



ANTANAS GUSTAITIS

Lietuvos kariuomenės savanoris, karo lakūnas, lėktuvų konstruktorius, Lietuvos karo aviacijos ir aviacijos pramonės organizatorius ir vadovas, kaip ir daugelis to meto Lietuvos švietuolių, tapęs sovietinio teroro auka:

Mūsų karo aviacija dėl labai ribotų krašto medžiaginių išteklių negali turėti didelio kiekio ginklų, tad itin svarbu, kad tą ginklų aptarnautų vyrai, kurių kovos pasiryžimas ir sugebėjimai atsvertų tą ginklo kiekio nelygybę, su kurią gali mums tekti susidurti. Juo daugiau jaunuolių bus uždegta aviacijos entuziazmu, juo geresnį aviacijos personalą galima bus parinkti, tuo bus aukštesnė mūsų aviacijos ginklo kokybė.

Savų lėktuvų gamybos svarba pasireiškia daugiausia tada, kai apsiniaukus tarptautinė atmosfera. Kai politiniai santykiai įtempti, visi pradeda ginkluotis ir lėktuvų firmos užverčiamos užsakymais. Užsakius mums lėktuvus kurioje valstybėje, jei toji valstybė įeity į konfliktą su kita, mūsų užsakymas gali likti neišpildytas, nes mūsų lėktuvus paimitų savo reikalams. O pas save mes visada galime laisvai gamintis. Antra vertus, reikia atsizvelgti ir į ekonominius sumetimus, nes savo statyba išeina visada pigiau. Lėktuvus greitai kinta, todėl visose valstybėse rankų darbas lėktuvų statyboje vaidina didelį vaidmenį, o kadangi pas mus rankų darbas gana pigus, todėl ir šiais sumetimais remtina yra savoji statyba, juo labiau, kad statydami lėktuvus pas save, mes paruošiame sau tinkamą darbininkų skaičių, – šias įvairiomis progomis išsakytas jo mintis galima laikyti svarbiausiu uždaviniu, kuriam įgyvendinti jis skyrė savo neilgą, bet labai prasmingą gyvenimą.

Antanas Gustaitis gimė 1898 m. kovo 14 (naujuoju stiliumi – 26) d.

Suvalkų gubernijos Marijampolės apskrities Javaravo valsčiaus (dabar – Marijampolės savivaldybės Sasnavos seniūnija) Obelinės kaime. **1916 m.** Jaroslavyje baigė ten dėl Pirmojo pasaulinio karo evakuotą Marijampolės vyrų gimnaziją. **1916–1917 m.** Petrograde mokėsi Imperatoriaus Aleksandro 1-ojo susisiekimo kelių inžinierių institute ir Konstantino artilerijos karo mokykloje.

Grįžęs į Lietuvą **1919 m. kovo 15 d.** įstojo į besikuriančią atgimusios Lietuvos kariuomenę ir buvo paskirtas mokiniu į Karo aviacijos mokyklą. Tų pačių metų **gruodžio 16 d.** ją baigęs inžinerijos

leitenanto laipsniu paskirtas į Aviacijos dalį. **1920–1923 m.** tarnavo karo lakūnu 1-ojoje oro eskadrilėje, dalyvavo kovose su Lenkijos kariuomene. **1922 m.** tapo pirmuoju Lietuvos šachmatų čempionu. **1923–1925 m.** Mokomosios eskadrilės vadas. **1925 m. liepos 14 d.** išbandė pirmąjį savo sukonstruotą lėktuvą ANBO. **1925–1928 m.** Paryžiuje studijavo lėktuvų konstravimą Aukštojoje aeronautikos ir mechaninių konstrukcijų mokykloje (*l'Ecole Supérieure d'Aeronautique et de Constructions Mecaniques*).

