

Vilniaus universitetas
Istorijos fakultetas
Naujosios istorijos katedra

Eimantas Šadeikis

Istorijos studijų programa
Bakalauro darbas

„Sklandymas Lietuvoje 1931-1944 metais“

Darbo vadovas: Doc. dr. Algirdas Jakubčionis

Vilnius 2011

Turinys

ĮVADAS	3
1. ORGANIZUOTO SKLANDYMO SAJŪDŽIO PASAULYJE GIMIMAS	8
2. SKLANDYMO VYSTYMASIS LIETUVOJE 1931 – 1944 METAIS	11
2.1 Sklandymo Lietuvoje preliudija	11
2.2 Nida – Lietuvos sklandymo centras.....	14
2.3 Sklandymo sportas Klaipėdos krašto netekus.	23
2.4 Sklandymas Lietuvoje karo metais.....	29
2.5 Sklandymas vykdytas ne LAK subordinacijoje 1931-1940 metais.....	32
2.6 Sklandymas aviacijos varžybose bei šventėse.....	34
3. ŽYMAUSIOS SKLANDYMO SAJŪDŽIO ASMENYBĖS.....	37
4. SKLANDYMO REIKŠMĖ LIETUVOS AVIA KLUBUI BEI LIETUVOS AVIACIJAI.....	40
IŠVADOS	43
LITERATŪROS SĄRAŠAS	44
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	47
PRIEDŲ SĄRAŠAS	48
1 priedas.....	49
2 priedas.....	51
3 priedas.....	52
4 priedas.....	54
5 priedas.....	55
6 priedas.....	58
Santrauka anglų kalba (Summary)	59

IVADAS

Sklandymas pasaulyje paplito po pirmojo pasaulinio karo. Lietuvoje ši aviacijos atmaina pradėta vystyti tik nuo 1931 metų. Tai lėmė apskritai vėlyvas sportinės bei civilinės aviacijos atsiradimas šalyje, kurių kuratoriumi nuo 1927 metų tapo Lietuvos aeroklubas (toliau - LAK). Jo dėka aviacija, iki tol buvusi kariuomenės subordinacijoje, tapo prieinama ir civiliams gyventojams.

Tarp įvairių LAK uždavinių, buvo ir sklandymo plėtra šalyje. Nors jis pradžioje buvo priemone jaunimą sudominti aviacija, atrinkti būsimus lakūnus, tačiau jau nuo 1936 metų, pasiekus itin gerų rezultatų tarptautiniu mastu, sklandymas tapo vis svarbesnis kaip sporto šaka. Siekiant skatinti kuo geresnius rezultatus, buvo įsteigtos premijos, organizuotos varžybos. Didele dalimi sėkmę lėmė tai, kad pavyko suburti iniciatyvių žmonių kolektyvą.

Darbo objektas. Šio darbo objektas yra sklandymo sporto Lietuvoje raida 1931 – 1944 metais, jo kūrimosi ir vystymosi aplinkybės, su tuo susijusios asmenybės.

Darbo aktualumas. Karinei aviacijai Lietuvoje skirtų leidinių – nemažai, tačiau ne tiek daug dėmesio skiriama civilinės aviacijos raidai, ypač sklandymui. Šis darbas yra vienas iš nedaugelio, detaliam nagrinėjančių sklandymo sąjūdžio Lietuvoje 1931-1944 metais raidą, jai įtaką dariusius faktorius, priežastis bei sekusias pasekmes. Taip pat šis darbas atlieka ir svarbią šviečiamąją funkciją, nes nedaugelis žino apie šio sporto populiarumą tarpukariu. Dar galima paminėti ir simbolinę jo reikšmę – šiemet sukanka 80 metų, nuo organizuoto sklandymo sąjūdžio Lietuvoje „gimimo“.

Darbo tikslas. Šio darbo tikslas yra supažindinti skaitytojus su organizuoto sklandymo raida Lietuvoje nuo pat jo ištakų 1931 metais iki 1944 metų, kuomet Lietuva buvo reokupuota Sovietų Sąjungos ir sąlygos ne tik sklandymo raidai, bet ir apskritai lietuvių aviatorių rengimui, buvo labai sudėtingos.

Darbo uždaviniai.

1. Organizuoto sklandymo pasaulyje atsiradimo, bei sąlygų jam plisti nagrinėjimas;
2. Sklandymo raidos Lietuvoje 1931 – 1944 metais apžvalga;
3. Sklandymo reikšmės analizė;
4. Pristatyti svarbiausius su sklandymo raida Lietuvoje susijusius asmenis.

Istoriografijos ir šaltinių apžvalga.

Ruošiant šį darbą buvo naudotasi įvairiais šaltiniais. Vienas jų – knygos. Dalis jų autorių – buvę sklandytojai, dalyvavę pačiame sklandymo sąjūdyje. A. Ramoškos monografija „Lietuvos aviacija“¹ nagrinėja tiek civilinės, tiek karinės aviacijos raidą nuo pat jos susikūrimo Lietuvoje iki 2008 metų. Atsižvelgint į tai, nenuostabu, jog sklandymo raida 1931 – 1944 metais yra apžvelgiama gana

¹ G. Ramoška. „Lietuvos aviacija“. 2009, Kaunas.

fragmentiškai. Tačiau verta paminėti labai gausią vizualinę medžiagą (schemos bei nuotraukos), kuri yra naudojama šioje knygoje ir padeda susidaryti geresnį įspūdį apie to meto aviaciją.

Kita knyga, kurioje aprašoma bei analizuojama lietuvių aviatorių rengimo raida Lietuvoje nuo aviacijos gimimo iki šių dienų – A. Liekio „Sparnuotoji Lietuva“². Čia pateikiama informacija yra gana paviršutiniška, sunku susidaryti bendrą vaizdą apie sklandytojų rengimą šalyje. Tiesa, knygoje yra pateikiamos trumpos žymesnių aviatorių, tarp jų ir sklandytojų, biografijos.

Nemažai informacijos apie sklandymo raidą galima rasti V. Ašmensko darbuose. Vienas jų – „Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais“³. Šios knygos negalima drąsiai vadinti monografija, nes ją iš dalies būtų galima priskirti prie atsiminų, kadangi pats autorius LAK veikloje dalyvavo beveik nuo jo kūrimo, yra išbandęs nemažą dalį įvairių konstrukcijų sklandytuvų, savo rankomis juos statęs. Didelė knygos dalis yra parašyta būtent iš jo atsiminimų, dienoraščių bei įspūdingo asmeninio archyvo medžiagos. Čia gana detalai yra aprašoma sklandymo sąjūdžio raida 1931-1940 metais.

Kitoje V. Ašmensko knygoje – „Aviacijos sportas Lietuvoje 1940 – 1989 metais“⁴ – pateikiama analizuojamai temai aktuali informacija apie sklandymo vystymąsi pirmosios sovietinės okupacijos bei antrojo pasaulinio karo metais.

Be pastarųjų knygų, rašant darbą buvo naudojamos ir internetiniai šaltiniai. Tai oficialūs tarptautinių sklandymo sąjūdį kontroliuojančių organizacijų puslapiai kuriuose, tarp įvairių šių dienų naujienų, pateikiama ir jų istorija, bei amerikų sklandymo asociacijos straipsnelis labai paviršutiniškai apžvelgiantis sklandymo, daugiausiai JAV, istoriją.

Svarbiausia grupė šaltinių rašant šį darbą buvo publikacijos įvairiuose leidiniuose. Tarpukario Lietuvoje privačia iniciatyva leisto pirmojo žurnalo „Sparnai“ pasirodė tik vienas numeris. Čia buvo publikuotas J. Dovydaičio straipsnis „Trys metai Lietuvos sklandymui“⁵, kuriame apžvelgiami pirmi trys sklandymo raidos Lietuvoje metai.

Daugiausia informacijos apie sklandymą yra žurnale „Lietuvos sparnai“, 1935 – 1940 metais leistame Lietuvos aeroklubo. Čia galima rasti M. Aronzono⁶, A. Paknio⁷ ir kitų nežinomų autorių publikacijas apie Nidos sklandymo mokyklą, jos veiklos ataskaitas, publikuojamas ir jos statusas⁸. Be Nidos, galima sužinoti ir apie kitas šalyje buvusias sklandymo mokyklas. V. Vaitkus⁹, J. Pyragius¹⁰ bei keletas nepasirašiusių autorių rašė apie aviacijos šventes ir sklandymo varžybas. Taip

² A. Liekis. „Sparnuotoji Lietuva“. 2008, Vilnius.

³ V. Ašmenskas. „Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais“. 2007, Vilnius.

⁴ V. Ašmenskas. „Aviacijos sportas Lietuvoje 1940 – 1989 metais“. 2009, Vilnius.

⁵ J. Dovydaitis. „Trys metai Lietuvos sklandymui“. Sparnai, 1934, Nr. 1.

⁶ M. Aronzonas. „Nidos sklandymo mokykla“. Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 1.

⁷ A. Paknys. „Nidos sklandymo mokyklos 1937 m. apyskaita“. Lietuvos sparnai, 1937, Nr. 10.

⁸ „LAK Nidos sklandymo mokyklos statusas“. Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 3.

⁹ V. Vaitkus. „Baltijos aviacijos varžybos“. Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 16-17.

¹⁰ J. Pyragius. „Aviacijos dienos“. Lietuvos sparnai, 1938, Nr. 10.

pat informacijos apie sklandymą galima rasti kiekvieno numerio gale pateikiamose aviacinio gyvenimo naujienų kronikose iš viso pasaulio. Kitas sklandytojų gyvenimo sritis savo publikacijose palietė A. Paknys¹¹, V. Strazdas¹², J. Pyragius¹³, rašę apie patį sklandymą Lietuvoje, apie sklandytojų suvažiavimus bei bendradarbiavimą su kitų šalių aviacijos klubais. Taip pat svarbios Z. Žemaičio publikacijos apie LAK veiklą bei uždavinius¹⁴ ir pateikiamos šios organizacijos kasmetinės finansinės ataskaitos.

Straipsnių apie sklandymą galima rasti ne tik specializuotuose leidiniuose, bet ir tarpukariu leistuose laikraščiuose. Daugiausia informacijos pavyko rasti „Lietuvos aide“, kur pristatomos svarbiausios naujienos apie naujas sklandytuvų konstrukcijas, aviacinius renginius bei kita aktuali informacija. Mažiau informacijos galima rasti kituose laikraščiuose: „Lietuvos žiniose“, „Dienos naujienose“. Apie sklandymą taip pat rašė šaulių ir skautų, kurie taip pat propagavo šią aviacijos sritį, leista spauda („Trimitas“, „Kardas“, „Skautybė“).

Sovietų okupuotoje Lietuvoje 1940 – 1941 metais buvo leistas žurnalas „Liaudies sparnai“. Nepaisant vyraujančių propagandinių publikacijų, jame galima rasti straipsnių, kuriuose pristatoma sklandymo raida sovietų okupuotoje Lietuvoje. Tiesa, nemaža dalis faktų yra nepatikima, todėl šiuo leidiniu buvo naudotasi saikingai.

Kitame, sovietmečiu leistame (1969 – 1990 metais), žurnale „Sparnai“ galima rasti publikacijų apie sklandymą, dauguma kurių rašytos V. Ašmensko. Čia aprašomi tarpukariu naudoti sklandytuvai, pateikiamos detalios jų charakteristikos, nuotraukos, bei paties autoriaus atkurti brėžiniai.

Šaltiniai.

Rašant darbą buvo naudojamosi buvusių sklandytojų atsiminimais bei biografijomis. Viena jų, tai J. Dovydaičio „Žmogaus sparnai“¹⁵. Čia pateikiama žymiausio tarpukario Lietuvos sklandytuvų konstruktoriaus B. Oškinio biografija nuo jo vaikystės iki pat antrojo pasaulinio karo pradžios. Knygoje gausu beletristikos, trūksta konkrečių faktų, tačiau jos dėka galima susidaryti detalų laikmečio sklandytojų kasdienybės vaizdinį.

Kitas biografinis leidinys – R. Naužemio knyga „Vytautas Peseckas“¹⁶. Čia autorius aprašo garsaus Amerikos lietuvio, lakūno sklandytojo, aviacijos istoriko biografiją. Šis darbas labai svarbus tuo, jog čia į vieną vietą yra surinkti visi V. Pesecko įvairiuose leidiniuose publikuoti straipsniai, apie jį parašytos publikacijos ir kiti naudingi dokumentai.

¹¹ A. Paknys. „Sklandytojų suvažiavimas 1938“. Lietuvos sparnai, 1938, Nr 11

¹² V. Strazdas. „Pas lenkų sklandytojus“. Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 10.

¹³ J. Pyragius. „Sklandymas ir skraidymas“. Lietuvos sparnai, 1937, Nr. 4-5.

¹⁴ Z. Žemaitis. „LAK artimiausios veikimo gairės“. Lietuvos sparnai, 1935, Nr 4.

¹⁵ J. Dovydaitis. „Žmogaus sparnai“. 1972, Vilnius.

¹⁶ R. Naužemys. „Vytautas Peseckas“. 2007, Vilnius.

J. Pyragius atsiminimuose „Kovosiu kol gyvas“¹⁷ aprašo savo aviacinės karjeros raidą, tad natūralu, jog leidinyje skirta daug vietos sklandymui, kuris nuo 1934 metų jo gyvenime buvo itin svarbus. Ši knyga, kaip ir daugelis atsiminimų, yra naudinga, nes joje iš „pirmų lūpų“ galima sužinoti apie to meto sklandymui svarbius įvykius, įvairius užkulsinius faktus, kurių nepateikdavo oficialieji to meto šaltiniai.

Nemažai atsiminimų apie sklandymą tais laikais buvo publikuota ir aviacinėje spaudoje. Metraštyje „Plieno sparnai“, leistame lietuvių aviatorių, pasitraukusių į JAV, buvo spausdinami įvairių aviacijos veikėjų atsiminimai. Šiame darbe naudojama A. Gysa publikacija¹⁸ apie jo rekordinį skrydį sklandytuvu 1938 metais. Vėliau, atkūrus nepriklausomybę, nuo 1992 metų Lietuvos aviacijos muziejaus leido metraštį tuo pačiu pavadinimu. Jame galima rasti nemažai publikacijų apie sklandymą tiek tarpukario, tiek sovietų ar vokiečių okupuotoje Lietuvoje. Šiam darbui buvo naudoti šiame leidinyje publikuoti sklandytojų atsiminimai. Tai Z. Koronkevičiaus¹⁹, R. Putros²⁰, R. Bėkštos²¹ ir J. Balčiūno²² publikuoti atsiminimai apie sklandymą Lietuvoje vokiečių okupacijos metais. Taip pat yra naudojami žymaus sklandytojo A. Gysa atsiminimai²³ apie savo sklandymo patirtį bei A. Arbačiausko išpūdžiai apie Aukštagirio sklandymo mokyklą²⁴. Dar viena publikacija – G. Heidrikio laiškas V. Ašmenskui²⁵, rašytas 1989 metais, kuriame jis kalba apie sklandymo sąjūdžio užuomazgą Lietuvoje.

Apie to meto sklandymą straipsnių, nors ir nedaug, bei kuklios kokybės, galima rasti ir šių dienų aviacinėje periodinėje spaudoje. Darbe buvo pasinaudota žurnale „Lietuvos aviacija“ publikuoti P. Požerskio atsiminimai „Sapnų skrydžiai išsipildė“²⁶. Be paminėtųjų, buvo naudota ir daugiau šiuose periodiniuose leidiniuose publikuotų straipsnių.

Ieškant archyvinės medžiagos buvo susidurta su sunkumais, nes dėl nepalankių aplinkybių didžioji dalis LAK dokumentų yra dingę. Tie, kurie yra saugomi archyvuose, nėra surinkti į vieną, bet išsibarstę po įvairias vietas, pvz. Kūno kultūros rūmų (toliau - KKR), karinės aviacijos bei kituose fonduose. Čia daugiausiai sukaupti duomenys apie nutarimus, liečiančius sklandymą, jo finansavimą, švenčių organizavimą ir kt. Gerokai daugiau dokumentų susijusių su sklandymu yra kitų organizacijų, vysčiusių šį sportą, fonduose: Šaulių sąjungos, Jaunosios Lietuvos, Orinio sporto sąjungos (toliau - OSS) prie KRR.

¹⁷ J. Pyragius. „Kovosiu kol gyvas“. 1993, Kaunas.

¹⁸ A. Gysas. „Trečioji vieta pasaulyje“. Plieno sparnai, 1970, Nr. 1

¹⁹ Z. Koronkevičius. „Mūsų skrudžiai vokiečių okupacijos metais“. Plieno sparnai, 1998, Nr. 5.

²⁰ R. Putra. „Virbaliūnų šlaito C pilotai“. Plieno sparnai, 1998, Nr. 5.

²¹ R. Bėkšta. „Viengungių rojus. Atsiminimai apie sklandymą pokario Klaipėdoje“. Plieno sparnai, 1997, Nr. 4.

²² J. Balčiūnas. „Sklandymas okupuotoje Lietuvoje“. Plieno sparnai, 1994, nr. 2.

²³ Gysas. „Sklandytojo atsiminimai“. „Plieno sparnai“, 1994, Nr. 2.

²⁴ Arbačiauskas. „Aukštagirio sklandymo mokykla“. Plieno sparnai, 2002, Nr. 7.

²⁵ G. Heidrikis. „G. Heidrikio laiškas V. Ašmenskui“. Plieno sparnai, 1992, Nr. 1.

²⁶ P. Požerskis. „Sapnų skrydžiai išsipildė“. Aviacijos pasaulis, 2009, Nr. 11

1. ORGANIZUOTO SKLANDYMO SAJŪDŽIO PASAULYJE GIMIMAS

Po pirmojo pasaulinio karo sklandymo sportas pradėjo sparčiai vystytis. Augo sportininkų gretos, vis gerėjo sklandytuvų techninės galimybės, buvo pasiekiami vis nauji rekordai. Viso šio sąjūdžio centru buvo Vokietija. Pralaimėjusi karą, šalis buvo priversta sutikti su Versalio sutarties suvaržymais, kurie draudė vystyti karinę aviaciją bei griežtai reglamentavo sportinių bei keleivinių lėktuvų ir kitos aviacinės technikos gamybą. Susidarius tokiom sudėtingom motorinės aviacijos vystymo sąlygom, nenuostabu, jog konstruktorių bei buvusių karo lakūnų akys nukrypo į sklandymą.

Iš Vokietijos šis aviacinis sąjūdis išplito po pasaulį, ypač Europos valstybes. Prie šalių civilinės aviacijos klubų buvo steigiamos valstybės remiamos sklandymo sekcijos. Sklandymo, kaip sporto, vystymuisi labai svarbus buvo 1928 metais austrų sklandytojo, aeronautikos inžinieriaus Robert Kronfeld įrodymas, jog sklandytuvai gali pasinaudoti terminėmis srovėmis. Šių srovių naudojimas atvėrė visai kitas galimybes – buvo nuolat gerinami pakilimo į aukštį bei nuskristo nuotolio sklandytuvu rekordai²⁷. Visame pasaulyje vyko vietinio bei tarptautinio pobūdžio varžybos, buvo gerinami rekordai, augo klubų bei sportininkų gretos. Atsiradus poreikiui užtikrinti veiksmingą sklandymo sąjūdžio vystymąsi tarptautiniu mastu, 1930 m. buvo įkurta pirmoji sklandymo sąjūdį turėjusi koordinuoti organizacija – Tarptautinė bemotorio skraidymo tyrimų komisija (vok. - Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug - ISTUS). Jos tikslai buvo suvienodinti visus techninius, mokslinius bei organizacinius sklandymo aspektus, rūpintis sklandymo sportu valstybėse narėse bei tarpininkauti tarp atskirų kraštų keičiantis patirtimi, skatinti bendradarbiavimą tarp įvairių šalių aviacijos klubų²⁸.

Sklandymui sparčiai vystantis kaip sportui, 1932 m. buvo įkurta kontroliuojanti institucija – Tarptautinė sklandymo komisija (angl. - International Gliding Commission – IGC). Ši nauja organizacija rengė tarpvalstybines varžybas, buvo atsakinga už sklandytojų laipsnių suteikimą, rekordų registravimą²⁹. Prie šios organizacijos prisijungė visos šiame sporte pirmaujančios valstybės, išskyrus Sovietų Sąjungą. Valstybių, nepriklausančių šiai komisijai, rekordai nebuvo pripažįstami, o sklandytojų laipsniai laikomi negaliojančiais. Ši institucija buvo daug didesnės – Tarptautinės aeronautikos federacijos (pranc. The Fédération Aéronautique Internationale), kontroliuojančios visą aviacijos sąjūdį, dalis. Šios federacijos nariais buvo didžioji dalis Europos civilinės aviacijos klubų, tarp jų, nuo 1931 metų ir Lietuvos aviacijos klubas (toliau – LAK). IGC suorganizavo ir pirmąjį sklandytuvų pasaulio čempionatą, 1937 metais vykusį Wasserkuppe mieste,

²⁷ History of gliding & soaring [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://www.ussoaringteam.org/adobe%20pdf/pr%20pdf/BR%20Soaring%20History%20V5%2004.pdf>.

²⁸ J. Pyragius. Kas yra ISTUS. Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 10, p.202.

²⁹ About the international Gliding Commission (IGC) [interaktyvus] Prieiga per internetą: <http://www.fai.org/gliding/about>.

Vokietijoje³⁰. Pastarasis miestas buvo žinomas kaip sklandymo lopšys – čia 1922 metais įkurta pirmoji pasaulyje sklandymo mokykla. Iki karo sklandymo sportas tiek išsiplėtė, jog buvo planuojama jau 1936 m. jį įtraukti į Berlyno olimpiados programą, bet nesugebėjus susitarti dėl varžybų techninių aspektų buvo pasitenkinta parodomaisiais skrydžiais. Debiutuoti buvo nuspręsta 1940 m. Tokijo olimpiadoje, tačiau 1937 m. liepos 7 d. prasidėjus antrajam Japonijos – Kinijos karui, 1938 metais buvo nuspręsta renginį perkelti į Helsinkį. Bet Suomijos sostinėje Olimpiada neįvyko – prasidėjo antrasis pasaulinis karas.

Viena iš priežasčių, kodėl sklandymas buvo toks populiarus – jo prieinamumas. Juk sklandymas, lyginant su motorizuotu skraidymu, yra labai pigus. Tik nedidelis procentas asmenų gali susimokėti už lakūnų kursus, o ką jau kalbėti apie nuosavo lėktuvo pirkimą. Nors daug kur sklandytuvai gaminti specializuotose dirbtuvėse, tačiau atsirasdavo ir nemažai pavienių entuziastų, kurie patys gamindavosi aparatus. Dažnai tai būdavo jaunimas, dirbdavęs improvizuotose dirbtuvėse, už savo lėšas, ir, kaip parodė Lietuvos pavyzdys, tai buvo daroma labai sėkmingai. Būtent galimybė turint brėžinius bei reikiamas žinias ir surinkus bendraminčių būrį pasigaminti konkurencingų charakteristikų sklandytuvą buvo viena iš esminių priežasčių, lėmusių tokį šios aviacijos rūšies populiarumą.

Taip pat galima paaiškinti kodėl daugelis valstybių dosniai rėmė sklandymo mokyklas. Daug nulėmė pragmatinės priežastys. Buvo laikomasi nuomonės, jog grupė, sudaryta iš sklandytojų, išmoks skraidyti lėktuvais daugiau nei du kartus greičiau, nei paprasti mokiniai. Tuo būdu pats lakūnų ruošimas atpinga dvigubai, o paruoštasis pilotas-sklandytojas dažnai būna labiau kvalifikuotas už tradiciškai paruoštus pilotus. Čia slypi dar viena priežastis: sklandant susipažįstama su oro srovėmis bei jų panaudojimu. Manoma, jog tokie pilotai gali iš lėktuvo „išspausti“ daugiau nei paprasti lakūnai. Taip pat, kaip ir kiekvienoje sporto šakoje, norėta, kad savi sportininkai pasiektų geriausius rezultatus bei laimėtų tarptautinėse varžybose.

Tokią sparčią sklandymo plėtrą pirmaisiais pokario metais galėjo lemti ir dar viena priežastis: tuo metu daugelyje šalių vyravo pacifistinės nuotaikos, tad ši aviacijos rūšis, kurios karinis potencialas buvo mažas, galėjo užsitikrinti simpatijas visuomenės akyse. Taip dalis lėšų, kurios prieš karą būtų skirtos karo aviacijai, galėjo būti perduotos sklandymui.

