

Par latviešu kuģniecības vēsturi jau daudz rakstīts, īpaši pēdējā gadu desmitā; nupat klajā nākusi teicamā Edvīna Liepiņa grāmata "Rīgas auto. Nezināmās automobiļu vēstures lappuses" (Rīga, 1997). Latvijas gaisakuģniecībai līdz šim veicies mazāk, jo tās attīstības gaita aplūkota galvenokārt periodikā izkaisītos rakstos un atsevišķām problēmām vai posmiem veltītajās grāmatās svešvalodās (krievu un angļu valodā). Tieši latviešu devumam aviācijā pievērsts maz uzmanības.

Šo robu tehnikas vēstures literatūrā daļēji aizpildīt aicināts šis izdevums, kura autors pats ir izcila, lai neteiktu — centrālā personība Latvijas neatkarības laiku aviācijas vēsturē. Kārlis Irbitis, pazīstamais latviešu lidmašīnu konstruktors un projektētājs, jau 1986. gadā savā mitnes zemē — Kanādā bija laidis klajā grāmatu "Of Struggle and Flight. The History of Latvian Aviation", kuras latviskots un nedaudz pārstrādāts izdevums nu kļūst pieejams latviešu lasītājam.

Lai labāk izprastu grāmatas ieceri, daži vārdi jābilst par pašu autoru (papildus tām bagātīgajām ziņām, kas sniegtas pašā grāmatā). Kārlis Irbitis, vidzemnieks, jau kopš jaunības aizrāvēs ar lidaparātu konstruēšanu un būvi, beidza Valsts tehnikumu, strādāja legendārās Kristīnes Bahmanes (pazīstamā sabiedriskā darbinieka, publicista un Saeimas deputāta Kristapa Bahmaņa meitas un Zigfrīda Meierovica otrās kundzes) dibinātajā lidmašīnu fabrikā, pēc tās bankrota 30. gados projektēja un konstruēja lidmašīnas VEFā. 1925.—1940. gadā K. Irbitis ir projektējis un konstruējis 19 lidaparātu tipus, Otrā pasaules kara laikā strādājis izslavētos Vācijas lidmašīnu konstruktoru birojos Bavārijā, 1948. gadā devies emigrācijā uz Kanādu. 1950.—1970. gadā K. Irbitis bija konstruktors lielākajā Kanādas aviācijas firmā "Canadair" Monreālā, kur līdzdarbojās vairāku lielu projektu īstenošanā, ieskaitot vertikālas pacelšanās lidmašīnas. Arī pēc pensionēšanās (1970. gadā) viņš darbojies par šīs firmas konsultantu.

Par izciliem nopelniem Latvijas Zinātņu akadēmija Kārlim Irbitim 1992. gada jūnijā piešķīra LZA Goda doktora grādu inženierzinātnēs. Viņa popularitāte dzimtenē joprojām ir liela, un daudzi šīs nozares interesenti uztur saites ar šo aviācijas celmlauzi. K. Irbitis ir VEF veterānu kluba "VEF-Minox" ārzemju biedrs.

K. Irbiša konstruktora darbības visai ražens posms ir saistīts ar pirmās Latvijas Republikas gadiem, tādēļ gluži saprotams, ka šajā, mūža nogalē sacerētajā grāmatā pamatuzsvars likts tieši uz šā posma izgaismojumu. Tur atainotas daudzas spilgtas, dokumentos neatrodamas (vai grūti atrodamas) epizodes, fakti, kuru kompetentu vērtējumu sniedz autors. Būtībā šī grāmata neļauj nogrimt aizmirstībā neatkarīgās Latvijas laiku aviācijas vēsturei, un tā ir grāmatas galvenā, nezūdīgā vērtība. Notikumu atainojumā jūtams autora klātbūtnes efekts, un tas piešķir grāmatai dokumentāla avota raksturu, kaut arī pati par sevi neatkarīgās Latvijas posmam veltītā grāmatas daļa (un tā neapšaubāmi ir galvenā un svarīgākā šajā



zdevumā) lasāma ar neatslābstošu interesi. Milzu vērtība ir arī autora savāktajām un te publicētajām ilustrācijām, kuras var apziņēt kā vienreizējas. Varētu droši apgalvot, ka K. Irbiša grāmata ir savā ziņā enciklopēdija par neatkarīgās Latvijas aviācijas un to saistīto cilvēku likteņiem.