1928–1934 m. tarnavo Aviacijos viršininko padėjėju, Aviacijos štabo, Aviacijos parko, Karo aviacijos Technikos skyriaus viršininku. Nuo **1929 m.** Karo aviacijos dirbtuvėse Kaune organizavo originalios konstrukcijos karinių

lėktuvų serijinę gamybą. **1930 m.** išrinktas Lietuvos aeroklubo vicepirmininku, tapo vienu iš sklandymo sporto organizatorių. Dėstė Vytauto Didžiojo universiteto Technikos fakultete, Aukštuosiuose karininkų kursuose, Karo aviacijos mokykloje.

1934–1940 m. buvo Lietuvos kariuomenės Karo aviacijos viršininkas. **1934 m.** organizavo ir įvykdė trijų ANBO-IV lėktuvų skridimą aplink Europą. **1937 m.** jam suteiktas brigados generolo laipsnis. **1939 m.** parengė inžinierių ruošimo sistemos Lietuvoje reorganizavimo, įsteigiant savarankišką aukštąją technikos mokyklą, projektą. **1925–1939 m.** sukonstravo ir išbandė devynių tipų Lietuvos kariuomenei skirtus žvalgybinius, treniruočių ir mokomuosius lėktuvus ANBO, kurių spėta



Vienas sėkmingiausių A. Gustaičio projektų – ANBO-IV lėktuvai

pagaminti 66 vienetus. Išbandė lengvojo bombonešio ANBO-VIII prototipą ir ruošėsi pradėti jo serijinę gamybą.

1940 m. pradžioje du kartus lankėsi Maskvoje, kur domėjosi ginklų ir technikos įsigijimo Lietuvos kariuomenei galimybėmis. Ten jo pasisakymus savo pranešimuose fikso NKVD agentai. Tais pačiais metais sovietams okupavus Lietuvą prasidėjo tragiškiausias gyvenimo etapas. Jau pirmomis dienomis jis ragino dar dirbusios Vyriausybės ir kariuomenės vadovus organizuoti pasipriešinimą. Nesėkmingai bandė legaliai išvykti į JAV. Paskirtas Karo aviacijos likvidacinės komisijos pirmininku, turėjo savo rankomis

griauti tai, ką kūrė du kūrybingiausias savo gyvenimo dešimtmečius. O Lietuvos karo aviaciją tuo metu sudarė aštuonios naikintuvų, bombonešių ir žvalgybos lėktuvų eskadrilės, veikė lakūnus, žvalgus, oro šaulius ir mechanikus ruošusi Karo aviacijos mokykla, lėktuvus gaminusios ir remontavusios Aviacijos dirbtuvės su konstruktorių biuru. 117 karinių lėktuvų buvo dislokuoti trijose aviacijos bazėse, naudota keliolika sezoninių aerodromų įvairiose Lietuvos vietose. Tarnavo 123 karininkai, 246 liktiniai, 924 kareiviai, 183 civiliai tarnautojai. Tarp jų buvo 221 karo lakūnas.

1941 m. sausio 1 d. iš karo tarnybos paleistas į atsargą dėstė Kauno valstybinio universiteto Statybos fakultete. Yra žinių,

kad nesitaikstydamas su Lietuvos okupacija, organizavo rezistentų grupę, dalyvavo leidžiant pogrindinę spaudą. Jausdamas vis didėjantį pavojų, **1941 m. kovo 4 d.** bandė pereiti SSRS–Vokietijos sieną, bet buvo suimtas, išvežtas į Maskvą, ten **liepos 7 d.** SSRS Aukščiausiojo teismo Karinės kolegijos „teistas“ ir **spalio 16 d.** nužudytas.



Vienu iš 1918–1940 m. Lietuvos Respublikos simbolių tapę lėktuvai ANBO buvo patikimi ir lengvai eksploatuojami, jų konstrukcijose talentingai panaudoti žinomi, patikrinti techniniai sprendimai, užtikrinę gerus skridimo duomenis. Jau pirmojo bandymo metu prototipai sėkmingai skrido ir be reikšmingesnių pakeitimų buvo tvirtinami serijinei gamybai. Serijinių lėktuvų dalys buvo tarpusavyje nesunkiai pakeičiamos.

