

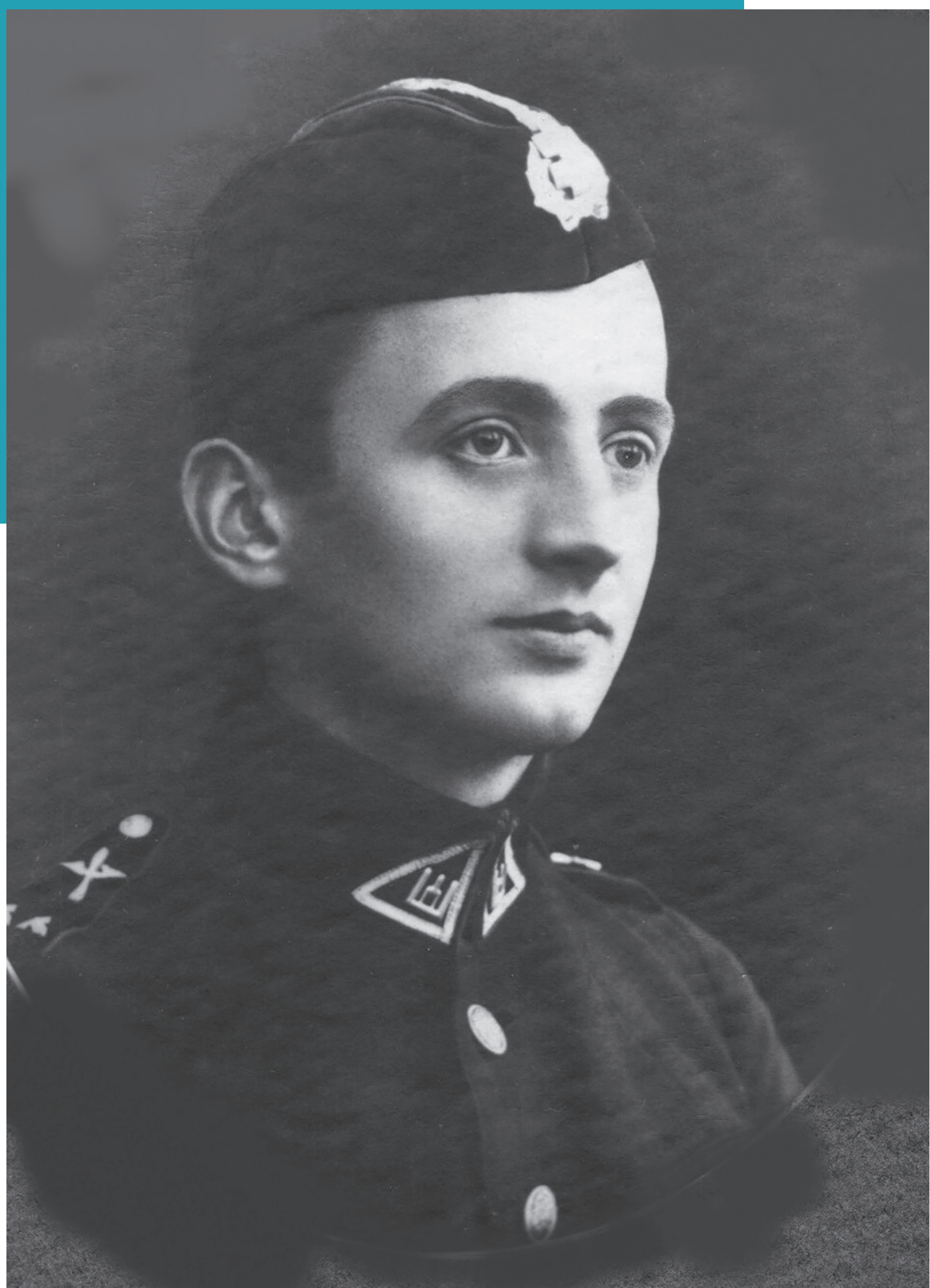
Pirmasis lietuviškų lėktuvų konstruktorius Jurgis Dobkevičius

LIETUVOS AVIACIJOS MUZIEJUS

Pirmųjų lietuviškų lėktuvų kūrėjas Jurgis Dobkevičius (1900–1926) savo lėktuvų konstrukcijomis ir užmojais paskatino sekėjus drąsiai kurti Lietuvos aviaciją.



