

VYTAUTO DIDŽIOJO UNIVERSITETAS

Arvydas GRIŠKUS

**LIETUVOS KARO AVIACIJOS LAKŪNŲ VEIKLA IR
GYVENSENA XX a. PABAIGOS – XXI a. PRADŽIOS
SOCIALINIAME IR KULTŪRINIAME KONTEKSTE**

Daktaro disertacija

Humanitariniai mokslai, etnologija (07 h)

Kaunas, 2016

UDK 316.7:358.4(474.5)
Gr-444

Disertacija buvo rengiama 2011–2015 metais Vytauto Didžiojo universitete.

Mokslinis vadovas :

Prof. habil. dr. Romualdas Apanavičius (Vytauto Didžiojo universitetas, humanitariniai mokslai,
etnologija 07H)

ISBN 978-609-467-208-8

TURINYS

IVADAS.....	4
Teorinės ir metodologinės prielaidos bei svarbiausios sąvokos	8
Etnografinės medžiagos rinkimo metodai, specifika ir pagrindiniai šaltiniai.....	13
Tyrinėjimų apžvalga.....	19
I. LIETUVOS KARO AVIACIJOS LAKŪNŲ VEIKLOS KONTEKSTAI.....	27
I. 1. Karo aviacijos struktūra ir lakūnų veikla.....	27
I. 2. Svarbiausi lakūnų tarnybos kontekstai	31
II. KARO LAKŪNŲ TARNYBOS KARINĖSE ORO PAJĖGOSE YPATUMAI	40
II. 1. Tarnybos pasirinkimo priežastys ir aplinkos įtaka	40
II. 2. Lakūnų išsilavinimas ir gebėjimai.....	46
II. 3. Bendruomeniškumas, simboliai, religija, tradicijos tarnyboje	63
II. 4. Visuomenės požiūris į aviaciją ir aviatorių į visuomenę.....	78
III. LIETUVOS KARO AVIACIJA MIESTŲ IR PRIEMIESČIŲ KULTŪRINIAME IR SOCIALINIAME KONTEKSTE	87
III. 1. Lietuvos karo aerodromai istorijos perspektyvoje	88
III. 2. Aerodromo įtaka miestui ir gyventojams	97
III. 3. Aviacijos šventės – jungiamoji karo aviacijos ir miesto tradicijų grandis.....	116
IV. KARO AVIACIJOS LAKŪNŲ GYVENSENAI: NAMAI, ŠEIMA, LAISVALAIKIS ...	124
IV. 1. Lakūno tarnybos įtaka gyvenamos vietos, būsto pasirinkimui, šeimos gyvenimui	124
IV. 2. Lakūnų šeimų tradicijos.....	136
IV. 3. Lakūnų laisvalaikis ir pomėgiai	147
IŠVADOS	158
LITERATŪRA IR ŠALTINIAI	161
A. GRIŠKAUS MOKSLINIAI STRAIPSNIAI DISERTACIJOS TEMA.....	178
PRIEDAI	179

IVADAS

Nors aviacijai pasaulyje jau daugiau nei 100 metų, karybos istorijai ir žmonijos raidai tai naujas ir modernus sociokultūrinis reiškinys. Civilinė aviacija pakeitė žmogaus galimybes keliauti ir tapo svarbia transporto rūšimi, o karo aviacija per du pasaulinius karus atsiskleidė kaip nauja moderni karinių pajėgų rūšis. Neatsitiktinai oro pajėgos tapo vienu iš svarbiausių didžiųjų valstybių galios svertų, naudojama aktyviai gynybai ir konfliktams spręsti bei politiniam spaudimui daryti. Lakūno paruošimas kainuoja milijonus, tačiau būtent karo aviacijos pasiekimai leido žmonijai pakilti į kosmosą, o tą pirmieji padarė karo lakūnai bandytojai.

Nuo pat aviacijos atsiradimo lakūnui buvo keliama dideli sveikatos ir išsilavinimo reikalavimai. Rizikingas darbas verčia nuolat lavinti praktinius ir teorinius įgūdžius. Skraidymas brangiais orlaiviais ugdo atsakomybės ir pasididžiavimu, savo veikla, jausmą. Tai neabejotinai formavo ir formuoja karo lakūnų gyvenimą, savitą pasaulėžiūrą, tradicijas, elgesio normas, kurios skiriasi nuo kitų kariškių ir visuomenės. Lakūnai dėl šios priežasties apie savo darbą sako: *tai ne tarnyba, o gyvenimo būdas* (VDU ER 2582 1/II–1), *kur prasideda aviacija – baigiasi kariuomenė* (VDU ER 2582 1/II–3).

Dabartinės Lietuvos karo aviacijos struktūrą, veiklas, lakūnų gyvenimą lemia ne tik šiai profesijai būdingi reikalavimai, bet ir mūsų šalies socialinis, ekonominis, geopolitinis, istorinis, kultūrinis kontekstas. Šalies miestuose Kaune, Šiauliuose, Panevėžyje tarpukaryje įrengti kariniai aerodromai tapo sudėtine Lietuvos aviacijos istorijos dalimi. Jie kartu su čia dislokuotomis karinėmis oro pajėgomis (net okupacinėmis) veikė šių miestų urbanistinę plėtrą, socialinę ir kultūrinę miesto aplinką, sudarė sąlygas civilinės ir mėgėjiškos aviacijos atsiradimui, skatino netoli aerodromų gyvenančių jaunuolių norą skraidyti. Motyvuotas profesijos pasirinkimas, karo aviacijos lakūno tarnybos specifika, darė ir daro įtaką gyvenamos vietos, būsto pasirinkimui, šeimos sociokultūrinei aplinkai, pomėgiams.

Tiriamoji **problema**: karo aviacijos lakūnų tarnybos ir veiklos santykis su socialine ir kultūrine XX a. pabaigos – XXI a. pradžios aplinka.

Hipotezė: karo aviacijos lakūnų XX a. pabaigos XXI a. pradžios veiklai ir gyvenimui įtakos turi ne tik tarnyba, Lietuvos karo aviacijos istorija ir tradicijos, bet ir glaudžios sąsajos su šiuolaikinės visuomenės gyvenimo ypatumais, lemiančiais tiriamos grupės integravimąsi į mūsų šalies socialinį ir kultūrinį gyvenimą. Tačiau svarbiausias veiksnys, formuojantis lakūnų tarnybos ir gyvenimo socialinius ir kultūrinius bruožus, yra aviacijos specifika.

Objektas: Lietuvos karo aviacijos lakūnų veikla ir gyvensena XX a. pabaigoje – XXI a. pradžioje.

Tikslas: analizuojant Lietuvos karo lakūnų veiklą ir gyvenseną, nustatyti savitumus ir raiškos visuomenėje formas, išskirti būdingiausius lakūnų veiklos ir gyvensenos bruožus bei atskleisti jų ypatumus XX a. pabaigos – XXI a. pradžios socialiniame ir kultūriniame kontekste.

Uždaviniai:

1. Aptarti karo aviaciją ir lakūnų gyvenseną veikiančius istorinį, geopolitinį, teisinį, ekonominį ir kultūrinį kontekstus;
2. Išanalizuoti Lietuvos karo lakūnų tarnybos socialinius ir kultūrinius bruožus ir jų įtaką tiriamos grupės veiklai ir gyvensenai;
3. Įvertinti karo aviacijos socialinį ir kultūrinį santykį su miestais ir priemiesčiais bei šio santykio raiškos formas;
4. Išanalizuoti lakūnų kasdienos, laisvalaikio socialinius ir kultūrinius bruožus, formuojančius gyvenseną.

Aktualumas ir naujumas. Mokslo darbų Lietuvos kariuomenės ir aviacijos istorijai analizuoti šiandien jau yra palyginti nemažai. Tai visiškai nenuostabu, nes mūsų šalies karo aviacija tarpukariu ir dabartiniu laikotarpiu žmonių skaičiumi bei technika nebuvo ir nėra didelė, todėl ji istorikų išgildinta detalai. Paminėtini Gyčio Ramoškos „Lietuvos aviacija“ (Ramoška 2009), Algirdo Gamziuko „Aviacija Lietuvoje 1919 – 1940“ (Gamziukas 1993) ir „Du dešimtmečiai padangių sargyboje“ (Gamziukas 2012). Algimanto Liekio „Lietuvos karo aviacija 1919 – 1940“ (Liekis 1999) ir „Sparnuotoji Lietuva“ (Liekis 2008), Waldemaro Rezmerio „Litewskie Lotnictwo Wojskowe 1919 – 1940“ („Lietuvos karinė aviacija 1919 – 1940“) (Rezmer 1999).

Nepaisant to, tyrimų apie lakūnų, kaip savitos visuomenės grupės veiklą ir gyvenseną, nėra, todėl ši disertacija yra pirmasis Lietuvoje kariškių grupės veiklą ir gyvenseną etnologiniu požiūriu *kompleksiškai* analizuojantis darbas.

Šio pobūdžio tyrimas tapo galimas tik demokratinėje, nepriklausomoje šalyje, kurioje kariuomenė yra atvira visuomenei. Dabar apie ją galima sužinoti kariškuose internetiniuose puslapiuose, leidžiamuose žurnaluose, viešuose kariškių pasisakymuose, moksliniuose tyrimuose. Į karinius dalinius įleidžiami žurnalistai, rengiamos šventės kariuomenės ir visuomenės suartinimui, kariškiai kartu su šalies gyventojais dalyvauja kuriant ir auklėjant jaunąją kartą.

Nežiūrint minėtų aplinkybių, tenka pastebėti, kad tyrimo sudėtingumą ir ypač duomenų kaupimą, lėmė kariška statutinė aplinka, kurios reikalavimų ir tvarkos privalėjo laikytis ne tik respondentai, bet ir disertacijos autorius.

