. Ir lygiai 15 val. eskarilė iš 12 lėktuvų, mūsų vado vedama, išskrenda Budapešto link.

Ties Svetla čekų lėktuvai atsiveikinimo ženklan pavarto sparnus ir, padarę staigų posukį, nuskrido į

Prahą atgal. Mūsų trejukė viena lekia Budapeštan.

Pralekia ultravioletinių spindulių kankinamos aukštumos, kurių laisvą įsibėgėjimą pirmyn nutraukia Dunojus. Aukštumų užuovėjoj, ten, kur Dunojus, tarp dviejų jo salų išlenda Budapeštas, Vengrijos sostinė - paskutinis mūsų skridimo tiltas į Juodosios jūros pakrantę. Skersai Budapeštą, viršum kabančiųjų jo tiltų, ištaigingų rūmų ir plačiųjų gatvių nuskridom aerodromo link ir 17 val. nutūpėm Matyasfolde aerodrome.

Per Karpatų į Juodąją jūrą.

Buvom numatę Budapeštą perskristi, pamostiguoti tamsiom ir ugningom vengraitėm rankomis ir eiti toliau. Plk. Gustaitis telegramose mūsų konsulatams kartojo, kad mes tenai nesisvečiuosime. Tačiau nieko neišėjo. Planiruodami tūpimui, pamatėme aerodrome uniformuotus vengrų lakūnus ir kariuomenės atstovus (vengrai po karo savo aviacijos turėti negali).

Mūsų konsulo sekretorė įteikia dargi gėlių buketą. Čia pat supažindina mus su lakūnais ir savo draugėmis. Karštai pasveikinti ir didelio nuoširdumo supami, greit pasidarėm jų belaisviais. Uždėję vainiką prie Nežinomojo kareivio kapo, dar nuėjome į kapines atiduoti jiems paskutinę pagarbą. Prieš patį saulėleidį malonūs vengrai visokiais būdais stengėsi kiek galima daugiau aproduoti jų gražiąją sostinę. Nuvažiuojame į Žvejų pilį, iš kurios, saulei leidžiantis, matosi graži Dunojaus tiltų perspektyva. Šv. Gelerto viešbuty mums buvo suruošta vakarienė. Po jos pakylam į šokių verandą, kurioje, "Tokajaus" vyno iškaitinti, vengrai fokstrotoja karščiau negu mūsų Metropoly. Čigoniškos muzikos tempu prabėga pora valandų prie geriausio vengrų vyno taurių. Apie pirmą valandą nakties išeinam iš čia. Gatvės jau apytuštės. Miestas pirmą valandą nakties, čigoniškų melodijų ir čardašų užliūliuotas, užmiega saldžiam sapnui.

Liepos 14 d. atsisveikinę su vengrų lakūnais, išskrendam į Bukareštą. Mes artėjame prie Karpatų. Lėktuvams kliūčių nebuvo. Mūsų Anbukų motorai jau atvarė 7000 km ir pasidarė pilnai patikimais bendrakeleiviais. Jų velenai savo gulikliuose jau apsisuko 4,500,000 kartų.

Bukarešte tūpėm tik pasiimti benzino ir skristi toliau į Kijevo. Karštame, saulės išplikintame, dulkėtame Juodosios j. pajūrio aerodrome beveik nieko nėra. Aukštas aerodromo komendantas ir pora juodų rumunų. Jis mus pakviečia atvėsti, užkąsti ir paragauti rumuniško vyno. Mūsų visai kelionei benzina davė Shell b-vė pagal čekius. Rumunai turi savo benzina, bet mes negalėjome jo veikimo patikrinti. Pagaliau dviem užkinkytais arkliais atvežė benzina. Prisipylę bakus, apleidom Bukareštą.

Kolchozų ir sovchozų laukai

Per Moldavijos, Besarabijos stepes, pačiu pietrytiniu Karpatų kalnų pakraščiu, Juodosios j. atokesne pakrante, liepos 14 d. išskridome Kijevan. Tarp Pruto ir Dniestro upių prasideda plati Besarabija, kurią apdainavo didysis rusų poetas Puškinas:

*Po Besarabiją būriais
Čigonai nuo seniai kilnojas.
Jie spiečias slėniuose paupiais
Ir palapinėse nakvoja.
Linksma, kaip laisvė, jų buitis,
Po dangumi sapnai jų ramūs,
Tarp bričkų slenka jų naktis
Margų kilimų panoramos...*

