

LIETUVOS AVIACINIŲ INSTITUCIJŲ ISTORINĖ APŽVALGA 1919–1940 M.

Vyr. ltn. Valius Urbonas

Karinių oro pajėgų Aviacijos bazės Sraigtasparnių eskadrilė

Anotacija. *Straipsnyje nagrinėjama Lietuvos aviacija 1919–1940 metais. Autorius naudodamasis jam prieinamais istoriniais ir literatūriniais šaltiniais siekia išanalizuoti tarpukario aviacinių žinybų bendradarbiavimą, atlikti istorinę aviacinių institucijų analizę.*

Apžvelgus istorinę šių institucijų vystymąsi galime daryti išvadą, kad nuo pat aviacinių institucijų kūrimosi pradžios pagrindinis tikslas buvo šalies gynyba ginkluoto užpuolimo atveju. Aviacijos branduoliu tapo karinė aviacija.

Pagrindiniai žodžiai: *Lietuvos kariuomenė, tarpukario aviacija, Lietuvos aeroklubas.*

Įvadas. Nuo pat senųjų laikų visi dideli laimėjimai ir įvairių sričių pasiekimai buvo paremti bendradarbiavimo politika ir bendrų veiksmų derinimo sėkme. Visi didieji karybos, mokslo ir visuomeniniai laimėjimai buvo pasiekti remiantis kitų patirtimi ir koordinuojant tarpusavio veiksmus.

Po Pirmojo pasaulinio karo, kuriantis Lietuvos kariuomenei, neatsiejama kariuomenės dalimi tapo Lietuvos kariuomenės aviacija. „1919 m. sausio 30 d. Lietuvos kariuomenėje suformuojama Inžinerijos kuopa, vadovaujama karininko Juozo Narako. Kuopoje buvo ir aviatorių būrys. Atkūrus Nepriklausomą Lietuvos valstybę imta kurti Karinės oro pajėgas. (Algimantas Liekis, „Science and Arts of Lithuania“. „Lietuvos mokslas“, „Lietuvos karo aviacija“ (1919–1940), p. 86–139)

1927 m. balandžio 28 d. įkurtas Lietuvos aeroklubas (LAK), kuris nuo pat įkūrimo pradžios labai glaudžiai ir noriai bendradarbiavo su Karine aviacija gynybos klausimais ir rengiant bendras varžybas ar lakūnus. LAK įkūrėjais laikomi Karinės aviacijos atstovai. Ypač glaudus bendradarbiavimas ir koordinuotas veiksmų derinimas šalies gynybos politikoje užpuolimo ar karo atveju. Taip pat labai geras bendradarbiavimo pavyzdys tuometėje dar jaunoje Lietuvos valstybėje buvo nauja aviacijos šaka – Šaulių sąjungos aviacija. Tai patriotinė organizacija, kuri buvo įkurta prie 6-osios priešlėktuvinės apsaugos šaulių kuopos. Tuometėje Lietuvoje įkurta sklandymo sekcija. Šaulių aviacija glaudžiai bendradarbiavo su Karine aviacija ir LAK. Šaulių sąjungos paskirtis buvo ruošti parašiutininkus ir lavinti atsargos lakūnus.

Straipsnis pradamas tarpukario Lietuvos aviacinių institucijų bendradar-

biavimo analize – apžvelgiama tarpukario Lietuvos aviacinių padalinių svarba šalies gynybos politikai minėtu laikotarpiu. Nagrinėjamas aviacinių institucijų ir su aviacija susijusių įstaigų (Šaulių sąjungos, LAK) veikla ir pagalba Valstybės saugumui ir gynybai. Atkūrus kariuomenės funkcijas imta kurti ir plėsti turimus aviacinius pajėgumus ir aviacijos pramonę.

Straipsnyje nagrinėjama pirminė aviacinių institucijų (kaip atskirų vienetų) bendradarbiavimo tvarka. Trumpai apžvelgiama Lietuvos aviacinių institucijų raida ir institucijų bendradarbiavimas nuo 1919 m. sausio 30 d., kai buvo įkurta Aviacijos dalis. Glaustai aptariama Aviacijos svarba ir aptariamoms tuometės aviacinės institucijos, lyginamos institucijų funkcijos ir atsakomybės rajonai.

Tyrimo objektas – tarpukario Lietuvos aviacinių institucijų tarpžinybinis bendradarbiavimas.