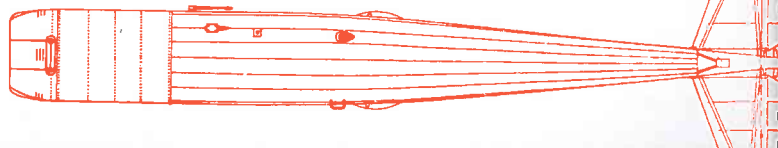
Tai buvo mišrios konstrukcijos monoplanai, skirti žvalgybai, lakūnų pradiniam mokymui ir treniruotėms. Talentingo konstruktoriaus dėka, nepajėgdama įsigyti moderniausios to meto ginkluotės, Lietuvos kariuomenė gavo jos poreikius tenkinančius savos gamybos lėktuvus. 1940 m. vasarą iš Lietuvos karo aviacijos turėtų 117 lėktuvų jų buvo 53.

ANBO IV brėžinių fragmentai



ANBO-I. Pirmasis dar savamokslio konstruktoriaus kūrinys – žemasparnis mišrios konstrukcijos vienvietis monoplanas. Liemuo suvirintas iš plieninių vamzdelių, padengtas audiniu ir aliuminio skarda, sparnai mediniai, padengti audiniu. Turėjo 35 AG prancūzų firmos „Anzani“ variklį. Išbandytas 1925 m. liepos 14 d., kaip ir visi vėliau sukurti, paties konstruktoriaus. Sparnų ilgis – 10 m, plotas – 11,4 m², lėktuvo ilgis – 5,75 m. Tuščias svėrė 190 kg, paruoštas skrydžiui – 300 kg. Maksimalus skridimo greitis – 142 km/val., minimalus – 50 km/val. Maksimalus pakilimo aukštis siekė 4 200 m, skridimo nuotolis – 450 km. 1 000 m aukštį pasiekdavo per 6 min. Tai vienintelis 1919–1940 m. Lietuvos karo aviacijos lėktuvus Vytauto Didžiojo karo muziejuje, į kurį pateko 1935 m., išsaugotas iki šių dienų.

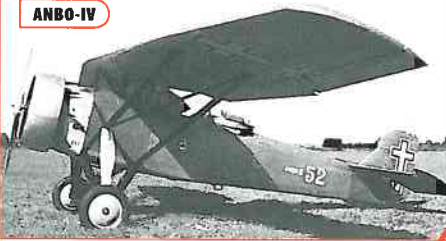
ANBO-II. Matydamas, kad lakūnams mokytį Lietuvoje naudojami pasenę (1913 m. konstrukcijos) ir labai neekonomiški (su 120 AG varikliais) „Albatros B. II“, studijuodamas Paryžiuje A. Gustaitis suprojektavo dvivietį aukštasparnį mišrios konstrukcijos monoplaną, skirtą pradiniam lakūnų mokymui. Jis turėjo 60 AG „Walter NZ“ variklį. Lėktuvas išbandytas 1927 m. lapkričio 10 d. Sparnų ilgis – 10,72 m, plotas – 18,4 m², lėktuvo ilgis – 6,75 m. Tuščias svėrė 390 kg, paruoštas skrydžiui – 610 kg. Maksimalus greitis siekė 160 km/val., minimalus – 45 km/val. Maksimalus pakilimo aukštis – 3 500 m, į 1 000 m aukštį kildavo 8 minutes. Galėjo daryti aukštojo pilotažo figūras. 1931 m. šis lėktuvas buvo rekonstruotas (įstatytas 70 AG variklis, pakeista važiuoklė) ir perduotas Lietuvos aeroklubui. 1934 m. rugpjūčio 26 d. per treniruotę skridimo metu jis suiro ore.