Besarabiją užbaigia Dniestras. Apie 16 km nuo jo, ant Byko upės, cerkvėmis ir sinagogomis papuoštas, palyginamai dar jaunas, stovi Kišiniovas. Už Kišiniovo Dniestro upe eina Rumunijos - SSSR siena. Čia tik vieni paukščiai gali skraidyti niekieno netrukdomi iš vienos jo pusės į kitą. Karališkosios Rumunijos sargybiniai stovi prieš raudonuosius pasienio sargybinius, be atskiro leidimo nepraleisdami smalsuolių į du priešingus pasaulius. Praskrendam tokias dvi sargybas ir siekiame į naują kolchozų ir sovchozų tvarkomą Ukrainos sritį

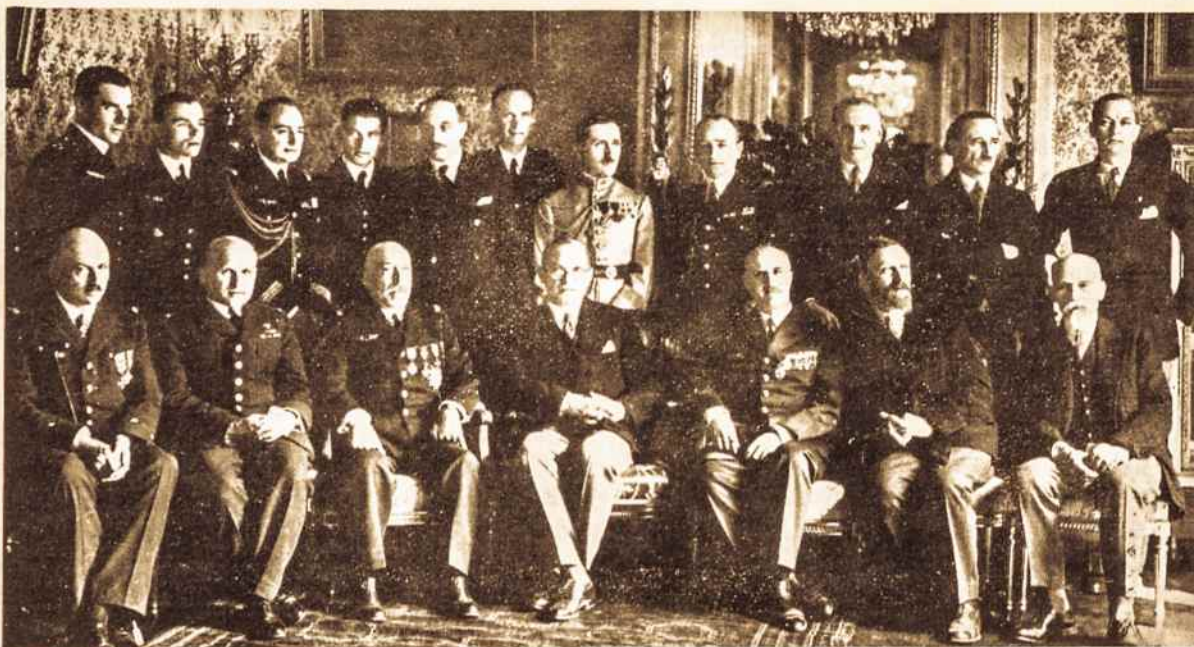
Kaip gi atrodo socialinės revoliucijos tvarkoma žemė? Ar tebesirenka pavakariais kaimų sodybose jaunieji ukrainai, ar tebedainuoja laisvės, gamtos ir tėvynės meilės dainas?

19 val. tūpimui Kijevo aerodrome. Malonu... Pusrūčiai Budapešte, pietūs Bukarešte, vakariene Kijeve.

Mus sutinka Kijevo oro jėgų viršininkas Ingaunis su gražiai uniformuotais kitais dalių viršininkais ir būrys marškiniuotos publikos. Dideliais atvirais Oacloudais, plačiomis ir pilnomis žmonių gatvėmis, atvažiuojam į viešbutį "Inturist", o vakare oro jėgų viršininkas suruošia priėmimą su aukšta aviacijos vadovybe ir visuomenės atstovais. Stalai buvo labai gausiai apkrauti valgiais ir gėrimais. Civiliškas stygų orkestras estradoj griežia. Tarnai, pasirėdę baltais drobiniais švarkais ir juodomis "kregždutėmis" po kaklu, nešioja valgius ir stengiasi, kad visiems būtų pilni stikliukai. Milžiniška, dar anais geraisiais laikais statyta, viedrodžiais blizganti salė buvo pilna žmonių. Veiduose pas visus laisvo linksmumo ir ukrainietiško šaunumo beveik nėra. Viskas pagrįsta korektišku ir mandagiu svetingumu.