Tyrimo tikslas – apžvelgti tarpukario Lietuvos aviacines institucijas ir jų bendradarbiavimą.

Tyrimo uždaviniai:

Aptarti tarpukario Lietuvos aviacinius pajėgumus.

Apžvelgti aviacinių institucijų istorinę raidą.

Išsiaiškinti, koku būdu ir koku tikslu bendradarbiavo Lietuvos aviacinės žinybos.

Tyrimo metodai: karo aviacijos istorinės literatūros apžvalgos ir retrospektyvinis metodai.

1. Lietuvos tarpukario aviacijos istorinė apžvalga

Prieš pradėdant analizuoti Lietuvos Respublikos (toliau – LR) aviacijos raidą ir vystymąsi pagal atliekamų funkcijų pobūdį turime paminėti, kad aviacija kaip atskira transporto rūšis ir kaip naujas dalykas pradėtas realizuoti jau nuo senų senovės. „Leonardo da Vinčio projektai, F. Verančio parašius, F. Lanos orlaivis, Dž. Borelio paukštis. Iš šių žmonių projektų matome, kad noras skraidyti, palengvinti ir išplėsti žmogaus galimybes buvo jau nuo seno. Susidomėjimas erdvės užkariavimu buvo ir yra žmogaus svajonė tik keičiasi viešpatavimo sferos bei ribos“ (Liekis A., Lietuvos mokslas: Lietuvos karo aviacija. Vilnius, 1999, p. 9). Oro erdvės užkariavimas tapo galimas, kai broliai Mongolfjė ir R. Chodasevičius parodė pasauliui oro balionų galybę ir pastūmėjo aviacijos vystymąsi. Šiais savo išradimais padėdami pamatus kitų instruktorių kūrybai. „Lietuvoje Kazimieras Semenavičius aprašo daugiapakopės raketos ir parengia knygą „Didysis artilerijos menas“. Pirmasis oro baliono skridimas Lietuvoje pademonstruotas 1809 m., kurį pademonstravo J. Kuparentka“ (Liekis A., Lietuvos mokslas: Lietuvos karo aviacija. Vilnius, 1999, p. 39). Tai įrodo, kad ir LR neliko nuošalyje aviacijai gimstant ir tobulėjant.

Pirmojo lėktuvo projekto „Žemaičio garlekys“ Lietuvoje autorystė priklausė A. Griškevičiui. Dar labai įdomus dalykas, kad Steponas Vilkaitis (lietuvis) piloto pažymėjimą gavo iš paties Orvilio Raito (Orville Wright). Juozas Kraucevičius –

pirmasis lietuvių kilmės lakūnas tapęs kvalifikuotu pilotu, mokslus baigęs carinėje Rusijoje ir 1919 metais pradėjęs vadovauti atkurtoms Lietuvos karinėms oro pajėgoms. Galime teigti, jog nuo pat valstybės gyvavimo pradžios oro pajėgų vairs buvo patikimose patyrusio žmogaus rankose. Lietuvos karininkai J. Dobkevičius ir A. Gustaitis prie Lietuvos aviacijos kūrimo prisidėjo ne vien nepriekaištinga tarnyba, bet ir lietuviškų orlaivių kūrimu. Šiuos lietuvius galime laikyti tautos didvyriais, nes jie pasauliui įrodė, kad Lietuva pati gali kurti ir plėtoti aviaciją