ANBO-III



ANBO-IV



ANBO-41



ANBO-III. Studijų metais taip pat suprojektuotas dvivietis aukštasparnis mišrios konstrukcijos monoplanas, skirtas lakūnų treniruotėms. 1929 m. spalio 5 d. išbandytas prototipas su 130 AG „Walter NZ“ varikliu. Tai pirmasis serijomis gamintas lietuviškos konstrukcijos lėktuvas – 1930–1931 m. pagamintos dvi šių lėktuvų serijos po keturis vienetus (šiek tiek skyrėsi jų geometriniai ir skridimo parametrai) su 145 AG „Walter Mars“ varikliais. Sparnų ilgis – 10,55 m, plotas – 18,2 m², lėktuvo ilgis – 7 (7,5) m. Tuščias svėrė 556 (580) kg. Maksimalus greitis – 185 km/val., minimalus – 80 (100) km/val. Maksimalus kilimo aukštis – 4 800 m, skridimo nuotolis – 450 (600) km. Iki 1934 m., įrengus kulkosvaidžių ratilus, naudoti žvalgybai ir taikiniams vilkti. 1931 m., tarpininkaujant ats. gen. ltn. Juozui Kraucevičiui, Estija aiškino ANBO-III įsigijimo savo kariuomenei galimybes.

ANBO-IV. Dvivietis aukštasparnis monoplanas, skirtas žvalgybai (naudotas ir kaip lengvasis bombonešis). Liemu iš suknedytų duraliuminio vamzdelių, sparnai mediniai, padengti drobe. 1932 m. liepos 14 d. išbandytas prototipas ilgiausiai skraidė su 450 AG „Wasp“ varikliu. 1933–1935 m. pagamintos dvi serijos po 7 vnt. šių lėktuvų turėjo 585 AG galios „Bristol Pegasus II“ M2 ir L2 modifikacijų variklius. Sparnų ilgis – 13,2 m, plotas – 29 m², lėktuvo ilgis – 8,8 m. Tuščias svėrė 1 360 kg, paruoštas skrydžiui – 2 200 kg. Maksimalus greitis – 290 km/val., minimalus – 90 km/val. Maksimalus pakilimo aukštis – 7 500 m, skridimo nuotolis – 800 km. Į 5 000 m aukštį kilo 15 min. Kildamas riedėjo 80 m, leisdamasis – 140 m. Ginkluotas keturiais kulkosvaidžiais „Browning“, galėjo gabenti 144 kg bombų. Šio lėktuvo techniniai duomenys buvo panašūs į tuo metu Čekoslovakijoje gaminto analogiškos paskirties „Letov Š.228“, bet Lietuvos kariuomenei kainavo 1,5 karto pigiau.

ANBO-41. Tobulindamas ANBO-IV, konstruktorius pritaikė jam galingesnį 930 AG variklį „Bristol Pegasus XI“ ir trimenį medinį propelerį, pakeitė sparnų ir jų tvirtinimo konstrukcijas. Pasiteisinus šiems pakeitimams, pradėti gaminti naujos modifikacijos žvalgybiniai lėktuvai. 1937 ir 1939 m. pagamintos dvi serijos po 10 vnt. šių lėktuvų su varikliais „Bristol Pegasus XI“ ir 1 010 AG „Pegasus XXIII“. Pirmasis išbandytas 1937 m. sausio 21 d. Sparnų ilgis – 13,25 m, plotas – 30 m², lėktuvo ilgis – 8,85 m. Tuščias svėrė 1 666 (1 736) kg, paruoštas skrydžiui – 2 294 (2 340) kg. Maksimalus greitis – 360 km/val., minimalus – 95 km/val. Maksimalus pakilimo aukštis – 9 000 m, skridimo nuotolis – 800 km. Į 2 km aukštį kilo 2 min. Kildamas riedėdavo 60 m, leisdamasis – 150 m. Buvo ginkluotas keturiais kulkosvaidžiais „Browning“ ir 16x12,5 kg bombų bombolaidyje. Lyginant su to meto Vokietijos kariuomenėje naudotu analogiškos paskirties „Henschel Hs. 126B“, A. Gustaičio kūrinys svėrė 1,5 karo mažiau, daug greičiau pasiekdavo reikiamą skridimo aukštį, jam reikėjo gerokai trumpesnės pakilimo ir nusileidimo juostos.