Darbas *aktualus*, kadangi analizuojant lakūnų gyvenimą etnologiniu požiūriu, siekiama iširti būdingiausius lakūnų veiklos ir gyvenimo bruožus. Darbe gvildinama, kaip Lietuvos karo aviacijos lakūnų gyvenimo socialiniai ir kultūriniai ypatumai siejami su pasirinktos profesinės veiklos specifika ir lakūnų gyvenamąja aplinka miestuose ir priemiesčiuose. Siekiant suvokti šios grupės socialinę ir kultūrinę aplinką, aptariami ir lakūnų gyvenimą veikiantys kontekstai: istorinis, geopolitinis, teisinis, ekonominis ir kultūrinis kontekstas.

Disertacijoje tiriama karo aviacijos lakūnų grupė statistiškai yra labai maža, sudaranti vos 0,0044 procento šalies gyventojų. Nors lakūnų tarnyba išoriškai yra lyg ir gerai matoma, tačiau visuomenei bemaž visai nežinoma šių kariškių kasdienybė, jų šeimų aplinka, santykis su visuomene bei su tuo susiję socialiniai ir kultūriniai tiriamos lakūnų grupės veiklos ir gyvenimo bruožai. Autorius, tirdamas šią temą ir skelbdamas mokslines publikacijas (Griškus 2009; 2011a.; 2011b.; 2012; 2013; 2014), pastebėjo, kad lakūnų veikla ir gyvenimas glaudžiai susijusi ne tik su tarnyba ir darbo aplinka, kas yra visiškai suprantama, bet ir su Lietuvos miestais ir jų priemiesčiais, šalia kurių įsikūrę kariniai aerodromai. Į šių miestų gyvenimą ir praeityje, ir dabar įsiliesia ir lakūnai. Kompleksinis nedidelės kariškių grupės tyrimas tampa reikšmingas ir visos mūsų šalies žmonių gyvenimo kultūrinių ir socialinių procesų kaitos kontekste. Būtent tokia bendruomenė tampa ir visuomenės analizės instrumentu (Čepaitienė 2013: 80).

Šios specifinės grupės tyrimas leidžia suvokti ir mūsų šalies šiuolaikinės gyvenimo problemas, naujomis įžvalgomis praturtinti kariuomenės ir socialinių grupių tyrimus. Darbas galėtų padėti ir ruošiant šalies kariuomenės, karo aviacijos strategijos ir struktūros gaires bei sprendžiant pilietinės visuomenės kūrimo problemas.

Ginamieji teiginiai:

1. Lietuvos karo aviaciją supanti aplinka suformavo tik mūsų šaliai būdingą karo lakūnų veiklą ir gyvenimą, kurią, be kitų veiksnių, lemia ir politinis Vakarų – Rytų valstybių bei karinių ir politinių blokų paribys;
2. Lakūnų gyvenimo savitumą lemia ir su jų tarnyba susiję socialiniai bei kultūriniai karo aviacijos veiklos ypatumai;
3. Karo lakūnų veikla ir gyvenimas istoriškai, kultūriškai, socialiai, geografiškai glaudžiai susijusi su miestais ir priemiesčiais.

4. Lakūnų šeimų tradicijos, nors ir nulemtos tarnybos ypatumų, daugiausia perimtos iš tėvų, o laisvalaikio pomėgiai ir formos glaudžiai siejasi su tarnybos poreikiais.

Metodai. *Lauko tyrimo metodai:* stebėjimas, interviu (struktūruotas, nestrukūruotas) pokalbis, tyrėjo dienoraščių pildymas, vaizdinės medžiagos rinkimas (nuotraukos, filmai) *Surinktos medžiagos analizei naudoti metodai:* lyginamasis, aprašomasis, etnografinės medžiagos duomenų analizės, vizualinis tyrimo metodas.

Disertacijos struktūra

Disertaciją sudaro įvadas, tyrimų apžvalga, keturios dalys, išvados, šaltinių ir literatūros sąrašas bei priedai.

Įvade keliama tirimoji problema, nurodomas tyrimo objektas, apibrėžiamas tikslas, formuluojami uždaviniai, aptariami pasirinkti metodai, apžvelgiami šaltiniai ir literatūra, pristatoma kokiomis teorinėmis priegomis vadovaujasi tyrėjas.

I dalyje aptariama karo lakūnų veikla bei aplinka, daranti įtaką karo aviacijos lakūnų tarnybai ir gyvenenai. Nagrinėjamos kariškoms struktūroms ypač svarbus istorinis kontekstas, leidžiantis pažvelgti į priežastis, suformavusias Lietuvos aviacijos pareigūnų socialinius santykius bei tradicijas. Įvertinamas svarbus karybai ir kariškai gyvenenai geopolitinis, teisinis bei ekonominis kontekstas. Gvildinama, kaip lakūnų veiklai ir kasdienybei daro įtaką ir kultūrinės aplinkybės.

II dalis. Karo aviacijos tarnyba – viena iš svarbiausių faktorių, formuojančių tiriamos grupės tapatumą ir lemianti lakūno gyveneną. Todėl šioje dalyje analizuojamos tarnybos pasirinkimo priežastys, lakūnų išsilavinimas, gebėjimai, elgsenos ir pasaulėžiūros savitumui. Tiriami lakūnų socialiniai santykiai su visuomene ir kitomis kariuomenės pajėgomis, kaip svarbūs faktoriai, veikiantys ir respondentų kasdienybę. Įvertinami ir kiti veiksniai, būtent, lakūnų bendravimo ypatumai, jų naudojami simboliai, įtakos elgesiui ir bendravimui. Nagrinėjamos ir susiklosčiusios tiriamos lakūnų grupės tradicijos.

III dalis. Karo aviacija glaudžiai susijusi su Kauno, Šiaulių, Panevėžio miestais ir čia įrengtais kariniais aerodromais, šiuose miestuose gyvena lakūnai, gausu ir aviacinių objektų. Todėl šioje dalyje gvildinama aviacijos reikšmė šių miestų raidai, jos raiškos formos, aptariama pagrindinio aviacijos infrastruktūros objekto – aerodromo santykis su socialine ir kultūrine miesto aplinka. Gvildinamos aviacijos šventės, kaip svarbi aviacijos miesto tradicijų ir miesto kultūros dalis.

IV dalyje analizuojama tarnybos įtaka gyvenamos vietos, būsto pasirinkimui, šeimos socialinei ir kultūrinei aplinkai. Nagrinėjami lakūnų pomėgiai ir laisvalaikis. Analizė vykdoma bendrame XX a. pabaigos – XXI a. pradžios socialiniame ir kultūriniame kontekste.

Darbo pabaigoje pateikiamos disertacijos išvados. Skelbiamas šaltinių ir literatūros sąrašas, pridedami reikalingi priedai.

Teorinės ir metodologinės prielaidos bei svarbiausios sąvokos

Darbo pagrindinis terminas, kuris suponuoja teorines ir metodologines prieigas, yra *gyvensena*. Autoriaus nuomone, termino aptarimas būtinas, norint apsibrėžti tyrimui reikalingas lakūnų gyvenamos socialines ir kultūrinės ribas. Šį terminą naudoja sociologai, etnologai, antropologai ir archeologai, tačiau jis apibrėžiamas skirtingai. Anot sociologės Donatos Petružytės, *šis uždavinys* (apibrėžti – aut. past.) *yra komplikotas, nes esama daug artimų prasmę turinčių terminų – gyvensena, gyvenimo būdas, gyvenimo stilius, kasdienis gyvenimas* (Petružytė 2009: 8).

Visuotinėje lietuvių enciklopedijoje rašoma: *Gyvensena, gyvenimo būdas, požymių būdingų visuomenės, tautos socialinio sluoksnio, klasės grupės ar individo veiklai, konkrečiomis istorinėmis sąlygomis, visuma. Apima darbą, visuomeninę ir politinę veiklą, materialinių bei dvasinių poreikių tenkinimą, buitį, laisvalaikio praleidimą, t. p. elgesio normas ir taisykles. Gyvensena leidžia kompleksiskai tirti žmonių gyvenimo ir veiklos pagrindines sferas* (Stanaitis 2004: 723).

Sociologė Rozalina Rivkina teigia, kad *gyvensena* – tai skirtingo socialinio aktyvumo veiksmų visuma, ekonominė, darbinė veikla, užsiėmimai namų ūkyje, buitiniai reikalai, išsilavinimo siekimas ir savęs lavinimas, laisvalaikio praleidimo formos, kultūrinė aplinka, sveikatos palaikymo būdai, dalyvavimas šalies politinėje veikloje, gyvenamos vietos pokyčiai ir t. t. Visi šie veiksniai yra glaudžiai susiję tarpusavyje ir vieno pakitimas keičia ir kitus. Darbo pobūdžio ar šeimyninės padėties pasikeitimas keičia žmonių, su kuriais bendraujama, ratą ir poilsio būdus (Рывкина 2001: 32).

Arūnas Sverdiolas, perfrazuodamas Cliffordą Gerttą, knygos „Kultūrų interpretavimas“ įvadinėje dalyje rašo: *Gyvensena – tai esmiškai simbolinė veiksmų būtent ta prasme, kad veiksmams visada turi reikšmę. Kitaip sakant ne tik pati daugiau mažiau pastovi gyvensena, bet ir visiškai konkretus gyvenimo vyksmas – prasmingas ir skaitytinas tekstas* (Sverdiolas 2005: IX).