Galiausiai, sklandymas išsivystė į atskirą sporto šaką. Kadangi tuo metu aero sportas buvo labai populiarus, o susidomėjimas aviacija visuomenėje buvo labai didelis, sklandymas, kaip sportas, turėjo daug gerbėjų. Buvo rengiamos įvairios varžybos, fiksuojami rekordai, skiriamos dosnios premijos. Visa tai spartino sklandytojų skaičiaus augimą.

Šiuo metu sklandymo populiarumas yra gerokai sumenkęs. Tą lėmė daugumos paminėtų šio sporto pranašumų išnykimas. Šiais laikais gaminami labai brangūs stiklo pluošto sklandytuvai, todėl

³⁰ Gliding world champions [interaktyvus] Prieiga per internetą: http://www.fai.org/gliding/world_gliding_champions.

pasistatyti konkurencingų techninių duomenų aparatą beveik neįmanoma. Taip pat, dėl stipriai išaugusių sklandymo kaštų, atsisakyta praktikos prieš rengiant pilotus apmokyti juos sklandymo. Šiais laikais sklandymas yra kultivuojamas tik kaip sporto šaka.

2.SKLANDYMO VYSTYMASIS LIETUVOJE 1931 – 1944 METAIS

2.1 Sklandymo Lietuvoje preliudija.

Neskaitant kelių individualių iniciatyvų dar prieš pirmąjį pasaulinį karą, susidomėjimas sklandymu Lietuvoje buvo gana vėlyvas. LAK oficialiai buvo įregistruotas 1927 m. balandžio 30 dieną. Tačiau apie šios aviacijos šakos vystymą pradėta svarstyti tik po 1930 m. kovo 9 dieną įvykusio trečiojo LAK ataskaitinio susirinkimo. Idėją plėtoti sklandymą Lietuvoje iškėlė klubo vicepirmininkas, aviacijos parko viršininkas, Antanas Gustaitis³¹. Tačiau tais metais realių veiksmų imtasi nebuvo. Tai galėjo lemti lėšų stygius arba dar pilnai nesusiformavęs požiūris į sklandymo sportą.

1931 m. A. Gustaičio iniciatyva jau buvo žengti pirmieji rimti žingsniai šios aviacijos rūšies vystymo linkme. Rugjūčio 11d. suorganizuota LAK narių ekskursija į vieną iš didžiausių Vokietijos sklandymo mokyklų – Rossitten (lt. - Rasytė). Pasisemta vertingų žinių kaip organizuoti mokyklą, koks inventorių reikalingas, kaip parengti personalą ir pan. Ši mokykla buvo Vokietijai priklausiusioje Kuršių nerijos dalyje, apie 20 km į pietus nuo Nidos, dabar ši vietovė vadinama Rybačiu (rus. - Рыбачий). Būtent šios ekskursijos metu buvo nupirkti 3 vokiško sklandytuvo RRG „Zögling“ brėžinių komplektai. Jie išdalinti Klaipėdos šaulių būriui, Vytauto Didžiojo universiteto (toliau – VDU) technikos fakulteto studentams bei karo lakūnams ltn. Petrui Skurauskui bei Vitaliui Milevičiui, kuriems turėjo padėti aviacijos dirbtuvių stalius Arvydas Brinkys³². Grįždamas į Kauną aviacijos specialistas Jonas Pyragius apžiūrėjo kopas, esančias Kuršių Nerijoje, ieškodamas tinkamiausios vietos sklandymui. Matyt, jau tada buvo mažoma apie didelės lietuviškos sklandymo mokyklos steigimą Kuršių nerijoje.

Tų pačių metų rugsėjo pabaigoje buvo žengtas antras žingnis – nuspręsta išsiųsti du asmenis mokytis į Rossitten mokyklą. Pasirinkti vokiečių kilmės Gregoras Heidrikis, bei Jakštaitis, kuris turėjo vadovauti ateityje steigiamam šaulių sklandymo būriui Klaipėdoje. Sulaukęs tinkamų oro sąlygų, G. Heidrikis spalio 20 d. įvykdė reikalavimus C piloto laipsniui gauti, taip pat susipažino su sklandymo instruktoriaus darbo specifika ir spalio 21 d. grįžo į Lietuvą. Šaulys Jakštaitis sklandytojo laipsnio neįgijo³³. Tuo būdu Lietuvoje atsirado ne tik pirmasis kvalifikuotas sklandytojas, bet ir instruktorius. Tai buvo ypatingai svarbu, nes rengiant sklandytojų kursus neužtenka vien mokinių bei įrangos, reikalingas ir žmogus, susipažinęs su mokymo procesu, sugebantis organizuoti darbą.

Į Lietuvą grįžus pirmam sklandymo specialistui bei aktyviai verdant sklandytuvų statyboms pagal Vokietijoje pirktus brėžinius, sklandymo „sąjūdis“ pradėjo įgauti pagreitį. Pirmąjį aparatą,

³¹ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p. 123.

³² Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai. 1930 sausio – 1932 gruodžio mėn. LCVA f. 1323, ap. 1, b. 201, l. 115.

³³ G. Heidrikis. G. Heidrikio laiškas V. Ašmenskui. Plieno sparnai, 1992, Nr. 1, p 45.

pavadintą „Aitvaru“, 1931 m. spalio pabaigoje sukonstravo J. Antanaičiaus vadovaujami Klaipėdos šauliai, statybai išleisdami 960 Lt. Tačiau būrelyje nebuvo sklandymo specialistų, todėl dar bandomųjų skriejimų metu „Aitvaras“ patyrė avariją. Būrelis sklandytuvo neberemontavo ir nutraukė savo veiklą. Tai galima paaiškinti jų vado J. Antanaičio išvykimu į sanatoriją gydytis³⁴. Tuo pačiu metu Kauno aviacijos dirbtuvėse buvo statomas antrasis tokio paties modelio aparatas. Šis sklandytuvas buvo pastatytas lapkričio pradžioje, o išmėgintas to paties mėnesio 14 d. pačių statytojų bei G. Heidrikio. Ši diena svarbi tuo, jog buvo atlikti pirmieji sėkmingi skridimai, sklandytuvą išsviedžiant amortizatoriumi (apie sklandytuvų startavimo būdus plačiau galima susipažinti 4 priede). 1932 m. balandžio 22 d. Kauno aerodrome buvo surengtos iškilmės, vyko porodomieji sklandytuvo skrydžiai. Susirinko nemažai žinomų žmonių: Vytautas Landsbergis-Žemkalnis, A. Gustaitis bei kiti. Tačiau tą dieną po nesėkmingo starto sklandytuvas patyrė avariją ir buvo stipriai apgadintas³⁵. Nors gali pasirodyti, jog tai kuklūs pasiekimai, tačiau šie pirmieji žingniai buvo labai svarbūs dėl kelių priežasčių: pirma, buvo įrodyta, kad sklandytuvus palyginti nedidelėmis sąnaudomis galima pasigaminti ir Lietuvoje. Antra, apie sklandymo sportą ėmė rašyti įvairūs laikraščiai, taip skatindami jaunimo susidomėjimą šia aviacijos rūšimi. Galiausiai, pačiame LAK sklandymo plėtros klausimai įgavo daugiau šalininkų.

1931 m. gruodžio pabaigoje aviatoriaus E. Rozenbergo iniciatyva Aukštesniojoje technikos mokykloje (toliau – ATM) įkuriamas aviacijos būrelis. Naujai besisteigiančiam būreliui buvo perduoti RRG „Zögling“ brėžiniai, kurie pradžioje buvo skirti VDU technikos fakulteto studentams, kur aviacijos būrelis taip ir nebuvo įkurtas. Tarp pirmųjų būrelio narių buvo Bronius Oškinis, kuris ateityje taps vienu žymiausių lietuviškųjų sklandytuvų konstruktoriumi. Būtent jo iniciatyva pirminiai brėžiniai, gauti iš LAK, buvo gerokai modifikuoti: praplatinti sparnai bei suapvalinti jų galai, sumažintas aparato svoris, atsisakyta sparnus palaikančio bokštelio, vietoj jo panaudotos atramos, vadinamieji spyriai³⁶. Statybos užtruko ilgiau nei ankstesnių aparatų, kadangi medžiagas savo lėšomis pirkosi patys ATM būrelio nariai, jie dirbo savarankiškai, nepadedami meistrų, be to buvo pakeista pati sklandytuvo konstrukcija. Prie darbų buvo leidžiama prisidėti visiems norintiems, todėl prie T-1 gamybos prisidėjo nemažai jaunuolių iš įvairiausių Kauno mokyklų. Konstravimo darbai buvo baigti 1932 m. rugpjūčio 14 d. Būtent ši RRG „Zögling“ modifikacija yra laikoma pirmąja lietuviška sklandytuvo konstrukcija, vadinama T-1³⁷. Verta paminėti, jog T-1 buvo pranašesnis už savo vokiškąjį „tėvą“. Tą pačią dieną G. Heidrikis jį išbandė prie Pažaislio. Tuo aviacijos būrelio veikla neapsiribojo: 1931-1932 m. žiemą G. Heidrikis bei Vladas Adomavičius skaitė aviacijos teorijos kursus būrelio nariams, įsteigiama sklandymo seniūno pareigybė. Asmuo,

³⁴ Klaipėdoj pagamino planerį. Dienos naujienos, 1931, Nr. 168, p. 1.

³⁵ Lietuvoje pastatytas sklandytuvas – planeris. Lietuvos aidas, 1931, Nr. 245, p. 4.

³⁶ G. Ramoška. Lietuvos aviacija. p. 50.

³⁷ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p. 124-125.

užimantis šį postą, turėjo rūpintis šios sporto šakos planingu vystymu. Šio būrelio svarba yra nekvestionuojama. Buvo ne tik pastatytas pirmas modifikuotos konstrukcijos sklandytuvas, bet ir suburti asmenys, kurie vėliau labai prisidės prie šios aviacijos rūšies plėtros bei populiarinimo. Verta paminėti, jog sklandymo sportą vystė ir Klaipėdos vokiečiai 1931 m. gegužės 10 d. įsteigė sklandymo sąjungą. Jų būrelis buvo gana toli pažengęs, tačiau su lietuviais jie nebendradarbiavo.

1932 metų rugpjūčio 15 d. įvyko oficialus sklandymo mokyklos Pažaislio smėlynuose atidarymas, bei naujojo sklandytuvo šventinimas. Į iškilmes susirinko nemažai žmonių, tarp kurių maj. J. Pyragius, gen. št. plk. Kazys Navakas, o T-1 šventino kaunaunininkas Jonas Tumas-Vaižgantas. Kitą dieną mokykla, vadovaujama G. Heidrikio, pradėjo veikti oficialiai³⁸. Už mokslą buvo imamas vienkartinis 30 lt mokestis. Tačiau mokyklos veiklą sutrukdė rugpjūčio 16 d. T-1 patirta avarija. Veikla atnaujinta kai G. Heidrikis iš LAK gavo suremontuotą P. Skurausko bei V. Milevičiaus sklandytuvą. Mokslas truko iki spalio pabaigos, sąlygas „A“ piloto laipsniui gauti su suremontuotu T-1 įvykdė B. Oškinis, Antanas Paknys bei Leonas Kinaitis, viso atlikta 410 skridimų. Tą patį rudenį buvo suorganizuotos sklandymo šventės Panevėžyje bei Marijampolėje. Kitais metais skraidyta mažiau – iš viso 179 startai, kadangi toje vietoje nebuvo įmanoma įvykdyti sąlygų aukštesniam laipsniui gauti, taip pat daug laiko buvo skiriama būsimosios sklandymo mokyklos Nidoje statybų pasirengimui³⁹. Šioje stadijoje ypatingai svarbų vaidmenį suvaidino G. Heidrikis. Jis ne tik organizavo sklandymo pamokas, remonto darbus, sudarinėjo tvarkaraščius, bet ir buvo jaunuolių ryšys su LAK, prisidėjo gaunant paramą angarai statyti. Šios, nors iš pirmo žvilgsnio ir nelabai produktyvios, mokyklos vaidmuo tolesnei sklandymo istorijai didžiulis.

1933 m. liepos pradžioje pagal vokiškus brėžinius Kauno aviacijos dirbtuvėse LAK užsakymu buvo pagamintas sklandytuvas „Falke“, vėliau pakrikštytas „Sakalu“. Šis sklandytuvas buvo gerokai pranašesnis už prieš tai turėtus T-1 ar RRG „Zögling“. Būtent su juo, panaudojus išvilkimą lėktuvu, buvo pasiekti pirmi rimtesni išsilaikymo ore rekordai, geriausias jų liepos 7d., kai ore išbūta 13 min⁴⁰.

Taigi, LAK inicijuotas sklandymo sąjūdis pradžioje vystėsi lėtai, bet stabiliai. Buvo suburtas aktyvus bei iniciatyvus jaunimas, konstruojami sklandytuvai pagal Vokietijoje įsigytus brėžinius, sukurta pirmoji „sulietuvinta“ konstrukcija T-1. Pagal vokiškus brėžinius pastatytas palyginti aukštos kokybės sklandytuvai „Sakalas“. Taipogi įrengta sklandymo mokykla Pažaislyje, pasiekti pirmieji išsilaikymo ore rekordai bei pradėta ruošti didelės mokyklos Nidoje atidarymui. Taip šiuo laikotarpiu buvo pakloti tvirti pamatai tolesniam sklandymo vystymuisi Lietuvoje.

³⁸ Iškilmingai atidaryta sklandymo mokykla. Lietuvos aidas, 1932, Nr. 185, p. 5.

³⁹ J. Dovydaitis. Trys metai Lietuvos sklandymui. Sparnai, 1934, Nr.1, p 3.

⁴⁰ G. Ramoška. Lietuvos aviacija. p. 51.

2.2 Nida – Lietuvos sklandymo centras.

Pirmieji LAK svarstymai apie galimybę atidaryti sklandymo mokyklą Nidoje pasigirdo dar 1931 m. po ekskursijos į Rossitten. J. Pyragius apžiūrėjo vietovę, išskirdamas Didžiąją kopą, kaip tinkamiausią. Tačiau praėjo beveik dveji metai kol buvo imtasi realių veiksmų. Tikriausiai tai lėmė kuklios LAK finansinės galimybės – klubas nebuvo linkęs akiai investuoti į mokyklą, kurios efektyvumu nebuvo įsitikinęs. Todėl logiška, kad pirmiausia buvo remiama nedidelė mokykla Pažaislyje, siekiant sužinoti susidomėjimo sklandymu mastą bei įgyti organizavimo patirties.

Nidos mokyklos įkūrimas žymėjo ir aktyvaus sklandytuvų konstravimo periodo Lietuvoje pradžią. 1931 – 1944 metais šalyje skraidė visų tuo metu pasaulyje egzistavusių tipų sklandytuvai: mokomieji, lavinamieji, akrobatiniai, rekordiniai bei motorizuoti. Mokomasis sklandytuvas (RRG „Zögling“, T-1, MOG ir kiti) savo konstrukcija yra pats primityviausias: stačiakampio formos 10-11 metrų ilgio sparnais, nesudėtingai pastatomas ir remontuojamas, kuklių sklendimo savybių, dažniausiai be gondolos. Jie skirti pirminiam sklandytojų apmokymui, todėl dažnai patirdavo avarijas. Būdavo ir sklandytuvų, kurie netilpdavo į šiuos rėmus (T-2, MO-2 ir kiti) bei būdavo klasifikuojami kaip tarpiniai, pavyzdžiui, mokomasis-lavinamasis. Lavinamosios klasės aparatas (RRG Falke, Grunau Baby IIa, Bro-3 ir kiti) yra tubulesnės konstrukcijos nei mokomasis. Visuomet turi gondolą arba profiliuotą liemenį, sparnų galai suapvalinti arba trapecijos formos. Jie tinka ilgesniems skriejimams virš šlaito arba išvilkimams lėktuvu. Akrobatinis sklandytuvas (Bro-4 bei Bro-5) savo išvaizda panašus į lavinimosi, skridimo savybės taip pat panašios ar net prastesnės – jo konstrukcija buvo tvirtesnė ir dėl to sunkesnė, kad patikimai atlaikytų akrobatinių figūrų perkrovas. Rekordinis sklandytuvas (Gö-3 „Minimoa“, BK-2, Mū -13d) savo laikmečiui turėjo tobulą konstrukciją ir ypač geras skridimo savybes. Jo paskirtis – aukščio bei tolio rekordų gerinimas. Pagrindinis šio tipo aparatų skiriamas bruožas – ilgi, 16-17 metrų, sparnai. Kaip atskirą tipą galima išskirti motorizuotus sklandytuvus (KEVA, PAGY-2). Tai dažniausiai terminiams skriejimams pritaikyti lavinamojo tipo sklandytuvai su įmontuotu motoru. Sklandytuvus, kurie skirti skraidyti termikuose, atskira klase įvardinti sunku, kadangi tai gali būti lavinimosi, rekordinio ar net akrobatinio tipo aparatas, kuriame yra sumontuoti prietaisai, fiksuojantys greitį, aukštį bei kitus būtinus duomenis, skrendant dideliuose aukščiuose.

Pasiruošimo darbai prasidėjo 1933 m. vasarą. Iš LAK buvo gauta viso 5000 Lt kelionei bei medžiagoms mokyklos statybai. Rugjūčio 2 dieną buvo išplaukta barža Nemunu iš Kauno. Iš viso keliavo 9 sklandytojai, plukdyti 5 sklandytuvai („T-1“, trys RRG „Zögling“ bei „Sakalas“) ir medžiagos angaro statyboms. Jaunuoliai, vadovaujami G. Heidrikio, atvykę ėmėsi angaro, kurį suprojektavo pats B. Oškinis, statybų. Tuo metu pagrindinis LAK tikslas buvo pastatyti angarą, o sklandyti leista tik laisvu nuo darbo metu. Statybos buvo baigtos kiek daugiau nei per mėnesį, jose dalyvavo B. Oškinis, L. Kinaitis, A. Paknys, Jurgis Paknys, Viktoras Ašmenskas, Vladas

Butkevičius, Mozė Aronzonas, Jonas Dovydaitis, Jurgis Steikūnas, Alfredas Gysas, Kostas Denisenka Gabrieliūs Miliūnas bei Vytautas Čypas⁴¹. 1933 metų rugsėjo 3 d. įvyko oficialus sklandymo mokyklos atidarymas. Dalyvavo nemažai žymių asmenų, tarp kurių buvo LAK pirmininkas Zigmās Žemaitis, Klaipėdos gubernatoriaus pavaduotojas Viktoras Gailius, direktorijos pirmininkas Schreiberis, J. Pyragius ir kt. Iškilmių metu Schreiberis iškėlė mintį dėl Nidos ir Rossiten mokyklų bendradarbiavimo, tačiau tai realybe nevirto⁴². Per kiek daugiau nei mėnesį trukusį pirmąjį naujos mokyklos sezoną buvo pasiekta neblogų rezultatų: atlikta virš 220 startų, 9 jaunuoliai įvykdė „A“, 6 „B“ sąlygas, o pirmaisiais „C“ pilotais tapo L. Kinaitis bei B. Oškinis. Pastarajam, kartu su G. Miliūnu, suteikti instruktorių vardai. Kardinaliai pasikeitus sklandymo sąlygoms, buvo stipriai pagerintas išsilaikymo ore rekordas – rugpjūčio 30 d. G. Heidrikis su „Sakalu“ ore „iškabojo“ 3 valandas 10 minučių. Rugsėjo 15 d. sklandytojai grįžo į Kauną⁴³.

Pasibaigus sklandymui, darbai vyko toliau. Žymus architektas V. Landsbergis-Žemkalnis suprojektavo būsimąjį mokyklos bendrabutį, LAK skyrė finansavimą statyboms. Taip pat rudenį B. Oškinis sukūrė visiškai naujos konstrukcijos sklandytuvo „T-2“ brėžinius. Jis buvo statomas 1933 – 1934 m. žiemą, o darbus vykdė ATM aviacijos būrelis. Naujasis aparatas turėjo būti ne mokomasis, o aukštesnės, lavinamosios, klasės – skirtas „B“ ir „C“ sąlygoms atlikti. 1934 m. balandžio pradžioje jis buvo baigtas bei išmėgintas Kauno aerodrome, vėliau nugabentas į Nidą⁴⁴. 1934 m. gruodžio 11 d. LAK organizavo pirmuosius lakūnų ir sklandytojų kursus. Buvo sudaryta mokymosi programa, trukusi 42 akademinės valandas. Dėstyta aviacijos teorija (20 val.), kursas apie aviacinius motorus (10 val.), navigaciją (16 val.) bei aviacijos istorija (6 val.). Programa buvo patvirtinta KKR – tais metais bei ateityje, rengiant aviacijos teorijos kursus, su šia įstaiga buvo glaudžiai bendradarbiaujama⁴⁵.

Sezonas prasidėjo 1934 metų birželio 1 d., iki tol jau buvo pradėtos ir naujojo 50 vietų bendrabučio statybos. Šį kartą darbams buvo pasamdyti vietos žvejai, o statyboms vadovauti LAK paskyrė B. Oškinį, todėl „planeristai“ galėjo daug daugiau laiko skirti sklandymui. Kadangi, su LAK pagalba, kalbos apie mokyklą išplito po Lietuvą, tais metais mokinių skaičius gerokai viršijo praeitus metus. Todėl G. Heidrikis suteikė instruktorių vardus A. Pakniui, V. Butkevičiui bei L. Kinaičiui. Iš viso per sezoną mokykloje mokėsi 63 asmenys, iš jų 3 moterys. Sklandymo sezonas truko keturis mėnesius, iki pat spalio pradžios. Buvo atlikti 1753 startai, mokiniams suteikti 20 „A“, 10 „B“ bei 13 „C“ sklandytojų laipniai⁴⁶. Verta paminėti, jog tais metais pasikeitė ir mokyklos vadovybė, ligtol viršininko pareigas ėjusį G. Heidrikį pakeitė J. Pyragius. Pastarasis dalyvavo

⁴¹ A. Gysas. Sklandytojo atsiminimai. Plieno sparnai, 1994, Nr. 2, p. 71-72.

⁴² Atidaryta sklandymo mokykla Nidoje. Lietuvos Aidas, 1933, Nr. 200, p. 5.

⁴³ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p.131

⁴⁴ Ten pat, p. 156.

⁴⁵ Kūno kultūros rūmai. 1935 byla. Auto ir aero klubai. LCVA, f. 933, ap. 1, b. 384, l. 11.

⁴⁶ J. Dovydaitis. Trys metai Lietuvos sklandymui. Sparnai, 1935m. Nr. 1, p. 3.

nesėkmingame 1934 m. birželio 7 d., vadinamajame „Voldemarininkų“, perversme prieš Antano Smetonos valdžią. Jis buvo griežtai nubaustas atimant majoro laipsnį ir ištremiant iš Kauno. Nidą tremties vieta jis pasirinko neatsitiktinai – visad palaikęs sklandymo judėjimą, nusprendė prie jo plėtojimo prisidėti tiesiogiai. Šis perversmas buvo labai svarbus tolesnei civilinės aviacijos raidai. Viso iš karinės aviacijos buvo pašalinti arba pasitraukė prie perversmo mėginimo prisidėję apie 20 kariūnų. LAK pirmininko Z. Žemaičio iniciatyva norintiesiems buvo leista dirbti LAK, plečiant civilinę aviaciją. Tad liepos viduryje atvykęs J. Pyragius tapo naujuoju mokyklos vadovu, jis greit įvykdė sąlygas gauti „C“ sklandytojo laipsnį bei nustebino visus savo išspūdingais skriejimais. Rugsėjo 24 d. su T-1 jis sugebėjo ore išsilaikyti net 7 valandas 2 min., o su „Sakalu“ rugsėjo 30 d. pasiekė išspūdingą 12 valandų 35 min. rezultatą. Tais metais LAK sklandymo reikalams skyrė 10 227 lt⁴⁷. Taip pat buvo nutarta skirti premijas už būsimus aukščio, tolio bei išsilaikymo ore rekordus. Tikėtasi, jog tai taps svaria paskata sklandytojams siekti aukštų rezultatų ne tik Lietuvos, bet ir pasaulio mastu. Žiemą ATM būrelis iš LAK gavo užsakymą sukonstruoti du T-1 konstrukcijos sklandytuvus. Sklandytuvai kovo 14 d. buvo baigti, vėliau perduoti Nidos mokyklai. Be šių dviejų aparatų, ATM dirbtuvėse S. Kontrimas bei G. Miliūnas pagal vokiškus „Grunau baby IIa“ brėžinius sukonstravo sklandytuvą, kurį pavadino „Nida“. Šis savo kokybe prilygo „Sakalui“.