Jurgis Dobkevičius su seserimis Valentina (viduryje) ir Aleksandra (dešinėje). Sankt Peterburgas, 1913 m. H. Reutz ir F. Schröder fotografė. Lietuvos aviacijos muziejus. LAM T-1



Yra keltamas Jurgis Dobkevičius. Kaunas, 1923 m. Fotografijos muziejus. LAM T-7



1-oji oro eskadrilė lėktuvais su vėliavomis. Sėdi iš kairės: Leonidas Plešchinskis (centras), Jurgis Dobkevičius (dešinėje). Česlovas Januškevičius (dešinėje). Kaunas, 1925 m. Fotografijos muziejus. LAM T-2



Lietuvai prie atkurtosios pasienio eskadrilės prancūziško lėktuvo „Gordou-Lesgaut F“. Nuotraukoje iš kairės: Jurgis Dobkevičius (trečias), Jonas Mikėnas (dešinėje), Antanas Gustaitis (dešinėje), karo aviacijos vėlininkas Juozas Kravčevičius (dešinėje). Kaunas, 1924 m. Fotografijos muziejus. LAM T-3

Jurgis Dobkevičius gimė 1900 m. kovo 23 d. Sankt Peterburge. Iš Rokiškio apskrities Mielūnų kaimo kilęs jo tėvas baigė Sankt Peterburgo universiteto Gamtos ir matematikos fakultetą, vėliau grįžo į Lietuvą ir 1922 m. buvo paskirtas finansų ministru. 1925–1934 m. jis dirbo Prekybos ir pramonės rūmų direktoriumi. Motina buvo kilmingos Sankt Peterburgo miesto giminės narė.

1917 m. J. Dobkevičius, aukso medaliu baigęs komercinę mokyklą, įstojo į Petrogrado politechnikos instituto Laių statybos fakultetą. Po metų buvo pašauktas į Rusijos armiją, mokėsi Baku aviacijos mechanikų mokykloje.

1919 m. Dobkevičius šeima sugrįžo į Lietuvą. Tuo laikotarpiu Kaune kūrėsi Lietuvos aviacijos mokykla, į ją Jurgis įstojo. 1919 m. gruodžio 16 d. Karo aviacijos mokyklą baigė pirmoji laida. Tarp diplomantų buvo ir J. Dobkevičius. 1920-aisiais jis buvo paskirtas Oro eskadrilės vadu. Tuo metu Lietuva kovojo su generolo Lucijaus Želigovskio lenkų pulkais. J. Dobkevičui net 24 kartus teko kilti į orą ir skristi į frontą. Jis vienas pirmųjų už narsą ir ištvėrmę ginant Lietuvos Respublikos Laivę ir Nepriklausomybę buvo apdovanotas Vyčio Kryžiaus 1-ojo laipsnio ordinu.