ANBO-V



ANBO-51



ANBO-VI

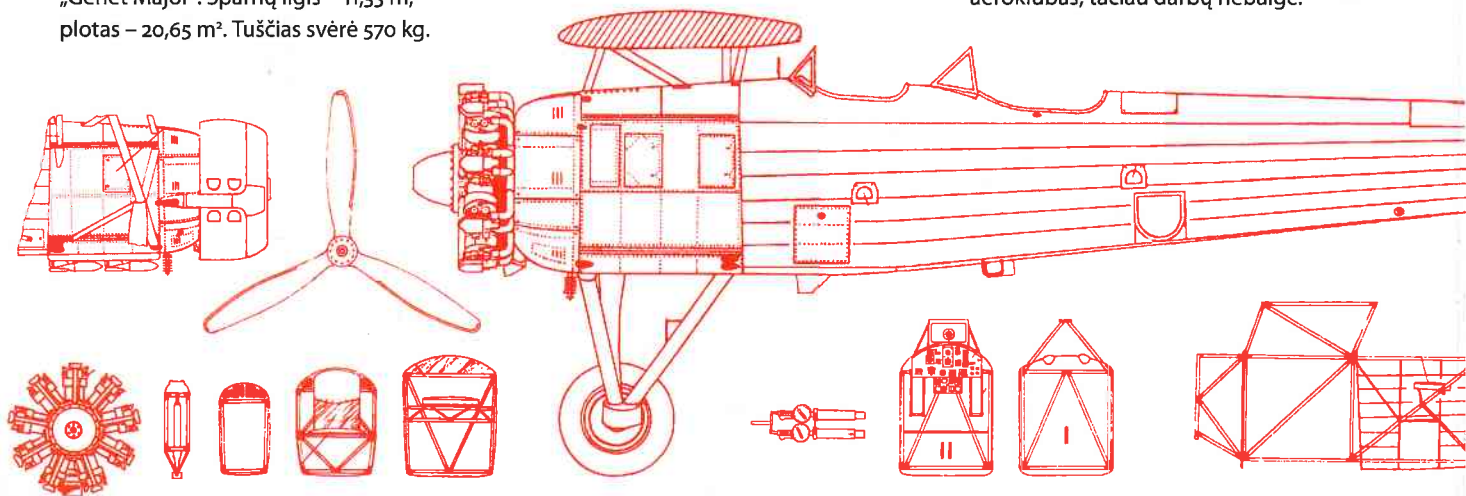


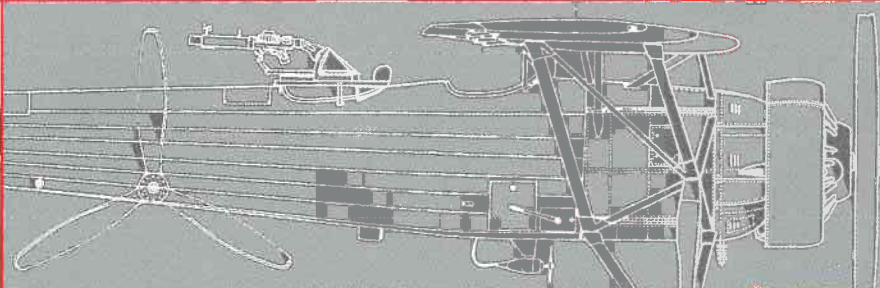
ANBO-V. Dviviets aukštasparnis mišrios konstrukcijos monoplanas, skirtas pradiniam lakūnų mokymui, kuriame išvystyti ANBO-II konstrukciniai sprendimai. Pirmasis lėktuvas išbandytas 1931 m. gegužės 19 d. Iki 1932 m. vidurio pagaminti dar keturi tokie lėktuvai su 85 AG „Walter Vega“ ir 110 AG „Walter Venus“ varikliais. Vėliau jie pakeisti firmos „Armstrong Siddeley“ žvaigždiniais 7 cilindru oru aušinamais 140 AG varikliais „Genet Major“. Sparnų ilgis – 11,35 m, plotas – 20,65 m². Tuščias svėrė 570 kg.