Sklandymo sezonui pasibaigus LAK nuspręsta atlikti eksperimentą. 1934 m. rudenį buvo sudaryta mokinių lakūnų grupė iš sklandytojų B. Oškinio, V. Butkevičiaus, V. Ašmensko, L. Kinaičio bei A. Paknio. Mokslas jiems turėjo būti nemokamas, siekiant išsiaiškinti, kiek kainuoja sklandytoją išmokyti skraidyti lėktuvu ir ar iš tiesų, kaip buvo teigiama, mokslas atpinga net du kartus. Eksperimentas pasiteisino – sklandytojai išmoko skraidyti lėktuvu Š.18 po gerokai mažesnio startų skaičiaus, nei nesklاندę naujokai⁴⁸. Tai taip pat buvo savotiškas paskatinimas jaunuoliams, daugiausiai prisidėjusiems prie sklandymo vystymo Lietuvoje. Vėliau kiekvienais metais buvo sudaroma atskira lakūnų kursantų grupė išimtinai vien iš sklandytojų „C“ pilotų.

1935 m. pabaigoje buvo parengtas Nidos sklandymo mokyklos statutai, nubrėžęs aiškias mokyklos gaires bei tikslus, sukurtas taisyklės, kurių privalėjo laikytis visi mokiniai⁴⁹. Kaip ir praeitais metais, skaityti civilinių lakūnų bei sklandytojų kursai, kuriuos lankė per 40 asmenų. 1935 m. sausio 16 d. buvo įkurtas sklandymo komitetas, turėjęs pakeisti iki tol buvusią sklandymo seniūno pareigybę. Patvirtinta ir komiteto sudėtis: pirmininku tapo J. Pyragius, nariais L. Kinaitis ir Steponas Kontrimas.

1935 m. kovo 31d. įvyko visuotinis LAK narių suvažiavimas. Čia nustatytos ateities sklandymo sąjūdžio gairės bei tikslai ateinantiems trims metams: kelti esamų sklandytojų kvalifikaciją vedant įvairius teorinius kursus, rengti naujus sportininkus, pradėti velkamąjį skraidymą, pastatyti naujų

⁴⁷ 1934 metų pajamų – išlaidų sąmata. Lietuvos sparnai, 1935 Nr. 4, p. 87.

⁴⁸ J. Dovydaitis. Žmogaus sparnai. p.143-144.

⁴⁹ LAK Nidos sklandymo mokyklos statutai. Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 3, p. 73.

sklandytuvų, tinkamų tokiam skraidymo būdai, prie Nidos mokyklos įrengti aerodromą, didinti kvalifikuotų instruktorių gretas, bei populiarinti sklandymą tarp įvairių jaunimo organizacijų, padėti įgyvendinti jose kylančias iniciatyvas⁵⁰. Be to, rengiantis naujam sezonui, išplėstas mokyklos angaras – atsirado patalpos sklandytuvų konstravimui. Šiuo laikotarpiu sklandymo būreliai išsikūrė Panevėžyje prie Šaulių rinktinės, Šiaulių bei Ukmergės amatų mokyklose. LAK jiems išsiuntė RRG „Zögling“ sklandytuvų brėžinius. Ukmergiškiai jau gegužės mėnesį statybas baigė, o LAK pasiūstas G. Miliūnas pripažino aparatą tinkamu⁵¹. Šiek tiek vėliau, 1935 m. balandžio 4 d., LAK parengė, o KKR patvirtino, sklandymo mokyklos Nidoje programą. Mokslas mokykloje buvo suskirstytas į tris grupes: teorijos, praktikos bei instruktavimo kursus. Teorijos kursai susidėjo iš 5 dalių: skridimo teorija, sklandytuvo sandara, medžiagų technologijos, vietos reljefas bei sklandymo istorija. Taip pat šioje programoje buvo konkrečiai pateiktos sąlygos, kurias turi įvykdyti mokinys, norintis gauti tam tikrą sklandymo laipsnį⁵².

1935 m. gegužės 15 d. buvo pradėti nauji mokslo metai Nidoje. Tais metais LAK sklandymui skyrė net 19 670 lt. Sezonui pasibaigus, spalio 1 d., iš viso buvo atlikti 1605 skridimai, asmenims suteikta 19 „A“, 14 „B“ bei 18 „C“ sklandytojų laipsnių. Todėl nors skridimų ir buvo atlikta daugiau, tačiau, dėl kuklesnio kursantų skaičiaus, suteikta mažiau laipsnių. Tai galima sieti su padidėjusiomis mokymosi kainomis – mėnesis mokslo kainavo 100 lt (1934 m. – 50 lt), dar reikėdavo susimokėti po 2 lt per dieną už maistą. 1935 m. sezoną mokykloje mokėsi net 20 LAK stipendininkų, tarp kurių 2 latviai bei 2 estai⁵³. 1935 metų birželio 5 d. J. Pyragius su „Sakalu“ sugebėjo nusikristi net 75 km, taip įveikdamas atstumą nuo Nidos iki Palangos bei pakildamas į 1500 m aukštį. Šis įvykis yra ypač svarbus, nes tai buvo pirmieji Lietuvoje užfiksuoti skriejimo į tolį ir aukščio rekordai, be to, pilotas įvykdė visas sąlygas gauti „D“ laipsnį⁵⁴. Rugpjūčio pradžioje buvo išmėgintas treniruočių sklandytuvas „Nida“. Šis aparatas – antrasis mokykloje pritaikytas skrydžiui, kuomet sklandytuvas lynu yra tempiamas skrendančio lėktuvo. Todėl, įrengus aerodromą, buvo pradėtas praktikuoti šis skraidymo būdas – per sezoną viso atlikta 20 tokių startų⁵⁵. Rugpjūčio 18 d. buvo surengta sklandymo diena, turėjusi pažymėti 3 metų sklandymo sąjūdžio sukaktį. Nors planuota didelė šventė, dėl prasto oro susirinko tik per 1000 žmonių, tarp kurių buvo ir LAK vadovybė. Palyginimui, į kitas LAK rengiamas aviacijos šventes susirinkdavo vidutiniškai apie 8000 – 9000 žiūrovų. Mokyklai iškilmingai įteikta specialiai jai sukurta vėliava⁵⁶. Nuo 1935 metų, įrengus nusileidimo taką lėktuvams, mokyklą ėmė gausiai lankyti ne tik pavieniai

⁵⁰ Z. Žemaitis. LAK artimiausio veikimo gairės. Lietuvos sparnai Nr. 4, p. 85.

⁵¹ Kronika. Lietuvos sparnai, 1934, Nr. 1, p. 23.

⁵² Kūno kultūros rūmai. 1935 byla. Auto ir aero klubai. LCVA, f. 933, ap. 1, b. 384, p. 18.

⁵³ M. Aronzonas. Nidos sklandymo mokykla. Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 1, p. 16-17.

⁵⁴ J. Pyragius. Kovosiu kol gyvas. P. 98-99.

⁵⁵ Z. Žemaitis. Lietuvos aero klubas 1935 metais. Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 10, p. 67.

⁵⁶ Aviacijos šventė pajūryje. Lietuvos žinios, 1935, Nr. 188, p.5.

svetimšaliai, bet ir užsienio delegacijos – tai parodo, kad valdininkai suvokė, jog ši, sklandžiai veikianti, mokykla gali tapti puikia priemone, reprezentuojančia Lietuvos aviaciją.

1935 metų rugsėjį buvo surengta kelionė per Latvijos, Estijos bei Suomijos sostines. Šiame žygyje dalyvavo malūnsparnis AVRO Cierva C 30A, lėktuvas De Havilland DH 60T "Gipsy Moth", bei pastarojo visą kelią velkamas sklandytuvas „Nida“. Jį pilotavo ne kartą sužibėjęs sklandytojas J. Pyragius. Kelionė buvo itin sėkminga – dalyvauta įvairiuose susitikimuose, aviacijos šventėse, pademonstruotas gana aukštas Lietuvos aviacijos lygis. Be akivaizdžios reprezentacinės naudos buvo ir kita – pilotai įgijo vertingus, tais laikais labai populiarius, tolimų skrydžių patirties.

Uždarius sezoną, siekiant suburti sklandytojų konstruktorius į vieną vietą bei pagerinti darbo sąlygas, LAK nutarė Kaune įkurti sklandytuvų dirbtuves. Šiam tikslui G. Miliūnas pasiūlė Šančiuose buvusį savo tėvų namą. Kadangi pats šeimininkas buvo sklandytojas ir pradėjęs konstruktorius jis buvo paskirtas vadovauti būsimoms dirbtuvėms. LAK šiose dirbtuvėse iki sezono pradžios užsakė pastatyti 6 naujus sklandytuvus, kurie turėjo pakeisti susidėvėjusius RRG „Zögling“ bei papildyti mokomųjų sklandytuvų gretas. G. Miliūnas, subūręs 8 žmonių grupę, 1935 metų gruodžio 18 d. ėmėsi statyti po du vienetus aparatų MOG, MO-1 bei MO-2. Šių sklandytuvų konstrukcija buvo labai panaši į B. Oškinio T-1 bei T-2 modelius. Iki vasaros statybos buvo baigtos ir sklandytuvai atiduoti Nidos sklandymo mokyklai. Dar papildomai LAK už 1000 Lt nusipirko A. Gyso sukonstruotą aparatą „Perkūnas“. Šis sklandytuvas sukurtas remiantis T-2 konstrukcija, tačiau gerokai ją modifikavus ir pritaikius skraidymui išvelkant automobiliu⁵⁷. Tad naują sezoną Nidos mokykla pasitiko kardinaliai atnaujiniusi savo sklandytuvų parką. Be to, Lietuvos bankas LAK atidavė seną automobilį „Cadilak“, kuris buvo modifikuotas į išvilktuvą. Toks sklandytuvo išvilkinimas buvo gerokai pigesnis, todėl jau tais pačiais metais naudotas sklandant su A. Gyso „Perkūnu“ Kauno aerodrome⁵⁸.

Nuo 1936 m. sausio 12 d. pradėti skaityti aviacijos teorijos kursai būsimiems sklandymo instruktoriams. Buvo priimami tik „B“ ir „C“ laipsnius turintys pilotai, tačiau išimtis padaryta keliems Jaunosios Lietuvos sporto organizacijos nariams. Dėstomi dalykai liko tokie patys kaip ir praeitais metais. Kursus lankė daugiau nei 20 asmenų iš įvairių šalies vietovių⁵⁹. Tai buvo ypač svarbu, nes LAK nuolat deklaruodavo siekį populiarinti sklandymą įvairiuose Lietuvos miestuose, tačiau tai jiems sunkiai sekėsi. Galima manyti, jog tą lėmė ne vien specialistų trūkumas – ne visur yra tinkamų sklandymui vietų, taip pat reikalingos patalpos aparato statyboms bei remontui, be to, norint, kad būrelis efektyviai veiktų, reikia net keliolikos narių.

Prieš prasidedant skraidymams Nidoje, 1936 m. balandžio 19 d., buvo išmėgintas visiškai naujos konstrukcijos B. Oškinio aparatas Bro-3, balandžio 26 d. pakrikštytas „Pūku“. Šis

⁵⁷ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais, 2007, Vilnius, p.156-157.

⁵⁸ Z. Žemaitis. Lietuvos aero klubas 1935 metais. Lietuvos sparnai, 1936m. Nr. 3, p. 68.

⁵⁹ Kronika. Lietuvos sparnai, 1936m, Nr. 1, p. 25.

sklandytuvai buvo ypatingas: B. Oškinis, siekdamas sumažinti statybos kaštus bei svorį, suprojektavo šį sklandytuvą vos su 10 m ilgio sparnais. Šio išskirtinio aparato svoris buvo vos 82 kilogramai, skriejimo kokybė jis pralenkė Grunau baby IIA „Nidą“, kurios sparnų ilgis buvo 13,57m⁶⁰. Šį aparatą LAK iš konstruktoriaus įsigijo už 2500 Lt, taip pat išmokėjo 1000 Lt premiją už nuopelnus sklandytuvų konstravimo srityje. Tokiu būdu B. Oškinis gavo pakankamai pajamų savo jau planuojamam Bro-4.

1936 metų vasarą Nidos mokykla veikė nuo gegužės 1 d. iki spalio 15 d., startuota 1945 kartus. Per šį sezoną iš viso mokiniams suteikti 40 „A“, 21 „B“ bei 24 „C“ sklandymo laipsniai, tarp jų pirmai moteriai „C“ pilotei Kazimierai Šalaviejūtei bei dviems suomiams⁶¹. LAK 1936 metams sklandymui visos Lietuvos mastu skyrė 20 321 Lt. Šią vasarą J. Pyragius pasiekė naują išsilaikymo ore sklandytuvu rekordą. Šis, jau ne kartą pasižymėjęs, oreivis biželio 16 – 17 d. virš Didžiosios kopos sklandė 22 valandas 36 min. Toks įspūdingas rezultatas užtikrino Lietuvai ketvirtą vietą pasaulyje pagal ore išsilaikytą laiką⁶². Tais pačiais metais A. Paknys suprojektavo ir, pasitelkęs draugų pagalbą, iki liepos mėneso pagamino pirmąjį savos konstrukcijos sklandytuvą PA-1, vėliau pakrikštytą „Uodu“. Šis lavinamojo tipo aparatas buvo pirmasis pastatytas Nidoje prie angaro įrengtose dirbtuvėse. Sklandytuvai, kaip ir daugelis konstruktorių pirmųjų kūrinijų, buvo konstruojamas pasiremiant jau egzistuojančiu sklandytuvo modeliu. Šiuo atveju buvo remiamasi MO-2⁶³. Taip pat 1936 m. LAK prisijungė prie tarptautinės ISTUS organizacijos. Nors tais metais Vengrijoje vykusiame ISTUS organizacijos sąskrydyje sudalyvauti ir nespėta, bet vien pats LAK tapimas organizacijos nariu atvėrė naujas galimybes mūsų sklandytojams būti pastebėtiems tarptautiniu mastu.

Pasibaigus sklandymo sezonui, 1936 metų spalio 4 d., sušauktas Lietuvos sklandytojų susirinkimas. Buvo aptariama jau praėjusio sezono veikla, padaryti darbai, konstatuota, jog einama tinkama linkme. Susirinkusieji nutarė, jog sklandymo sąjūdis jau išaugo Nidą ir būtina steigti šio sporto stotis provincijos miesteliuose. Pagrindiniu argumentu buvo nurodomas labai išaugęs norinčiųjų mokytis skaičius, ypač provincijoje. Kadangi Nidos mokykla ir pati nebuvo pajėgi visų norinčiųjų priimti, taip pat ne visi galėjo sau leisti vykti ten mokytis, todėl, norint išvengti sklandymo sporto stagnacijos, reikėjo plėsti mokyklų tinklą⁶⁴. Siekiant sušvelninti šią situaciją bei pakelti esamų pilotų kvalifikaciją, buvo nutarta kitais metais atidaryti aukštesniąją sklandymo mokyklą Kaune, kur būtų praktikuojamas išvilkinimas specialiai pritaikytu automobiliu bei lėktuvu. Dar prieš šį susirinkimą LAK taryba įsteigė sklandymo fondą bei patvirtino jo statutą. Jo tikslu įvardijamas siekis padaryti sklandymą lengviau prieinamą jaunimui. Šiam fondui aukoti galėjo tiek privatūs

⁶⁰ V. Ašmenskas. Mūsų sklandytuvai. Sparnai, 1969, Nr. 3 p.25.

⁶¹ G. Ramoška. Lietuvos aviacija, 2009, Kaunas, p. 84.

⁶² J. Pyragius. Kovosiu kol gyvas, 1993, Kaunas, p. 102-103.

⁶³ V. Ašmenskas. Pirmieji sklandytuvai Lietuvoje. Sparnai, 1970, Nr. 2, p. 15.

⁶⁴ Kronika. Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 10, p. 216.

asmenys, tiek įmonės ar organizacijos. Pinigus buvo numatoma naudoti naujų sklandytuvų statymui, kvalifikuotų sklandytojų ruošimui bei sklandymo reprezentavimui užsienyje. Ypač svarbu buvo tai, jog už aukas buvo numatomos simbolinės dovanos bei garbės raštai, o nupirkęs ar pilnai finansavęs visą statybos procesą, turėjo teisę pavadinti naująjį aparatą savo sugalvotu vardu. Vėliau būtent šia galimybe buvo ne kartą pasinaudota. Jau pirmą gyvavimo mėnesį buvo surinkta apie 4000 lt aukų⁶⁵. Nuo pat pradžių sklandymo fondas veikė sėkmingai. Iš Biržų gyventojų aukų buvo nupirkti labai aukštos klasės vokiško sklandytuvo G6-3 „Minimoa“ brėžiniai, aparatą statyti pavesta Artilerijos dirbtuvių staliui A. Maineliui. Be biržiečių, sklandytuvų statybą finansavo geležinkelininkai – „Žaibą“ (Falke), kuris turėjo pakeisti sulaužytą „Sakalą“ bei miškininkai – „Arą“ ir „Giriūną“ (Bro-3). Pastarieji aparatai buvo gaminami ATM burelio narių⁶⁶. Iš šių duomenų matyti, jog sklandymo fondo įsteigimas labai pasiteisino – jo dėka buvo įsigyta bei pastatyta daug daugiau aukštos klasės sklandytuvų nei ankstesniais metais. 1936 m. lapkritį Nidoje, mokyklos dirbtuvėse, buvo pastatytas pirmasis Lietuvoje dvivietis sklandytuvas „PAGY“. Prie jo daugiausia dirbo A. Paknys ir A. Gysas, jiems LAK išmokėjo po 1000 lt premiją. Naujasis aparatas lapkričio 18 d. buvo lėktuvu nuvilktas į Kauną ir atiduotas aukštesniajai sklandymo mokyklai.

1936 m. spalį buvo ruošiamasi B. Oškino ir J. Pyragiaus kelionei į JAV, Elmiroje vyksiančias kasmetines sklandytuvų varžybas. Sezono pradžioje tai susilaukė daugiausiai dėmesio. Buvo dedamos pastangos laiku sutvarkyti visus dokumentus, pabaigti „Biržietį“ bei B. Oškino visiškai naujos konstrukcijos pirmąjį lietuvišką akrobatinį Bro-4 „Rūta“ sklandytuvą⁶⁷. Į JAV B. Oškinis ir J. Pyragius išsiruošė 1937 birželio 25 d. Ten jie dalyvavo ne tik Elmiros sklandymo varžybose, bet ir Čikagoje surengtoje Amerikos lietuvių aviacijos šventėje. Be šios išvykos LAK rugpjūtį suorganizavo komandiruotę į Ranos sklandymo mokyklą Čekoslovakijoje. Patobulinti savo įgūdžiai buvo išsiųsti A. Paknys, V. Ašmenskas bei R. Heinrichas⁶⁸.

1937 m., prasidedant sklandymo mokyklos Nidoje mokslo metams, buvo keliami tokie patys kaip ir ankščiau tikslai: plėsti sportininkų gretas, didinti technikos parką, kurti sklandymo stotis provincijoje ir t.t. Sezonas pradėtas gegužės 1d., baigtas spalio 1 d., iš viso buvo atlikti 1989 skrydžiai, mokėsi 95 asmenys, tarp kurių buvo 3 čekoslovakai, 2 suomia ir 1 prancūzas. Iki palio 1 d. „A“ egzaminus išlaikė – 43, „B“ – 29, „C“ – 14 mokinių, o 24 asmenys Kaune išmoko velkamojo skridimo⁶⁹. Iš sklandymo fondo bei Nidos mokyklos gauta daugiau kaip 64 000 lt. Sklandymo reikalams tais metais LAK skyrė 64 165 lt.

1937 metais gegužės 24 d. įvyko kasmetinis ISTUS susirinkimas Austrijoje, Zalcburge. Tais metais LAK atstovauti buvo pasiųstas A. Gysas. Tiesa, ten vykstančiose tarptautinėse varžybose

⁶⁵ J. Pyragius. Sklandymo fondą įsteigus. Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 10, p. 213.

⁶⁶ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p. 162, 166.

⁶⁷ J. Pyragius. Kovosiu kol gyvas. p. 117-118.

⁶⁸ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p. 150-151.

⁶⁹ A. Paknys. Nidos sklandymo mokyklos 1937 m. apyskaita. Lietuvos sparnai, 1937, Nr. 10, p. 231.

dalyvauti negalėjo – atvyko be sklandytuvo⁷⁰. Tačiau ši komandiruotė buvo naudinga – LAK iš pirmų lūpų sužinojo apie naujausius atradimus sklandymo srityje, užmezgė kontaktus su užsienio sporto klubais ir pan.

1937 metų vasarą Kaune pradėti terminiai skriejimai, išvelkant sklandytuvą lėktuvu. Birželio 15 d. A. Gysas su „Nida“ lėktuvas išvilko virš Kauno. Suradęs termines sroves, jis sugebėjo pakilti į 2500 m aukštį, taip pasiekdamas naują Lietuvos sklandytuvų aukščio rekordą⁷¹. Taip pat tų metų liepą sklandymo mokyklą Nidoje aplankė žymaus Anglijos aviacijos leidinio „Jane's All the World's Aircraft“ redaktorius Charles Grey. Grįžęs jis parašė labai palankų straipsnį, liaupsinantį mokyklos gamtines sąlygas, kolektyvą, techninį parką ir kt.⁷². Šis straipsnis apie Nidą buvo jau nebe pirmas, pasirodęs užsienio spaudoje. Rugpjūčio 22 d. buvo pakrikštytas ir išbandytas naujo Lietuvos konstruktoriaus, 17-mečio Petro Motiekaičio, sklandytuvas Moti-1. Trūkstant pinigų bei įrankių, P. Motiekaičiui teko daug improvizuoti, pvz.: sparnus padengti tuščiais cemento maišais. Tačiau jį išbandęs G. Miliūnas pripažino, jog aparatas tinkamas skraidymui. Ar vėliau su šiuo aparatu buvo skraidyta, duomenų nėra⁷³. Rugpjūčio pabaigoje buvo baigtas trečiasis A. Paknio sklandytuvas – lavinamojo tipo P-3, pakrikštytas „Nerija“. Kadangi į Nidos mokyklą buvo priimami tik vyresni nei 15 metų jaunuoliai, o LAK gaudavo nemažai ir jaunesnių vaikų prašymų mokytis sklandyti, buvo nutarta surengti kursus 12 – 14 metų vaikams Kauno aerodrome. Tam tikslui buvo sukonstruotas „Nykštukas“ – sumažintas RRG „Zögling“ tipo aparatas. Pirmoji mokinių grupė sudaryta jau rugsėjo 26 d.⁷⁴

1937 m. spalį G. Miliūnas Kaune užbaigė aviacijos inžinieriaus Zigmo Rimšos suprojektuotą pirmą Lietuvoje motorizuotą sklandytuvą „KEVA“. Lėšas šiam aparatui į sklandymo fondą paaukėjo Susisiekimo ministerijos kelių valdyba. Tačiau jis buvo labai sunkus (332 kg), todėl spalio 24 d. įvykęs pirmasis jo skrydis tuo pačiu buvo ir paskutinis – sklandytuvas pripažintas netinkamu naudoti⁷⁵. Sausio 11 d. nuo džiovos mirė vienas pirmųjų sklandytojų V. Butkevičius, kuris 1937 metais iš J. Pyragio perėmė Nidos mokyklos direktoriaus pareigas. Naujuoju mokyklos vadovu paskirtas Paulius Žaltauskas, tačiau pastarasis, rugsėjo 2 d. skrisdamas sklandytuvu, patyrė avariją ir žuvo. Po tokios dramatiškos Nidos mokyklos vadovų kaitos naująja „galva“ išrinktas A. Gysas, jis vadovo pareigas užėmė iki pat mokyklos praradimo⁷⁶.

1938 metais Nidos sklandymo mokykla savo veiklą pradėjo anksti kaip niekada. Balandžio 15 d. buvo sudaryta pirma kursantų grupė iš Juozo Selioko vadovaujamo karo aviacijos mokyklos

⁷⁰ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p. 263.