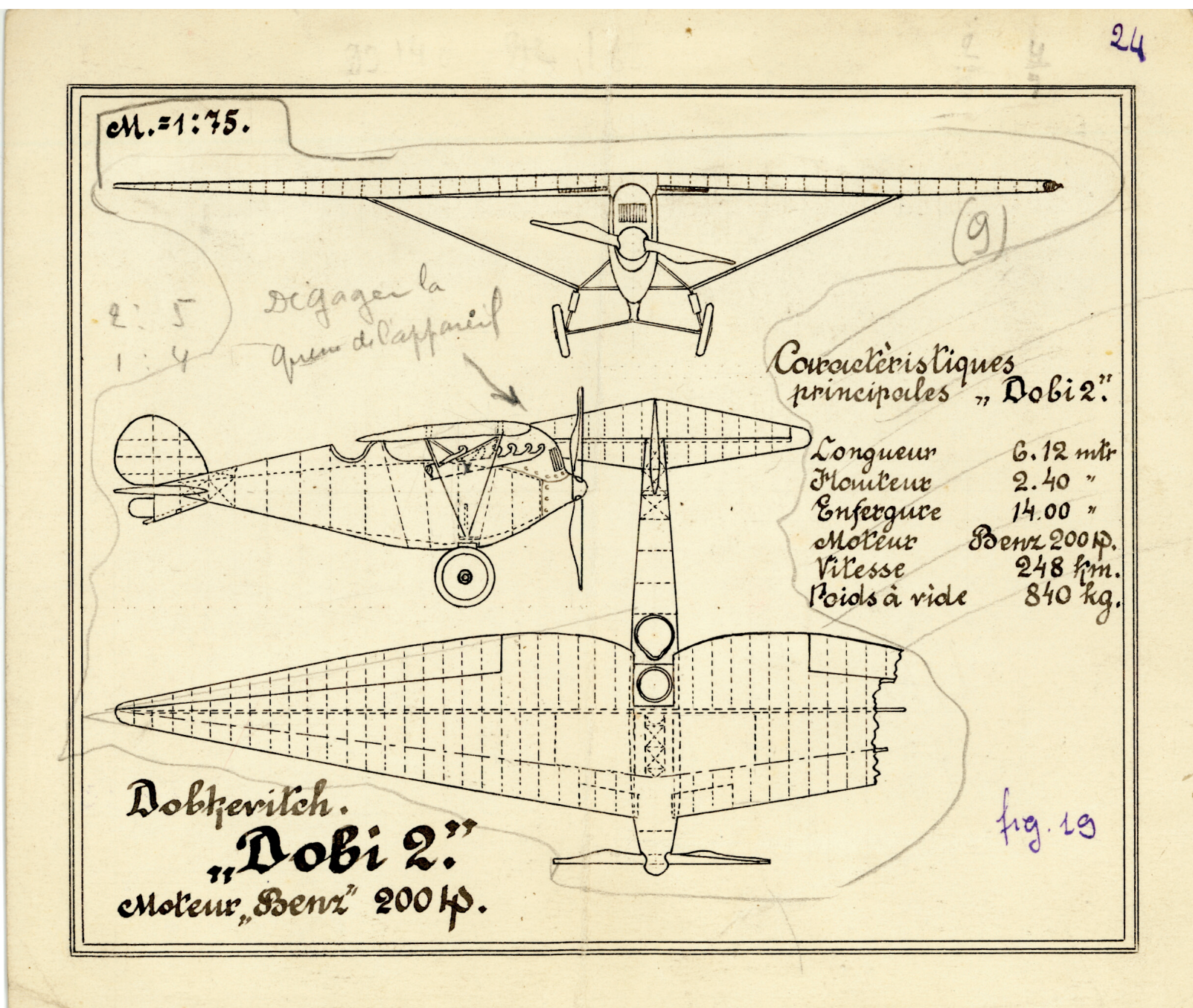
Pirmieji aviacijos mokyklos mokiniai. Nuotraukoje pirmoje eilėje iš kairės – Simas Staras (pirmas), antroje eilėje iš kairės – Viktoras Šerbergas (ketvirtas), trečioje eilėje iš kairės: Juozas Kumpis (pirmas), Jurgis Dobkevičius (trečias), ketvirtose eilėje iš kairės: Leonidas Plešchinskis (trečias), Antanas Gustaitis (ketvirtas). Kaunas, 1919 m. Fotografijos muziejus. LAM T-5

1920 m. lapkričio 28 d. J. Dobkevičius pasiekė šalies aukščio rekordą – su savo pilotuojamu lėktuvu pakilo į 5 600 metrų aukštį. Tų pačių metų gruodžio 11 d. jis, pakilęs virš aerodromo vienišiu lėktuvu „Fokker D.VII“, stebint lakūnams bei tarnautojams, išlėkė pirmąją Lietuvos padangę „mirties kilpą“.

1921 m. J. Dobkevičius ėmė kurti savo pirmąjį lėktuvą – mažą sportinį viensparnį. 1922 m. jo statyba buvo baigta, lėktuvas pavadintas „Dobi-I“. Bandymų metu pavyko išvystyti 175 kilometrų per valandą greitį – techniniai duomenimis šis viensparnis pranoko daugelį to meto Lietuvos karo lėktuvų. Tarp tokio galingumo variklį turinčių lėktuvų „Dobi-I“ buvo greičiausias pasaulyje. 1925 m. gruodžio mėnesį J. Dobkevičiaus pilotuojamas „Dobi-I“, leisdamasis Kauno aerodrome, užkludė šieno vėžimą. Avarijos metu lėktuvas sudužo, o konstruktorius sunkiai susižeidė.

1922 m. pabaigoje J. Dobkevičius, kaip originalus konstruktorius, gavo Karo aviacijos viršininko leidimą statyti karo lėktuvą. J. Dobkevičius siūlė pastatyti jo sukonstruotą greitą žvalgybinį lėktuvą „Dobi-II“. Jo sparnai turėjo būti 14 metrų ilgio, liemuo aptaktas. Lėktuvas buvo baigtas 1923 m. sausio–spalio mėnesiais. Po pirmųjų skrydžių „Dobi-II“ pristatytas Respublikos Prezidentui Aleksandriui Stulginskiui, krašto apsaugos ministrai ir kariuomenės vadovybei.