Analizuojant gyvenseną kaip diskursą, svarbu pažvelgti į gyvenamos semantines prasmes, kurios leistų apibrėžti kultūrinės lakūnų gyvenamos ribas. Gyvenamos terminas anglų, rusų, vokiečių kalbose daugiau atitinka *gyvenimo būdo terminą*. Pavyzdžiui, lietuviškas gyvenamos terminas angliškai gali būti verčiamas kaip *maner* (būdas, metodas, manieras), *way* (būdas),

mode (mada, paprotys) *of life/living* (gyvenimas, gyvenimo būdas). Kartais kaip *gyvensenos* termino atitikmuo naudojamas angliškas žodis *lifestyle*, tiesiogiai verčiant jo reikšmė – *gyvenimo stilius*. Kai kurie mokslininkai naudoja terminą *way of life*, pavyzdžiui, Cliffordas Geertzas savo knygoje „The interpretation of cultures“ („Kultūrų interpretavimas“)(Geertz 1973), Luisas Wirthas „Urbanism as way of life“ („Urbanizacija kaip gyvenimo būdas“)(Wirth 1938). Žodis *gyvensena* (gyvenimo būdas) į vokiečių kalbą verčiamas *Lebensstil* terminu, pažodžiui *gyvenimo stilius* arba *lebensweise* – *gyvenimo būdas*. iš vokiečių kalbos *lebensstil*, *lebensweise* verčiama ir kaip *gyvenimo būdas*. Rusų kalboje naudojamas terminas *образ жизни* (gyvenimo būdas).

Gyvensena suvokiama kaip prasminga žmogaus egzistencijos kryptis. Pastarojo termino vartojimas taip pat susijęs su darbe pasirinktos teorinės prieigos kryptimi. Geografas bei sociologas Stasys Vaitekūnas teigia: *gyventojai šiuolaikinėje geosistemoje yra vienas sudėtingiausių struktūrų atpažįstamų iš aktyvios kryptingos, galinčios sparčiai keistis veiklos, racionalios socialinės evoliucijos, bandymų kitas socialines ir gamtines struktūras pritaikyti savo egzistavimo patogumui* (Vaitekūnas 2006: 13). *Gyventojų* terminas artimas kitam žodžiui, – *gyvenimas*, kuris lietuvių kalbos žodyne turi 4 reikšmes: 1. *Buvimas, egzistavimas (pavyzdžiui, prasidėjo kitoks gyvenimas. Išėjau didelę gyvenimo, mokyklą (išprusau, susidūręs su sunkumais)). Gyvenimo patyrimas. (Kuriame naują gyvenimą).* 2. *Geras buvimas (Vaikams čia gyvenimas geras oras, šviežias maistas.* 3. *Amžius (Jis visą gyvenimą mokėsi. Ilgas gyvenimas).* 4. *Gyvenamoji vieta, buveinė, sodyba (Mūsų gyvenimas prie vieškelio)* (<http://dz.lki.lt>).

Paskutinė, ketvirtoji semantinė reikšmė svarbi teoriškai ir metodologiškai. Šį terminą kaip atskirą, lokalų, erdvinį struktūrinį ir laikinį objektą aptarė Auksuolė Čepaitienė knygoje „Gyvenimo etnografija: vietos, struktūros ir laikas. Besikeičianti Lietuva XX amžiuje“ (Čepaitienė 2013). Ji rašo: Žodis **gyvenimas** (čia ir toliau paryškinta autorės. – A. G.) *Žemaitijoje ir Vidurio Lietuvoje (kai kur sakoma duba) reiškia atskirą, maždaug valako dydžio valstiečio ūkį kartu su sodyba, ir jis to ūkio žmonėms yra visas pasaulis, unikalus ekonominėmis, technologinėmis, socialinėmis simbolinėmis prasmėmis ir materialiniais pavidalais. **Gyvenimas** – tai paveldėjimu perduodamas vienetas, vientisa ir dalijama visuma. Kita vertus, gyvenimas – tai laiku apibrėžiamas, besikeičiantis žmogaus amžius ir visa tai, kas žmogų supa ir apgaubia, kas vyksta ir nevyksta, kas keičiasi ir yra nekintama, ką žmogus įprasmina ir kas jį įprasmina. Gyvenimas tai integrali besikeičianti laike struktūra ir sąvoka* (Čepaitienė 2013: 79).

A. Čepaitienės *gyvenimo* sąvoka kaip teorinė mintis, nelaikoma *gyvensenos* termino sinonimu, bet darbe teoriškai padeda analizuoti *gyvenseną* formuojančius veiksnius, suprantant juos kaip visumą, kuri kinta priklausomai nuo pokyčių socialinėje, kultūrinėje, ekonominėje

politinėje lakūnų aplinkoje ir atskleidžia lakūnų gyvenmenos socialinius, istorinius bei kultūrinius bruožus.

Gyvenimo sąvoka (kuri, anot A. Čepaitienės, pasižymi etnografiniu talpumu ir tikslumu) kaip erdvės ir laiko suvokimo bei kaip teorinės minties idėja darbe naudojama, siekiant nustatyti lakūnų gyvenmenos ribas ir aplinką, taip pat aptariant lakūnų gyvenmenos modelį kaip socialinį ir kultūrinį faktą bei vyksmą. Kita svarbi teorinė mintis, kad gyvenmena (gyvenimo būdas) aptariama kaip sąmoningas, planuojamas procesas, priklausomas nuo žmogaus pasirinkimo (pavyzdžiui, pasirinkta tarnyba, gyvenama vieta) ir stichiškas, nenuspėjamas procesas, kai individo (bendruomenės) elgsenai įtaką daro nuo jo nepriklausantys veiksniai. Veikdami tarpusavyje, šie procesai sukuria tvirtas sekas, konkrečius gyvenimiškos veiklos tipus, kurie formuoja apibendrintus dominuojančius, empiriškai fiksuojamus asmenybės, šeimos bruožus, darbo motyvaciją, savęs tapatinimo būdus, suvokimą ir santykį su supančiu pasauliu, kuris išsikristalizuoja į realų visuomenės gyvenimo būdą. Anot sociologų Andrejaus Vozmitelio ir Galinos Osadčijos, *Pagrindiniai gyvenimo būdo bruožai tampa tipiškais visuomenės bruožais* (Возмитель, Осадчая 2009: 62). Neatsitiktinai šie mokslininkai gyvenimo būdą laiko svarbia charakteristika, atskleidžiančia ir jos įtaką šalies gerovei (Возмитель, Осадчая 2010: 17). Šių būdingiausių bruožų atskleidimas, anot D. Petružytės, padeda suformuoti ir gyvenmenos modelį (Petružytė 2009: 77), o tiriant bendruomenę kaip visumą, priartėti prie visuomenės.

Šiuo atžvilgiu įsidėmėtinas ir etnologo Vaciaus Miliaus straipsnyje „Kasdienybės darbų pasiskirstymas Lietuvos kaime XIX a. antroje pusėje – XX a. pirmoje pusėje“ randamas *gyvenimo* apibūdinimas. Nors jis skirtas valstiečio, žemdirbio bei gyvulių augintojo veiklai, nusakomai trimis žodžiais – *gyvenimas – tai darbas* (Milius 2005: 28), tačiau tinka ir disertacijos tyrimui, nes dalies lakūnų nuomone *aviacija – tai gyvenimo būdas*, kuris yra neatskiriamas nuo darbo.

A. Vozmitelis ir G. Osadčaja straipsnyje, „Gyvenimo būdas teoriniai – metodologiniai analizės pagrindai“ („Образ жизни теоретико-методологические основы анализа“) (Возмитель, Осадчая 2009) pabrėžia, kad gyvenimo būdas – ne tik žmonių suvokiamas, bet ir stichiškas procesas. Jie taip pat pastebi, kad bendros žmonių gyvenimo formos tampa ir tipiškais bendruomenės bruožais. Sociologas Igoris Turovas publikacijoje „Miestietiška gyvenmena – teorinis aspektas“ („Городской образ жизни: теоретический аспект“) teigia, kad gyvenmena – sudėtingas ir daugiaplanis procesas, ir išskiria darbo bei gyvenimo veiklos svarbą žmogaus gyvenimui (Туров 1995).

Kasdienybės terminas naudojamas, apibūdinant karo lakūnų kasdieninę veiklą taryboje ir namuose. Anot A. Čepaitienės, kasdienybė yra empirinė kategorija, o *esminiai politiniai socialiniai pokyčiai, pastaruosius pora dešimtmečių, kelia klausimus, kaip šių dienų iššūkių*

šviesoje atrodo kasdienis žmogaus pasaulis, ar yra koks ryšys ir sąveika tarp visuomenėje vykstančių bendrųjų procesų ir žmogaus kasdienybės (Čepaitienė 2005: 11). Panaudodama Peterio L. Bergerio ir Thomaso Lukmanno *čia ir dabar* terminą, kuris yra šių dienų kasdienybės studijų metodologinis pagrindas, mokslininkė teigia, kad tai padeda apčiuopti žmones supantį pasaulį, kuriame pinasi darbas, politika, verslas, linksminimasis, šeima, religija, lavinimasis, socialinė padėtis, estetika ar moralė. Tik šitaip galima priartėti prie veiksnių, lemiančių tokios tvarkos savitumą (Čepaitienė 2005: 15). Panašius veiksnius, drančius įtaką žmonių kasdienybei, nurodo ir A. Vozmitelis, analizuodamas sovietinės ir postsovietinės Rusijos kasdienį gyvenimą (Возьмитель 2012).

Sociologas Reijo Savolainen teigia, kad gyvenimo būdo (gyvensenos) terminas nėra nuoseklus, jis kiek *gilesnis* nei gyvenimo stiliaus terminas ir labiau apibrėžia kasdienes žmogaus veiklos elementus ir pagrindinius jų poreikius, susijusius su socialiniais ir kultūriniais veiksniais (Savolainen 1995: 262–263). Mūsų tyrime *gyvenimo stiliaus* sąvoka nors ir nenaudojama, bet reikia pabrėžti, kad jos teorinius svarstymus būtina turėti galvoje kaip svarbius mūsų tyrimui ir analizuojamos gyvensenos teoriniam apibrėžimui. Šios sąvokos pradininku laikomas austrų psichologas Alfredas Adleris, kuris manė, kad žmogaus gyvenimo stilius lemia mūsų elgesį. Visus labai asmeniškus požiūrius ir atitinkamą gyvenimo būdą A. Adleris pavadino gyvenimo stiliumi (Adler 2003). Disertacijos tyrimui svarbi ir sociologo Anthony Giddenso mintis, kad socialiniam gyvenimui tampant atviresniu bei gausėjant veiklos kontekstų, gyvenimo stiliaus rinkimasis darosi vis reikšmingesnis, formuojant asmens tapatumą ir kasdienę jo veiklą (Giddens 2000: 106–180).