⁷¹ A. Gysas. Sklandytojo atsiminimai. Plieno sparnai, 1995, Nr 2, p. 74.

⁷² Lietuvos pasiuntinybė Londone. LCVA, f. 648, ap. 1 b. 438, l. 139.

⁷³ V. Ašmenskas. Moti-1. Sparnai, 1972, Nr. 4, p.19.

⁷⁴ A. Gysas. Sklandytojo atsiminimai. Plieno sparnai, 1995, Nr 2, p.75.

⁷⁵ Motorizuoto sklandytuvo ir naujo lėktuvo krikštynos. Lietuvos parnai, 1938, Nr. 9, p. 260-261.

⁷⁶ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p. 142-143.

kursantų. Šią idėją iniciavo karo aviacijos viršininkas A. Gustaitis. Buvo siekiama išsiaiškinti, kokią naudą lakūnų mokymo procese gali suteikti sklandymo praktika. Eiliniai mokiniai buvo priimami nuo gegužės 15 d. Jų tais metais buvo net 117, tarp kurių buvo ir būrelis šaulių. Iš viso per šį sezoną buvo išleisti 54 – „A“, 45 – „B“, 6 – „C“ kategorijos sklandytojai, atlikti net 3633 skridimai⁷⁷. Kaip ir praeitais metais buvo dalyvaujama ISTUS konferencijoje, vykusioje Šveicarijoje, Berne, gegužės 21 – 29 dienomis. LAK atstovavo sklandymo komiteto pirmininkas J. Pyragius, komisija nutarė iki tol buvusį „D“ sklandytojo laipsnį pervadinti į sidabrinį „C“ (sąlygos liko tos pačios), taip pat įsteigiamas auksinis „C“ laipsnis. 1938 metų birželio 24 d. A. Gysas, startavęs Nidoje nuo Didžiosios kopos su sklandytuvu „Žaibas“, pasiekė naują Lietuvos išsilaikymo ore rekordą, be perstojo jis skriejo 26 valandas 2 min. Šis įspūdingas skrydis Lietuvai užtikrino 3 rezultata pasaulyje, o LAK A. Gysui už šį pasiekimą išmokėjo 1000 Lt premiją⁷⁸. Liepos 17 – 31 dienomis vyko Tautinė olimpiada, kurioje tarp orinio sporto varžybų buvo ir sklandymas. Tai buvo pirmosios sklandymo varžybos, surengtos tarpukario Lietuvoje. Pasibaigus sezonui, spalio 30 d., buvo sušauktas visuotinis sklandytojų suvažiavimas. Suvažiavime paskelbtas ambicingas 3 metų planas. Visų pirma, buvo nuspręsta siekti masiškumo – iki 1940 metų Lietuvoje tikėtasi turėti 1000 sklandytojų. Antra, Kaune buvo užsibrėžta įsteigti visus metus veikiančią sklandymo mokyklą, kurioje velkamojo skridimo galėtų mokytis Nidos mokyklą baigę mokiniai. Taip pat išreikšti ketinimai mokyklos Nidoje veikimo laiką prailginti iki 8 mėnesių, plėsti Lietuvoje dar naują motorizuotų sklandytuvų statybą bei naudojimą. Deklaruotas tikslas dalyvauti tarptautinėse sklandymo varžybose, įskaitant 1940 m. Helsinkio olimpiadą, bei populiarinti šią aviacijos šaką tarp lietuvių išeivių. Išsakytas siekis sklandymą paversti būsimųjų lakūnų atrankos priemone⁷⁹. Buvo iškelta idėja 1940 m. organizuoti ISTUS konferenciją Lietuvoje, bei tarptautines sklandymo varžybas Palangoje. Taip pat nuspręsta prašyti LAK sumažinti mokslo Nidos mokykloje kainą, taip padarant jį prieinamesnį jaunimui⁸⁰. Tad, nepaisant Nidos mokyklos vadovybės kaitos, jos veikla ne tik nesutriko, bet tapo dar gyvybingesnė.

1938 metais, kaip ir prieš tai buvusiais, stipriai padidėjo LAK sklandytuvų parkas. Visų pirma, liepą iš čekoslovakų buvo įsigytas dvivietis „Šedy vlk“ modelio sklandytuvas, kurio pirkimą finansavo „Kauno audiniai“, todėl jis pavadintas „Šilkasparniu“. Tą patį mėnesį Balys Karvelis išmėgino savo pirmąjį aparatą BK-1 „Vanagas“, skirtą terminiams skriejimams, o B. Oškinis perdirbo savo akrobatinį Bro-4 „Rūta“, pritaikė jį skraidymams termikuose bei pavadino „Rūta II“. Dar vienas terminiams skriejimams sukurtas ir balandį išbandytas sklandytuvas buvo A. Paknio bei A. Gyso PAGY-2 „Termikas“. Be šių originalių konstrukcijų aparatų Leonardas Reimeris pastatė

⁷⁷ G. Ramoška. Lietuvos aviacija. p. 89-90.

⁷⁸ A. Gysas. Trečioji vieta pasaulyje. Plieno sparnai, 1970, Nr. 1, p. 30-31.

⁷⁹ A. Paknys. Sklandytojų suvažiavimas 1938. Lietuvos sparnai, 1938, Nr 11, p. 327.

⁸⁰ Lietuvos sklandytojų suvažiavimas. Lietuvos aidas, Nr. 495, p. 5.

sklandytuvą „Grunau Baby IIa“, pakrikštytą „Šarka“⁸¹. Taigi, kaip matyti pagal sklandytuvų tipus, Lietuva sekė pasaulinėmis sklandymo madomis – norėjo išpopuliarinti terminius skrydžius.

Šis sezonas mokyklai buvo paskutinis – 1939 m. kovo 22 d. Klaipėdos kraštas buvo perleistas Vokietijai ir jau sekančią dieną sieną peržengė šios šalies kariuomenė. Kartu su Klaipėdos kraštu Reichui atiteko ir Nidos sklandymo mokykla su visu jos inventoriumi. Buvo prarasta vienintelė stambi sklandymo mokykla Lietuvoje, kartu netekta daug LAK priklausiusių sklandytuvų ir kitos technikos. Ši turtą LAK įvertino 50 000 lt, Vokietijai buvo pateikti prašymai kompensuoti padarytą žalą, tačiau visos norėtos sumos LAK niekada neatgavo. Kaip dalį kompensacijos Vokietija žadėjo perduoti du labai aukštos kokybės sklandytuvus: „Gröver“ ir „Mű-12d“⁸².

Nidos mokykla, be jokios abejonės, buvo Lietuvos sklandymo centru. Per 6 jos veikimo sezonus buvo paruošti 282 – „A“, 147 – „B“ bei 79 – „C“ pilotai, iš viso atlikta apie 10 000 skrydžių. Mokykloje mokėsi dvylika užsieniečių iš Estijos, Latvijos, Suomijos, Čekoslovakijos, Prancūzijos, Vokietijos. Jei mokykla būtų veikusi ir toliau, tikėtina, jog ji būtų dar labiau išpopuliarėjusi ypač tarp kaimyninių valstybių, kadangi apie ją labai teigiamai atsiliepdavo kitų šalių aviaciniai žurnalai, o straipsnių vis daugėjo. Čia buvo surengta ne viena sklandymo populiarinimo visuomenėje šventė, mokykla tarnavo kaip Lietuvos aviacijos reprezentacinė priemonė užsienio delegacijoms. Ši mokykla buvo vienintelė Lietuvoje, kurioje buvo rengiami kvalifikuoti sklandymo instruktoriai. Pastarieji vėliau įvairiose vietovėse inicijuodavo aviacinius jaunimo būrelius. 1933 – 1939 metais Lietuvoje pastatyta net 16 rūšių originalių lietuviškos konstrukcijos sklandytuvų. Be šių, šalyje dar skraidė 5 tipų užsienyje pirkti arba pagal iš ten gautus brėžinius vietos meistrų statyti aparatai. Tad Lietuvoje per šį laikotarpį iš viso buvo sukonstruota net apie 47 įvairių tipų sklandytuvai. Tai tikrai nemažas skaičius, turint omeny, jog LAK buvo visuomeninė organizacija ir negavo subsidijų iš valstybės, dažnai buvo konstruojama sklandytojų iniciatyva, už jų lėšas. Nuo 1937 metų Kauno aukštesniojoje sklandymo mokykloje pradėta praktikuoti velkamuosius skrydžius, sekant sklandymo naujovėmis imta skraidyti termikuose. Buvo pasiekti pasaulinio lygio sklandymo rekordai, ypač svarbus A. Gyso pasiektas išsilaikymo ore rekordas, garantavęs Lietuvai 3 vietą pasaulyje. Nuo 1936 m. užmegzti tarptautiniai kontaktai: LAK tapo ISTUS nariu, J. Pyragius bei B. Oškinis dalyvavo važybose JAV, surengta stažuotė į Čekoslovakijos sklandymo mokyklą, rengtasi dalyvauti Helsinkio olimpiadoje. Tad šį laikotarpį, be abejonės, reikia laikyti svarbiausiu nepriklausomos Lietuvos sklandymo istorijoje.

2.3 Sklandymo sportas Klaipėdos krašto netekus.

Prieš pat 1939 metų sklandymo mokyklos Nidoje mokslo metų atidarymą, vokiečiams užėmus

⁸¹ V. Ašmenskas. Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais. p. 143.

⁸² Apie buvusią Nidos sklandymo mokyklą. Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 7, p 140.

Klaipėdos kraštą, LAK iškilo labai reali grėsmė prarasti visą sklandymo sezoną. Kadangi Lietuvoje daugiau tokios didelės mokyklos nebuvo, o paskutiniaisiais metais ir ši nesugebėjo priimti visų norinčiųjų mokinių, šis scenarijus buvo labai realus. Siekiant bent kiek sušvelninti padėtį, nutarta išplėsti Kauno aukštesniosios sklandymo mokyklos veiklą, jos vadovu paskirtas žymus aviatorius J. Pyragius. Tačiau ši mokykla nebuvo pritaikyta dideliems mokinių kiekiams: neturėjo bendrabučio, sklandyta aerodrome, pasitelkiant išvilkimą automobiliu arba lėktuvu. Tai salygojo kitoks jos pobūdis – ši mokykla skirta kelti Nidoje paruoštų pilotų kvalifikaciją, išmokyti naujų skriejimo technikų, supažindinti su terminų srovių panaudojimu, tad mokinių skaičius dažniausiai nebūdavo didelis.

Karštingai ieškota galimų vietų sklandymo mokyklai įkurti. J. Pyragius kartu su A. Gysu lėktuvu apskriejo nemažai teritorijų palei Nemuną, bet tinkamos vietos mokyklai nerado. Upės šlaitai buvo apaugę medžiais – pakilimo sąlygos neblogos, bet nutūpti nėra kur. Miškingos vietos paruošimas sklandymui LAK būtų brangiai kainavęs. Taip pat buvo išžvalgyti Suvalkijos ir Zarasų rajonai, kur LAK siuntimu paieškas motociklais tęsė V. Ašmenskas su A. Gysu. Jiem galiausiai pavyko rasti labai tinkamą šlaitą prie Vištyčio ežero, kuriame net būtų galima išpildyti sąlygas „C“ piloto laipsniui gauti, tačiau dėl labai artimų Lenkijos bei Vokietijos valstybių sienų ši vieta buvo pripažinta netinkama. Prie Zarasų buvo surasta tinkamų vietų pradiniam mokymui – „A“ ir „B“ piloto laipsniams gauti⁸³, tačiau ir toliau vyko vietos sklandymo mokyklai paieškos.

1939 m. gegužę LAK išsiuntė Vladą Strazdą į kasmetinę ISTUS konferenciją, tais metais vykusią Lvoje. Buvo planuojama dalyvauti ir vyksiančiose sklandymo pirmenybėse, tačiau problemų kamuojamas LAK šios minties atsisakė. Nepaisant to, V. Strazdui buvo suteikta galimybė pasklandyti lenkiškos konstrukcijos aparatais. Sklandytuvu „Komar“ jam pavyko nuo starto vietos pakilti 1180 m bei ore išsilaikyti 5 val. 5 min. Kadangi skridimo į toli reikalavimą jis įvykdė Tautinės olimpiados metu – tapo antruoju Lietuvos sidabrinį „C“ laipsnį turinčiu pilotu⁸⁴. Patikrinti Zarasuose atrastiems šlaitams LAK vasaros pradžioje įsteigė sklandymo stotį. Nuo liepos 15 d. čia prasidėjo oro skautų suorganizuota sklandymo stovykla, trukusi iki rugpjūčio 15 d. Iš viso per vasarą šioje vietoje buvo atlikti 606 startai, mokėsi 118 asmenų. Nuspręsta, jog pradiniam mokymui ši vieta tinka, todėl buvo nutarta ateityje ten stovyklas rengti kasmet⁸⁵. Be Zarasų, intensyvesnis sklandymas vyko Ukmergėje. Inicatyva įsteigti sklandymo būrelį gimė A. Smetonos vardo gimnazijoje. Tikėtasi, jog grupė savo veiklą pradės jau birželį, tačiau neturint tinkamo aparato, pirmieji skridimai padaryti tik rugsėjo 1 d. Jaunuoliai, vadovaujami Vinco Šalaviejaus, vasaros pabaigoje pagal MO-1 brėžinius pasistatė sklandytuvą, kurį pavadino „Aitvaru“. Iš viso būrelį

⁸³ Naujoji sklandymo mokykla. Ką sako sklandymo mokyklos organizatorius lak. A. Gysas. Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 9, p. 166.

⁸⁴ V. Strazdas. Pas lenkų sklandytojus. Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 10, p. 186-187.

⁸⁵ Lietuvos konsulatats San Paule. ELTA pranešimai. LCVA, f. 664, ap. 1, b. 431, l. 82.

sudarė 10 vaikinių, visi jie iki rugsėjo 15 d. išmoko elementaraus sklandymo ir gavo „A“ pilotų laipsnius. Sezonas taip greitai baigėsi, nes Ukmergėje nebuvo galimybių įgyti aukštesnius – „B“ ir „C“ – laipsnius. Augant vietos jaunimo susidomėjimui, Ukmergės šaulių būrys ir jaunalietuvių sporto organizacija siuntė laiškus LAK, raginančius įsteigti sklandymo stotį Ukmergėje bei materialiai paremti šią iniciatyvą⁸⁶. Taip pat šį sezoną buvo prisimintas ir Pažaislio smėlynas, kur irgi vyko sklandymo pamokos. Viso per sezoną buvo parengti 22 „A“ pilotai. Nors pedagoginiai sklandymo reikalai ėjosi prastai, tų metų rupjūtį LAK suorganizavo Baltijos šalių aviacijos sporto varžybas. Sklandymo varžybose dalyvavo 8 sportininkai iš Lietuvos, Latvijos bei Estijos. Bendroje įskaityje žymia taškų persvara laimėjo Lietuvos komanda su A. Gysu priešaky. Šios varžybos atskleidė LAK pajėgumą organizuoti didelio masto renginius, bei pademonstravo, jog mūsų sklandytojai yra pajėgiausi pabaltijo valstybėse. A. Gysas varžybų metu įvykdė trūkstamas sąlygas sidabriniam „C“ laipsniui gauti – nuo starto vietos pakilo į 1750 m aukštį bei nuskriejo 168 km. Jis tapo trečiuoju Lietuvos lakūnu, turinčiu sidabrinį „C“ laipsnį.

1939 metų lapkričio 1 d. prie KKR buvo įsteigta – OSS. Tarp jos steigimo iniciatorių buvo garsūs aviatoriai J. Pyragius bei Vladas Lišauskas. Būtent pastarasis paskirtas OSS pirmininku, J. Pyragius vicepirmininku bei sklandymo komiteto vadovu, buvęs nepriklausomybės akto signataras, žymus pedagogas Vytautas Bičiūnas tapo išdininuku ir t.t.⁸⁷. Jos tikslas buvo suvalstybinant civilinę aviaciją pritraukti žymią valstybės paramą. Pradžioje LAK šį įvykį sutiko palankiai. Tikriausiai buvo tikimasi, kad OSS glaudžiai bendradarbiaus su LAK, kaip labiau patyrusia organizacija, ir tuo būdu bus lengviau gauti valstybinių subsidijų. Tačiau pradėjus aiškėti OSS veikos gairėms, o ypač po 1940 m. vasario 22 d., kuomet buvo patvirtintas jos veiklos statusas, LAK pradėjo šią sąjungą vertinti kaip konkurentę. OSS statute buvo rašoma, jog ji yra vyriausia institucija, kontroliuojanti oro sportą šalyje, be to, ji vienintelė atstovauja šalies oro sportui Lietuvoje bei užsienyje. Statute nurodyti tikslai dubliavosi su LAK: lakūnų, sklandytojų, instruktorių rengimas, aviacijos sąjūdžio plėtra visuomenės gretose, varžybų organizavimas ir t.t. Buvo net rašomi laišukai vidaus reikalų ministru, kuriuose keliamos idėjos sustabdyti LAK ir jo padalinių veiklą⁸⁸. LAK savo ruožtu įrodinėjo, jog jis yra vienintelė teisėta civilinės aviacijos organizacija Lietuvoje. Juk tik LAK priklausė FAI bei ISTUS organizacijoms, todėl OSS realiai be klubo sutikimo negalėjo net suteikinti sklandytojų ir pilotų laipsnių, o ką jau kalbėti apie Lietuvos aviacijos atstovavimą užsienyje⁸⁹. Iki 1940 birželio 15d. OSS buvusi viso labo „popierinė“ organizacija, realios veiklos pradėti taip ir nespėjo – Sovietų Sąjungai okupavus kraštą ir pertvarkius KKR, OSS buvo panaikinta, visas jos turtas perduotas LAK.

⁸⁶ V. Šalaviejus. Ukmergės sklandymo stotis. Lietuvos sparnai, 1939, Nr 21, p. 326.

⁸⁷ Lietuvos orinio sporto sąjunga. LCVA, f. 933, ap. 1, b. 930, l. 21.

⁸⁸ Ten pat, l. 1-2.

⁸⁹ Sportinę aviaciją „betvarkant“. Lietuvos sparnai, 1940, Nr. 8, p. 127.

Tikėjimas, kad sklandymo sąjūdis atsities ypač sustiprėjo po 1939 m. rudens įvykių Rytų Europoje. 1939 m. rugsėjo 1 d. Vokietija užpuolė ir per kelias savaites sutriuškino Lenkiją. Rugsėjo 17d. Sovietų Sąjunga užėmė rytinę Lenkijos dalį. Spalio 10 d. Lietuva ir SSRS pasirašė savitarpio pagalbos sutartį, pagal kurią Lietuva atgavo dalį Vilniaus krašto, tačiau į savo teritoriją turėjo įsileisti sovietų karines jėgas. Atgautame Vilniaus krašte, netoli Vilniaus miesto, į šiaurę nuo dabartinio Saulėtekio mikrorajono, buvo Aukštagirio sklandymo mokykla. Į Lietuvos rankas ji perėjo su visu inventoriumi, gauta 18 lenkiškos konstrukcijos sklandytuvų. Tačiau, kaip pranešama 1940 m. balandžio 15 d. Šaulių sąjungos rašte KKR ministrui, didžioji technikos dalis buvo blogos būklės⁹⁰. Po Nidos netekties bei nesėkmingo prieš tai buvusio sezono galėjo atrodyti, jog Aukštagiris taps gelbėjimosi ratu Lietuvos sklandymo sąjūdžiui.

LAK vadovybė buvo beveik tikra, jog būtent jiems bus perleista naujoji mokykla. O tikėjosi jie to labai pagrįstai. Juk praradus Klaipėdos kraštą ši visuomeninė organizacija patyrė didžiulius nuostolius, todėl buvo manoma, jog valdžios institucijos, kaip kompensaciją, šią mokyklą atiduos LAK. Taip pat, klubas vienintelis Lietuvoje turėjo patirties organizuojant tokios didelės mokyklos veiklą, buvo sukaupęs reikalingą įrangą, parengęs personalą. Jų lūkesčiai savo subordinacijon perimti lenkų mokyklą puikiai atsispindi 1940 m. sausio pradžioje LAK vadovybės parengtame 1940 metų veiklos plane. Sklandymo srityje užsibrėžti ambicingi tikslai: Aukštagiryje per sezoną paruošti 300 sklandytojų, naują grupę instruktorių, įsigyti per 10 sklandytuvų, pradėti plačiai naudoti automobilinį išvilkimą⁹¹. Tačiau, nors ir kokie rimti atrodė LAK argumentai, Aukštagirio sklandymo mokykla buvo perleista Šaulių sąjungai. Verta paminėti, jog ši mokykla iki 1940 m. vasario 24 d. priklausė KKR ir buvo planuojama ją perduoti neseniai įsikūrusiai OSS, tačiau dėl nežinomų priežasčių taip nepasielgta. Nors Šauliai ir turėjo aviacijos sekciją, veikiančią nuo 1936 m. rugpjūčio, tačiau jos veiklos mastai buvo gerokai menkesni nei LAK. Bandymai į tai apeliuoti naudos nedavė. Vyriausybė bei Krašto apsaugos vadovybė išreiškė paramą Šaulių sąjungai, tad LAK teko susitaikyti su pralaimėjimu. Nuo 1940 m. vasario 24 d. Aukštagirio sklandymo mokykla perėjo Šaulių sąjungos subordinacijon, jai suteikiamas Dariaus ir Girėno vardas. Po šio sprendimo LAK prarado vadovavimą sklandytojų sąjūdžiui Lietuvoje. Šiai organizacijai teko pasitenkinti Aukštesniąja sklandymo mokykla Kaune, bei kukliais esamais, arba dar tik besikuriančiais, būreliais klubo filialuose Panevėžyje, Ukmergėje, Zarasuose bei Biržuose.

Dariaus ir Girėno mokykla veiklą pradėjo birželio 1 d. Pirmenybė mokytis buvo suteikiama šauliams, mokslas buvo nemokamas, kainavo tik maitinimas, todėl ši mokykla buvo labai patraukli jaunimui. Į vadovo vietą šauliai pakvietė paskutinįjį Nidos mokyklos viršininką A. Gysą, instruktoriais tapo Juozas Bulavičius ir A. Paknys. Mokyklos atidarymo dieną angare buvo 3 tipų

⁹⁰ Lietuvos orinio sporto sąjunga. LCVA, f. 933, ap. 1, b. 930, l. 23.

⁹¹ Aero klubas 1940. Lietuvos sparnai, 1940, Nr. 2, p. 28.

lenkiški sklandytuvai: 12 mokomųjų „Wrona-bis“, 2 mokomieji-lavinamieji „Czajka-bis“ bei 2 lavinamieji „Salamandra“. 1940 m. liepos 2 d. Šaulių sąjungos bei A. Gyso iniciatyva į mokyklą buvo atvežtas aukštos klasės sklandytuvas – B. Karvelio „Vanagas“⁹². Pirmomis savaitėmis mokykloje mokėsi keliolika mokinių, buvo mėginama gauti „A“ ir „B“ sklandytojų laipsnius⁹³. Birželio 11 d. B. Karvelis su „KEVA“ bei Jurgis Steikūnas su „Biržiečiu“ virš Kauno aptiko termines sroves. Jomis pasinaudoję abu pilotai pakilo į 2500 m aukštį bei ore išsilaikė po 5 valandas. Kadangi jau ankčiau abu lakūnai buvo nuskridę reikiamą nuotolį, kartu įvykdė reikalavimus bei tapo ketvirtu ir penktu Lietuvos sidabrinį „C“ laipsnį turinčiais sklandytojais. Birželio 13 d. J. Steikūnas suplanavo ir atliko skrydį „Biržiečiu“ iš Kauno į Aukštagirį, pasinaudodamas terminėmis srovėmis⁹⁴.