Bandymų metu į 2 kilometrų aukštį „Dobi-II“ pakilo per 12 minučių, į 7 kilometrų – per 31 minutę. Didžiausias išmatuotas jo greitis – 248 kilometrų per valandą. Tuo metu „Dobi-II“ Lietuvoje buvo greičiausias lėktuvas per visą šalies aviacijos istoriją. 1924 m. rudenį J. Dobkevičius su karo lakūnu Jonu Mikėnu išskrido demonstruoti lėktuvą į Prahą, tačiau,



Lėktuv „Dobi-II“ brėžinys. Kaunas, 1922 m. Fotografijos muziejus. Fotoprodukcija Gytis Ramošius. LAM T-9

nutūpęs Karaliaučiaus aerodrome, „Dobi-II“ įriedėjo į degalinės apkasą, lūžo jo sparno galas ir važiuoklė. Aviacijos viršininkas skrydį į Prahą atšaukė ir lakūnai grįžo į Kauną. Siekdamas pagilinti lėktuvų konstravimo žinias, J. Dobkevičius įstojo į Paryžiaus aukštąją aeronautikos mokyklą. Tuo metu Krašto apsaugos ministerija karo lakūnams stipendijų dar nesiskirdavo, todėl jam teko išstoti iš kariuomenės ir 1923 m. lapkričio 7 d. pradėti mokytis savo lėšomis. Mokslo sekė.

Grįžęs atostogų į Kauną ėmėsi prižiūrėti dar prieš išvykstant studijuoti suprojektuoto naikintuvo „Dobi-III“ statybos darbus. „Dobi-III“ – medinės konstrukcijos viensparnis su siaurais 12,5 metro ilgio sparnais. Variklis BMW, 185 AG. Lėktuve buvo įdiegtos tokios naujos, kuriomis tuo metu pasigirti galėjo tik aviacijos srityje pirmaujančių valstybių konstruktoriai: oro pasipriešinimo nesukeliantys paviršiniai radiatoriai, abipus išgaubti sparnų profilai, buvo numatyta įtraukiama važiuoklė (jai vieta buvo palikta lėktuvo liemenyje), tačiau tais metais

neatsirado jai pagaminti apsimancijos įmonės.

„Dobi-III“ buvo baigtas 1924 m. lapkričio mėnesį. Pirmą kartą jis pakilo gruodžio 3 dieną. Tūpimas buvo nesekmingas – lūžo abu sparnai. Mokslus Paryžiuje J. Dobkevičius sėkmingai baigė 1925 m. liepos 31 dieną. Grįžęs į Kauną, paskirtas dirbti inžinieriumi – jam buvo pavesta suremontuoti ir patobulinti „Dobi-III“.