Iš pateiktų apibrėžimų ir jų sampratos išryškėja, kad gyvensena – *visuma socialinių veiksmų*, atspindinčių žmogaus, grupės ar visuomenės gyvenamą aplinką. Jos struktūrai būtina *darbo ir kasdienybės* analizė, planuojami ir stichiniai faktoriai. Analizuojant gyvenseną, svarbu tirti ir kultūrą, kuri ne tik atskleidžia, bet ir formuoja bei palaiko žmogaus bei grupės gyvensenos specifiką išryškinančius bruožus. Nors gyvensena apima daug socialinio aktyvumo veiksmų, tačiau tyrinėjant karo aviacijos lakūnų tarnybos ir kasdienos aplinką, labai svarbus ir istorinis aspektas.

Kultūra ir *gyvensena* yra artimi ir savo bruožais persipynę terminai. Kultūra daugelio mokslininkų teorijose suvokiama kaip kompleksinė visuma, apimanti žinias, tikėjimus, menus, moralę, teisę, papročius ir visus sugebėjimus bei įpročius, kuriuos žmogus įgyja kaip visuomenės narys. Kultūra vertinama kaip visuma, kaip elementų rinkinys – objektų, idėjų, elgesio būdų kompleksas. Tyrinėjant kultūrą, būtinas istoriškumas ir istorinis lyginamasis metodas (Čiubrinskas 2007: 29–82).

Kultūra – neatsiejama nuo vertybinio ir normatyvinio lygmens, ji nėra tik mechaniška sankaupa to, ką žmonija sukūrė per visą istoriją. *Tai yra gyvenimo būdo ir normų bei vertybių formavimo perėmimo galia*, sukurianti elgesio kodeksus, žmonių socialumą ir jungimąsi į bendruomenes bei visuomenes, tikslingą sąveiką, dialogą ir kitas žmogiškojo sambūvio formas. Tik galiojančių konvencijų, kriterijų skonio ir normų dėka galima identifikuoti atskirus darinius kaip kultūros objektus (Donskis 2007: 224–225).

Dar vienas disertacijoje naudojamas terminas – *grupė*. Analizuojama viena socialinė ir profesinė grupė, kurios pagrindinis tarpusavio jungiantis ryšys – tarnyba, skraidant orlaiviais karo aviacijoje. Tarnyba šio tyrimo atveju itin svarbi, nes A. Giddenso žodžiais tariant, *darbas smarkiai sąlygoja kiekvieno žmogaus gyvenimo šansus ir tai reikia suprasti kaip potencialaus gyvenimo stiliaus galimybę, bet darbas jokių būdu nėra visiškai atskirtas nuo aibės pasirinkimų, o darbo ir darbinės aplinkos rinkimasis sudėtingo modernaus darbo pasidalijimo sąlygomis yra pagrindinis gyvenimo stiliaus orientacijų elementas* (Giddens 2000: 108).

Ankstesni autoriaus atlikti tyrimai (Griškus 2009; 2011a; 2011b; 2012; 2013; 2014) atskleidžia, kad karo aviacijos lakūnų bendruomenę galima laikyti *subkultūrine grupe*, o karo aviaciją – sociokultūriniu fenomenu, reiškiniu, kurio sudėtinė dalis – lakūnų gyvensena ir yra šio tyrimo objektas. Kaip teigia Egidija Ramanauskaitė, *kultūrinis fenomenas – yra neįprastas, išskirtinis kultūros reiškiny, nurodantis analizuojamam laikotarpiui, regionui ar pan. būdingus požymius* (Ramanauskaitė 2002: 175), *o jų kultūrinį pasirinkimą apriboja išoriniai faktoriai: aplinka, materialiniai dalykai, technologijos, socialinės institucijos, ekonominės ir politinės sistemos <...> jų simbolinės formos aptariamose istoriniame raidos kontekste* (ten pat: 28) Šios formos turi *tradicinės visuomenės bendravimo principą – bendruomeniškumą, siejamą su poreikiu siekti kultūrinio individualumo, išsiskirti savo bendriją iš aplinkos, ją sureikšminti* (Ramanauskaitė 2004: 12). Šios teorinės minties apibrėžtis ir suvokimas reikalingas, aptariant šių dienų Lietuvos karinių oro pajėgų lakūnus supančią aplinką, t. y. tyrimo kontekstą, kuris padeda atskleisti Lietuvos karo aviacijos specifiką formuojančius bruožus, taip pat ir lakūnų gyvensenos savitumą mūsų šalies kultūros kontekste. Todėl darbe sąvoka *grupė, tiriamą grupę* vartojama visiems karo aviacijos eskadrilių lakūnams apibūdinti.

Terminas *aviacijos šventės* apibūdina irgi ženklų lakūnų veiklos ir gyvensenos kultūrinį požymį. Aviacijos šventės svarbios lakūnų gyvensenos, jų santykio su visuomene tyrimui, nes tai – karo aviacijos istorijos ir tradicijų reprezentavimo, taip pat ir savitiška atsakaitos forma, panaudojant valstybės lėšas (VDU ER 2582 4/V–2). Švenčių analizė padeda pažvelgti į šventę, kaip į aviacijos socialinių ir kultūrinių bruožų įtvirtinimą mieste, taip pat ir kaip į kariškos institucijos bei savivaldos bendradarbiavimą ir miesto tradicijų kūrimą.

Tą teigia ir švenčių tyrinėtojai. Miesto kultūrinio gyvenimo apraiškos yra festivaliai ir masinės šventės, lemiančios miesto įvaizdį, gerinančios gyvenimo kokybę bei sudarančios palankias sąlygas verslui (Laužikienė 2006: 108). Šventė mieste yra ir tradicijų puoselėjimo vietos, įvaizdžio formavimo, savos kultūros įtvirtinimo forma (Абрамова 2013).

Aviacijos sąvokos. *Karinės oro pajėgos, karo aviacija, karinė aviacija* – sąvokos, dažnai naudojamos visuomenėje ir neretai suprantamos kaip sinonimai. Tačiau šiame tyrime jiems teikiamos skirtingos reikšmės.

Karinės oro pajėgos (KOP) yra viena iš Lietuvos kariuomenės dalių. Šiuo metu jas sudaro štabas ir vadovybė Kaune bei Aviacijos bazė Šiauliuose, kur dislokuoti visi Lietuvos karo orlaiviai. Aleksote (Kaune) ir Nemirsetoje, šalia Palangos, veikia du paieškos ir gelbėjimo postai. Čia budi karinių oro pajėgų sraigtasparniai su įgulomis.

Karinėms oro pajėgoms taip pat priklauso:

Ginkluotės ir technikos remonto depas Šiauliuose;

Oro gynybos batalionas (OGB) Radviliškyje;

Oro erdvės stebėjimo ir kontrolės valdyba (OSKV) Kaune. Šios valdybos sudėtyje yra ir *radiolokaciniai postai* Prienuose, Neringoje, Šilutėje, Ignalinoje, Šiauliuose ir Vilkaviškyje.

Karo aviacija – istorinis, reguliarios kariuomenės pajėgų dalies pavadinimas, Lietuvoje dažnai naudojamas istorikų ir aviatorių. Nors teoriškai Karinės oro pajėgos gali egzistuoti ir be orlaivių, visgi, anot aviacijos istoriko Algirdo Gamziuko, *svarbiausia KOP dalis yra karo aviacija – kariuomenės daliniai, jiems keliamų uždavinių įgyvendinimui pagrindine priemone naudojantys sunkesnius už orą valdomus orlaivius* (Gamziukas 2012: 5).

Šiuo metu Karo aviaciją sudaro:

Transporto lėktuvų eskadrilė (TLE);

Sraigtasparnių eskadrilė (SE);

Lengvųjų atakos lėktuvų grandis (LALG).

Visos jos, kaip sakytą, dislokuotos Šiauliuose. Būtent šios Karinių oro pajėgų struktūros dalies lakūnų veikla ir gyvensena ir yra disertacijos tyrimo objektas.

Terminu *lakūnas* apibūdinami visi įgulos nariai – skraidantis personalas. Sraigtasparnių eskadrilėje, tai – įgulos vadas, pirmas pilotas, antras pilotas – navigatorius, borto technikas, gelbėtojas bei kartais su įgula skrendantis medikas. Transporto lėktuvo įgulą sudaro pirmas ir antras pilotai bei borto operatorius. Lengvaisiais atakos lėktuvais skraido tik pilotai (kartais du).

Norint išskirti respondentų tarnybos specifiką, disertacijoje dar naudojami terminai *pilotas, lakūnas – gelbėtojas, lakūnas – borto technikas*, arba kaip sinonimas *lakūnai (pilotai)* ir *kitas skraidantis personalas*.

Aptariant istorinę literatūrą, naudojamas terminas – *asas*. Juo jau Pirmojo pasaulinio karo metais buvo vadinami lakūnai, numušę 5 priešo lėktuvus. Vėliau, Antrojo pasaulinio karo metais, asais ėmė vadinti numušusius 10 ir daugiau lėktuvų.

Etnografinės medžiagos rinkimo metodai, specifika ir pagrindiniai šaltiniai

Lietuvos karo aviacijos kaip sociokultūrinio fenomeno tyrimo programą autorius vykdė jau nuo 2007 m. Iki 2009 m. buvo analizuojamos *Sraigtasparnių eskadrilės* kaip socialinės grupės tradicijos bei šios bendruomenės kultūra (Griškus 2009). Nuo 2009 m. iki 2011 m. tyrimas apėmė ir *Transporto lėktuvų eskadrilę* bei *Lengvųjų atakos lėktuvų grandį* (Griškus 2011). 2011 – 2015 m. buvo kompleksiškai tiriama visų minėtų trijų Lietuvos karo aviacijos sudėtinių dalių – *Transporto lėktuvų eskadrilės*, *Sraigtasparnių eskadrilės* ir *Lengvųjų atakos lėktuvų grandies* – lakūnų grupė, jos veikla, tradicijos, papročiai, tarnybos ir gyvenenos ypatumai.