1919 m. Europoje pradėta plėtoti komercinė ir keleivinė aviacija, nes be darbo buvo likę daug karo lakūnų ir to reikalavo technologijų raida. Lietuvoje buvo dar tik pats karinių konfliktų įkarštis, o Europa jau turėjo minčių apie komercinės aviacijos kūrimą, kuriai pamatus padėjo būtent karinė aviacija. Taigi įvyko aviacijos skilimas ir tam tikrų funkcijų pasidalijimas. Ir iš to galime spręsti, kad bendradarbiavimas ir bendri interesai yra labai svarbūs ir neatsiejami dalykai. Lietuvoje 1921 m. karinė aviacija pradėjo gabenti karinį paštą į įvairias Lietuvos vietas. Galime daryti išvadą, kad aviacijos funkcijos pradėjo plėsti savo ribas ir galime įžvelgti bendradarbiavimą vykdant ne tik karinius veiksmus, bet ir taikos meto užduotis. 1922 m. atidarytas maršrutas Karaliaučius–Maskva (nusileidimas Kaune). Taigi matyti, kad ir būdama jauna, atkurtoji Lietuvos valstybė neliko nuošalyje ir netgi glaudžiai bendradarbiavo su užsienio valstybėmis civilinės aviacijos klausimais. J. Dobkevičiui sukūrus pirmąjį savos konstrukcijos orlaivį buvo remtasi pasauline spauda apie aviacijos tobulėjimą ir kitais pasaulio aviacijos atradimais ir laimėjimais. Atidžiai nagrinėdami to meto lakūnų užrašus ir dokumentus galime teigti, kad tarp valstybių (tarp jų ir Lietuvos) vyko nuoseklus bendradarbiavimas: perkant variklius, atskirus mazgus ar dalis, kurių Lietuvos pramonė negamino. „Aviacijos dirbtuvės be įprastinių remontų pradėjo gaminti lėktuvus, kopijuodamos turimas vokiškas konstrukcijas. Buvo panaudojami įsigyti vokiški aviaciniai varikliai ir kitos lėktuvų dalys ir prietaisai, o gaminami sparnai, liemenys, uodegos plokštumos“ (Ašmenskas V., Lietuvos aeroklubas 1927–1940 metais. Vilnius 2007, p. 30).

Pirmasis apie Civilinės aviacijos kūrimo būtinybę prakalbo S. Darius. Jis žinojo, kaip yra Amerikoje, o apie užsienio šalyse veikiančius aeroklubus, juos vienijančią Tarptautinę aeronautikos federaciją, skatinančią sportinės aviacijos veiklą, Lietuvoje buvo kalbėjęs ne tik jis. Šiai S. Dariaus minčiai pritarė ir kiti to meto lakūnai: A. Gustaitis, J. Narakas ir kiti. Aeroklubo reikėjo populiarinant aviaciją, pritraukiant ir sudominant žmones. Karinė aviacija to daryti negalėjo, ją varžė karinė drausmė, subordinacija ir slaptumas. Matome, kad tada buvo sumanyta tarpusavyje bendradarbiauti, tačiau dėl minėtos priežasties pasidalytos funkcijos ir veiklos sferos. Tačiau matome, kad vis vien viską jungia aviacija.

1927 m. įkūrus LAK nustatytos ir klubo funkcijos ir uždaviniai. LAK tikslas buvo ruošti įvairių sričių aviacijos specialistus ir tobulinti jų parengimą, puoselėti oro sportą, sudominti visuomenę oreivyste. Tikslas, rodantis Lietuvos aviacinių institucijų bendradarbiavimą gynybos klausimais, – supažindinti visuomenę su savisauga per oro antpuolius ir parengti klubo narius šalies gynybai. Tai rodo, kad šalies

gynybos politika nebuvo užmiršta ir kuriant civilinę aviaciją.

LAK buvo pavesta rengti ir tobulinti civilinės ir transporto aviacijos lakūnus, rūpintis pašto perskraidinimu ir organizuoti keleivinį transportą. Galime teigti, jog svarbus dalykas jau tada buvo aviacinių institucijų funkcijų pasiskirstymas ir kuo glaudesnis bendradarbiavimas, siekiant kaip įmanoma geresnių rezultatų. LAK garbės pirmininkas A. Smetona pabrėžė: „Kuo stipresnė kurios tautos aviacija, tuo pranašesnė tauta“. Bendradarbiaujant KOP ir LAK buvo parengti priešlėktuvinės apsaugos įstatymai, suformuota Oro susiekimo inspekcija, įkurtos oro susiekimo linijos Kaunas–Palanga. Tai rodo, kad šios aviacinės struktūros glaudžiai bendradarbiavo nustatant šių institucijų funkcijas ir veiklos sritis. LAK nuo pat įkūrimo pradėjo aktyviai bendradarbiauti su užsienio šalių klubais ir tarptautinėmis organizacijomis aviaciniais klausimais. 1935 m. per LAK visuotinį susirinkimą buvo nuspręsta, kad lakūnai, kurie buvo ruošiami civilinei aviacijai, karo atveju būtų tinkami atlikti karo lakūnų funkcijas. Šiuo klausimu LAK vadovybė glaudžiai bendradarbiavo su Karine aviacija. Turime pabrėžti ir tai, kad LAK įkūrėjai ir didžioji klubo narių dalis buvo sudaryta iš Lietuvos karininkų. Todėl bendradarbiavimas tapo dar glaudesnis ir veiksmingesnis. Karo aviacija LAK aprūpindavo lėktuvais ir rengė lakūnus.