ANBO-51. Tai vėlesnės modifikacijos ANBO-V, turėjęs galingesnę 160 AG „Genet Major IV“ variklį ir tvirtesnę sparnų konstrukciją. 1936–1938 metais pagaminta 10 vienetų šių lėktuvų. Pirmasis išbandytas 1936 m. rugpjūčio 11 d. Paruoštas skrydžiui svėrė 1 000 kg. Maksimalus greitis – 200 km/val.

ANBO-VI. 1933–1934 metais pagaminti keturi vienetai treniruotėms skirtų lėktuvų su 185 AG „Curtis Challenger“ varikliais. Pirmasis išbandytas 1933 m. liepos 6 d. Maksimalus greitis – 205 km/val. Kaip ir jo pirmtakas ANBO-III, taip pat naudotas ryšiams ir taikiniams vilkti.

ANBO-VII. Dviviets sportinis monoplanas, skirtas lakūnų treniruotėms. 1933 m. jo statybą pradėjo Lietuvos aeroklubas, tačiau darbų nebaigė.



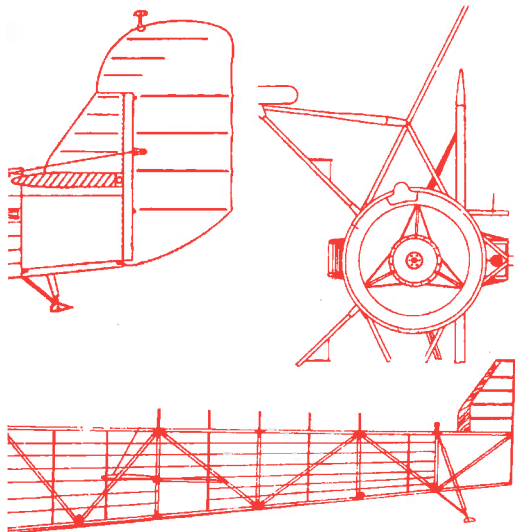
ANBO-VIII

ANBO-VIII. Ketvirtajame dešimtmetyje pradėtas naudoti naujo tipo kovinis lėktuvas – pikiruojantis bombonešis. 1927 m. vieną pirmųjų jo pavyzdžių K 47 sukūrė „Junkers“ firmos filialo Švedijoje konstruktoriai. Šis lėktuvas 1928 m. vasarą Kaune pademonstruotas Lietuvos karo lakūnams. Minėtos firmos konstruktoriai dirbo toliau ir 1935 m. Hermanas Polmanas

pristatė Vokietijos „blickriego“ simboliu tapusį „Ju 87 Stuka“. Pirmieji serijiniai jo egzemplioriai puikiai pasirodė Ispanijos kare, o 1939 m. rugsėjo 1 d. Antrąjį pasaulinį karą pradėjo jau keli šimtai šio tipo lėktuvų. Tai buvo metalinės konstrukcijos diuraluminio lakštais padengtas dvivietis žemasparnis monoplanas su neįtraukiamu važiuokle. Jo ilgis siekė 11,1 m, sparnų mostas – 13,8 m, aukštis – 4 m. Paruoštas skrydžiui svėrė 4 340 kg. Tuo metu gamintas modifikuotas „Ju 87B-1“ turėjo 1 200 AG variklį „Jumo 211Da“, maksimalus greitis 4 100 m aukštyje siekė 380 km/val., į 1 000 m aukštį kildavo 2 min. Maksimalus pakilimo aukštis – 8 000 m, skrydžio nuotolis – 590 km. Buvo ginkluotas trimis 7,92 mm kulkosvaidžiais, po liemeniu gabendavo 500 kg stambaus kalibro bombų.