Gana vėlokai išsiskirstom po viešbutį. Retkarčiais praeina uniformuotas baltu švarku karys. Viešbučio vitrinoje galima nusipirkti atviručių, knygų, papirosų. Papirosų dėžutė kainuoja apie 4 rublius. Rublis 5 litai. Išėina 20 lt už dėžutę.

Kitą dieną apžiūrėjome Kijevo. Kai kur, dar iš revoliucijos laikų, senų namų sienose matyti kulų pėdsakai. Gatvėse žmonių labai daug. Žmonės apsi-



Drauge su nuoširdžiaisiais prancūzų lakūnais Paryžiuje

renge kasdieniškai, paprastai.. Laisvojo krašto piliečiai žiūrinėja į plakatus, kurių ten devynios galybės. Kai kas prie kiosko išgeria alaus ar limonado stiklą. Suradom senesnių laikų meno muziejų, kurį ir dabar dar tebetvarko buvęs senas jos savininkas caro generolas Potockis. Randam paveikslų artimų mums. Aptinkam lietuvišką archyvėlį, kuriame daug pieštų paveikslų iš 18 šimtmečio: Trakų pilis, Gardinas, Napoleono žygis per Lietuvą, lietuvių ulonų pulko kareivis ir kt.

Vakare pietaujam pas Ukrainos srities komisarą. Rytą liuksusiniiais automobiliais dumiam į aerodromą. Visus ekipažus palydėjusieji šeimininkai apdovanoja vaisiais, kurie lėktuvuose buvo labai pravartūs.

Maskva ir... Kaunas

Maskvos aerodromo pakrašty matome didelį parašą: "Priviet liotčikam dražestvenoj Litvy". Atsiduriam Maskvoje, europietiška viešbutyje, su visu vakarų Europos komfortu ir džaz-bandu. SSSR oro jėgų viršininkas suruošė pietus, kuriuose ilgoj puošniojsalėj, aplink apkrautą ir gėlėmis papuoštą stalą, buvo susėdę daug SSSR aukštosios aviacijos vadovybės vadų. Jų kalbos buvo gražus patvirtinimas to draugiškumo, kurį riša bendroji politika abudu kraštus, nors ir skirtingų pasaulėžiūrų. Vakare lankėme operetę "Cholopka". Siužetas iš baudžiatvarkos laikų. Kitą dieną apžiūrime miestą ir fabrikus. Nesuskaitoma daugybė cerkvių. Prie Maskvos upės guli sena didžiųjų kunigaikščių pilis, sena carizmo rezidencija ir dabar SSSR sostinė. Upė žvilga senos caro pilies Kremliaus papėdėj, kuri, su išstatyta dantyta aukšta mūro siena, senais laikais dengdavo ir saugodavo pačią pilį, vienuolyną ir

cerkvę.

Fabrikuose įvesta ir stropiai dabojama griežta kontrolė bei smogiamoji tarnyba, kurios kitose valstybėse niekur nematyti. Prie išėjimo vartų stovi uniformuota smogikė ir iškrečia visus, iš ten išeinančius darbininkus. Ant fabriko sienų išstatytos gėdos ir pagyrimo lentos su nusižengusių arba pasižymėjusių pavardėmis.

Liepos 18 d. matėme Tušino aerodrome (netoli Maskvos) parašiotistų šokinėjimus. Mūsų pagerbimui tuojau pat susidarė gyvas mingas, kur daugelis kalbėtojų karštai kalbėjo, pabrėždami abiejų valstybių nuoširdžius ir draugiškus santykius.

Liepos 19 d. susidėjė savo lagaminus į automobilius, dumiam į aerodromą. Čia jau maišosi Derulufto lėktuvai, atskridę iš Kauno, tai į Kauną pasišovę skristi. Aerodrome dar susipažįstam su sovietų lėktuvais. Pamatome vėliau tragiškai žuvusį "Maksim Gorkij". Darbar jie ruošiasi statyti jo vieton tris tokio pat tipo lėktuvus.

Gavę tikslus meteorologinius davinius, liepos 19 d. išskridom iš Maskvos per Baltgudiją, Latvijos Daugpilį į Kauną.

Tą pačią dieną, gražiame saulėlydy, su vienos minutės tikslumu, lygiai 18 val., tupiame savo gimtajame aerodrome...

Nugalėtas jūrų vanduo, audringi jų lietūs, klaidios, viršum debesų išlindusios kalnų viršūnės, karšti tyrumų plotai. Visa praeita darniu, gražiu Anbo IV motorų muzikos maršu. Mūsų lėktuvai, pastoviu ir drausmingu kareivio žingsniu, visa tai nužygiavo nė kiek nepailsę. Anbo lėktuvus mums patikės tėvynė. Su jais mes drąsiai eisime grumtynėn prieš bet kokį priešą...