1936 m. įkurtas Šaulių aviacijos būrys, kurio įkūrimą paskatino LAK prezidentas. Pagrindinis Šaulių aviacijos būrio tikslas buvo labiau rūpintis oro susisiekimu, rengiant parašiutininkus, ir lavinti atsargos lakūnus, kad neprarastų įgūdžių. Karo metu buvo nustatyti ir kiti tikslai: vykdyti žvalgybos ir ryšių užduotis. Tai rodo stiprius ryšius tarp visų trijų aviacinių institucijų tarpukario Lietuvoje. Visų struktūrų uždaviniai ir tikslai siejo valstybės gynybos politiką ir lakūnų rengimą. Galime pastebėti glaudaus bendradarbiavimo požymius, kurie turėjo nulemti aviacijos raidos spartą ir tobulėjimą Lietuvoje. Dar vienas glaudaus Šaulių sąjungos ir LAK bendradarbiavimo pavyzdys yra tai, jog Šaulių sąjunga naudojo LAK lėktuvų angarus ir visą LAK aviacinį turtą. Dar neturime pamiršti ir oro skautų būrelio, kuris buvo įkurtas 1939 m. prieš pat sovietų okupaciją. Tačiau oro skautų susitikimas įvyko tik kartą, kurio metu keli jaunuoliai buvo apmokyti sklandyti ir išlaikė egzaminus. Oro skautų būrelis buvo kuriamas Šaulių sąjungos pagrindu, skautų būrelis turėjo tapti Šaulių sąjungos šaka, mokančia jaunimą sklandyti ir taip pritraukti į aviaciją. Pagrindinis tikslas ir buvo bendradarbiavimas su karinėmis pajėgomis šalies gynybos atveju. Taikos metu oro skautų veikla turėjo populiarinti aviaciją ir puoselėti jos tradicijas. 1918 m. Įsteigus Susisiekimo ministeriją jai buvo pavesta vadovauti Geležinkeliams, Laivynui, Civilinei aviacijai, Sausumos kelių transportui, Paštui ir telefonui. Tad ministerijai buvo nurodyta pavesti visoms minėtoms institucijoms jų gaires ir veiklos sritis. Pasaulyje civilinės aviacijos reikšmė itin padidėjo po Pirmojo pasaulinio karo ir išplėsta karo aviacija labai greitai buvo pritaikyta civilinėms reikmėms. Europos valstybėse civilinės aviacijos reikalais rūpinosi civilinės aviacijos ministerijos, o Lietuvoje civilinės aviacijos klausimus buvo pavesta kuruoti Susisiekimo ministerijai, kuri rūpinosi ne civiline aviacija, o paštu,