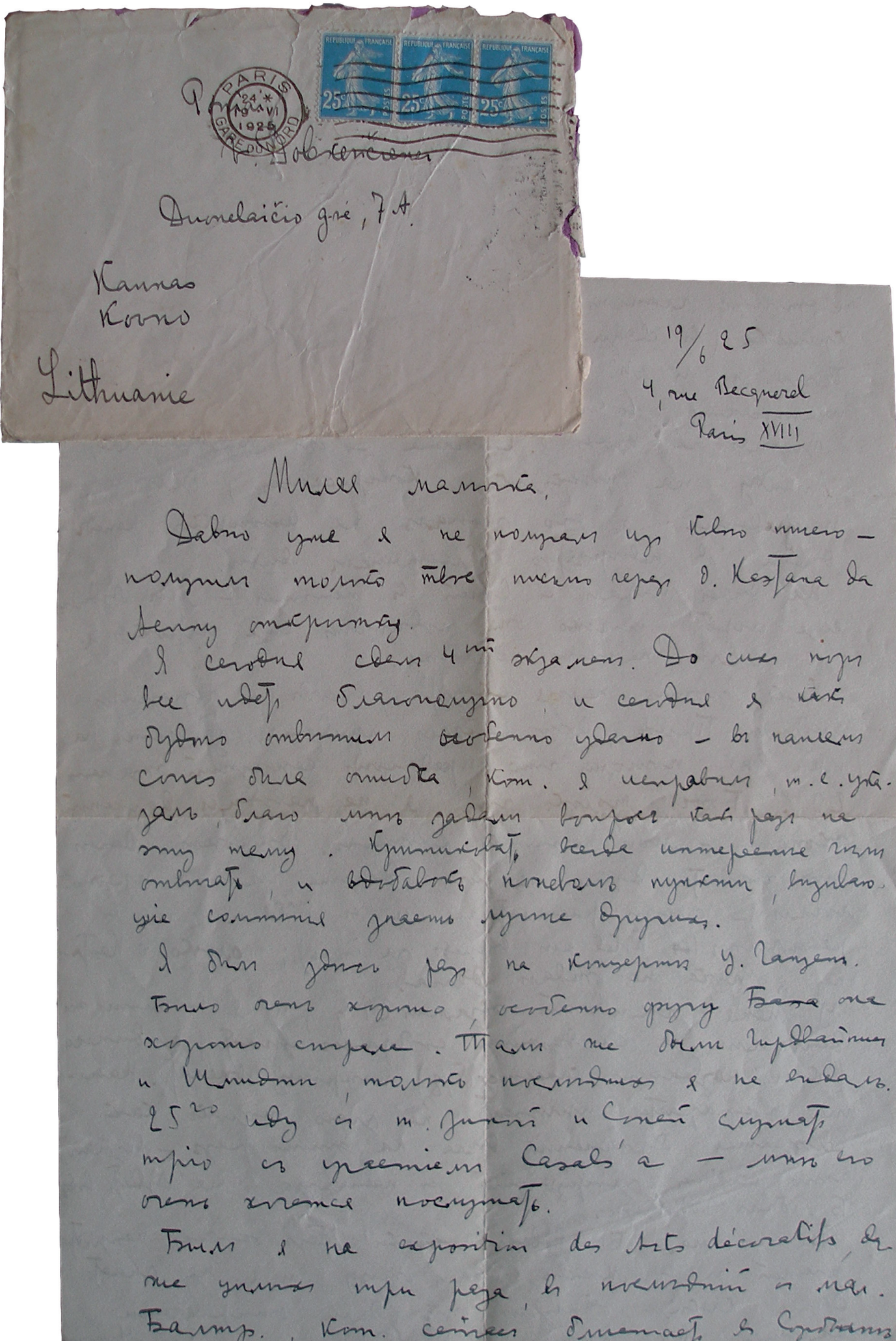
Po avarijos, patirtos pilotuojant „Dobi-I“, J. Dobkevičui teko ilgokai gydytis su laužytą koją, todėl tik 1926 m. pavasarį jis vėl galėjo užsilioti naikintuvo „Dobi-III“ ruošiniui bandomiesiems skrydžiams.

Tais pačiais 1926-aisiais J. Dobkevičius sulaukė kvietimo dirbti konstruktoriumi garsioje prancūzų lėktuvų firmoje „Breguet“. Jis nutarė užbaigti ir išbandyti „Dobi-III“, o tada vykti į „Breguet“ gamyklą ir porą metų ten padirbėti. Į Paryžių išvykti konstruktorius planavo 1926 m. birželio 15 d., deja... 1926 m. birželio 8-osios rytą jis pakilo „Dobi-III“. Paskraidęs nusprendė tūpti iš šiaurinės aerodromo pusės (nuo Kauno senamiesčio). Tupiant lėktuvas užkludė vieną iš Nemuno

šlaito ažuolų, „Dobi-III“ sudužo, o J. Dobkevičius buvo sunkiai sužeistas ir ligoninėje mirė.

Nepaisant pamintų nesėkmių, J. Dobkevičiaus konstrukcijos ir užmojai buvo didysis generatorius, išjudinęs Lietuvos aviacijos konstruktorius ir paskatinęs juos ieškoti naujų galimybių tobulinant lėktuvus.

Tekstą parengė Lietuvos aviacijos muziejaus Aviacijos istorijos ir leidybos skyriaus vyresnysis muziejninkas Jonas Čepas



Jurgis Dobkevičius rašo motinai (kairė) su vėliavomis. Paryžius, 1925 m. birželio 19 d. Fotografijos muziejus. Fotoprodukcija Gytis Ramošius. LAM T-8



Jurgis Dobkevičiaus Prancūzijos asmens kortelė. Paryžius, 1925 m. Fotografijos muziejus. Fotoprodukcija Gytis Ramošius. LAM T-7

„Dobi-I“ demonstruojamas Lietuvos kariuomenės ir aviacijos vadovybei. Kauno aerodromas, 1922 m. Fotografijos muziejus. LAM T-6