Įvertinęs tokio universalaus lėktuvo privalumus, A. Gustaitis pasiūlė savo lengvąjį bombonešį (atakos lėktuvą). Tai buvo dvivietis mišrios konstrukcijos žemasparnis monoplanas. Jo projektas kariuomenės vadovybei pateiktas

slaptu raportu 1938 m. kovo 9 d. Statyba pradėta 1938 m. gegužės 5 d., lėktuvą konstruktorius išbandė 1939 m. rugsėjo 5 d. Liemuo suvirintas iš plieninių vamzdelių, priekinė dalis padengta skarda, užpakalinė – audiniu, mediniai sparnai padengti klijuote. Turėjo 930 AG „Bristol Pegasus XVIII“ variklį su dviejų laipsnių kompresoriumi ir metalinį trimentį propelerį. Sparnų ilgis – 13,5 m, plotas – 30 m², lėktuvo ilgis – 9,5 m. Tuščias svėrė 2 300 kg, paruoštas skrydžiui – 3 700 kg. Maksimalus greitis 5 000 m aukštyje – 411 km/val., minimalus – 113 km/val. Į 1 000 m aukštį kilo 2 min., į 5 000 m – 15 min. Kildamas riedėjo 210 m, leisdamasis – 220 m. Ginkluotas keturiais kulkosvaidžiais sparnuose ir vienu žvalgo kabinoje. Galėjo gabenti 600 kg bombų bombolaidyje arba 4x100 kg išoriniuose sparnų laikikliuose. 1940 m. planuota pradėti 60 vnt. serijos gamybą, bet visus darbus, o netrukus ir konstruktoriaus gyvybę, nutraukė sovietinė okupacija.





ANBO-I virš Kauno

Plk. A. Gustaitis Kauno aerodrome sveikina Karo aviacijos mokyklos absolventus



Teksto autorius Algirdas Gamziukas, atsakingasis redaktorius Karolis Žikaras,
dizainerė Edita Namajūnienė. Maketavo Krašto apsaugos ministerijos bendrųjų reikalų departamento
Materialinio aprūpinimo skyriaus Spaudinių poskyris, Totorių g. 25/3, LT-01121 Vilnius. www.kam.lt.
Spausdino Lietuvos kariuomenės Karo kartografijos centras, Miltinės g. 4, Domelkava, LT-54359 Kauno r.
Naudotos iliustracijos iš: KAM archyvo, Vytauto didžiojo karo muziejaus fondų. www.plienosparnai.lt, www.lizdas.lt

Pikiruojantys bombonešiai

(Lengvieji bombonešiai)

Ketvirtajame XX a. dešimtmetyje pradėti naudoti naujo tipo karo lėktuvai. Jie galėjo ypač tiksliai atakuoti taikinius ant žemės

ANBO VIII (Lietuva)

9,5 m
13,5 m
3 700 kg
930 AG „Bristol Pegasus XVIII“
411 km/val.
2 min.
9 000 m
4 (7,92 mm) kulkosvaidžiai sparnuose
ir vienas žvalgo kabinoje
600 kg bombų bombolaidyje arba
4x100 kg išoriniuose sparnų laikikliuose

„JU 87 STUKA“ (Vokietija)

11,1 m
13,8 m
4 340 kg
1 200 AG „Jumo 211Da“
380 km/val.
2 min.
8 000 m
2 (7,92 mm) kulkosvaidžiai sparnuose
ir vienas žvalgo kabinoje
500 kg stambaus kalibro bombų
po liemeniu

Ilgis

Sparnų mostas

Paruošto skrydžiui svoris

Variklis

Maksimalus greitis 5 000 m aukštyje

Pakilimas į 1 000 m aukštį

Maksimalus pakilimo aukštis

Ginkluotė

Bombos