Turinio sąrašas

- Kaip gen. A. Gustaičio dėka patekau karo aviacijon V. Tauras
Because of Gen. A. Gustaitis I Joined the Air Force
- Keletas mažų prisiminimų apie gen. A. Gustaitį J. Vaičieliūnas
A Few Small Remembrances about Gen. A. Gustaitis
- Paskutiniai metai A. Gamziukas
Last Years
- A. Gustaičio pasiūlymai dėl Vytauto Didžiojo universiteto Techni-
kos fakulteto reorganizavimo E. Raubickas
Recommendations by A. Gustaitis to Reorganize the Technical
Department at Vytautas the Great University
- Generolas A. Gustaitis sugrįžta į tautos atmintį E. Ganusauskas
Gen. A. Gustaitis returns to the Nation's Memory
- Antano Gustaičio sugrįžimas J. Balčiūnas
The Return of Antanas Gustaitis
- Antano Gustaičio konstrukcijos lėktuvai G. Ramoška
Airplane Designs by Antanas Gustaitis
- Dešimt ANBO V. P. Jurkštas
Ten ANBO's
- Europa iš oro J. Namikas
Europe from the Air



Iš k. plk. lt. L. Peseckas Kauno aerodrome pasitinka krašto apsaugos ministerį brig. gen. prof. inž. S. Dirmantą ir karo aviacijos viršininką brig. gen. inž. A. Gustaitį

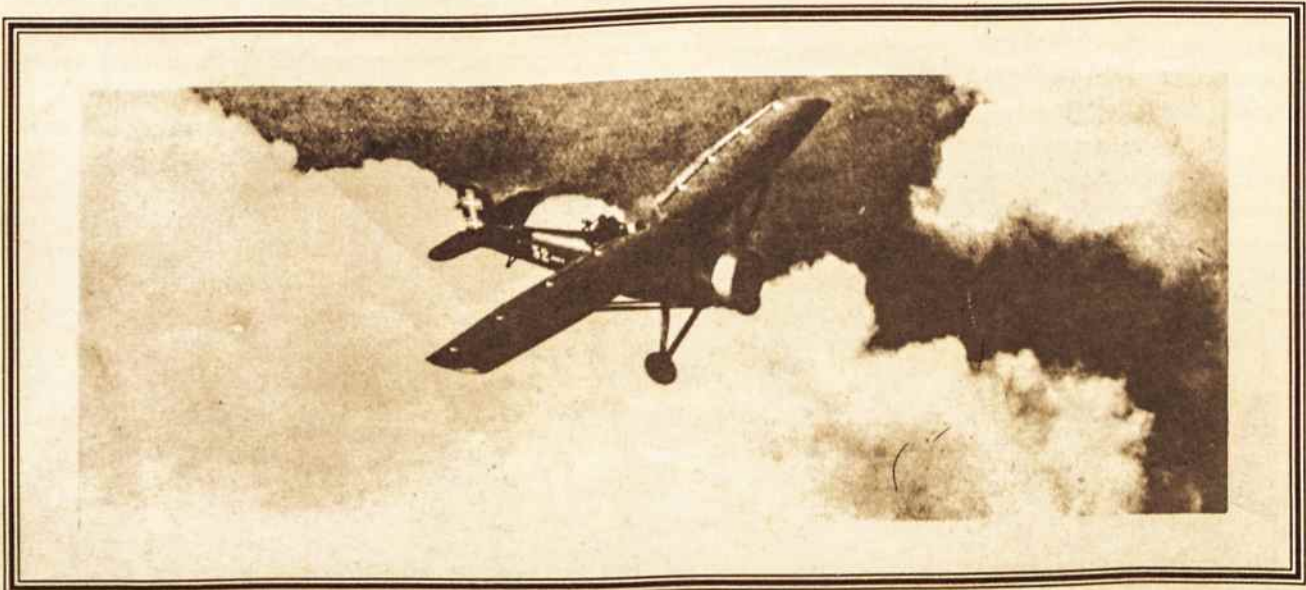
TECHNIKOS ŽODIS
The Engineering Word
c/o A. Brazdžiūnas
7980 West 127th Street
Palos Park, IL 60464

BULK RATE
U.S. POSTAGE PAID
Chicago, Illinois
Permit No. 7652

Address Correction Requested

TO:

LITHUANIAN LEGATION
2622 16TH. STR.
N.W. WASHINGTON, DC 20009



ANBO IV debesyse