telefonu ir telegrafu, nes atskiros institucijos kaip Civilinės aviacijos ministerija iki 1936 m. nebuvo. Visais aviaciniais klausimais rūpinosi ir juos koordinavo karinė aviacija. 1919 m. siekiant sureguliuoti oro susisiekimą tarptautiniu mastu buvo pasirašyta Tarptautinė konvencija, kurios pagrindinis principas buvo kiekvienos šalies oro erdvės suverenumo pripažinimas. Tačiau Lietuva šios konvencijos nepasirašė ir prie jos neprisijungė. Galime teigti, jog Lietuva dar nebuvo pasirengusi tarptautiniu mastu bendradarbiauti su kitomis Europos valstybėmis civilinės aviacijos klausimais. Matyti, kad Lietuva tuo metu į civilinę aviaciją nedėjo daug vilčių, nors vėliau be to nebuvo įmanoma išsiversti. Taip pat trūko ir tarptautinio bendradarbiavimo patirties. Reikia nepamiršti, kad buvo per anksti jaunai valstybei greitai viską kurti sunkmečiu. 1921 m. civilinės aviacijos veiklą administravo Paštų, telegrafų ir telefonų valdyba, kuri vėliau reorganizuota. 1934 m. valdyboje atsiradus aviacijos referento etatui buvo pradėta formuoti ir civilinė aviacija, kuri turėjo tapti atskira institucija. Šiuo klausimu tarpusavyje glaudžiai bendradarbiavo Karinės oro pajėgos ir Susisiekimo ministerija. Matyti, kad naujų aviacinių institucijų kūrimui Lietuvoje didelę įtaką turėjo jau esamos aviacijos pajėgos. 1936 m. prie Susisiekimo ministerijos įsteigta Orinio susisiekimo inspekcija, kuri tapo dabartinės Civilinės aviacijos Lietuvoje motina. 1940 m. Orinio susisiekimo inspekcija turėjo būti reorganizuota į Orinio susisiekimo direkciją. Galime įžvelgti, jog ties Civilinės aviacijos klausimu dirbta daug ir daug pastangų jai atsirasti dėjo kitos aviacinės tarnybos, esančios Lietuvoje. Visus klausimus, kuriuos sprendė Lietuvos aviacinės institucijos ir kaip jos tarpusavyje bendradarbiavo matome iš pasiektų rezultatų. Orinio susisiekimo inspekcijos pradinis tikslas buvo prižiūrėti aviaciją: tikrinti lakūnų kvalifikaciją, stebėti orlaivių tinkamumą skraidyti, organizuoti ir reglamentuoti tinkamą orlaivių ženklumą ir prižiūrėti aerodromus. Tai nebuvo atskira aviacijos šaka, turinti savo orlaivių parką, savo struktūrą ir lakūnus. Jai buvo pavesta kontroliuoti Karinės oro pajėgas, Šaulių aviaciją. Orinio susisiekimo ministerijai buvo pavesta bendradarbiauti su Lietuvos aviacinėmis institucijomis aviaciniais klausimais. Tačiau 1936 m. įkūrus Orinio susisiekimo direkciją Civilinė aviacija pradėjo savo veiklą. Pirmuoju direkcijos inspektoriumi paskirtas J. Špokevičius, kuris buvo karininkas ir glaudžiai bendradarbiavo su Karinėmis oro pajėgomis dėl naujų naikintuvų pirkimo Didžiojoje Britanijoje ir Čekoslovakijoje. Tarpukario metais Orinio susisiekimo valdyba bendradarbiavo su Šaulių sąjungos aviacija, Orinio sporto sąjunga. Išskaidžius aviacines institucijas į civilines ir karines atsiranda funkcijų ir veiklos sferų pasiskirstymas. Pradedama bendradarbiauti įvairiose srityse, tiek įsigyjant orlaivius, tiek apmokant personalą ir jį licencijuojant. Orinio susisiekimo inspekcija rūpinosi tarptautinio susisiekimo per Lietuvą tvarkymu ir reguliavimu. Tokiu būdu bendradarbiavo su užsienio valstybėmis ir šalies viduje esančiomis aviacinėmis institucijomis. Tarptautinių linijų lėktuvai nereguliariai nusileisdavo Lietuvoje, ne dėl to, kad būtų buvę prasti ryšiai, o dėl prastos aerodromų būklės ir netinkamos aerodromų infrastruktūros. Tik 1930 m. Krašto apsaugos ministerijai bendradarbiaujant su Susisiekimo ministerija praplėstas Kauno aerodromas. Taip pat Kaunas tapo