Nuo 2007 m. autorius kartu rinko įvairią vaizdinę medžiagą (nuotraukas, video, informaciją spaudoje), stebėjo lakūnų tarnybos aplinką, kasdieninį gyvenimą, domėjosi jų laisvalaikiu, pomėgiais. 2007 – 2009 m. ir 2009 – 2011 m. atliktos lakūnų apklausos apėmė ne tik tradicijų, simbolikos, bet ir elgesio, pasaulėžiūros, laisvalaikio praleidimo, tarpusavio bendravimo formas. Naudojant Vytauto Didžiojo universiteto Kultūrų tyrimo centro parengtą klausimyną „Visuomenė ir gyvenimo stiliai“, buvo apklausta 20 respondentų, kurie sudaro 20,22 proc. dabartinės tiriamos lakūnų bendruomenės. Iš jų 75 proc. pilotai, 20 proc. borto technikai – borto operatoriai, 5 proc. gelbėtojai. Klausimynas tyrimo metu tikslintas, kadangi dėl bendravimo su kariškiais ypatumų klausimų kiekis respondentams nuolat kito – sumažėjo nuo 80 iki 38 klausimų¹.

Tai sudarė prielaidas tolimesnei šios kariškos profesinės bendruomenės tyrimui. Kadangi daugelis anketose pateiktų atsakymų bakalauro (Griškus 2009) ir magistro (Griškus 2011) darbuose analizuoti nebuvo, todėl jie dabar gvildenami disertacijoje.

Pirmieji ketveri tyrimo metai padėjo giliau įsiskverbti į tiriamą aplinką. Įvairiapusis informacijos rinkimas, tiriamos grupės ir jos aplinkos stebėjimas leido geriau suprasti kariškos ir aviacinės aplinkos specifiką. Tyrimo pradžioje užmegzti santykiai su *Sraigtasparnių eskadrilės* lakūnais sudarė sąlygas pamatyti mažos, uždaros kariškos grupės ir asmeninį gyvenimą, lankytis jų namuose, bendrauti su jų šeimos nariais. Tai leido stebėti juos iš *vidaus*, kai tyrėjas nelaikomas svetimu ir tampa *nematomu* (vadinamasis stebėjimas dalyvaujant). Daugelio respondentų pasitikėjimas, jų išsamūs atsakymai, papildymai ir pataisymai leido analizuoti šios bendruomenės veiklą ir gyvenimą gana objektyviai.

¹Klausimynas publikuojamas leidinyje „Grupės ir aplinkos“, 1. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, 2009, p. 307.

Atsiradęs abipusis supratimas įgalino gauti informacijos, kuri nėra slapta, bet dėl suprantamų priežasčių neviešinama. Ši aplinkybė buvo labai svarbi, analizuojant lakūnų gyvenimo aspektus. Svarbiomis buvo ir lakūnų nuotraukos iš mokymų ir misijų bei leidimas susipažinti su vieno lakūno asmeniniu to meto dienoraščiu, fiksuojančiu jo praleistą laiką misijoje Afganistane.

Asmeninės pažintys ir noras bendradarbiauti padėjo užmegzti tyrimui reikalingus santykius ir su užsienio šalių kariais ir lakūnais, taip pat apklausti dalies mūsų lakūnų žmonas, surinkti informaciją apie jų šeimos buitį, tradicijas, požiūrį į vyrų profesiją. Tačiau teko patirti, kad nuo 2014 m. prasidėjęs konfliktas Ukrainoje apsunkino medžiagos rinkimą, todėl apklausiant kitų eskadrilių lakūnus, pastebėta, kad kai kurie respondentai informaciją pateikė itin lakoniškai (tai gali būti ir žmogaus būdo bruožas), arba dalies duomenų visai nepateikė.

Svarbus tyrimui buvo ir disertacijos autoriaus atstovaujamos įstaigos² bendradarbiavimas visuomeninėse ir pilietinėse akcijose kartu su karinėmis oro pajėgomis, sudarantis sąlygas stebėti lakūnus jiems neįprastoje aplinkoje. Respondentų mąstymo, elgsenos analizei buvo renkami duomenys ir susirašinėjant el. paštu, bendraujant telefonu, *skyp'u*. Duomenys nuolat buvo fiksuojami tyrimo dienoraštyje. Jame gautą informaciją papildydavo įvairūs faktai iš kariuomenės, lakūnų ir kitų žmonių pasisakymo televizijoje, per radiją, spaudoje.

Siekiant disertacijoje išanalizuoti Lietuvos karo aviacijos lakūnų veiklą ir gyvenimą kompleksškai, 2011 – 2015 m. interviu ir anketavimu buvo apklausti dar 54 respondentai, kurie sudaro 60 proc. tiriamos grupės. Iš jų 68,52 proc. – pilotai, 18,52 proc. borto technikai ir operatoriai, 12,96 proc. gelbėtojai.

Tad iš viso 2007 – 2015 m. apklausti 74 Lietuvos karo aviacijos lakūnai, sudarantys 80,22 proc. šios grupės. Iš apklaustųjų lakūnų skaičiaus 72,43 proc. yra pilotų, 19,59 proc. borto technikų ir borto operatorių, 7,98 proc. gelbėtojų.

Svarbią informaciją sudaro ir 33 respondentų (lakūnų žmonių, užsienio lakūnų, kitų Karinių oro pajėgų karininkų, aviatorių), susijusių su tiriamą bendruomenę, apklausos.

Tyrimui taip pat panaudota Delfi internetinėje svetainėje įkeltas S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo ir Jungtinių Amerikos Valstijų ambasados bendras video reportažas *Pasakojimai apie aviaciją: Lietuvos ir JAV pilotų istorijos*. Jame Lietuvos karinių oro pajėgų (10 pilotų), civilinės ir sportinės aviacijos (6 pilotai) bei Jungtinių Amerikos Valstijų NATO misijos Europoje pilotai (14 pilotų) pasakoja apie priežastis, paskatinusias pasirinkti aviatoriaus profesiją, lakūno darbo specifiką, motyvą, savitą mąstymą bei sunkiausią etapo dalį tampant

²Autorius nuo 2010 m. dirba Mažosios Lietuvos Jurbarko krašto kultūros centre, kuris ugdymo procese, kartu su Smalininkų Lėdijos Meškaitytės mokykla, bendradarbiauja su Lietuvos kariuomenės, karinių oro pajėgų Sraigtasparnių eskadrile.

lakūnu – mokslus (<http://www.delfi.lt/video/auto/pasakojimai-apie-aviacija-lietuvos-ir-jav-pilotu-istorijos>).

Siekiant išsiaiškinti karinio aerodromo įtaką miestų plėtros procesams, kalbėtasi su Lietuvos miestų savivaldybių 10 pareigūnų: architektais, urbanistais bei viešųjų ryšių specialistais. Savo nuomonę apie miestų plėtros procesus ir karo aviacijos bei aerodromų reikšmę miesto socialinei ir kultūrinei raidai tyrimo metu išsakė Kauno miesto savivaldybės urbanistikos ir architektūros bei Šiaulių ir Panevėžio miestų savivaldybių architektūros ir urbanistikos skyrių vedėjai, kurių nuomonės buvo svarbios, gretinant atsakingų pareigūnų teiginius su šių miestų strateginiuose dokumentuose pateikiama informacija.

1 lentelė

Apklausti pateikėjai

Amžius	Iki 20	21 – 30	31 – 40	41 – 50	51 – 60	Virš 60	Iš viso
Pateikėjai							
Pilotai		5	31	7	9		52
Borto technikai, borto operatoriai		1	10	1	2		14
Gelbėtojai			6	2			8
Užsienio šalių lakūnai, orlaivių technikai		3	7				10
Kiti KOP kariškiai			6				6
Kariškiai				2			2
Aviatoriai						2	2
Lakūnų šeimos nariai		2	11				13
Visuomenės atstovai: suaugę, moksleiviai	62	27	24	12	1		126
Savivaldybių pareigūnai		1	4	3	2		10
Iš viso	62	39	99	27	14	2	243

Domintis visuomenės nuomone, dalyvaujant Aviacijos šventėse, lankantis mokyklose, tirta, kaip visuomenės atstovai vertina Lietuvos karines oro pajėgas. Apklausti dar 126 respondentai, daugiausia aviacijos ir miestų švenčių žiūrovai. Siekiant užfiksuoti lakūnų vykdomos šviečiamosios veiklos ypatumus, naudojami ir 62 moksleivių apklausų Jurbarko rajone duomenys. Visuomenės atstovų ir moksleivių nuomonės padėjo geriau suvokti karo aviacijos specifiškumą, jos atspindžius ne tik suaugusiųjų, bet ir mokyklinio amžiaus vaikų sąmonėje. Pastebėta, kad lakūnų socialinė ir kultūrinė veikla ugdymo įstaigose, galimybė visuomenei ir

ypač jaunuomenei lankytis veikiančiuose karo aviacijos objektuose, orlaivių dalyvavimas šventėse pastebimai keičia ir visuomenės nuomonę apie aviaciją.

Lakūnų tarnybos ir gyvenmenos ypatumai bei visuomenės nuomonė buvo nuolatos fiksuojama moksliniame dienoraštyje.

Iš viso 2007 – 2015 m. tyrimo laikotarpiu apklausti 243 pateikėjai (1 lentelė). Apklausos metu buvo surinkti gausūs nauji duomenys, įgalinantys tiriamą disertacijoje problemą gvildinti kuo įvairiapusiškiau. Šie duomenys buvo parankūs ir gretinimui su jau paskelbtuose darbuose randamais faktais.