Vos už dviejų dienų įvyko dramatiški pasikeitimai Lietuvoje – Raudonoji armija užėmė kraštą, prasidėjo sovietinė okupacija. Šie, Lietuvai lemtingi, įvykiai negalėjo nepalieti pačio LAK bei sklandymo sporto. Visų pirma, lietuviams buvo uždrausta skraidyti lėktuvais, neleidžiama sklandyti termikuose. Liepos 11 d., panaikinus Šaulių sąjungą, Dariaus ir Girėno mokykla perėjo LAK žinion, jai vadovauti paskiriamas B. Karvelis. Klubas, nors ir neilgam, vėl tampa sklandymo sąjūdžio galva. Tačiau jis laisvai veikti jau nebegalėjo: nuolat kaitaliojama LAK vadovybė, sklandymo komiteto sudėtis, nariams vedamos privalomos politinio auklėjimo valandos ir pan. Rugsėjimo mėnesį LAK pertvarkomas į LTSR aeroklubą. Pradėti šalinti valdžiai nepalankūs asmenys ir iš provincijos klubų valdybų, klubo vadovo pareigose Z. Žemaitį pakeičia statytinis M. Leonavičius. 1941 m. vasarį LTSR aeroklubas dar kartą pertvarkomas, dabar jau į LTSR centrinį aeroklubą, vėl pakeičiami darbuotojai. Klubo žlugdymas tuo nesibaigė: 1941 metų kovo 19 d. LTSR komisarų tarybos nutarimu įkuriamas Lietuvos OSOAVIACHIM (rus. - Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству) padalinys, turėjęs perimti visas LTSR centrino aeroklubo funkcijas. Gegužės mėnesį faktiškai jau nebeegzistuojantis LTSR centrinis aeroklubas perorganizuojamas į sklandymo klubą⁹⁵.

Prasidėjus okupacijai Dariaus ir Girėno mokykla veikti nenustojo. Į ją okupantų įsakymu iš Kauno aerodromo buvo pervežta visa LAK bei Šaulių skraidymo technika, OSS turtas. Tokiu būdu Dariaus ir Girėno mokyklos sklandytuvų parkas pasipildė A. Gyso „Termiku“, L. Reimerio „Šarka“, bei iš Vokietijos gautu aukšto lygio dviviečiu sklandytuvu „Gröver“. Sklandymo sezonas mokykloje truko iki lapkričio 15 d., iš viso mokykloje mokėsi 225 asmenys, atlikti 7261 startai, iš kurių net 593 auto išvilktuvu. Per sezoną sklandytojų laipsnius gavo 157 žmonės: 115 – „A“ bei 42

⁹² Šaulių sąjungos Dariaus ir Girėno vardo šaulių aviacijos mokyklos turto knyga. LCVA, f. 561, ap. 2, b. 2829, l. 4.

⁹³ A. Arbačiauskas. Aukštągirio sklandymo mokykla. Plieno sparnai, 2002, Nr. 7, p. 64.

⁹⁴ G. Ramoška. Lietuvos aviacija. p. 86.

⁹⁵ V. Ašmenskas. Aviacijos sportas Lietuvoje 1940 – 1989 metais. l. 22-23.

– „B“⁹⁶. Rugsėjo pabaigoje šioje mokykloje buvo išmėgintas naujasis B. Karvelio sklandytuvus BK-2. Tai buvo pirmasis lietuviškos konstrukcijos rekordinio tipo aparatas, jis savo charakteristikomis gerokai lenkė visus lygtolinius mūsų konstruktorių kūrinius. Tačiau BK-2 skrido tik kelis kartus, kadangi B. Karvelis buvo paskirtas dirbti į „Aeroflotą“ ir galutinai šio kūrinio neužbaigė, o karo metais jis buvo sunaikintas⁹⁷. Pasibaigus skraidymams, mokykloje imta planuoti tarpsezonio darbus. Nuspręsta, jog, kaip ir Nidoje, prie mokyklos yra būtina įrengti dirbtuves. Taip pat buvo vedami sklandymo teorijos kursai. 1941 m. kovo 18 d. pradėtus kursus baigė apie 30, balandžio – gegužės mėnesiais teorijos egzaminus išlaikė 50 žmonių⁹⁸. 1940 m. gruodžio 19 d. veiklą pradėjo sekmadieninė sklandymo mokykla Pažaislyje. Buvo skraidoma su dviem MO-1 aparatais, vedami teorijos kursai. Mokslai vyko iki 1941 m. vasario, ligol buvo atlikta per 400 startų, 30 mokinių gavo „A“ sklandytojo laipsnį⁹⁹. Okupacijos metais sklandyta ir provincijoje. Toliau funkcionavo Ukmergės sklandymo stotis, įkurti sklandytojų būreliai Alytuje, Telšiuose ir kitur. 1941 m. pavasarį dėl nežinomų priežasčių sklandymo sezonas Dariaus ir Girėno mokykloje pradėtas nebuvo. Prasidėjus Vokietijos – Sovietų Sąjungos karui, vokiečiams užėmus visą Lietuvos teritoriją, situacija dar kartą pasikeitė.

Sovietų Sąjungai okupavus Lietuvą, karinės aviacijos sritis nukentėjo labai stipriai – daug įvairaus rango kariūnų emigravo, nemažai buvo išstremta kalėjo lageriuose. LAK kuruota civilinė aviacija nukentėjo gerokai mažiau. Nei vienas iš žymiųjų Lietuvos sklandytojų išstremtas nebuvo, tačiau nemažai jų emigravo į Vokietiją. Tarp pastarųjų buvo: G. Heidrikis, J. Pyragius, kuris, prasidėjus Vokietijos – SSRS karui, grįžo į Lietuvą, A. Gysas ir keletas kitų. Dauguma likusiųjų šalyje aviacinės veiklos vengė, tikriausiai bijodami represijų. Todėl vėliau, karo metais, sklandymą organizavo iki tol mažai žinomi jaunuoliai, tapę sklandymo sąjūdžio Lietuvoje lyderiais.

Vienareikšmiškai vertinti šį periodą yra sunku. Didžiausią įtaką sklandymui šiuo laikotarpiu darė tarptautiniai įvykiai, kuriems sklandytojai niekaip negalėjo daryti jokio poveikio. Nors galima sakyti, jog sportas patyrė didelį nuopolį lyginant su ankstesniais metais, tačiau jis išliko net ir panaikinus jį koordinavusias organizacijas. Konstravimą apėmusi stagnacija, nesustabdė B. Karvelio, kuris sugebėjo užbaigti BK-2, patį tobuliausią lietuvių sukonstruotą sklandytuvą. Įkurtos sklandymo stotys provincijoje, atsirado 4 nauji sidabrinį „C“ laipsnį turintys pilotai, o perėmus Aukštągirio mokyklą, per vieną sezoną paruošti net 179 sklandytojai. Ši mokykla suvaidino nepaprastai svarbų vaidmenį, nors veikė tik vienus metus. Būtent čia paruošti jaunuoliai vokiečių okupacijos metais buvo pagrindiniai šio sporto puoselėtojai – perėmė estafetę iš nepriklausomos Lietuvos sklandymo sąjūdžio lyderių, tęsė skraidymus net sunkiais karo metais,

⁹⁶ A. Arbačiauskas. Aukštągirio sklandymo mokykla. Plieno sparnai, 2002, Nr. 7, p. 65.

⁹⁷ V. Dovydaitis. Naujas sklandytuvus BK-2. Liaudies sparnai, 1940, Nr. 5, p. 76.

⁹⁸ Kas naujo. Liaudies sparnai, 1941, Nr. 8, p. 86.

⁹⁹ Pavasarėjant. Liaudies sparnai, 1941, Nr 7, p. 127.

2.4 Sklandymas Lietuvoje karo metais.

1941m. birželio 22 d., prasidėjus Vokietijos – Sovietų Sąjungos karui, Lietuva labai greit perėjo Reicho valdžion. Tikėta, jog bus įmanoma gauti bent dalinę nepriklausomybę, įsteigiama laikinoji vyriausybė, mėginta atgaivinti LAK. Tačiau greit šios iliuzijos buvo išsklaidytos – rugpjūčio 5 d. laikinoji vyriausybė atsistatydina, įvedamas okupacinis režimas, Lietuva įjungiamą į naujai sukurta Ostlandą.

Nors karo metai kardinaliai keitė sklandymo organizavimą, tačiau Lietuvoje likę LAK sklandytojai ieškojo būdų kaip atnaujinti skraidymus. Veikla prasidėjo jau 1941m. vasarą, panaudojus sovietų okupacijos metu veikusios sekmadieninės sklandymo mokyklos turta. Angare buvo rasti du „Wrona-bis“ konstrukcijos aparatai, taip pat vienas toks sklandytuvus aptiktas buvusiose ATM dirbtuvėse. Sutvarkius „varnas“, jos buvo nugabentos į Pažaislį, kur rinkdavosi sklandytojai, vadovaujami instruktorių Vytauto Vaitkaus ir Zdislovo Koronkevičiaus. Spalio 5 d., atsiradus daugiau besidominčiųjų, sudarytos dvi mokinių grupės¹⁰⁰. Tiesa, sąlygos buvo labai sudėtingos, besimokantieji dažnai apgadindavo sklandytuvus, o remontas buvo komplikuoatas – transporto neturėta, trūko medžiagų ir įrankių. Nepaisant to, 1941 m. rudenį atlikta apie 100 startų. Kilo idėja legalizuoti savo veiklą, pavyko prisišlieti prie KKR, sudarant sklandymo būrelį. Pirmininku išrenkamas Vytautas Peseckas, skraidymu rūpinosi V. Vaitkus, remonto darbais Z. Koronkevičius ir t.t.. Tačiau, siekiant tvirtesnio juridinio pagrindo, nuspręsta ieškoti palaikymo Lietuvos nacionalistų partijoje. Spalio 9 d. buvo įsteigtas orinio sporto komitetas, susidedantis iš sklandymo ir modelizmo sekcijų. Pirmininku paskirtas F. Valeika, sklandymo sekcijos vadovu V. Peseckas. Būrelis, pablogėjęs orams, lapkritį sklandymo sezoną baigė. Tačiau Lietuvos nacionalistų partijos globa truko neilgai, 1941 m. gruodį ją likvidavus, sklandytojai vėl grįžo KKR subordinacijon¹⁰¹.

Kadangi šaltuoju metų laiku neskraidyta, buvo vedami teorijos kursai, remontuojami sklandytuvai. Pirmosios paskaitos prasidėjo 1941 m. lapkričio 4 d., joms vadovavo V. Vaitkus, buvo dėstoma aviacijos istorija, teorija, navigacija, meteorologija, skridimo teorija ir pan. Pastaruosius 1942 m. vasario 22 d. užbaigus, kovo 1 – gegužės 3 dienomis surengti antrieji kursai. Deja, nėra išlikę duomenų kiek žmonių juos baigė. Jaunuolių prioritetas buvo sklandytuvų paruošimas būsimajam sezonui. Norėdami sutvarkyti turimas „varnas“, jie pasidalino į dvi grupes. Vieną aparatą tvarkė VDU technologijos fakulteto studentai Jonas Balčiūnas, E. Jaronis bei A. Stankus. Kitą taisyti apsiėmė sklandytojai M. Bilius, Viktoras Tomašiūnas, V. Vaitkus, Algirdas Vilimas, S. Tamulaitis. Pastarieji darbus užbaigė greičiau ir jau 1942 m. birželio 14 d. „varna“ buvo išbandyta Pažaislyje. Tačiau atlikus keliasdešimt skrydžių paaiškėjo, jog darbai atlikti prastai, todėl

¹⁰⁰ Z. Koronkevičius. Mūsų skrudžiai vokiečių okupacijos metais. Plieno sparnai, 1998, Nr 5, p. 45.

¹⁰¹ R. Naužemys. Vytautas Peseckas. p. 263-264.

nutarta iš šios, bei studentų tvarkomos, skraidyklių padaryti vieną kokybišką. Baigus darbus, birželio 20 d., prasidėjo skraidymai nenaudojamame hipodrome, iki liepos 5 d. viso atlikti apie 195 startai, mokėsi keliolika jaunuolių¹⁰². Atsiradus daug entuziastų, jie buvo suskirstyti į dvi mokinių grupes: Z. Koronkevičiaus vadovaujamoje buvo 14 asmenų, V. Peseckio būrys buvo iš 13 sklandytojų. Skraidyta iki rugpjūčio galo, kuomet V. Vaitkaus iniciatyva buvo suruošta stovykla Kulautuvoje – siekta išbandyti prie Virbaliūnų kaimo buvusį šlaitą. Gavę palapines iš KKR bei pasiskolinę valtį iš laivų remonto dirbtuvių, Z. Koronkevičius bei Leonardas Kutkus rugpjūčio 26 d. išplukdė būsimosios stovyklos inventorių į Virbaliūnus. Garlaisiu atplaukė dar keliolika sklandytojų. Tačiau ši stovykla truko tik iki rugsėjo 2 d., kadangi išvakarėse buvo nepataisomai sulaužytas sklandytuvus. Tuo ir pasibaigė skraidymas 1942 metais¹⁰³. Uždarius sezoną buvo galima konstatuoti, jog jis tapo gerokai sėkmingesniu už pirmąjį, suburtas skaitlingas, pastovus kolektyvas, atlikta daug daugiau startų, atrastas Virbaliūnų šlaitas, kuris kitais metais taps sklandymo centru.

Tikintis geresnių finansinių sąlygų, imta ieškoti kito globėjo. Z. Koronkevičiaus bei Romualdo Putros iniciatyva 1942 m. gruodžio 2 d. prie Kauno sporto klubo „Perkūnas“ buvo įkurta orinio sporto sekcija. Tai pasiteisino – ši sekcija tapo savotiška institucija, koordinavusia sklandymą. Priklausymas „Perkūnui“ padėjo pagerinti sklandymo materialinę padėtį, nemažai pasitarnavo atgaunant sklandytuvus iš vokiečių karo grobio parko Vilniuje. Prie šios sekcijos veiklos prisidėjo net garsus Lietuvos konstruktorius B. Oškiniš¹⁰⁴. Kadangi didžiausia problema, kamavusi sportininkus, buvo sklandytuvų, ypač techniškai tvarkingų, trūkumas, buvo nutarta statyti naują mokomojo tipo aparatą. Z. Koronkevičius, konsultuodamasis su B. Oškiniu, parengė brėžinius, darbai prasidėjo rudens pabaigoje. Stingant reikalingų medžiagų, buvo panaudotas ATM būrelio statytas, bet nebaigtas, Vytauto Mačiulaičio lėktuvas M-1. Valdymui reikalingas dalis padėjo gauti B. Oškiniš, dirbęs Luftwaffe dirbtuvėse. Per žiemą ir pavasario pradžioje buvo atlikta didžioji dalis darbų, tačiau per 1943 m. balandžio 12 – 13 d. vykusį Kauno bombardavimą sudegė dirbtuvės su nebaigtu sklandytuvu, žlugo viltys nauju aparatu papildyti techninį parką¹⁰⁵.

Apmirusią veiklą gerokai paspartino vasaros pradžioje gauta žinia, jog iš Vilniuje buvusio vokiečių karo grobio parko buvo atgauta dalis LAK priklausiusių sklandytuvų. Prie šio žygdarbio prisidėjo B. Oškiniš, A. Vilimas, Romas Bėkšta, Stepas Tamulis, Romualdas Putra bei Anatolijus Speičys. Pasak Karo grobio parko viršininko išduoto rašto, sklandytojams turėjo būti perduoti šie sklandytuvai: „Šarka“, „Rūta II“, „Vanagas“, „Termikas“, „Salamandra“, „Czajka-bis“, „Štern-G-9“ bei „Š-10“. Taipogi buvo pridėti 16 įvairių aparatų sparnai, parašius, guminiai amortizatoriai. Tačiau turta, nors ir su leidimu, atgauti sekėsi sunkiai. Reikėjo ne vienos kelionės į Vilnių su

¹⁰² Z. Koronkevičius. Mūsų skrudžiai vokiečių okupacijos metais. Plieno sparnai, 1998, Nr 5, p. 47.

¹⁰³ R. Putra. Virbaliūnų šlaito C pilotai. Plieno sparnai, 1998, Nr. 5, p. 53.

¹⁰⁴ Z. Koronkevičius. Mūsų skrudžiai vokiečių okupacijos metais. Plieno sparnai, 1998, Nr 5, p. 45.

¹⁰⁵ V. Ašmenskas. Aviacijos sportas Lietuvoje 1940 – 1989 metais. p. 41.

dovanomis, kol galiausiai 1943 m. rudens pradžioje buvo išvežta didžioji dalis rašte minimos technikos. Sklandytuvų būklė buvo labai prasta, reikėjo įdėti daug darbo, norint sutaisyti bent keletą. Geresnės būklės „Salamandra“ bei suremontuota „varna“ rugsėjo pradžioje išgabentos į Virbaliūnus¹⁰⁶. Iki tol, ten buvo skraidoma su vienu „Wrona-bis“ aparatu, tačiau dėl dažnai patiriamos žalos veikla vyko neefektyviai. Atvežus gana aukšto lygio sklandytuvą „Salamandra“, sklandymo būrelio veikla pagyvėjo. Virbaliūnuos apsilankęs B. Oškinis ore su „Salamandra“ išbuvo 1 valandą 36 min, po jo skridęs V. Vaitkus ore išsilaikė 3 valandas 30 min, taip pagerindamas šlaito rekordą bei pirmasis šioje vietoje įvykdydamas „C“ laipsnio sąlygas. Sklandyta buvo iki pat gruodžio mėnesio. Tą sezoną V. Vaitkus bei mokiniai A. Vilimas ir V. Tomašiūnas tapo „C“ pilotais, 6 jaunuoliai gavo „B“, o 10 „A“ sklandytojų laipsnius, iš viso startuota apie 680 kartų¹⁰⁷. Taip pat tais metais gimnazistas P. Požerskis sukonstravo originalios konstrukcijos mokomąjį sklandytuvą PP-1 „Viešnielis“. Tačiau jaunuolio aparatas sunkiai kilo, todėl su juo skraidyta nedaug, pats konstruktorius atvažiavo į Virbaliūnus lavintis kartu su kitais¹⁰⁸.

Pasibaigus skraidymams, 1944 m. pradžioje, kaip ir praeitais metais, buvo rengiami teoriniai kursai. Juos baigė 48 asmenys, iš jų buvo atrinkta apie 20 jaunuolių, kurie turėjo vykti į Virbaliūnus sklandyti. Sezonui buvo paruošti net 6 aparatai: dvi „varnos“, dvi „Salamandros“, „Šarka“, bei „G-9“. Sklandyti pradėta balandžio 9 d., tačiau oficialus mokyklėlės atidarymas surengtas gegužės 14 d. Susirinko 32 mokiniai, iškilmėse dalyvavo ir svečiai: J. Pyragius, J. Steikūnas, B. Oškinis bei dar keletas vyresnės kartos sklandytojų¹⁰⁹. Tačiau jau birželio pabaigoje, prie Lietuvos artėjant Raudonajai armijai, stovykla buvo uždaryta, sklandytuvai sukrauti J. Tamulaičio bei L. Fugalečiūtės daržinėse, tikintis kitais metais juos vėl panaudoti.

1944 metais Sovietų sąjungai reokupavus Lietuvą, kaip ir 1941 metų vasarą, prasidėjo represijos. Bijodami raudonojo teroro iš Lietuvos emigravo žmonės. Tarp jų buvo ir daug sklandytojų. Bijodami būti ištremti į vakarus pasitraukė didžioji dalis karo metais sklandžiusių jaunuolių, taip pat kai kurie senesnės kartos aviatoriai. Šalyje pasiliko tik keletas tarpukario Lietuvoje buvusių žymių šios aviacijos šakos atstovų: B. Oškinis, B. Karvelis bei A. Paknys. Tačiau pastarieji tremtinio dalios neišvengė: B. Karvelis sibiuro lageriuose kalėjo net iki 1957 metų, B. Oškinis iš Podolsko lagerio paleistas 1948 metais¹¹⁰.

Su Virbaliūnų sklandymo mokyklėlės likvidavimu baigėsi ir šis sklandymo periodas. Nepaisant karo metais buvusių itin sunkių sąlygų, veikla vyko gana intensyviai. Sklandymo mastai ypač išaugo atgavus LAK turtą iš vokiečių karo grobio parko Vilniuje. Per šiuos trejus metus net 8 sklandytojai įvykdė sąlygas „C“ laipsniui gauti, žymiai daugiau atsirado „B“ bei „A“ pilotų, taip pat

¹⁰⁶ A. Vilimas. Sklandytojo prisiminimai. 1941, Lietuvos aviacijos muziejus.

¹⁰⁷ J. Balčiūnas. Sklandymas okupuotoje Lietuvoje. Plieno sparnai, 1994, nr. 2, p.26-27.

¹⁰⁸ P. Požerskis. Sapnų skrydžiai išsipildė. Aviacijos pasaulis, 2009, Nr. 11, p. 13.

¹⁰⁹ J. Balčiūnas. Sklandymas okupuotoje Lietuvoje. Plieno sparnai, 1994, nr. 2, p. 26.

¹¹⁰ A. Liekis. Sparnuotoji Lietuva. p. 225-227.

nemažai jaunuolių baigė teorijos kursus. Sumanių vadovų dėka buvo suburti jaunuoliai, kurie tapo pagrindine jėga, pokario metais Lietuvoje puoselėjusia šį sportą. O karo metais atrastas ir naudotas prie Virbaliūnų buvęs šlaitas tapo Lietuvos sklandymo centru iki pat 6-ojo dešimtmečio.

2.5 Sklandymas vykdytas ne LAK subordinacijoje 1931-1940 metais.

LAK buvo stambiausia sklandymą plėtojanti organizacija Lietuvoje. Tačiau šalyje, per visą tarpukarį, atsirado keletas organizacijų, kurios taip pat vystė šį sportą. Su kai kuriomis LAK bendravo, joms padėjo, o kitomis konkuravo arba nepalaikė jokio kontakto.

Pirmieji Lietuvoje organizuotą sklandymą 1931 gegužės 10 d. pradėjo vokiečių tautybės piliečiai. Buvo įsteigta Klaipėdos sklandymo sąjunga (vok. Memeler Segelflieger – Verein). 1932 metais jie surengė bent 2 sklandymo šventes gegužės 10 bei liepos 13 dienomis. Taip pat buvo įsteigę sklandymo padalinį Šilutėje, kur skraidyta su vienu mokomojo tipo RRG „Zögling“ sklandytuvu. Per pirmus egzistavimo metus ši grupė sugebėjo įsirengti dirbtuves, išsinuomoti lauką treniruotėms, pasistatyti net 3 sklandymo aparatus. Du iš jų buvo nesudėtingos konstrukcijos mokomojo tipo RRG „Zögling“, bei vienas gana aukštos klasės „Grunau baby IIa“. Būrelyje buvo priskaičiuojama net apie 40 aktyvių narių, kai, tuo tarpu, ATM būrelį sudarė vos keliolika jaunuolių¹¹¹. 1932 metų vasaros pabaigoje sportininkai įsikūrė Pervalkoje, kur buvo skraidoma nuo kopų. Tačiau toks spartus progresas vyko ne be šalimais veikusios Rossitten mokyklos pagalbos, nes LAK su šios sąjungos veikla neturėjo nieko bendra, su lietuviais sklandytojais bendraujama nebuvo. Svarbiu įvykiu tapo liepos 13 d surengta šventė, į kurią susirinko apie 1000 žiūrovų, tarp kurių buvo ir Rossitten mokyklos atstovai. Čia lėktuvo, kuriuo atskrido svečiai, pagalba buvo atliktas pirmasis Lietuvoje skridimas išvelkant sklandytuvą lėktuvo pagalba¹¹². Nors Klaipėdos krašte ir veikė gerokai pažengęs sklandymo būrelis, jis prie šio sporto vystymo Lietuvoje prisidėjo nebent tuo, jog, sudarydamas konkurenciją, galėjo skatinti lietuvių jaunuolius sparčiau dirbti. Ši sąjunga formaliai funkcionavo per visą tarpukario periodą, tačiau vėliau sklandymas beveik nekultivuotas. Ji aktyviai veikti pradėjo tik Vokietijai perėmus Klaipėdos kraštą – nariai iki karo buvo įsikūrę Nidos sklandymo mokykloje¹¹³.

Kita organizacija, taip pat propagavusi sklandymą, buvo Šaulių sąjunga. Šaulių aviacijos užuomazga tapo Kauno Artilerijos dirbtuvių šeštosios priešlėktuvinės apsaugos kuopa, kuriai vadovavo V. Stašaitis. Prie jos 1936 lapkričio 29 d. susiorganizavo Krasnicko vadovaujamas aviacijos būrys, kuriam priklausė apie 60 šaulių¹¹⁴. Iš LAK gavus mokomojo sklandytuvo MO-1 brėžinius buvo pradėtos statybos. Darbams vadovavo sklandytojas L. Reimeris bei A. Gegeckas.

¹¹¹ Sklandymo sporto šventė klaipėdoje. Lietuvos Aidas, 1932, Nr. 104, p. 6.