tarptautinių oro susiekimo linijų mazgu. Dar labiau Orinio susisiekimo inspekcijos veikla sustiprėjo, kai vis platesnę veiklą ėmė vystyti LAK. Sukūrus šias institucijas jų veikla itin sustiprėjo ir išsiplėtė tarpžinybinio bendradarbiavimo ryšiai. Visos Lietuvos aviacinė veikla užsiimančios institucijos glaudžiai ir noriai bendradarbiavo tarpusavyje, nes jas vienijo bendri interesai ir panašios veiklos sritys. Susisieki- mo aviacija daug naudojosi Kauno karo aviacijos aerodromu. Šioms institucijoms kartu bendradarbiaujant aerodromas buvo padalytas į dvi dalis. Šiaurinė aerodromo dalis buvo skirta Susisiekimo aviacijai, paskirtas šalia esantis angaras ir pastatyta 1 kW galingumo radijo stotis. Kariškiai rūpinosi aerodromo apsauga, kartu sau- godami ir Susisiekimo aviacijos aerodromo dalį, angarą ir teritoriją, priklausančią Civilinei aviacijai. Ryškėja bendradarbiavimo ne tik aviaciniais klausimais stiprėjimas, bet ir infrastruktūros apsaugos ir pasidalijimo srityje. Netgi ateityje planuojant naujų civilinių aerodromų statybą buvo numatoma jų paskirtis karinėms reikmėms. „Kadangi tie aerodromai bus viešai naudojami ir bus, be abejo, naudingi karo avia- cijai“ (Algimantas L. Lietuvos mokslas. Vilnius 1999, p. 370). Kompleksinį aviaci- jos plėtojimą valstybėje rėmė Karo aviacijos viršininkas A. Gustaitis, skatindamas aviamodelizmą, sklandymą, parašiotizmą, sportinę susisiekimo aviaciją. Jis teigė, kad tai yra tos pačios aviacijos sudėtinės dalys, galinčios tarnauti šalies pažangai ir valstybės gynimo reikalams. Tai rodo, kad aviacijos tarnybos buvo susietos glau- džiais ryšiais, nes bendravo tarpusavyje įvairiais klausimais, svarbiausias jų yra šalies suverenumo išsaugojimas, institucijų veiklos plėtimas, užduočių ir veiklos sferų pasiskirstymas. A. Gustaitis teigė, kad institucijų bendradarbiavimas turi būti kuo glaudesnis, kad esant reikalui šalies gynybos atveju būtų pakankamai paruoš- tų specialistų užduotims atlikti. „Juo daugiau jaunuolių bus uždegta entuziazmu, juo geresnį aviacijos personalą galima bus pasirinkti ir panaudoti gynybai, juo bus aukštesnė mūsų aviacijos ginklo kokybė“ (Liekis A. Lietuvos mokslas. Vilnius, 1999, p. 372).

1938 m. Lietuvos Susisiekimo ministerija iš Anglijos užsakė du keleivinius lėktuvus „Percival“. Tačiau jie buvo be Pito vamzdelių (Orlaivių padėties erdvėje nustatymo priemonė) šildymo. Tai sukeldavo nesklandumų skraidant maršrutais į kitas valstybes, tad ir vėl buvo prašoma kariuomenės pagalbos. Karinės oro pajėgos į prašymą atsakė teigiamai. „Turiu garbės paprašyti ir Tamsta generole, jei būtų galima, sutikti paskolinti Ministerijai 2 šildomus Pito vamzdelius, keturias odines striukes su kailiukais ir 4 poras šiltų batų, iki ministerija įsigys nuosavų“ (Liekis A., Lietuvos mokslas. Vilnius, 1999, p. 375). Apžvelgę galime teigti, kad buvo bendradarbiaujama ne tik aviacinių dalių skolinimosi ar perdavimo klausimais, tačiau vyko ir tarpžinybinis bendradarbiavimas. 1939 m. įkūrus Orinio sporto sąjungą, jai kuruoti paskirtas karininkas dėl to, kad būtų kuo glaudesnis ir atsakingesnis insti- tucijų bendradarbiavimas. Orinio sporto sąjungą su Karo aviacija palaikė glaudžius ryšius ir vėliau turėjo didelių užmojų, kad Orinio sporto sąjungą imtų vadovauti LAK, Šaulių aviacijai ir kitoms organizacijoms. Iš to galime daryti išvadą, kad gausėjant aviacinių struktūrų skaičiui Lietuvoje buvo stengiamasi jas jungti į vieną

sistemą ir nustatyti jų veiklos sritis. Pagrindinė visų organizacijų funkcija buvo ginti Lietuvos valstybę karo atveju.

Išvados

Apibendrinant galima teigti, kad tarpukario Lietuvos aviacija buvo gan stipri ir nenusileido kitoms Europos valstybėms savo išsivystymo lygiu. Karinė aviacija ir jos aerodromai tapo pagrindu kitoms Lietuvos aviacijos žinyboms, Lietuvos aeroklubui, Šaulių aviacijai, Civilinei aviacijai ir oro skautams.

Daugelis lietuvių lėktuvų savo techninėmis, taktinėmis savybėmis prilygo garsiausiems atitinkamos klasės Europos lėktuvams. Lietuviai sklandytojai ir avia-modeliuotojai buvo minimi tarp geriausių pasaulyje.

Prezidentas A. Smetona yra pasakęs: „Kuo stipresnė kurios tautos aviacija, tuo pranašesnė tauta“.