Grāmatā sniegts neliels ieskats arī tālākajā pagātnē, pieminot aviācijas pionierus Latvijā pirms Pirmā pasaules kara un neatkarīgas valsts izveidošanas, proti, Kārli Skaubīti, Frīdrihu Canderu, Teodoru Kalepu, Eduardu Ļulpi, atzīmējot pirmās aviācijas izstādes sarīkošanu Rīgā 1910. gadā un F. Candra dibināto I Rīgas Gaiskuģniecības un lidojuma tehnikas biedrību. Šis laikmets gan nav aplūkots tik izsmeljoši kā Latvijas brīvvalsts laiks, kura liecinieks bijis pats autors, kaut gan — piebildīsim — sasniegumi aviācijas jomā toreiz Rīgā gūti ne mazāki, tie atbalsojās visā Krievijas impērijā un Eiropā, Rīgā būvēti pirmie aviācijas motori Krievijas impērijā, izvērsās T. Kalepa vadītā rūpniecība "Motors" Zaslaukā. Par to gan agrāk rakstījis D. Zilmanovičs Maskavā krievu valodā izdotajā grāmatā "Teodors Kaleps, 1866—1913" (1970, 171 lpp.). K. Irbiša grāmatā nav pieminēti gandrīz vai teiksmainie gaisakuģniecības priekšteči tālākajā pagātnē, piemēram, 17. gs. Priekules "spārnu kalējs" un pirmais latviešu cilmes mehāniķis un gaisa balonu ("mongolfjē") konstruētājs, Kurzemes hercoga Pētera Birona un *Academia Petrina* mehāniķis E. J. **Bīnemanis** (1753—1806) (par viņu sk. J. Stradiņa un H. Stroda grāmatā "Jelgavas Pētera akadēmija", Rīga, 1975). Varētu tādēļ sacīt, ka šī K. Irbiša grāmata reizē ir mudinājums iet dziļāk pagātnē un veidot vēl pamatīgāku, uz arhīvu dokumentiem dibinātu gaisakuģniecības vēsturi Latvijā. No šī viedokļa žēl, ka K. Irbiša grāmatā nav sniegtas avotu norādes, vienīgi neliels literatūras saraksts.

Daži teikumi vēl būtu jābilst par grāmatā pieminētajiem Frīdrihu Canderu un Teodoru Kalepu. Pēdējais (igauņu izcelsmes konstruktors) uzlūkojams par izcilu aviācijas motoru konstruktoru, kura darba mūžs galvenokārt aizvadīts Rīgā. Par F. Candra dzīves un darbības Rīgas posmu (1887—1915) sīkāki dati rodami D. Zilmanoviča Rīgā (1967) un Maskavā (1966) iznākušajās biogrāfiska satura grāmatās; F. Candra rakstu izlasi izdevusi Latvijas Zinātņu akadēmija prof. G. Tetera redakcijā (1977), par F. Canderu iznākuši vairāki saturīgi rakstu krājumi, viņa zinātniskais mantojums apspriests plašās zinātniskās konferencēs (arī Rīgā un Jūrmalā 1970., 1977. un 1987. g.). Pēdējā laikā F. Candra darbību atkārtoti apcerējis šo rindiņu autors (plašākos rakstos "Lauku Avīze" 1997. g. 19. aug. un "Latvijas Vēstnesis" 1997. g. 15. aug.) un astronoms Dr. J. Žagars, F. Candra muzeja vadītājs, "Zvaigžņotajā debesī" (1997. g. vasara), īpaši sakarā ar izcilā izgudrotāja ideju attīstību astronautikā. Kosmonautika sākotnēji attīstījusies kopā ar aviāciju. Rīgā 1911. gadā dzima un pirmos dzīves gadus vadīja arī cits vēlāk ievērojams astronautikas pionieris M. Keldišs (1911—1978), kurš devis arī nozīmīgus darbus lidmašīnu teorijā. Grāmatā minēts arī pazīstamais latviešu izcelsmes ASV aviakonstruktors J. R. Akermans (1897—1972) no Rundāles, taču aplūkojot vienīgi viņa sakarus ar dzimteni un VEF, bet neanalizējot viņa darbību vispār. J. R. Akermana devums, tāpat arī ievērojamā izgudrotāja Konstantīna Poča (1912—1994) darbs gaida detalizētāku izvērtējumu nākotnē. Nule pieminētie ir pasaules mēroga sasniegumi aviācijā un kosmonautikā, un daļēji tie tomēr saistās ar Latviju.

Pēckara gados, padomju laikā un arī pēc Latvijas neatkarības atgūšanas savi sasniegumi bijuši arī aviācijas jomā. Atzīmējama Rīgas Aviācijas universitāte ar tās zinātnisko un praktisko veikumu, kas ir starptautiski akreditēta un pazīstama. Šajā augstskolā izglītību guvuši un gūst ļoti daudzi aviatori, īpaši no jaunattīstības zemēm,



tās profesoru sastāvs tiek raksturots kā visai kvalificēts. Diemžēl latviešu skaits šajā augstskolā nav pārāk prāvs (tāpat kā savulaik daudzīnātajā Rīgas Politehniskajā institūtā tā pastāvēšanas pirmajās desmitgadēs — starp citu, RPI docenti vai studenti bija arī T. Kaleps, R. Kablics, F. Canders). Savs devums astronautikā ir bijis arī Latvijas Zinātņu akadēmijai, īpaši jaunu izolācijas materiālu (ripors) izstrādāšanā kosmosa retūrkuģiem. Bet tā jau ir cita dziesma vai cits stāsts, kas arī kādreiz kādam būs jāpastāsta, lai varētu gūt pilnvērtīgu priekšstatu par aviācijas attīstību Latvijā sarežģītajos laikmetu un tautību samudžinājumos.