¹¹² Sklandymo diena Klaipėdoje. Lietuvos Aidas, 1932, Nr. 156, p. 4.

¹¹³ R. Bėkšta. Viengungių rojus. Atsiminimai apie sklandymą pokario Klaipėdoje. Plieno sparnai, 1997, Nr. 4, p. 47.

¹¹⁴ Įsteigiamas aviacijos šaulių būrys. Kardas, 1936, Nr 49, p. 1160.

Baigtas aparatas buvo pavadintas „Žioigu“ bei išgabentas į Pažaislio smėlynus. Buvo įrengtas angaras, padedant G. Milūnui atlikti pirmieji skrydžiai, mokytasi sklandymo pagrindų. 1937 m. vasarą 10 aviacijos būrio narių mokėsi Nidos sklandymo mokykloje, o rudenį 42 šauliai buvo priimti į LAK aviacijos teorijos kursą¹¹⁵. Tačiau iki 1940 m. vasario 24 d., kuomet šaulių subordinacijon perėjo Dariaus ir Girėno sklandymo mokykla, jie daugiau dėmesio skyrė motorinio skraidymo vystymui. Tai puikiai atspindi 1937 m. straipsnelis „Trimitė“, kur pagrindiniais būrio tikslais įvardijami lėktuvų įsigijimas bei motorinio skraidymo kursų rengimas¹¹⁶. Taip pat, buvo iškelta mintis sujungti LAK ir Šaulių sąjungos aviacijos būrio veiklą, tikintis stipriai išplėsti finansines galimybes. Tačiau, LAK vadovybei ir Karo aviacijos vadovui A. Gustaičiui pasisakius prieš LAK aviacijos „sušaulinimą“, ši idėja užmiršta. Nepavykus susitarti su LAK, 1937 m. lapkričio 27 d., buvo įkurtas Kauno šaulių pirmosios rinktinės aviacijos būrys. Po šio įvykio tarp LAK ir Šaulių sąjungos santykiai pašlijo. Visuomenė, o ypač išeivijos lietuviai, dosniai aukojo naujai įsikūrusiai šaulių aviacijai, o LAK buvo įsitikinęs, jog tai vyksta jo sąskaita. Kadangi šauliai buvo dosniai remiami ir valstybės, tad ilgesnėje perspektyvoje LAK vadovybė bijojo ne tik atsidurti šaulių aviacijos šešėlyje, bet kad klubas iš viso gali būti panaikintas¹¹⁷. Nors šauliai didelių darbų sklandymo srityje iki tol nenuveikė viskas pasikeitė jiems perėmus Dariaus ir Girėno mokyklą. Būrio sklandytuvų parkas pasipildė net 14 lenkiškos konstrukcijos aparatų. 1940 m. balandžio 30 d. šaulių sklandymo taryba nutartė kurti šaulių sklandymo stočių tinklą. Pirmiausia norėta atgaivinti Pažaislio sklandymo mokyklėlę – atgabenti 2 „varnas“, išplėsti angarą, instruktorium paskirti L. Reimerį. Taip pat buvo nupręsta įsteigti stotį Ukmergėje, o rugpjūčio 15 d. surengti skraidymo stovyklą prie Vištyčio ežero. Nutarta šiems reikalams skirti per 2000 lt¹¹⁸. Tačiau jau 1940 m. liepos 11 d. okupantams panaikinus Šaulių sąjungą, visas jos aviacijos būrio turtas perėjo LAK. Nors šauliai sklandymu aktyviau susidomėjo tik sąjungos gyvavimo pabaigoje ir labai daug nuveikti nespėjo, bet tai buvo viena iš kelių organizacijų, šalyje propagavusių šią orinio sporto rušį.

1939 m LAK iniciatyva. buvo įkurtas oro skautų būrys, sudaryta jų vadovybė, kuriai atstovavo V. Šembergas, Kazys Janavičius bei A. Valaitis. Pastarieji per velykų atostogas suorganizavo sąskridį į kurį buvo kviečiami visi aviacija besidomintieji skautai. Susirinko net 169 asmenys, nutarta surengti stovyklą, kuri turėtų paruošti būsimojus oro skautų vadus. LAK pagalba ši idėja buvo realizuota 1939 m.vasarą – suorganizuojama sklandymo stovykla prie Zarasų. Sklandyta nuo liepos 15 d. iki rugpjūčio 15 d. Stovykloje dalyvavo 19 skautų, instruktoriavo LAK pasiūstas Vytautas Mačiulaitis. Skraidymams buvo naudojamas T-1 tipo aparatas, kurį skautams paskolino LAK. Kiekvienas dalyvis vidutiniškai startavo apie 40 kartų, 12 jaunuolių įvykdė sąlygas „A“

¹¹⁵ R. Naužemys. Vytautas Peseckas. p. 155-156.

¹¹⁶ Šaulių aviacijos metinės. Trimitas, 1937, Nr. 48, p.1146.

¹¹⁷ Lietuvos aero klubas. LCVA, f. 933, ap. 1, b. 1022, l. 38-39.

¹¹⁸ Šaulių aviacijos būrio susirinkimų protokolų knyga. LCVA, f. 561, ap. 2, b. 2803, l. 58-59.

laipsnui gauti¹¹⁹. Tokia stovykla turėjo tapti kasmetine, o po visą Lietuvą pasiskirstę pirmieji jos dalyviai ėmė kurti oro skautų būrius. Tačiau jų veikla išibėgėti nespėjo – sovietams okupavus Lietuvą skautų sąjunga 1940 m. liepos 18 d. panaikinama.

Paskutinioji organizacija, rodžiusi susidomėjimą sklandymo sportu, buvo lietuvių tautinio jaunimo sąjunga „Jaunoji Lietuva“. Jos nariai mokėsi Nidos sklandymo mokykloje, dalyvavo Ukmergės sklandymo stoties steigime, organizavo sklandymo būrelius. 1938 metais įvairiose miestuose „Jaunosios Lietuvos“ nariai buvo įkūrę net 16 sklandymo būrelių. Tačiau 1937, 1938 metų organizacijos metinėse finansinėse ataskaitose sklandymo sporto vystymui pinigų skirta nebuvo¹²⁰, taigi galima spręsti, jog šiuo laikotarpiu nieko apčiuopiamo nebuvo nuveikta.

LAK buvo ne vienintelis užsiimantis vis labiau populiarėjančiu sklandymu. Tarpukario Lietuvoje šią sporto rūšį kultūvavo ir kitos organizacijos bei asmenų grupės: Klaipėdos sklandymo sąjunga, Šaulių sąjunga, oro skautai, jaunimo sąjunga „Jaunoji Lietuva“. Nors LAK sklandymas buvo geriausiai organizuotas, tačiau šio sporto vystymuisi Lietuvoje buvo svarbios iš šios smulkesnės iniciatyvos.

2.6 Sklandymas aviacijos varžybose bei šventėse

Lietuvos sklandytojai per visą tarpukarį turėjo tik tris progas išbandyti savo jėgas varžybose. Tai galėjo lemti nelengva LAK finansinė padėtis, nes tiek kvalifikuotų sportininkų, tiek tinkamų sklandytuvų buvo. Savarankiškai aviacijos šventes LAK pradėjo rengti nuo 1936 m. vasaros. Jų tikslas buvo supažindinti visuomenę su Lietuvos aviacija, paprastai jų programose būdavo ir sklandymas.

1936 m. Lietuvoje apsilankęs JAV sportinio komiteto vadovas pasiūlė Lietuvos sportininkams atvykti į JAV. 1937 m. KKR pradėjo ruošti sportininkų grupę turėjusią vykti į Ameriką, Z. Žemaičio iniciatyva, į ją buvo įtraukti ir du sklandytojai. Tai buvo B. Oškinis ir J. Pyragius, su sklandytuvais „Biržietis“ bei „Rūta“. Susisiekus su Amerikos sklandymo bendruomene, buvo sutarta, jog pilotai dalyvaus kasmetinėse varžybose Elmiroje. Taip pat buvo suplanuota nuvykti į Amerikos lietuvių rengiamą aviacijos šventę Čikagoje. Sportininkai į JAV išvyko birželio 11d¹²¹. Elmiros važybose lietuviai visų galimybių pademonstruoti negalėjo. Tą sąlygojo reikalingos pagalbinės technikos (specialios priekabos pergabenimui) neturėjimas, kas neleido dalyvauti skridimo į tolį rungtyje. Taip pat atsivežtasis B. Oškinio aparatas buvo akrobatinio tipo, o tokios rungties varžybose nebuvo. Pasitarę sportininkai nusprendė, jog J. Pyragius su „Rūta“ demonstruos aukštąjį pilotažą publikai. Tuo tarpu B. Oškinis su „Biržiečiu“ turėjo dalyvauti aukščio bei išsilaikymo ore rungtyse. Nors ir turėdami ribotas galimybes, lietuviai važybose pasirodė puikiai.

¹¹⁹ V. Čepas. Oro skautų vadų stovykla. Skautybė, 1939, Nr. 5, p. 147-149.

¹²⁰ Jaunosios Lietuvos sporto organizacija. LCVA, f. 933, ap. 1, b. 655, l. 127, 138.

¹²¹ J. Pyragius. Kovosiu kol gyvas. p. 117.

Tarp dalyvavusių 52 sportininkų, B. Oškinis užėmė aukštą dešimtą vietą, o LAK bendroje įskaitoje tarp 33 klubų buvo devintas¹²². Kadangi „Rūta“ buvo vienintelis akrobatinis sklandytuvus varžybose, apie J. Pyragiaus aukštojo pilotažo skrydžius gausiai rašė Amerikos dienraščiai. Viso šiai kelionei LAK išleido apie 5000 lt. Atsižvelgiant į visas aplinkybes, galima drąsiai teigti, jog pirmosios varžybos, kuriose dalyvavo Lietuvos sklandytojai, buvo labai sėkmingos.

LAK iniciatyva į 1938 metais vykusios Tautinės olimpiados programą buvo įtrauktos orinio sporto rungtys. Sklandymo varžybos buvo surengtos liepos 18 – 25 d., jose dalyvavo net 16 sklandytojų, turėta 11 sklandytuvų. LAK organizuodama šias pirmenybes išleido 8505 lt. Ši įvyki būtų galima pavadinti pirmuoju Lietuvos sklandymo čempionatu, kadangi dalyvavo visi pajėgiausi šalies sportininkai. Buvo varžomasi trijose rungtyse: nuskristo nuotolio, pakilto aukščio bei išbūto ore laiko. Visi startai buvo atliekami išvelkant sklandyvą lėktuvu, tokių pakilimų per varžybas buvo net 121. Toliausiai nuskrietį pavyko J. Pyragiui su „Biržiečiu“ (173 km), jis pasiekė naują Lietuvos nusklęsto atstumo rekordą. Pastarasis pirmavo ir aukščio rungtyje, virš starto vietos iškilęs 1820 m, bei išbūto laiko – 3 val. 6min. Būtent jis ir tapo laimėtoju, susumavus taškus artimiausią konkurentą aplenkęs tris kartus. Antra vieta buvo skirta V. Strazdui, trečioji devyniolikmečiui V. Dovydaičiui¹²³. Nors daugelio sportininkų rezultatai nebuvo aukšti, tačiau tai galima paaiškinti nepatyrimu – daugumai tai buvo pirmosios varžybos, kuriose jie dalyvavo. Šią iniciatyvą vienareikšmiškai galima vertinti teigiamai – pasisemta patirties organizuojant stambias sklandymo varžybas, išaiškintas stipriausias šalies sportininkas, pasiektas Lietuvos skriejimo į tolį rekordas.

Tikriausiai įkvėptas šios sėkmės, LAK sutarė su Latvijos, Estijos bei Suomijos aero klubais rugpjūčio mėnesį Lietuvoje organizuoti Baltijos šalių aviacijos sporto varžybas. Sklandymo varžybos vyko rugpjūčio 14 – 19 d. Nors suomių sklandymas buvo laikomas pažangiausiu tarp Baltijos valstybių, jie dalyvauti šioje varžybų dalyje atsisakė. Sklandė 8 sportininkai: latviai A. Vilks, B. Azelicki, estai A. Saar, G. Buschmann, M. Raps bei lietuviai A. Gysas, B. Oškinis, J. Pyragius. Šį kartą buvo varžomasi tik skriejimo į tolį bei aukščio rungtyse. Geriausiai varžybose pasirodė šie trys dalyviai: A. Vilks (nuskriejęs 180 km, pakilęs į 1643 m aukštį), A. Gysas (169 km, 1750m) bei A. Saar (72 km, 2000 m). Bendroje komandinėje įskaitoje laimėjo Lietuva. Sklandymo varžyboms LAK išlaidos siekė 6000 lt¹²⁴. Šios tarpvalstybinės varžybos buvo pirmosios ir paskutinės. Tapo aišku, jog trijų Baltijos valstybių sklandymo lygis yra labai panašus.

Po dviejų labai sėkmingai surengtų sklandymo varžybų bei gerų sportininkų pasirodymų, buvo sumanyta didinti „apsukas“. Iškeliama idėja surengti ISTUS konferenciją Kaune bei tarptautines varžybas Palangoje, kuriose turėjo varžytis pajėgiausi pasaulio sportininkai. Taip pat buvo ruošiamasi siųsti sklandytojų delegaciją į Helsinkio olimpines žaidynes, kuriose sklandymas turėjo

¹²² Ten pat, p. 133-134.

¹²³ Olimpiada. Lietuvos sparnai, 1938, nr. 8, p. 226.

¹²⁴ V. Vaitkaus. Baltijos aviacijos varžybos. Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 16-17, p. 257-258.

debiutuoti kaip sporto šaka. Tačiau dėl besikeičiančio politinio klimato Europoje bei po to sekusių įvykių, šie planai realybe nevirto.

Nuo 1936 metų, LAK finansiškai susitiprėjus, pradėtos savarankiškai, be karo aviacijos pagalbos, rengti civilinės aviacijos dienos. Klubas per metus sugebėdavo surengti vidutiniškai 10 švenčių įvairiausiose šalies vietovėse. Viso nuo 1936 iki 1940 metų įvyko daugiau kaip 40 tokių renginių, 29 skirtinguose šalies miestuose bei miesteliuose. Daugumoje jų savo pasirodymus rengė ir sklandytojai¹²⁵. Iki 1937 m. jų pasirodymas būdavo labai paprastas: išvilkti lėktuvu jie stengdavosi kuo ilgiau išsilaikyti ore, taip stebindami publiką. B. Oškiniui sukonstravus pirmąjį Lietuvoje akrobatinį sklandytuvą „Rūta“, jų pasirodymai pasikeitė. Ėmė dominuoti akrobatinis sklandymas, atliekant įvairias sudėtingas figūras¹²⁶. Lietuvos sklandytojai savo įgūdžius rodė ne vien Lietuvos gyventojams. B. Oškinis su J. Pyragium labai sėkmingai pasirodė 1937 m. liepos 18 d. Amerikos lietuvių Čikagoje surengtoje aviacijos šventėje. Taip pat verta prisiminti jog J. Pyragius su sklandytuvu „Nida“ dalyvavo 1935 metais rugsėjį surengtoje „oro traukinio“ kelionėje per Baltijos valstybes. Jos metu buvo dalyvaujama šalių sostinėse specialiai serengtose aviacijos šventėse. Sklandymas buvo labai svarbi aviacijos švenčių programos dalis. Dažnai sklandytojų pasirodymus nustelbdavo tik šuolio su parašiotu demonstravimas.

Tarpukariu Lietuvos sklandytojai turėjo progą dalyvauti trijose šio sporto varžybose. Tautinės olimpiados metu surengtos sklandymo varžybos atliko savotišką Lietuvos čempionato vaidmenį – atrinkti stipriausi sportininkai. Įgauta patirties organizuojant ne tik vietinio pobūdžio, bet ir tarpvalstybines varžybas. 1939 metais surengtos Baltijos valstybių aviacijos varžybos parodė tiek mūsų sklandytojų aukštą lygį, tiek LAK organizacinius gebėjimus. Lietuvos sklandymą atstovauti į JAV išsiųsti B. Oškinis ir J. Pyragius. Surengta daugiau kaip 40 aviacijos švenčių, daugumos programoje labai svarbią vietą užėmė sklandymas, lietuviai sportininkai dalyvavo užsienyje surengtose aviacijos populiarinimo dienose. Taip pat buvo kuriami ambicingi planai netolimai ateičiai.

¹²⁵ J. Pyragius. Aviacijos dienos. Lietuvos sparnai, 1938, Nr 10, p. 287.

¹²⁶ J. Pyragius. Kovosiu kol gyvas. p.105-106.

3. ŽYMAUSIOS SKLANDYMO SAJŪDŽIO ASMENYBĖS

Sklandymą Lietuvoje kuravo visuomeninė organizacija LAK. Valstybė šią aviacijos sritį rėmė labai nežymiai, nuolatos trūko lėšų. Todėl sklandymo sąjūdžio raidai labai didelę įtaką darė įvairios asmenybės bei jų inicijuoti projektai. Pirmiausia reikėtų paminėti žymiausią tarpukario Lietuvos sklandytuvų konstruktorių B. Oškinį. Jį galima laikyti vedamąja jėga sklandymo sąjūdžio pradžioje. Būtent jis parengė pirmojo lietuviško sklandytuvo brėžinius, bei su ATM būreliu jį sukonstravo, buvo šio būrelio lyderis, aktyviausias narys, vienas iš pirmosios sklandymo mokyklos Pažaislio smėlynuose organizatorių. B. Oškinis rūpinosi ir mokyklos Nidoje steigimo reikalais: LAK paskirtas bendrabučio bei angaro statybų organizatoriumi. Iš viso, per tarpukarį, jis sukūrė 5 originalios konstrukcijos sklandytuvus: T-1, T-2, Bro-3 „Pūkas“, Bro-4 „Rūta“ bei Bro-5 „Rūta II“. Abi „Rūtos“ buvo pirmieji ir vieninteliai akrobatiniai sklandytuvai Lietuvoje, kurių dėka aviacijos šventėse paplito akrobatinis sklandymas. Karo metais, nors pats ir neskraidė, bet palaikė tuo metu sklandžiusius jaunuolius. Suvaidino labai svarbų vaidmenį atgaunant LAK turtą iš vokiečių karo grobio parko Vilniuje.

Kitas žymus lietuvis konstruktorius tuo metu buvo A. Paknys. Kaip ir B. Oškinis, jis buvo vienas aktyviausių ATM būrelio veikėjų, prisidėjo statant sklandytuvą T-1. Taip pat įdėjo savo indėlį organizuojant Pažaislio sklandymo mokyklėlę bei vystant jos veiklą, buvo vienas iš tų, kurie 1933 metų vasarą plaukė į Nidą organizuoti naujosios sklandymo mokyklos ir tapo vienu pirmųjų šios mokyklos instruktorių. Pats A. Paknys sukūrė du sklandytuvus: P-1 „Uodą“ bei P-3 „Neriją“. Taip pat, kartu su A. Gysu, pastatė naujos konstrukcijos sklandytuvus „PAGY“ bei „PAGY II“. Pastarasis buvo pirmasis funkcionavęs motorizuotas sklandytuvus pastatytas Lietuvoje.

G. Miliūnas taip pat buvo aktyvus ATM būrelio narys, dalyvavo kuriant Nidos sklandymo mokyklą, dirbo prie T-1. Jis buvo vienas produktyviausių sklandytuvų statytojų, tiesa, visiškai originalios konstrukcijos aparato nesukūrė. Pirmąjį sklandytuvą pagal „Grunau baby IIa“ brėžinius 1935 metais pastatė kartu su S. Kontrimu bei pavadino „Nida“. 1936 metais LAK nusprendus Kaune įkurti pirmąsias sklandytuvų dirbtuves, tam tiksliai pasiūlė savo tėvų namus. Čia su draugais sukonstravo net po 2 vienetus mokomojo, lavinamojo tipo sklandytuvų MOG, MO-1, MO-2. Be šių G. Miliūnas 1937 metais pastatė Z. Rimšos suprojektuotą pirmąjį motorizuotą sklandytuvą „KEVA“.

A. Gysas taip pat buvo vienas iš ATM būrelio aktyvo. Kartu statė T-1, dalyvavo Pažaislio mokyklėlės veikloje, 1933 metų vasarą vyko į Nidą. Mirus keliems Nidos sklandymo mokyklos vadovams per vienerius metus, 1937 metų rugsėjį buvo paskirtas jos direktoriumi. Tais pat metais LAK pasiuntė jį savo atstovu į ISTUS konferenciją, vykusią Zalcburge. Kaip sklandytojas ypatingai išgarsėjo po savo 1938 metų birželio 24 d. atlikto skrydžio. Tada jam ore pavyko išskrietti 26 val. 3 min., buvo pasiektas trečias rezultatas pausulyje. A. Gysas taip pat buvo ir konstruktorius, kartu su

A. Pakniu pastatė „PAGY“ bei „PAGY II“, pirmąjį vaikams pritaikytą sklandytuvą „Nykštukas“, prisidėjo prie G. Miliūno kuriamo MOG. Susidėvėjęs RRG „Falke“ konstrukcijos sklandytuvui „Sakalas“, 1937 metais, LAK užsakymu, panaudodamas jo dalis, pastatė kitą tokį pat aparatą, pavadintą „Žaibu“.

B. Karvelis yra geriausiai žinomas bei vertinamas už savo konceptualias sklandytuvų konstrukcijas. Šiuo laikotarpiu jis suprojektavo bei pastatė du originalios konstrukcijos aparatus: BK-1 „Vanagas“ bei BK-2. Jie savo laiku buvo patys tobuliausi lietuviškos konstrukcijos sklandytuvai.

J. Pyragius buvo vienas iš LAK steigėjų. Jis, kaip ir A. Gustaitis, anksti pastebėjo sklandymo teikiama naudą, o 1931 metais įvertino Didžiosios kopos potencialą šio sporto vystymui. Tačiau tiesiogiai su sklandymu jį sieti galima nuo 1934 metų, kai buvo pašalintas iš kariuomenės ir paskirtas Nidos mokyklos vadovu. 1936 – 1939 metais ėjo LAK generalinio sekretoriaus bei vyriausiojo sklandymo instruktoriaus pareigas, keletą metų buvo sklandymo komiteto pirmininku. Ši aviatorių galima pelnytai laikyti vienu geriausių sklandymo sporto meistrų tuometinėje Lietuvoje: jis ne kartą gerino Lietuvos sklandymo rekordus, pasiekė pasaulinio lygio rezultatų, 1935 metais tapo pirmuoju sidabrinį „C“ laipsnį turinčiu sklandytoju Lietuvoje, tautinės olimpiados sklandymo varžybose iškovojo aukso medalį. Siekdamas sportinei bei civilinei aviacijai gauti žymias valdžios subsidijas buvo vienas iš OSS kūrimo prie KKR iniciatorių.

1931 metų rugsėjį G. Heidrikis buvo pasiūstas mokytis į Rossiten sklandymo mokyklą ir tapo pirmuoju sklandytojo laipsnį gavusiu lietuviu bei kvalifikuotu sklandymo instruktoriumi. Įgijęs praktinių žinių apie sklandytuvų konstravimą, bei mokyklos veiklos organizavimą, jis buvo ATM būrelio vadovas. Taip pat, pirmaisiais Nidos sklandymo mokyklos veiklos metais buvo paskirtas jai vadovauti. Tad pirmuoju sklandymo raidos Lietuvoje laikotarpiu G. Heidrikis atliko savotišką detonatoriaus vaidmenį.

Iš sklandžiusių karo metais galima išskirti 3 asmenis: V. Vaitkų, Z. Koronkevičių bei V. Pesecką. Didžiausiu jų nuopelnu galima laikyti sklandymo organizavimą ypač sunkiomis sąlygomis – vykstant karui. Jų dėka buvo išsaugotas sklandymo tęstinumas, paruošti nauji pilotai, kurie, kartu su jais, pokario metais sudarė šio sporto aktyvą. Taip pat jie pirmieji pradėjo kultivuoti sklandymą nuo šalia Virbaliūnų kaimo buvusio šlaito, kuris buvo labai aktyviai naudojamas ir antrosios sovietinės okupacijos metais.