Išanalizavus LR istorinį aviacinių institucijų bendradarbiavimą, galima daryti išvadą, kad iki sovietų okupacijos Lietuvos aviacinis išsivystymas buvo gan aukšto lygio. Visų to meto LR aviacinių institucijų bendras tikslas buvo šalies gynyba ginkluoto užpuolimo atveju. Matyti, kad šalyje esančių aviacinių tarnybų (Šaulių sąjungos, Oro skautų būrelio, Civilinės aviacijos, LAK) bendras tikslas valstybės oro erdvės apsauga. Nors ir šių institucijų veiklos sritys buvo skirtingos.

Apibendrinus galima teigti, kad visos Lietuvos tarpukario aviacijos šakos ir žinybos siekė vieno bendro tikslo – ginti šalį ginkluoto užpuolimo atveju.

Šaltiniai ir literatūra

1. Ašmenskas, V. (2007). Lietuvos Aeroklubas 1927–1940 metais. Vilnius.
2. Aviacijos pasaulis. (2007). Vilnius.
3. Lietuvos kariuomenės Karinės oro pajėgos. [žiūrėta: 2011.11.23]. Prieiga per internetą: http://lt.wikipedia.org/wiki/Lietuvos_kariuomen%C4%97s_Karin%C4%97s_oro_paj%C4%97gos.
4. Lietuvos kariuomenės Karinės oro pajėgos 1992–2003 m. [žiūrėta: 2011.11.25]. Prieiga per internetą: http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_struktura/karines_oro_pajegos/istorija_1854/lietuvos_kariuomenes_karines_oro_pajegos_1992_-2003_m.html.
5. Lietuvos kariuomenės kronika. [žiūrėta: 2011.11.23]. Prieiga per internetą: http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_atributika/karo_istorija/kariuomenes_kronika.html.

HISTORICAL REVIEW OF THE LITHUANIAN AVIATION INSTITUTIONS IN THE PERIOD OF 1919–1940

1st Lt Valius Urbonas

Lithuanian Air Force Air Base

Summary

Since the ancient times, all big successes and achievements in various fields have been based on cooperation policy and joint coordination success. All great military, scientific and social successes have been achieved on the basis of the experience of others and coordination of their actions.

The article deals with the interwar Lithuanian aviation in the period of 1919-1940. By using all available historical and literature resources, the author aims to analyze the cooperation of the interwar aviation department and perform historical analysis of aviation authorities.

The Lithuanian Armed Forces have started developing after the World War I with military aviation as an integral part. Led by Juozas Narako, the Engineering Company was established on 30 January 1919. It also included an aviation squad. When an independent state of Lithuania was restored, the military air force has started developing (Algimantas Liekis *Science and Arts of Lithuania, Science of Lithuania, War Aviation of Lithuania (1919-1940)*, p. 86-139).

In case of an attack or war, a close cooperation and coordinated plan of actions were addressed in the country's defence policies. Another example of cooperation in the young state of Lithuania was a new branch of aviation, i.e. a riflemen aviation unit. This patriotic organization was founded under the 6th Anti-aircraft Protection Riflemen Company. At that time, a gliding section was founded as well. The purpose of the Riflemen's Union was to train parachutists and reserve pilots.

The article deals with the initial stage of cooperation among aviation authorities (as separate units). It is a brief overview of the development of the Lithuanian aviation institutions and their cooperation since 30 January 1919 when military aviation came into existence.

Having reviewed the historical development of these institutions, it can be concluded that since their foundation the main purpose has been the country's defence in case of an armed attack. Military aviation has become the core of aviation.

AUTORIAUS LYDRAŠTIS

Autoriaus vardas, pavardė: Valius Urbonas

Mokslo laipsnis ir vardas: –

Darbo vieta ir pareigos: Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų Aviacijos bazės
Oro operacijų grupės Sraigtasparnių eskadrilės C grandies lakūnas

Autoriaus mokslinių interesų sritys: Karo aviacijos istorija, partizaninis judėjimas

Telefonas ir el. pašto adresas: 8 606 00 012; valius.urbonas10@gmail.com

AUTHOR'S COVER LETTER

Author's name and surname: Valius Urbonas

Academic degree and name:

Workplace and position: Lithuanian Air Force Air Base, Air Operation Group,
Helicopter Squadron, Pilot

Author's research interests: air force history, partisan movement

Telephone and e-mail address: +370 606 00 012; valius.urbonas10@gmail.com