2 lentelė

Surinkti tyrimo duomenys

Duomenų rūšis	Skaičius	Apimtis
Anketos	264	550 psl.
Interviu	120	60 val.
Pokalbiai telefonu	900	67 val.
Bendravimas <i>skyp'u</i>	135	22,5 val.
El. laiškai	200	300 psl.
Nuotraukos	2000	2000 vnt
Dienoraščiai	3	270 psl.
Kiti dokumentai (renginių, švenčių scenarijai, straipsnių, apdovanojimų, kopijos, diplomai, padėkos, tarnybą reglamentuojantys dokumentai)	200	500 psl.
Stebėti renginiai	150	450 val.
Stebėta veikla (lankytasi tarnybos vietose, stebėti budėjimai dalyvauta mokymuose, stovyklose)	500	1500 val.
Stebėta gyvensena	500	2000 val.
Iš viso	4972	1620 psl. 2000 vnt. 4103,5 val.

Analizuojant karišką specifiką, pasinaudota ir šios srities interneto svetainių duomenimis: Lietuvos krašto apsaugos ministerijos interneto svetaine (<http://www.kam.lt>), Lietuvos kariuomenės ordinariato internetine svetaine (<http://www.ordinariatas.lt>) Generolo Jono Žemaičio karo akademijos internetine svetaine (<http://www.lka.lt>) bei Lietuvos kariuomenės internetine svetaine (<http://kariuomene.kam.lt>). Pastarosios svetainės naudota informacija tik apie karinės oro pajėgas (http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_struktura/karines_oro_pajegos.html).

Kiti svarbūs aviacinės informacijos šaltiniai, tai – Lietuvos aerodromų ir aeroklubų bei užsienio šalių karinių oro pajėgų svetainės: Tarptautinio Šiaulių oro uosto internetinė svetainė (<http://www.siauliai-airport.com/lt>), Panevėžio aeroklubo svetainė (<http://www.aeroklubas.lt>),

Įstros aviaparko internetinė svetainė (<http://www.aviapark.lt/lt>), Rojūnų aerodromo internetinė svetainė (<http://www.zmoguspaukstis.lt>), Alytaus aeroklubo internetinė svetainė (<http://www.aeroalytus.lt>), S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo internetinė svetainė (<http://aleksotasair.lt>), Lietuvos aviacijos muziejaus svetainė (<http://www.lam.lt>), Vokietijos karinių oro pajėgų internetinė svetainė (<http://www.luftwaffe.de>), JAV karinių oro pajėgų svetainės The Official Home Page of the U.S. Air Force (<http://www.af.mil/>), United States Air Force <http://www.airforce.com>), Rusijos karinių oro pajėgų svetainė (<http://army.lv/ru/Voenno-vozdushnie-sili-Rossii-segodnya-i-zavtra>), *Plieno sparnų* interneto svetainė (<http://www.plienosparnai.lt>).

Gvildenant teisinį karo aviacijos kontekstą ir lakūnų veiklos klausimus, pasitelkti oficialūs dokumentai: Nacionalinio saugumo strategija (2002), Lietuvos gynybos politikos baltoji knyga (2006), Lietuvos karinė doktrina (2010), NATO šalių gynybos ir strateginė koncepcija (2010), Lietuvos karinė strategija (2012), Lietuvos kariuomenės vizija (2012), Lietuvos parlamentinių partijų susitarimas dėl gynybos politikos 2012-2016 (2012), Lietuvos respublikos aviacijos įstatymas (2000), taip pat ir kiti teisės aktai, reguliuojantys karinę aviaciją ir transportą (http://www.kam.lt/lt/teisine_informacija_karine_aviacija_ir_transporta.html).

Siekiant atskleisti karo aviacijos įtaką miestų plėtrai, socialinei ir kultūrinei specifikai, ekonominiams pokyčiams, išanalizuoti Šiaulių, Kauno, Panevėžio miestų savivaldybių strateginiai dokumentai: Šiaulių miesto esamos būklės analizė, rengiant 2015 – 2024 m. strateginį plėtros planą (2015), Kauno miesto strateginis plėtros planas (2015), Panevėžio miesto strateginis plėtros planas (2013), Panevėžio rajono strateginis plėtros planas (2015), Šiaulių miesto bendrasis planas (2009), Kauno miesto bendrasis planas (2011), Panevėžio miesto bendrasis planas (2008), Panevėžio rajono bendrasis planas (2008), Šiaulių tolygaus turizmo galimybių studija (2011), Kauno turizmo infrastruktūros studija (2012), Panevėžio miesto turizmo plėtros 2006–2010 m programa (2005), Šiaulių tolygaus turizmo galimybių studija (2011), Kauno miesto kultūros plėtros galimybių studija (2015), Kauno miesto kultūros sektoriaus įtaka regiono savitumui (2012), Panevėžio miesto kultūros plėtros galimybių studija (2012).

Rašant disertaciją, naudotasi ir Lietuvos statistikos departamento svetainės informacija (<http://db1.stat.gov.lt>), taip pat *Youtube* interneto svetainė (<https://www.youtube.com>), joje patalpintais straipsniais ir kita, susijusia su karo aviacija, informacija.

Disertanto darbas kultūros administravimo srityje, bendradarbiavimas su Jurbarko miesto plėtros klausimus sprendžiančiais specialistais, dalyvavimas darbo grupėse, rengiant rajono plėtros strategiją, padėjo suvokti dabartinę šalies žmonių gyvenamosios situaciją bei analizuoti lakūnų aplinkoje vykstančius procesus. Dirbant kultūros centre, tenka organizuoti ir stebėti

jvairias šventes. Tai svarbi praktinė patirtis, sudaranti sąlygas lyginti aviacijos švenčių ir lakūnų tradicijų įtaką lakūnų gyvenimui, sąsajas su šių dienų Lietuvos sociokultūrine aplinka, miesto kultūra. Svarbūs buvo ir autoriaus atlikti etnologiniai tyrimai Jurbarko rajone, Viešvilėje, analizuojant šių dienų miestelio tradicijas, šeimos šventes, leidžiantys duomenis palyginti su lakūnų kasdienybės ir jų šeimos gyvenimu.

Autoriaus nuomone, visa ši stebėjimo ir praktinio darbo patirtis padėjo suformuluoti ne tik empirinius, bet ir teorinius disertacijoje gvildinamus klausimus.

Tyrinėjimų apžvalga

Aviacijos etnologiniai tyrimai. Lietuvos karo aviacijos tradicijos Lietuvoje iki 2009 m. etnologiniu požiūriu buvo menkai tyrinėta sritis. Išanalizuota tik aviacijos istorija. Ją daugiausia gvildeno istorikai ir patys aviatoriai.

Pirmieji etnologinio pobūdžio tyrimai atlikti autoriaus 2009 ir 2011 m. Vytauto Didžiojo universiteto etnologijos bakalauro („Sraigtasparnių eskadrilė: socialinės grupės tyrimas“; Griškus 2009) ir etninės kultūros magistro („Aviacinių tradicijų kūrimas Lietuvos karinėse oro pajėgose po nepriklausomybės atkūrimo“; Griškus 2011a) darbuose. Juose buvo analizuota Lietuvos karinių oro pajėgų ir Lietuvos kariuomenės tradicijų raida, socialinės ir istorinės jų atsiradimo priežastys.

Tęsiant pradėtus etnologinius karo aviacijos tyrinėjimus, Lietuvos mokslo žurnaluose ir kituose leidiniuose paskelbti ir disertanto moksliniai straipsniai. Straipsnyje „Aukštaitijos didieji miestai – Lietuvos karo aviacijos istorijos ir tradicijų lopšys“ (Griškus 2011b) aptariama Lietuvos aviacijos istorija, nagrinėjamos Lietuvos karo aviacijos tradicijos, jų raida didžiuosiuose Aukštaitijos miestuose: Kaune, Šiauliuose ir Panevėžyje (Griškus 2011c). Kitoje 2012 m. publikacijoje „Iš miesto į kaimą: Lietuvos karo aviacijos lakūnų gyvenimo 1991 – 2012 m. kaita“ gvildenamos lakūnų kėlimosi į užmiesčius priežastys (Griškus 2012). Lakūnų tradicijų tęstinumas analizuotas 2013 m. straipsnyje „Lietuvos karo aviacijos tradicijos 1991 – 2012 m.: tęstinumo ir inovacijų problemos“ (Griškus 2013). Lakūnų tapatumo klausimai gvildinti 2014 m. straipsnyje „Ribos tarp „savo“ ir „kito“ šių dienų Lietuvos karo aviacijoje“ (Griškus 2014).

Lauros Gričiūtės Šiaulių universiteto istorijos bakalauro darbe „S. Dariaus ir S. Girėno kultas: raida ir ištakos“ (2011) nagrinėjamos priežastys, dėl kurių Steponas Darius ir Stasys Girėnas tapo ne tik šalies nepriklausomybės ir aviacijos simboliais, bet ir sudėtine kai kurių aviacijos tradicijų dalimi, todėl ši darba galima iš dalies laikyti ir etnologinio pobūdžio tyrimu. Gintautas Deksnys knygoje „Kilkime...“ (Deksnys 2014) aptaria aviacijos šventes nuo nuo jų atsiradimo iki šių dienų.

Daugiau Lietuvos karo aviacijos problemas gvildenančių etnologinių tyrimų mūsų šalyje nėra.

Kadangi Lietuvos karo lakūnų dalis savo karjerą pradėjo sovietinėse DOSSAF sukarintuose aviacijos klubuose, o išsilavinimą įgijo Rusijos aviacijos mokyklose, disertacijos tyrimui aktualūs ir šios šalies karišką aviacinę aplinką analizuojantys darbai.