A. Gustaitis, po LAK įkūrimo praėjus keliems metams, siūlė atkreipti dėmesį į sklandymą. Būtent jo iniciatyva 1931 m. buvo surengta LAK delegacijos ekskursija į Rossiten sklandymo mokyklą, į kurią jis vėliau pasiūlė siųsti kursantus iš Lietuvos. Kandidatais pasirinkti G. Heinrichis bei Jakštaitis. Taip pat jis materialiai parėmė P. Skurausko bei V. Milevičiaus norą statyti sklandytuvą – duotos patalpos, jiems pagalbininku paskirtas meistras. A. Gustaičio paramą

sklandymui galima nesunkiai paaiškinti – jis tikėjo jog į motorinę aviaciją žmones reikia atrinkti būtent per sklandymą. 1938 metais paskyrė pereinamąją prizą bei piniginę premiją tam, kuris nusklęs 200 km atstumą, taip norėdamas skatinti sklandytojus siekti aukštų rezultatų¹²⁷. Jis buvo vienas iš nedaugelio aukštas pareigas užėmusių asmenų, parėmusių LAK norą perimti Aukštagirio sklandymo mokyklą.

Z. Žemaitis 1928 – 1940 metais buvo LAK pirmininkas. Nors kažkokius konkrečius jo atliktus darbus sklandymo labui būtų sunku įvardinti, tačiau ši figūra, be abejo, yra labai svarbi. Būtent jis rūpinosi, kad LAK veiktų efektyviai, vadovavo civilinei bei sportinei aviacijai, o juk sklandymas buvo plačiausiai išvystyta sportinės aviacijos šaka Lietuvoje. Kadangi Z. Žemaitis buvo gerbiamas visuomeninis veikėjas, jis sugebėjo pritraukti tiek įvairių įmonių, tiek privačių asmenų finansinę paramą LAK. Nemaža dalis šių lėšų buvo skiriama būtent sklandymui. Jo sėkmingo darbo įrodymu galima laikyti faktą, jog kiekvienais metais LAK susirinkime klubo nariai jį perrinkdavo šios organizacijos vadovu.

Taigi, sklandymo raidai Lietuvoje didelę įtaką darė ne tik su šiuo sportu susijusios organizacijos, bet ir iniciatyvūs žmonės. Jiems padedant buvo įkurtos sklandymo mokyklos ir būreliai, talentingų ir užsispyrusių konstruktorių dėka buvo sukurti kokybiški lietuviškų konstrukcijų sklandytuvai. Taip pat pasiekti itin geri sportiniai rezultatai ne tik šalies bet ir pasauliniu mastu garsinę Lietuvos sklandymą užsienyje. Be to, spartų sklandymo iškilimą lėmė talentingo LAK vadovo Z. Žemaičio, išvelgusio šios aviacijos šakos potencialą, veikla bei sulaukta parama iš keleto aukšto rango aviacijos kariūnų.

¹²⁷ Karo aviacijos viršininko brig. gen. Gustaičio dovana Lietuvos sklandytojams. Lietuvos sparnai, 1938, Nr. 2, p. 58.

4. SKLANDYMO REIKŠMĖ LIETUVOS AVIA KLUBUI BEI LIETUVOS AVIACIJAI

Nors iš dabartinių perspektyvų galima susidaryti įspūdį, jog sklandymas tėra viena iš oro sporto rūšių, tačiau tarpukariu jis vaidino gerokai svarbesnį vaidmenį bendrame aviacijos sąjūdyje. Šios aviacijos srities plėtrą rėmė valstybės, globojo vietiniai civilinės aviacijos klubai. Tą sąlygojo įsitikinimas, jog sklandymas yra labai svarbus, jo propogavimas atneša didelę naudą šalies aviacijos plėtrai.

Visų pirma, reikėtų paminėti, jog sklandymas tarpukario Lietuvoje buvo masiškiausia aviacijos rūšis. Tai lėmė sklandymo sąlyginis pigumas. Tuo metu LAK organizuoti lėktuvų lakūnų kursai kainuodavo apie 1500 lt, o mėnesis Nidos sklandymo mokykloje kartu su maitinimu atsieidavo apie 160 lt¹²⁸. Kadangi motorinė aviacija realiai buvo neprieinama, jaunuoliai susidomėjo sklandymu. Verta prisiminti, jog būtent jaunimas ir buvo ta jėga, kuri ir lėmė sparčią sklandymo sporto plėtrą Lietuvoje. Per metus LAK sugebėdavo parengti vidutiniškai 6 – 7 lėktuvų pilotus¹²⁹, o sklandytojų būdavo paruošiama apie 80¹³⁰. Tuo būdu, sklandymo dėka, su aviacija betarpiškai susipažino nemažai Lietuvos jaunimo. Kadangi Lietuvoje, ypač provincijoje, visuomenės žinios apie aviaciją buvo labai menkos, sklandymo dėka vyko ir savotiškas švietimas. Nidos mokykloje mokėsi jaunuoliai, grįžę namo pasakodavo apie lėktuvus, sklandytuvus ir pan. Visuomenės aviacinis švietimas buvo ypač svarbus, kadangi LAK buvo visuomeninė organizacija, kurios didžiąją dalį pajamų sudarė visuomenės aukos. Juk natūralu, kad iš visuomenės, kurios dauguma nežino kas ta aviacija, dosnių aukų tikėtis sunku. Tuo pačiu gausus sklandytojų būrys, bei jų sudominti asmenys, gausino LAK narių gretas, iš kurių nario mokesčių taip pat buvo gaunamos kasmetinės įplaukos į klubo biudžetą. Taip pat, baigusieji Nidos mokyklą, prisidėdavo rengiant aviacijos populiarinimo šventes savo gimtuosiuose miestuose bei miesteliuose.

Dauguma aviacijos srityje išsivysčiusių valstybių propagavo šį aviatorių rengimo modelį: sklandytuvų bei lėktuvų modelių konstravimas → sklandymas → skraidymas lėktuvu. LAK irgi vadovavosi šia schema. Sklandymas čia užėmė viduriniąją grandį, jungiančią „mažąją“ aviaciją su motorine. Verta paminėti, jog 4-ojo deš. viduryje vyko polemika, jog nuo sklandytuvo iki lėktuvo yra pernelyg didelis tarpas ir vertėtų pastarąjį modelį pakeisti į tokį: sklandytuvų bei lėktuvų modelių konstravimas → sklandymas → motorotinis sklandymas → skraidymas lėktuvu¹³¹. Tačiau LAK turėjo tik vieną motorizuotą sklandytuvą, todėl ši koncepcija Lietuvoje liko neįgyvendinta.

1934 metais pirmoji sklandytojų grupė baigė LAK motorinės aviacijos kursus. Paaiškėjo, jog tokius kursantus apmokyti skraidyti lėktuvu užtrunka dvigubai trumpiau, tuo pačiu ir kainuoja du

¹²⁸ M. Aronzonas. Nidos sklandymo mokykla. Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 1, p. 16-17.

¹²⁹ G. Ramoška. Lietuvos aviacija. p. 82.

¹³⁰ Žiūrėti 3 priedą.

¹³¹ J. Pyragius. Sklandymas ir skraidymas. Lietuvos sparnai, 1937, Nr. 4-5, p. 88-92.

kartus pigiau. Tai lėmė, jog vėlesniais metais LAK į lėktuvų kursus priimdavo tik sklandytojus, dažniausiai apmokėdamas už jų mokslą, arba suteikdamas dideles nuolaidas. Tačiau svarbu pažymėti, jog to neužteko, kad LAK kasmet parengiamų lakūnų skaičius žymiai ūgtelėtų. Tai tikriausiai lėmė nepakankamos LAK finansinės galimybės – stipendijas bei nuolaidas galėjo suteikti tik ribotam žmonių skaičiui. Nors sklandymas beveik nepadidino parengiamų lėktuvų lakūnų skaičiaus, tačiau išaugo naujųjų lakūnų kvalifikacija. Kursantai sklandytojai ne tik per trumpesnę laiką išmokdavo skraidyti lėktuvu, jie geriau išnaudodavo aparato galimybes – buvo gerai susipažinę su oro srovių panaudojimu bei jų įtaka orlaiviams.

Sklandymas taip pat buvo išnaudojamas reprezentuojant Lietuvos aviaciją užsienio valstybėms. Sklandymo sezono metu į Nidos mokyklą buvo atvežamos užsienio šalių delegacijos, jos būdavo supažindinamos su mokymo principais, inventoriu ir pan. Tai porodo, kad šios aviacijos šakos pasiekimus vertino ir to meto politikai, juos siekta išnaudoti šalies įvaizdžiui bei prestižui pagerinti. Be oficialių delegacijų, Nidos mokyklą aplankydavo ir gausus pavienių turistų būrys: 1935 metų vasarą ten pabuvojo apie 10 000 žmonių, iš kurių apie 4000 buvo užsieniečiai, daugiausia vokiečiai¹³². Čia vėl galima įžiūrėti aviacinio švietimo atspalvį – į aerodromus taip laisvai patekti buvo neįmanoma, o Nidos mokykla buvo atvira lankytojams, norintiems pažinti sklandymą. Nereikėtų pamiršti sklandymo sportiškosios pusės. Lietuvos sklandytojai pasiekė aukštų rezultatų, ypač išsilaikymo ore, ne tik šalies bet ir pasauliniu mastu. Po 1938 metų birželio 24 – 25 dienomis A. Gysa atlikto skrydžio, kuomet virš Didžiosios kopos jis išskriejo 26 val. 2 min., Lietuvos sportininkui šioje srityje buvo pripažinta trečioji vieta pasaulyje¹³³. Tai atliko ne tik šalies vardo garsinimo pasaulyje darbą, bet buvo išnaudota ir propagandiniams tikslams: patriotizmo bei pasididžiavimo šalies pasiekimais skatinimui. Be viso šito, apie Lietuvos sklandymą, ypač apie Nidos mokyklą, rašė tuo metu garsūs aviaciniai Vokietijos, Didžiosios Britanijos, Prancūzijos bei kitų šalių leidiniai. Tai leido aviacijos entuziastams pažinti mūsų šalies aviaciją, prisidėjo prie to, jog beveik kiekvienais metais Nidoje mokydavosi užsienio šalių piliečiai.

Taigi, nors sklandymas Lietuvos aviacijoje nepaliko tokio žymaus įspaudo kaip, pavyzdžiui, Vokietijoje, kur Versalio taikos sutartis numatė griežtus motorinės aviacijos vystymo apribojimus, tačiau čia turėjo neabejotiną reikšmę. Visų pirma, tai buvo puikus būdas, pasinaudojus sklandytojų įgūdžiais, ne tik supaprastinti lėktuvų pilotų rengimą, bet ir pagerinti absolventų kvalifikaciją. Antra, būdamas masiškiausia aviacijos rūšimi šalyje, prisidėjo prie aviacijos sąjūdžio populiarinimo, visuomenės švietimo. To pasekoje gerėjo LAK finansinė padėtis: didejo pajamos gaunamos iš privačių asmenų aukų. Galiausiai, ši sporto šaka garsino Lietuvą užsienyje: buvo

¹³² LAK sklandymo mokyklos 1935 m. veikimo apyskaita. Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 10, p. 283.

¹³³ A. Gysas. Trečioji vieta pasaulyje. Plieno sparnai, 1970, Nr. 1, p. 30-31.

pasiekti itin geri rezultatai tarptautiniu mastu, į Nidos sklandymo mokyklą atvykdavo mokyti ne tik lietuviai, bet ir užsienio šalių piliečiai, čia buvo vežamos užsienio delegacijos.

IŠVADOS

1. Sklandymas pasaulyje pradėjo plisti po pirmojo pasaulinio karo dėl savo ekonomiškumo, sportinio potencialo, bei panaudojimo atrenkant ir ruošiant būsimu lakūnus. Buvo įkurtos ISTUS bei IGC organizacijos, kurios turėjo užtikrinti sklandų tolesnį šios aviacijos rūšies techninį plėtojimąsi, išpopuliarinti sklandymą kaip aviacinio sporto rūšį pasauliniu mastu, rengti varžybas bei skatinti bendradarbiavimą tarp įvairių šalių civilinės aviacijos klubų.
2. Civilinė aviacija Lietuvoje atsirado 1927 metais įsteigus LAK, kuris buvo visuomeninė organizacija, todėl negalėjo tikėtis pakankamo valdžios dėmesio bei finansavimo. Pačiu sklandymu susidomėta tik 1931 metais, bet jis greitai tapo vienu iš LAK prioritetų.
3. Pirmoji sklandymo mokykla atidaryta Pažaislyje 1932 metų rugpjūčio 15 d. ir buvo eksplotuota tik iki mokyklos Nidoje atidarymo 1933 metų vasarą. Pastaroji, per visą savo gyvavimo laikotarpį buvo šalies sklandymo centru. Taip pat nuo 1936 metų veikė Kauno aukštesnioji sklandymo mokykla, kurioje mokėsi jau pažengę sklandytojai. 1939 metais, netekus Nidos sklandymo mokyklos, pradėta skraidyti provincijose: Ukmergėje, Zarasuose. Atgavus Vilniaus kraštą, iš Lenkijos perimta netoli Vilniaus buvusi Aukštagirio sklandymo mokykla. Prasidėjus Vokietijos – SSRS karui toliau buvo sklandoma Kaune, Pažaislyje ir netoli Virbaliūnų kaimo.
4. 1931 – 1944 metais Lietuvoje buvo suprojektuota ir pastatyta 19 originalios konstrukcijos aparatų, be to, sklandytuvai buvo statomi pasiremiant užsienyje įsigytais brėžiniais. Nors LAK vis daugiau lėšų investuodavo į sklandytuvų konstravimą, tačiau asignacijos nebuvo pakankamos. Dažnai darbai buvo atliekami entuziastingų sklandytojų iniciatyva, kartais net už jų individualias lėšas, tam nepritaikytose patalpose, nepaisant to, jų kūriniai buvo aukštos kokybės.
5. Tarpukariu LAK surengė 2 sklandymo varžybas Lietuvoje tautinės olimpiados ir Baltijos aviacijos varžybų metu. Tai pat vyko daugiau kaip 40 aviacijos švenčių, kurių programose sklandymas dažnai užėmė svarbią vietą. Lietuviai sportininkai taip pat dalyvavo ir užsienyje rengtose aviacijos populiarinimo dienose, bei Elmiroje (JAV) vykusiose sklandymo varžybose.
6. Sklandymo raidai Lietuvoje didelę įtaką darė sklandytojai bei jų iniciatyvos, kurių dėka buvo įkurtos sklandymo mokyklos ir būreliai, sukurti kokybiški lietuviškų konstrukcijų sklandytuvai. Čia galima paminėti tokius asmenis kaip: B. Oškinis, A. Paknys, G. Miliūnas, A. Gysas, B. Karvelis, Z. Žemaitis, A. Gustaitis bei kiti.
7. Pasinaudojant sklandytojų įgūdžiais buvo supaprastinta lėktuvų pilotų atranka ir rengimas. Dėka savo prieinamumo ir populiarumo sklandymas atliko visuomenės švietimo ir aviacijos sąjūdžio sklaidos uždavimus. Taip pat puikūs sportiniai rezultatai garsino Lietuvos vardą ir jos aviaciją.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Knygos:

1. V. Ašmenskas, „Aviacijos sportas Lietuvoje 1940 – 1989 metais“, 2009, Vilnius.
2. V. Ašmenskas, „Lietuvos aero klubas 1927-1940 metais“, 2007, Vilnius.
3. G. Ramoška, „Lietuvos aviacija“, 2009, Kaunas.
4. A. Liekis, „Sparnuotoji Lietuva“, 2008, Vilnius.

Straipsniai:

1. J. Dovydaitis, „Trys metai Lietuvos sklandymui“, Sparnai, 1934, Nr. 1.
2. M. Aronzonas, „Nidos sklandymo mokykla“, Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 1.
3. „Kronika“. Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 1.
4. „LAK Nidos sklandymo mokyklos statusas“ Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 3.
5. „1934 metu pajamu – išlaidų sąmata“, Lietuvos sparnai, 1935 Nr. 4.
6. Z. Žemaitis, „LAK artimiausios veikimo gairės“, Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 4.
7. „LAK sklandymo mokyklos 1935 m. veikimo apyskaita“, Lietuvos sparnai, 1935, Nr. 10.
8. „Kronika“, Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 1.
9. „1935 metų pajamų-išlaidų sąmata“, Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 3
10. „Sklandymas 1935 metais“, Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 5.
11. V. Ašmenskas, „Mūsų sklandytuvai“, Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 2, 3, 4, 5, 7.
12. „Kronika“, Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 10.
13. J. Pyragius, „Kas yra ISTUS“, Lietuvos sparnai 1936, Nr. 10.
14. Z. Žemaitis, „Lietuvos aero klubas 1935 metais“, Lietuvos sparnai, 1936, Nr. 10.
15. „Lietuvos aero klubo 1936 m. kapitalo samata“, Lietuvos sparnai, 1937, Nr. 2.
16. J. Pyragius, „Sklandymas ir skraidymas“, Lietuvos sparnai, 1937, Nr. 4-5.
17. A. Paknys, „Nidos sklandymo mokyklos 1937 m. apyskaita“, Lietuvos sparnai, 1937, Nr. 10.
18. „Karo aviacijos viršininko brig. gen. Gustaičio dovana Lietuvos sklandytojams“, Lietuvos sparnai, 1938, Nr. 2.
19. „LAK 1937 m. sąmatos vykdymas“, Lietuvos sparnai, 1938, nr. 3
20. „Olimpiada“, Lietuvos sparnai, 1938, nr. 8.
21. „Motorizuoto sklandytuvo ir naujo lėktuvo krikštynos“, Lietuvos sparnai, 1938, Nr. 9.
22. J. Pyragius, „Aviacijos dienos“, Lietuvos sparnai, 1938, Nr. 10.
23. A. Paknys, „Sklandytojų suvažiavimas 1938“, Lietuvos sparnai, 1938, Nr. 11
24. „LAK 1938 m. sąmatos vykdymas“, Lietuvos sparnai, 1939, nr. 5

25. „Apie buvusią Nidos sklandymo mokyklą“, Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 7.
26. „Naujoji sklandymo mokykla. Ką sako sklandymo mokylos organizatorius lak. A. Gysas“, Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 9.
27. V. Strazdas, „Pas lenkų sklandytojus“, Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 10.
28. V. Vaitkaus, „Baltijos aviacijos varžybos“, Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 16-17.
29. V. Šalaviejus, „Ukmergės sklandymo stotis“, Lietuvos sparnai, 1939, Nr. 21.
30. „Aero klubas 1940“, Lietuvos sparnai, 1940, Nr. 2.
31. „Sportinę aviaciją „betvarkant““, Lietuvos sparnai, 1940, Nr. 8.
32. „Lietuvoje pastatytas sklandytuvas - planeris“, Lietuvos aidas, 1931, Nr. 245.
33. „Iškilmingai atidaryta sklandymo mokykla, Lietuvos aidas, Nr. 185.
34. „Atidaryta sklandymo mokykla Nidoje“, Lietuvos Aidas, 1933, Nr. 200.
35. „Sklandymo sporto šventė Klaipėdoje“, Lietuvos Aidas, 1932, Nr. 104.
36. „Sklandymo diena Klaipėdoje“, Lietuvos Aidas, Nr. 156.
37. „Lietuvos sklandytojų suvažiavimas“, Lietuvos aidas, Nr. 495.
38. „Klaipėdoj pagamino planerį“, Dienos naujienos, 1931, Nr. 168.
39. „Aviacijos šventė pajūryje“, Lietuvos žinios, 1935, Nr. 188.
40. „Įsteigiamas aviacijos šaulių būrys“, Kardas, 1936, Nr. 49.
41. „Šaulių aviacijos metinės“, Trimitas, 1937, Nr. 48.
42. V. Čepas, „Oro skautų vadų stovykla“, Skautybė, 1939, Nr. 5.
43. V. Dovydaitis, „Naujas sklandytuvas BK-2“, Liaudies sparnai, 1940, Nr. 5, p. 76.
44. „Pavasarejant“, Liaudies sparnai, 1941, Nr. 7, p. 127.
45. „Kas naujo“, Liaudies sparnai, 1941, Nr. 8, p. 86.
46. V. Ašmenskas, „Mūsų sklandytuvai“, Sparnai, 1969m. Nr. 3.
47. V. Ašmenskas, „Pirmieji sklandytuvai Lietuvoje“, Sparnai, 1970m. Nr. 2.
48. V. Ašmenskas, „Bro-4 „Rūta““, Sparnai, 1970, nr. 3.
49. V. Ašmenskas, „Bro-5 „Rūta II““, Sparnai, 1970, nr. 4.
50. V. Ašmenskas, „B. Karvelio sklandytuvai“, 1977, Nr. 3.
51. V. Ašmenskas „Apie sklandytuvus 1931-1940 metais“, 1977, Nr. 2.
52. V. Ašmenskas, „Moti-1“, Sparnai, 1972m. Nr. 4.

Internetiniai adresai

1. History of gliding & soaring [interaktyvus], prieiga per internetą
<http://www.ussoaringteam.org/adobe%20pdf/pr%20pdf/BR%20Soaring%20History%20V5%2004.pdf>.
2. About the international Gliding Comission (IGC) [interaktyvus], prieiga per internetą
<http://www.fai.org/gliding/about>.
3. Gliding world champions [interaktyvus], prieiga per internetą
http://www.fai.org/gliding/world_gliding_champions.
4. Sudarytojas Benvenutas Ivanauskas, „B. Oškinio priekariniai sklandytuvai“ [interaktyvus], prieiga per internetą
<https://picasaweb.google.com/vgclithuania/BOKinioPrieKariniaiSklandytuvai#5184757589323158578>.
5. Sudarytojas Benvenutas Ivanauskas, „Paknio sklandytuvai“ [interaktyvus], prieiga per internetą
<https://picasaweb.google.com/vgclithuania/PaknioSklandytuvai#5177719002803013346>.
6. Sudarytojas Benvenutas Ivanauskas, „Nidos sklandymo mokykla“ [interaktyvus], prieiga per internetą
<https://picasaweb.google.com/vgclithuania/NidosSklandymoMokykla#5403181970001179538>.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Publikuoti šaltiniai

Atsiminimai:

1. J. Pyragius, „Kovosiu kol gyvas“, 1993, Kaunas.
2. A. Gysas, „Trečioji vieta pasaulyje“, Plieno sparnai, 1970, Nr. 1.
3. A. Gysas, „Sklandytojo atsiminimai“, „Plieno sparnai“, 1994, Nr. 2.
4. J. Balčiūnas, „Sklandymas okupuotoje Lietuvoje“, Plieno sparnai, 1994, nr. 2.
5. R. Bėkšta, „Viengungių rojus. Atsiminimai apie sklandymą pokario Klaipėdoje“, Plieno sparnai, 1997, Nr. 4.
6. Z. Koronkevičius, „Mūsų skrudžiai vokiečių okupacijos metais“, Plieno sparnai, 1998, Nr. 5.
7. R. Putra, „Virbaliūnų šlaito C pilotai“, Plieno sparnai, 1998, Nr. 5.
8. Arbačiauskas, „Aukštagirio sklandymo mokykla“, Plieno sparnai, 2002, Nr. 7.
9. P. Požerskis, „Sapnų skrydžiai išsipildė“, Aviacijos pasaulis, 2009, Nr. 11

Biografijos:

1. J. Dovydaitis, „Žmogaus sparnai“, 1972, Vilnius.
2. R. Naužemys, „Vytautas Peseckas“, 2007, Vilnius.

Laiškai:

1. G. Heidrikis, „G. Heidrikio laiškas V. Ašmenskui“, Plieno sparnai, 1992, Nr. 1.

Nepublikuoti šaltiniai:

1. Aviacijos viršininko įsakymai. Nuorašai. 1930 sausio – 1932 gruodžio mėn. LCVA F. 1323, Ap. 1. B. 201.
2. Kūno kultūros rūmai. 1935 byla. Auto ir aero klubai. LCVA, F. 933, Ap. 1, B. 384.
3. Jaunosios Lietuvos sporto organizacija. LCVA, F. 933, Ap. 1, B. 655.
4. Lietuvos pasiuntinybė Londone. LCVA, F. 648, Ap. 1 B. 438.
5. Lietuvos konsulatats San Paule. ELTA pranešimai. LCVA, F. 664, Ap. 1, B. 431.
6. Lietuvos orinio sporto sąjunga. LCVA, F. 933, Ap. 1, B. 930.
7. Lietuvos aero klubas. LCVA, F. 933, Ap. 1, B. 1022.
8. Šaulių sąjungos Dariaus ir Girėno vardo šaulių aviacijos mokyklos turto knyga. LCVA, F. 561, Ap. 2, B. 2829.
9. Šaulių aviacijos būrio susirinkimų protokų knyga. LCVA, F. 561, Ap. 2, B. 2803.
10. A. Vilimas, Sklandytojo atsiminimai, 1941, Lietuvos aviacijos muziejus.