Piezīmesim, ka K. Irbītis, runājot par 1920.—1944. gadu, ieskicē fonā laikmetu, taču, nebūdams vēsturnieks, sīkāk neiedziļinās vēstures norisēs, un grāmata šajā ziņā acimredzot uz precizitāti nepretendē. Tā par padomju gaisa spēku komandarma J. Alkšņa likteni ir publicētas arī citas, šķiet, dokumentāli pamatotākas versijas.

K. Irbiša grāmatas iznākšana latviešu valodā no sirds jāapsveic. Tas ir **notikums** mūsu tehnikas vēstures apcerēšanā, no vienas puses, un, no otras puses, — lielisks **rosinājums** turpināt pētīt Latvijas aviācijas vēsturi tālāk un dziļāk pagātnē, pirms Latvijas valsts nodibināšanas un arī gados pēc neatkarības zaudēšanas.

Grāmatas pirmais izdevums latviešu valodā jau bija nodots iespiešanai, kad Rīgu sasniedza sēru vēsts par Kārļa Irbiša aiziešanu mūžībā. Tas notika 1997. gada 13. oktobrī tālajā Kanādā (viņš dzīvoja Sanlorēnas pilsētā Kvebekas provincē). Bezgala žēl, ka autors nepieredzēja savas grāmatas iznākšanu dzimtenē, tomēr ir arī gandarijums, ka šī grāmata nāca klajā, savā ziņā rezumējot bagātā mūža veikumu. Tas ļāva saglabāt K. Irbiša vārdu, viņa piemiņu plašākā Latvijas sabiedrībā, mūsu tehnikas vēsturē, deva atdzimstošajai Latvijas aviācijai tradīciju retrospekciju.

Par gaiskuģošanas tradīciju noturību Rīgā liecina – varbūt nejausa – hronoloģiska sakritība, proti, Kārļa Irbiša simtgadē aprit arī 200 gadu kopš cilvēka pirmā lidojuma gaisa balonā (mongolfjē) virs Rīgas un Latvijas. 1804. gada 18. augustā no Citadeles laukuma pacēlies britu fiziķa Londonas Karaliskās biedrības locekļa E. Robertsona vadīts gaisa balons. Brīnumu vērojuši bezmaz vai visi rīdzinieki, un to aprakstījis Ropažu mācītājs, jo gaisakuģis veicis 20 verstis un nolaidies Krievupītes krastos, netālu no Pēterpils šosejas (pie Jaunrotkaļu mājām). Šis vēsturiskais notikums atgādināts gaisa balonu festivālā "Rīgas Vizijas" (Rīgas svētkos 2004. gada augustā), atceroties arī jau pieminēto pašu pirmo gaiskuģniecības pionieri – latviešu dzimtcilvēku E. J. Binemani, viņa konstruētos un gaisā palaistos (bet cilvēka nepilotētos) gaisa balonus 1785. gadā Jelgavā. No Binemaņa, cauri Robertsonam, līdz Irbītim un tālāk – tāds ir aviācijas ceļš mūsu dzimtenē.

Aviācija joprojām ir nozīmīgs faktors mūsu valsts dzīvē, kas raisa cerības, ka arī pētniecība aviācijas jomā ar laiku Latvijā ieņems savu vietu. Par to liecina gan K. Irbiša grāmatas otrais izdevums, gan arī divi zīmīgi fakti.

Saskaņā ar Latvijas Zinātņu akadēmijas un va/s "Latvijas Gaisa satiksme" 2002. gada 23. decembra vienošanos, sākot ar 2003. gadu, ir iedibināta stipendija, kas nosaukta Kārļa Irbiša vārdā un tiek piešķirta ievērojamiem Latvijas augstskolu pasniedzējiem, topošiem zinātniekiem un studentiem kosmisko informāciju tehnoloģijā, inženierizstrādes aeronavigācijas sakaru un radiolokācijas tehnikā.

Pēc Latvijas Nacionālās aviācijas biedrības iniciatīvas entuziastu grupa atjauno K. Irbiša konstrukcijas lidmašīnu "I-12".

Tātad Kārļa Irbiša veikums neiegrims aizmirstībā, paliekot arī 21. gadsimta topošo paaudžu apziņā.

Prof. Jānis Stradiņš,

Latvijas Zinātņu akadēmijas prezidents (1998-2004)

Rīgā 2004. gada 6. septembrī