Straipsnių rinkinyje „Šiuolaikinis miesto folkloras“ („Современный городской фольклор“) (2003) folkloristo Michailo Matlino straipsnyje „Karinių mokyklų folkloras“ („Фольклор военных училищ“), nagrinėjamos ir kai kurios Uljanovsko (Rusija) karo mokyklų tradicijos. Viena minimų mokyklų – aukštoji civilinės aviacijos mokykla, kurios aprašomose kultūrinėse formose randama panašumų su Lietuvos karinių oro pajėgose egzistuojančiais šiuolaikiniais papročiais bei elgesio normomis (Матлин 2003). Kitame, folkloro tyrėjos Natalijos Livanovos darbe „Parašiutininkų folkloras“ („Фольклор парашютистов“) (Ливанова 2003) aptariamas šios rūšies aviatorių folkloras, o kartu su juo susijusios tradicijos bei prietarai. Lyginant šių straipsnių duomenis su šių dienų Lietuvos aviacijos realijomis, galima teigti, kad Rusijos ir Lietuvos aviacijos folkloras išryškina tas pačias, šiai sričiai būdingas problemas.

Karo aviacijos tyrimams reikšminga ir norvegų kariškio, mokslų daktaro Johno Andreaso Olseno knyga „Europos karinių oro pajėgų galia: iššūkiai ir galimybės“ („European Air Power: Challenges and opportunities“) (Olsen 2014), nagrinėjanti 8 Europos valstybių – Prancūzijos, Vokietijos, Turkijos, Jungtinės Karalystės bei Šiaurės šalių (Norvegijos, Danijos, Švedijos ir Suomijos) karinėse oro pajėgose esamą padėtį bei perspektyvas. Tyrimo rezultai svarbūs, analizuojant Lietuvos karo lakūnų gyvenimo ir veiklos pobūdį bendrame NATO kontekste.

Aptartuose negausiuose etnologinio pobūdžio karo aviacijos tyrimuose akivaizdu, kad nežiūrint ideologinių požiūrių į karybą, politiką ir karo aviaciją skirtumų, karo aviacija ir jos personalas vertinamas kaip sociokultūrinis fenomenas, turintis savas tradicijas ir bendrus savitus bruožus.

Tyrinėjant šių dienų Lietuvos karo lakūnų veiklą ir gyvenimą, svarbus W. Kaschubos teorinis požiūris, teigiantis, kad *istorija vis labiau „įsikūnija mūsų dabartyje“* (Kaschuba 2003: 23). Todėl be etnologijos tyrimų, autoriaus disertacijai svarbūs istorikų mokslo darbai apie Lietuvos kariuomenės ir aviacijos istoriją. Aviacijos istorikų darbai tampa ne tik šaltiniu, bet ir tyrimo įrankiu, atsakant į keliamus klausimus. Istorijos tyrimai padeda lakūno pasaulėžiūros, elgsenos, gyvenimo, laisvalaikio praleidimo formų, tradicijų, o taip pat ir Lietuvos aviacijos savitumo bei raidos tendencijų analizei.

Istoriko Vytauto Lesčiaus darbas „Lietuvos kariuomenė 1918 – 1920“ (Lesčius 1998), suteikia informacijos apie šalies kariuomenės kūrimąsi, įvardina skirtingų ginklo rūšių atsiradimo sąlygas, jo straipsnis „Lietuvos kariuomenės organizavimo, dislokavimo ir ginkluotės pokyčiai 1938 – 1940 m.“ (Lesčius 2009), pristato tarpukario kariuomenės struktūrą,

dislokacijos vietas. Algimanto Liekio monografijoje „Lietuvių karyba ir ginkluotė (iki 1940 m.)“ (Liekis 2002) aptariama ne tik ankstesnė, bet ir tarpukario Lietuvos ginkluotė. Knygoje dėmesys skiriamas ir šalies aviacijai. Jono Vaičėno „Lietuvos kariuomenės valstybės politinio gyvenimo verpetuose (1927–1940)“ (Vaičėnas 2004) gvildinama karininkijos, taip pat ir karo lakūnų, dalyvavimo šalies valdyje klausimai. Jono Užuokos knygoje „Lietuvos kariuomenės atkūrimas 1988 – 1991“ (Užuoka 2004) pateikti faktai liudija ir apie kai kurių sovietinės armijos struktūros ir tradicijų perėmimą. Istoriko Arvydo Anušausko redaguotas darbas „Lietuva 1940 – 1990“ (Anušauskas 2007) ir šio mokslininko tyrimas „Sovietinė kariuomenė Lietuvoje“ (Anušauskas 2007) atskleidžia priežastis, kurios formavo aviacijos centrus Kaune, Vilniuje ir Panevėžyje. Gintauto Sargailio redaguota knyga „Lietuvos krašto apsaugos ministrai ir kariuomenės vadai II“ (Sargailis 2008) pristato asmenybes, vadovavusias šalies kariuomenei tarpukariu ir 1990 m. atkūrus nepriklausomybę.

Algirdo Ažubalio, Rolandos Kazlauskaitės – Markelienės, Audronės Petrauskaitės ir Broniaus Puzinavičiaus 2007 m. monografijoje „Karo pedagogika Lietuvoje 1918 – 1940“ (Ažubalis, Kazlauskaitė – Markelienė, Petrauskaitė, Puzinavičius 2007), analizuojama tarpukario karininkų rengimo ir jų ugdymo sistema. Straipsnių rinkinyje „Šiuolaikinės visuomenės vertybinės orientacijos ir Lietuvos kariuomenės“ analizuojamos kariškių pilietiškumo problemos, kariuomenei keliami uždaviniai, karininkų vertybinė sistema (Genzelis, Žigaras, Kazlauskaitė – Markelienė, Petrauskaitė 2008).

Apžvelgti Lietuvos kariuomenės istoriją ir dabartį gvildinantys darbai padeda atskleisti naujo socialinio sluoksnio – Lietuvos kariškių atsiradimo sąlygas, priežastis, specifiką, tarpukariu ir dabar. Tai ypač svarbu ir mūsų tyrimui, kadangi karo lakūnai visada buvo profesionalūs kariai, kurių didelę dalį sudaro karininkai.

Analizuojant lakūnų gyvenimą, reikšmingi aviaciją tyrinėjančių istorikų darbai. Algirdas Gamziukas knygoje „Aviacija Lietuvoje 1919 – 1940“ (Gamziukas 1993) aptaria tarpukario aviaciją. Algimantas Liekis monografijoje „Lietuvos karo aviacija 1919 – 1940“ (Liekis 1999), be istorinių faktų, skelbia ir dokumentų kopijas, archyvinius išrašus apie tarpukario lakūnus, orlaivius, aerodromus. Remdamasis Lenkijos, Rusijos ir Čekijos archyvų duomenimis, Mikalojaus Koperniko universiteto Torūnėje (Lenkija) profesorius Waldemaras Rezmeris knygoje „Litewskie Lotnictwo Wojskowe 1919 – 1940“ („Lietuvos karo aviacija 1919 – 1940“) (Rezmer 1999) pateikia išsamią Lietuvos karinės aviacijos istoriją ir aptaria Raudonosios Armijos aviacijos dislokavimo laikotarpį Lietuvoje iki 1940 m. rugpjūčio 25 d. Algimantas Liekis monografijoje „Sparnuotoji Lietuva“ (Liekis 2008) apžvelgia lietuviškos aviacijos priešistorę iki 1919 metų. Gytis Ramoška knygoje „Lietuvos aviacija“ (Ramoška 2009) analizuoja 1919 – 2009 m. aviacijos istoriją.

Gvildenant lakūnų pasaulėžiūrą, vertybes, elgseną svarbūs ir lakūnų asmenybės atskleidžiantys darbai. Lakūnas ir žurnalistas Edmundas Ganusauskas knygoje „Lemties kilpa“ (Ganusauskas 1996) pristato lietuvių lakūnų, skraidžiusių sovietmečiu, likimus. Tarpukario lakūno Antano Navaičio darbe „Karo lakūnai kovoję dėl Lietuvos laisvės“ (Navaitis 2003) rašoma apie pokario rezistencijoje dalyvavusius aviatorius. Steponas Gečas knygoje „Steponas Darius kariuomenėje ir Lietuvos sporte“ (Gečas 2005) atskleidžia šio transatlantinio lakūno visuomeninę veiklą, jam gyvenant Kaune.

Itin didelį dėmesį aviatoriai ir istorikai skiria aviacijos generolo, konstruktoriaus Antano Gustaičio asmenybei. Šis žmogus prisidėjo ne tik prie šalies aviacijos kūrimo, bet ir sociokultūrinės lakūnų aplinkos formavimo. Ši asmenybė ir jo veikla išgvildenta Algirdo Gamziuko „Antanas norėjo būti ore“ (Gamziukas 1997) bei autorių kolektyvo – Jono Stankūno, Marės Baublytės, Algirdo Gamziuko, Gedimino Zemlicko knygoje „Gyvenimas skrydžiui“ (Satkūnas, Baublytė, Gamziukas, Zemlickas 1999).

Lyginant šių dienų ir tarpukario lakūnų veiklą, svarbūs tarpukario lakūnų Leonardo Pesecko (Peseckas 1992), Simo Stanaičio (Stanaitis 1992), Juozo Namiko (Namikas 1993), Jono Pyragiaus (Pyragius 1993), Jono Mikėno (Mikėnas 1994), Vytauto Dovydaičio (Dovydaitis 1994), Stasio Baipšio (Baipšys 1995), Viktoro Ašmensko (Ašmenskas 2012) ir Prano Hiksos (Hiksa 2014) atsiminimai. Šiuose darbuose ne tik aprašomi įvykiai, bet ir analizuojama istorinė, politinė situacija Lietuvoje. Taip pat nemažai informacijos suteikia ir Nijolės Dariūtės – Maštarienės „Darius ir Girėnas“ (Dariūtė – Maštarienė 1990) bei Gražinos Sviderskytės knyga apie lakūną Romualdą Marcinką „Uragano kapitonas“ (Sviderskytė 2004). Minėtuose darbuose pateikiama informacija apie priežastis, nulėmusias tarnybos karo aviacijoje pasirinkimą, lakūnų laisvalaikį, pomėgius, šeimą.