PRIEDŲ SĄRAŠAS

1. 1931 -1944 metais lietuvių konstruktorių sukurti sklandytuvai.
2. Užsienio šalyse sukurtų konstrukcijų sklandytuvai, kurie 1931 – 1944 metais buvo naudojami Lietuvoje.
3. Sklandymo finansavimas bei sklandytojų ruošimas Lietuvoje 1931 – 1944 metais.
4. Sklandytuvo startavimo būdus iliustruojančios schemos.
5. Visų pagrindinių sklandytuvų tipų nuotraukos.
6. Nidos sklandymo mokyklos nuotrauka iš oro.

1 priedas

Eilės nr.	Konstruacijos pavadinimas	Sukūrimo metai	Tipas	Konstruacijos autorius(-iai)	Kiek vnt. pagaminta	Papildoma informacija
1.	„T-1“ (Bro-1)	1932 m.	Mokomasis	B. Oškinis	~ 13	Sklandytuvas sukurtas modifikavus vokiškus RRG „Zögling“ brėžinius. Tai pirmoji lietuviška konstrukcija.
2.	„T-2“ (Bro-2)	1934 m.	Mokomasis - lavinamasis	B. Oškinis	1	Kiek modifikavęs šį B. Oškinio aparatą G. Miliūnas sukonstravo sklandytuvus: MO-1, MO-2 bei MOG.
3.	MOG	1936 m.	Mokomasis	G. Miliūnas, A. Gysas.	2	MOG kaip ir MO-1 bei MO-2 turėjo Nidos mokykloje pakeisti senus RRG „Zögling“.
4.	MO-1	1936 m.	Mokomasis	G. Miliūnas	3	Vienas iš jų, „Žaibas“, ekplotuotas Kaune pradėjus taikyti sklandytuvo išvilimo automobiliu startą.
5.	MO-2	1936 m.	Mokomasis - lavinamasis	G. Miliūnas	3	-
6.	P-1 „Uodas“	1936 m.	Mokomasis - lavinamasis	A. Paknys	1	Tai dar viena modifikuota „T-2“ variacija, kurios statybą finansavo LAK.
7.	PAGY	1936 m.	Dvivietis, lavinamasis	A. Paknys, A. Gysas	1	PAGY buvo pirmasis Lietuviškos konstrukcijos dvivietis sklandytuvas.
8.	„Nykštukas“	1937 m.	Vaikų sklandytuvas	A. Gysas	1	Tai buvo vienintelis tarpukariu sukurtas sklandytuvas, skirtas vaikų mokymui.
9.	Moti-1	1937 m.	Mokomasis	P. Motiekaitis	1	Buvo pastatytas naudojant eksperimentines medžiagas bei įrankius pvz.: vietoj drobės sparnai apvilkti tuščiais maišais nuo cemento.
10.	Bro-3 „Pūkas“, „Aras“, „Giriūnas“	1937 m.	Lavinamasis	B. Oškinis	3	Konstruojant jį B. Oškinis siekė kuo labiau sutrumpinti sparnus, taip sumažindamas gamybos kaštus, tačiau tuo pačiu ir išlaikyti aukštą aerodinaminę kokybę.
11.	Bro-4 „Rūta“	1937 m.	Akrobatinis	B. Oškinis	1	Tai pirmasis akrobatinis sklandytuvas tarpukario Lietuvoje.
12.	P-3 „Nerija“	1937 m.	Lavinamasis	A. Paknys	1	Šis sklandytuvas tuo metu buvo vienas geriausių šalyje.
13.	KEVA	1937 m.	Motorizuotas	Z. Rimša	1	Pirmasis motoziutas sklandytuvas Lietuvoje, bet dėl didelio svorio pripažintas netinkamu skraidyti.
14.	PAGY-2 „Termikas“	1938 m.	Lavinamasis - motorizuotas	A. Paknys, A. Gysas	1	Prie jo buvo galima pritvirtinti motorą. Tai buvo pirmasis sėkmingai skraidęs motorizuotas sklandytuvas šalyje.
15.	Bro-5 „Rūta II“	1938 m.	Akrobatinis	B. Oškinis	1	Tai perdirbtas bei patobulintas B. Oškinio „Bro-4“.

Eilės nr.	Konstrukcijos pavadinimas	Sukūrimo metai	Tipas	Konstrukcijos autorius(iai)	Kiek vnt. pagaminta	Papildoma informacija
16.	BK-1 „Vanagas“	1938 m.	Lavinamasis	B. Karvelis	1	Šis sklandytuvas tuo metu pagal aerodinaminę kokybę buvo geriausias tarp visų lietuviškų konstrukcijų.
17.	„Aitvaras“	1939 m.	Mokomasis - lavinimasis	V. Šalaviejus	1	Sklandytuvas buvo sukonstruotas naujai besikuriančio Ukmergės sklandymo būrelio.
18.	BK-2	1940 m.	Rekordinis	B. Karvelis	1	Tai buvo geriausias tarpukario Lietuvos sklandytuvas, bei galėjo lygiuotis su pajėgiausiais pasaulio aparatais.
19.	PP-1 „Viekšnietis“	1943 m.	Mokomasis	P. Požerskis	1	„Viekšnietis“ buvo vienintelis sklandytuvas pastatytas Lietuvoje karo metais. Tačiau dėl abejotinos konstrukcijos kokybės ekplotuotas labai mažai.

¹³⁴

¹³⁴ Sudaryta remiantis: Lietuvos sparnai 1936 Nr. 4, 5, 7, 1937 Nr. 10, 11, 12, Sparnai 1969 Nr. 1, 2, 3, 1970 Nr. 2, 3, 4, 1971 nr. 1, 4, 1977 Nr. 2, 3.

2 priedas

Eilės nr.	Konstrukcijos Pavadinimas	Kada atsirado Lietuvoje	Tipas	Kilmės Šalis	Kiek vnt. turėta	Papildoma informacija
1.	RRG „Zögling“	1931 m.	Mokomasis	Vokietija	~5	Pagal šią konstrukciją šalyje pastatyti pirmieji sklandytuvai.
2.	RRG „Falke“	1933 m.	Lavinamasis	Vokietija	2	Su šios konstrukcijos aparatais, ypač „Sakalu“, buvo pasiekta daug Lietuvos sklandymo rekordų.
3.	„Grunau Baby IIa“ - „Nida“, „Šarka“	1935 m.	Lavinamasis	Vokietija	3	Pirmąjį šio tipo sklandytuvą pastatė Klaipėdos sklandymo sąjunga. Vienas iš šių aparatų dalyvavo „oro traukinio“ kelionėje Kaunas – Ryga – Talinas – Helsinkis.
4.	Gö-3 „Minimoa“ - „Biržietis“	1937 m.	Rekordinis	Vokietija	1	Šis sklandytuvas pirmasis įsigytas iš naujai įsteigto sklandymo fondo lėšų. Su juo B. Oškinis skraidė 1937 metais JAV, Elmiroje vykusiose sklandymo važybose.
5.	EL-2-M - „Šilkasparnis“	1938 m.	Dvivietai, lavinimosi	Čekoslovakija	1	Tai pirmasis sklandytuvas, kurį LAK pirko jau surinktą. Skisdamas su juo 1939 rugpjūčio 24 d., patyręs avariją, užsimušė Nidos mokyklos direktorius P. Kvietkauskas.
6.	Mű -13d – „KEVA“	1939 m.	Rekordinis	Vokietija	1	Šį sklandytuvą, kaip ir Gö-4 „Gövier“ vokiečių aero klubas perdavė LAK kaip dalį kompensacijos už nuostolius, patirtus netekus Nidos mokyklos.
7.	Gö-4 „Gövier“	1940 m.	Dvivietai, lavinimosi	Vokietija	1	Aukštos klasės aparatu beveik nesinaudota, nes terminėse srovėse okupantai sklandyti draudė.
8.	„Wrona-bis“	1940 m.	Mokomasis	Lenkija	12	Šie sklandytuvai buvo gauti perėmus iš lenkų Aukštągirio sklandymo mokyklą. Jie karo metais sudarė sklandytuvų parko pagrindą.
9.	„Czajka-bis“	1940 m.	Mokomasis - lavinimosi	Lenkija	2	Šie sklandytuvai buvo gauti perėmus iš lenkų Aukštągirio sklandymo mokyklą.
10.	WWS -1 „Salamandra“	1940 m.	Lavinamasis	Lenkija	2	Jie taip pat buvo perimti iš lenkų. Atgavus šio tipo sklandytuvus iš karo grobio parko Vilniuje, su jais sąlygas C laipsniui gauti įvykdė pirmieji sklandytojai karo metais.

135

¹³⁵ Sudaryta remiantis: Lietuvos sparnai 1936 Nr. 2, 3, 1937 Nr. 8, 12. V. Ašmenskas, Aviacijos sportas Lietuvoje 1940 – 1989 metais, 2009, P. 169, 171, 172, 173.

3 priedas

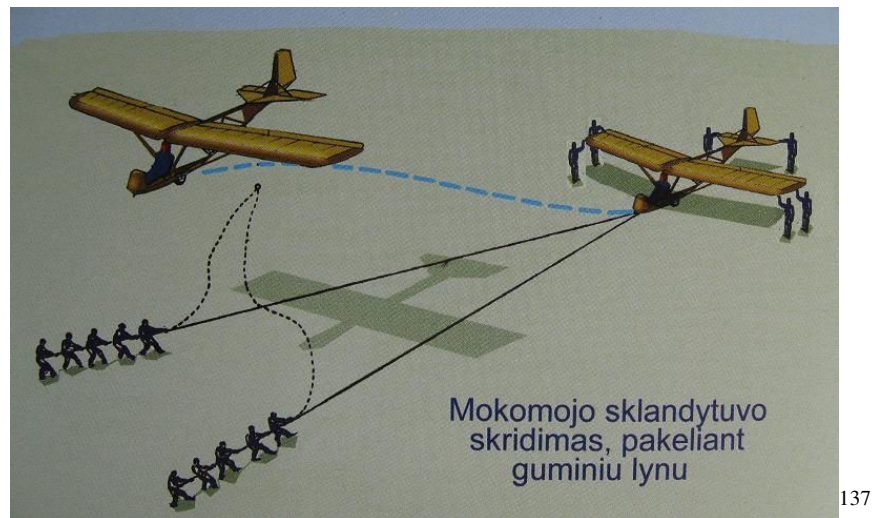
Metai	LAK skirtos lėšos sklandymui(Lt)	Dalis nuo visų LAK išlaidų (%)	Sklandymo mokyklose mokėsi mokiniai			Sąlygas sklandytojo laipsniui gauti įvykdę asmenys				Papildoma informacija
			Pažaislyje	Nidoje	Aukštągiryje	A	B	C	D	
1931	Nėra duomenų (N.d.)	N.d.	-	-	-	-	-	1	-	G. Heidrikis, pasiūstas mokytis į Rossitten sklandymo mokyklą Vokietijoje, įgijo C sklandytojo laipsnį.
1932	N.d.	(N.d.)	N.d.	-	-	4	-	-	-	Organizuojama pirmoji sklandymo mokykla Lietuvoje, mokiniais daugiausiai buvo ATM būrelio nariai.
1933	5000	(N.d.)	N.d.	13	-	3	7	2	-	LAK paskiria lėšas ir pasiūnčia ATM būrelio narius į Nidą įkurti sklandymo mokyklos.
1934	9986	3.7 %	-	64	-	20	10	13	-	Šį sezoną Nidoje buvo statomas didelis bendrabutis mokyklos mokiniams.
1935	19 670	11.4 %	-	67	-	19	14	18	-	Šiuos metus galime vadinti pirmaisiais pilnaverčiais – mokykla mokinius pasitiko turėdama atnaujintą inventorių bei bendrabutį.
1936	38 212	23.8 %	N.d.	91	-	40	21	24	1	Įkuriamas sklandymo fondas į kurį visuomenė dosniai aukojo. Šiais metais šauliai pradėjo naudoti Pažaislio sklandymo mokyklėlę pradiniam parengimui.
1937	64165	26.6%	-	95	-	43	29	14	-	Šiais metais mokykloje mokėsi net 6 užsenienio šalių piliečiai: 3 čekoslovakai, 2 suomių ir prancūzas.
1938	50947	20.8 %	-	117	-	52	45	6	-	A.Gustaičio iniciatyva Nidoje mokėsi grupė iš J. Selioko vadovaujamų karo aviacijos mokyklos kursantų.
1939	35 807	13.4 %	-	-	-	22	-	-	1	Praradus Nidos mokyklą sklandyta labai mažai, todėl ir asignacijos šiai aviacijos rūšiai taip sumažėjo. Skraidyta buvo Ukmergėje bei nuo kalvos netoli Zarasų.
1940	127 900	42.4 %	-	-	225	119	42	-	1	Duomenys apie skirtus pinigus yra paimti iš samatos 1940 metams projekto, todėl kelia abejonių. Atsižvelgus į praėjusių kelių metų tendencijas šiuos duomenis galima laikyti nerealiais. Sklandyta Ukmergėje ir Aukštaitijoje

Metai	LAK skirtos lėšos sklandymui(Lt)	Dalis nuo visų LAK išlaidų (%)	Sklandymo mokyklose mokėsi mokiniai			Sąlygas sklandytojo laipnsiui gauti, įvykdę asmenys				Papildoma informacija
			Pažaislyje	Nidoje	Aukštą-giryje	A	B	C	D	
1941	N.d.	N.d.	42	-	-	30	-	-	2	Metų pradžioje veikė sekmadieninė sklandymo mokykla. Po vokiečių okupacijos entuziastai rengė skraidymus Pažaislio smėlynuose.
1942	-	-	-	-	-	N.d.	-	-	-	Šiais metais sklandyta apleistame Kauno Hipodrome bei surengta sklandymo stovykla Virbaliūnuose.
1943	-	-	-	-	-	10	6	3	-	Atgaunama dalis LAK turto iš karo grobio parko, paruošta namažai naujų sklandytojų.
1944	-	-	-	-	-	N.d.	N.d.	5	-	Virbaliūnuose buvo įkurta sklandymo mokykla, tačiau veiklą nutraukė antroji sovietinė okupacija.

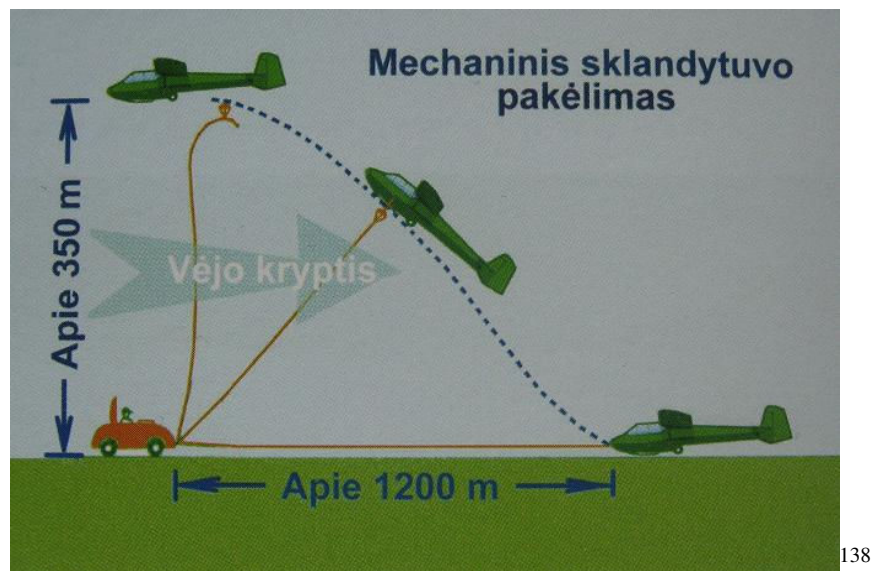
¹³⁶

¹³⁶ Sudaryta remiantis: Sparnai, 1934, Nr 1, Lietuvos sparnai 1935 Nr. 4, 9, 1936 Nr. 3, 5, 1937 Nr. 2, , 10, 1938 Nr. 3, 10 1939 Nr. 5, 18-19, Liaudies sparnai 1941 nr. 7, Plieno sparnai 1998, Nr. 5.

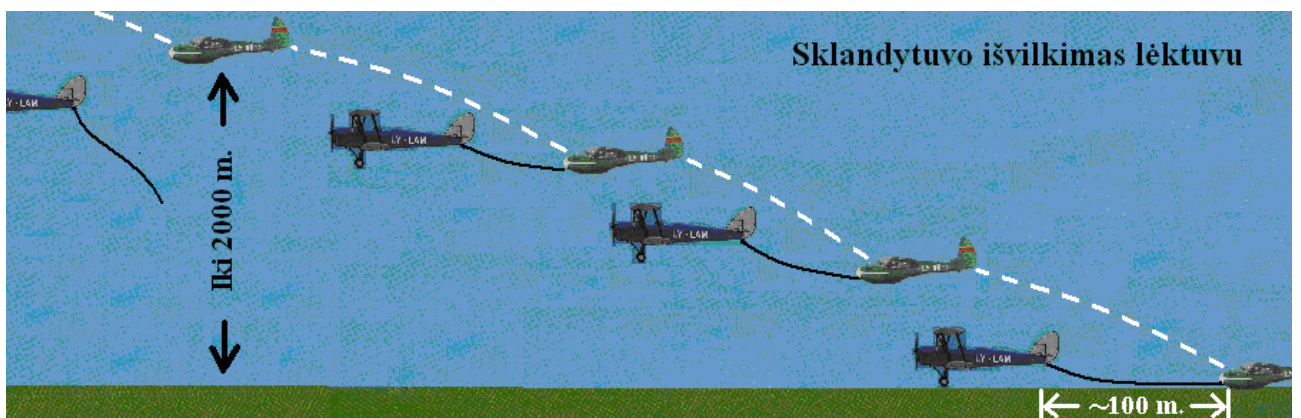
4 priedas



Sklandytuvo startas naudojant guminią amortizatorių



Sklandytuvo startas, kai jis yra pakeliamas autoišvilktuvo (modifikuoto automobilio) pagalba

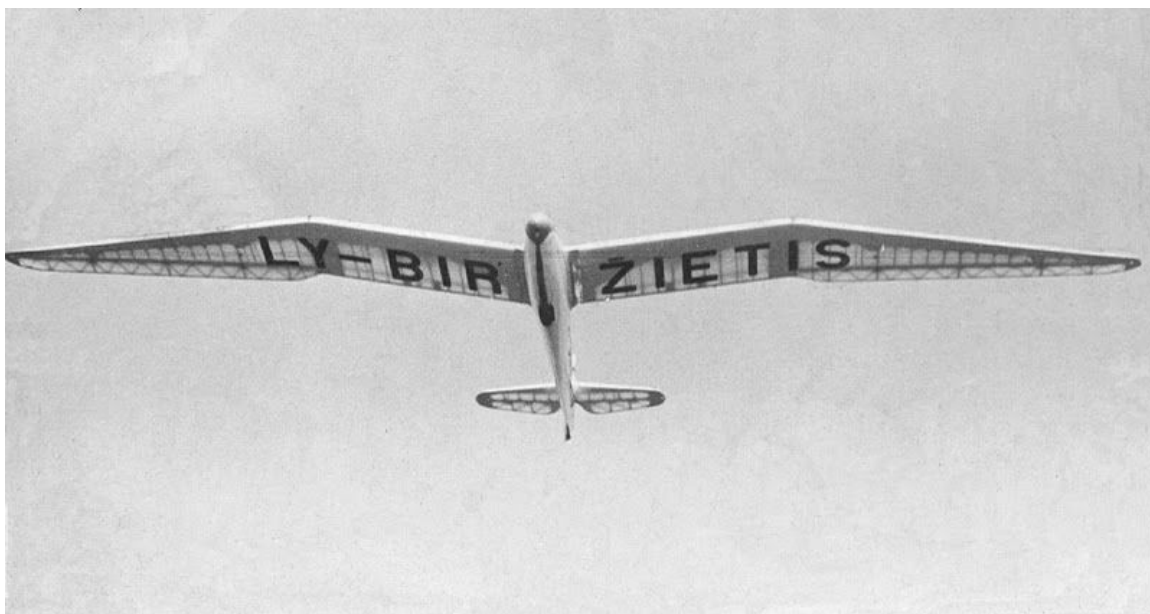


Sklandytuvo startas, kai prikabinus lynu prie lėktuvo jis yra pakeliamas į norimą aukštį

¹³⁷ G. Ramoška. Lietuvos aviacija., p. 52.

¹³⁸ Ten pat, p. 114.

5 priedas



139

Rekordinio tipo sklandytuvas Gő-3 „Minimoa“ – „Biržietis“, ore.



140

Akrobatinis sklandytuvas Bro-4 „Rūta“ bei Gő-3 „Minimoa“ – „Biržietis“, tarptautinėse sklandymo varžybose Elmiroje (JAV), 1937 m.

¹³⁹ G. Ramoška. Lietuvos aviacija. p. 88.

¹⁴⁰ Ten pat, p. 88.



141

Lavinamasis sklandytuvas RRG „Falke“ – „Sakalas“, startuoja nuo Nidos kopų, 1933 m.



142

Mokomojo tipo sklandytuvas T-1 Pažaislio smėlynuose.

¹⁴¹ G. Ramoška. Lietuvos aviacija. p. 53.

¹⁴² Sudarytojas Benvenutas Ivanauskas. B. Oškinio prieškariniai sklandytuvai [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://picasaweb.google.com/vgclithuania/BOKinioPrieKariniaiSklandytuvai#5184757589323158578>.



143

Pirmasis Lietuvoje sėkmingai skraidęs motorizuotas sklandytuvas PAGY-2 „Termikas“, kurį 1938 metais suprojektavo ir pastatė A. Paknys bei A. Gysas.

¹⁴³ Sudarytojas Benvenutas Ivanauskas. Paknio sklandytuvai [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://picasaweb.google.com/vgclithuania/PaknioSklandytuvai#5177719002803013346> sudarytojas.

6 priedas



144

Nidos sklandymo mokyklos nuotrauka iš oro.

¹⁴⁴ Sudarytojas Benvenutas Ivanauskas. Nidos sklandymo mokykla [interaktyvus] Prieiga per internetą: <https://picasaweb.google.com/vgclithuania/NidosSklandymoMokykla#5403181970001179538>.

Santrauka anglų kalba (Summary)

This paper depicts the development of gliding sports in Lithuania during the period from the year 1931 to 1944. Its purpose is to acquaint readers with the development of organized gliding in Lithuania since its origins in 1931 until 1944, when Lithuania was reoccupied by the Soviet Union and conditions not only for the evolution of gliding, but in general the preparation of Lithuanian aviators have become very complex. The main goals of this paper are to analyze the emergence of organized gliding in the world, search for conditions that led to its spread, to review the development of gliding in Lithuania during the latter period, also to study the importance of gliding and last but not least, to introduce those individuals whose contributions to the whole gliding movement were most important.

Analyzing this topic required a broad spectrum of sources. The bulk of information was gathered from specialized magazines and newspapers. Other sources that were used when writing this paper were: monographies about history of Lithuanian aviation, biographies and memoirs of glider pilots, also some of the fact were gathered from scarce archival material.

Gliding became popular in some countries, like Germany, France or Soviet Union, much earlier than in Lithuania. This is basically due to the late appearance of civil and sporting aviation in the country. The most important impetus for the development of Gliding in Lithuania was the establishment of Nida gliding school in 1933. The latter throughout its existence, undisputedly, was the centre of gliding in the country. During the period from the year 1931 to 1944, especially through the interwar, many high-class gliders were constructed by Lithuanians. They initially used German blueprints, however, soon Lithuanian designers began to develop their own original designs. Although in 1939 Germany took over the land of Klaipėda, and thereby the gliding school of Nida with its former equipment. That struck a painful blow to the whole gliding movement in Lithuania. During the Soviet occupation and the Second World War the sport of gliding was still cultivated, although, especially during the war, on a much smaller scale.

This paper is important due to its sole concentration on gliding. There are scarce studies analyzing the civil aviation and in general it is difficult to find a detailed analysis of gliding sports development during the period of 1931 - 1944. This is why, only a few know about the sport's popularity during the interwar period, and a beautiful 80-year anniversary of the organized gliding movement in Lithuania, which we will celebrate this year.