Rengiant disertaciją, naudotasi ir atkurtos Lietuvos karo aviacijos istoriją aprašančiais darbais. Tai A. Gamziuko „Padangės sargyboje. Lietuvos karinių pajėgų dešimtmečiui“ (Gamziukas 2003), „Lietuvos kariuomenės karinės oro pajėgos“ (Gamziukas 2007), „Padangių vyčiai“ (Gamziukas 2008), „Lietuvos karinė aviacija 1990 – 2009“ (Gamziukas 2009) „Du dešimtmečiai padangės sargyboje. Lietuvos karinės oro pajėgos 1992 – 2012“ (Gamziukas 2012). Šiuose leidiniuose pateikiama statistika apie dabartines Lietuvos karinės oro pajėgas, detalizuojami struktūros pokyčiai, pristatomi lakūnai ir svarbiausi įvykiai. Atsargos karo lakūno Eugenijaus Raubicko knygoje „Ženklas ant munduro“ (Raubickas 2005) pateikiama aviacijos apdovanojimų 1932 – 2004 m. istorija.

Disertacijos tyrimams svarbūs ir kitų šalių autorių darbai apie aviacijos istoriją. Apie Pirmąjį pasaulinį karą, vokiečių lakūnus, jų kovos pasiekimus, numuštus priešininkus rašo Norman'as Frenks'as, Frenk'as Beili's, Rasell'as Gest'as knygoje „Pirmojo pasaulinio karo vokiečių asai“

(„Германские асы первой мировой войны“) (Френкс, Бейли, Гест 2006). Šio laikotarpio lakūnų gyvenimo atsiminimai užfisuoti ir garsiausio Pirmojo pasaulinio karo vokiečių aso Manfredo fon Rightofeno autobiografinėje knygoje „Raudonasis baronas“ („Красный барон“) (Рихтгофен 2003).

Lemtingas karo aviacijos raidai buvo Antrasis pasaulinis karas. Analizuojant karo pradžios situaciją Lietuvoje ir Pabaltijyje, svarbios Marko Solonino knygos „Nauja katastrofos versija 1941“ („Новая хронология катастрофы 1941“) (Солонин 2010) ir „Kita katastrofos versija 1941. Stalino sakalų žlugimas“ (Другая хронология катастрофы 1941. Падение „сталинских соколов“) (Солонин 2011). Jose nurodoma Sovietų sąjungos kariuomenės ir karo aviacijos dislokacijos vietos visame Pabaltijje ir Lietuvoje. Knygose aiškinamos *Stalino sakalų* žlugimo priežastys, Sovietinės kariuomenės ir karo aviacijos pasitraukimas iš mūsų šalies, aptariamos aviacijos funkcijos karo metu. Apie rusų karo lakūnus, sovietinės aviacijos struktūrą, rašo Tomas Polak'as ir Christopher'is Shores'as knygoje „Stalino asai. Pergalių ir pralaimėjimų statistika“ („Асы Сталина. Статистика побед и поражений“) (Полак, Шоупз 2006).

Svarbūs ir prancūzų lakūno Fransua De Žofro prisiminimai apie įvykius Lietuvoje „Normandija – Nemunas“ (De Žofr 1985). Nors leidinys išleistas sovietmečiu, bet jame atskleidžiama prancūzų aviacinė aplinka ir veiklos specifika. Atmetant ideologinius sovietų propagandos momentus tekste, bei analizuojant antro pasaulinio karo lakūnų sociokultūrinę aplinką, svarbiais darbais reikia laikyti sovietmečiu išleistus Antro pasaulinio karo lakūno Aleksandro Presniakovo memuarus „Virš Baltijos bangų“ („Над волнами Балтики“) (Пресняков 1979) bei Tarybų Sąjungos aviacijos vado maršalo Konstantino Veršinino biografiją (Kiseliovas 1988). Apie riteriškas kovas danguje, kurios prilyginamos Pirmo pasaulinio karo dvikovoms, rašo rusų istorikas Michailas Žirochovas knygoje „Asai virš tundros“ („Асы над тундрой“) (Жирихов 2011).

Daug vietos istorikai skiria nacistinės Vokietijos lakūnams ir jų lėktuvams. Nors šios šalies kariuomenė Antrajame pasauliniame kare patyrė pralaimėjimą, bet *luftvafė* (luftwaffe – oro pajėgos, vok.) daugelio aviatorių ir istorikų vertinama kaip itin aukšto profesinio lygio karo aviacija. Reichmaršalo Hermano Geringo, buvusio Pirmojo pasaulinio karo aso, vadovaujamos oro pajėgos tapo išskirtiniu karininkijos ir visuomenės sluoksniu. Per trumpą laiką suformuota karo aviacijos lakūnų rengimo sistema, lėktuvų gamyba, ištobulinta kovos technika leido mažesnėms savo skaičiumi pajėgoms ilgą laiką karaliauti ore bei išlaikyti pagarbą visuomenėje.

Šie faktoriai formavo skirtingą nei kitų kariuomenės rūšių lakūnų pasaulėžiūrą, elgesio normas, sociokultūrinę tarnybos aplinką bei kiek leido karo sąlygos – laisvalaikį ir kasdienybę. Tai patvirtina ir daugybė istorikų publicistų išleistų knygų apie vokiečių lakūnus, ypač rusų kalba. Juose pagrindinis dėmesys skiriamas vokiečių ir sovietų aviacijos techninei, personalo,

struktūros, atliktų karo veiksmų analizei. Būtina pastebėti, kad darbuose negvildenami ideologiniai klausimai, nors tai buvo ypatingai svarbu ruošiant kariškius kariniams veiksams.

Analizuojant dabarties lakūnų gyvenimą, istorinė karo laikotarpio literatūra disertantui padėjo suvokti, istorinį, kultūrinį, socialinį karo aviacijos raidos kontekstą. Todėl dalį naudotos literatūros reikia paminėti. Pirmiausia, tai – Aleksandro Klingės knyga apie legendinius *Blickrygo* simboliu laikomus vokiečių šturmo lėktuvus *Junkers – 87 Štuka* ir šios rūšies aviacijos specifiką (Юнкерс-87. Stuka в бою.) (Клинге 2011). Apie lakūnus, skraidžiusius minėtais lėktuvais, rašo ir rusų aviacijos istorikas Michailas Zemfirovas knygoje „Luftvafės asai. Šturmo aviacija“ („Асы Люфтваффе. Штурмовая авиация“) (Земфи́ров 2005). Šio tyrėjo kituose darbuose analizuojama ir kitos rūšies vokiečių aviacija. Tai knygos apie Luftvafės naktinius („Асы Люфтваффе. Ночные истребители“ (Земфи́ров 2001) bei dieninius („Асы Люфтваффе. Дневные истребители“ (Земфи́ров 2003) lakūnus, taip pat ir apie bombonešių aviaciją „Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация.“ (Земфи́ров: 2003). Svarbi ir Raymond'o Toliver'io bei Trevor'o Constable biografinė knyga apie geriausią Antro pasaulinio vokiečių lakūną Erichą Hartmaną „Šviesiaplaukis Vokietijos riteris“ (Toliver, Constable 2014). Kitų Europos šalių aviacijos ir dalyvavimo Antrame pasauliniame kare istorija aprašyta jau minėto rusų aviacijos istoriko Michailo Zemfirovo knygoje „Antro pasaulinio karo asai. Luftvafės sąjungininkai. Vengrija. Rumunija. Bulgarija. Kroatija. Slovakija. Ispanija“ („Асы второй мировой войны. Союзники Люфтваффе. Венгрия. Румыния. Болгария. Хорватия. Словакия. Испания“) (Земфи́ров 2003).

Autoriaus žiniomis, tokio pobūdžio leidinius, ypač rusų kalba, skaito vos vienas kitas aviatorius, todėl jie ženklesnės įtakos tiriamos karo lakūnų grupės požiūriams neturi. Labiau mėgstamos autobiografinio pobūdžio knygos lietuvių kalba.

Lietuvos gynybos ir saugumo politikos klausimai reikšmingi, aptariant karišką, geopolitinį bei socialinį kontekstą. Kadangi mūsų šalis yra paribys tarp Vakarų ir Rytų bei buferinė NATO zona, svarbūs ir šiuos bei panašius klausimus gvildenantys darbai. Jūrėtės Novagrockienės straipsnyje „Kariuomenės transformacija XXI amžiuje: Lietuvos atvejis“ (Novagrockienė 2005) analizuojami mūsų šalies gynybos pokyčiai – perėjimas nuo visuotinės iki kolektyvinės gynybos NATO sudėtyje bei kario profesijos pobūdžio kaita. Martyno Zapolskio straipsnyje „NATO transformacijos scenarijai“ (Zapolskis 2010) atskleidžiamos Lietuvos perspektyvos ir galimybės aljanso sudėtyje. Kęstutis Paulauskas publikacijoje „NATO šiandien: pasiklydę transformacijoje“ (Paulauskas 2010) analizuoja aljanso evoliuciją ir raidos perspektyvas bei Lietuvos indėlį, formuojant bendrą gynybos koncepciją. Egdūno Račiaus straipsnyje „Lietuva NATO misijoje Afganistane: tarp idealizmo ir pragmatizmo“ (Račius 2010) atskleidžiami mūsų šalies kariuomenės dalyvavimo karinėse misijose ypatumai. Bertos Jasiukėnaitės straipsnis

„Naujųjų karų koncepcija: pagrįstumo klausimas“ (Jasiukėnaitė 2011) padeda suvokti šiuolaikinio kario, kaip visuomenės nario, socialinius ir kultūrinius asmenybės pokyčius, lyginant su ankstesnėmis laikotarpiais.

Lyginant mūsų šalies kariuomenę ir karo aviaciją su kitų šalių, ypač didžiųjų valstybių kariškomis struktūromis, jų veiklos principais, svarbūs šie darbai: Deivido Šlekio „Amerikietiškos kariavimo tradicijos svarba ir keliamos problemos“ (Šlekys 2008), Daivio Petraičio „Rusijos Ginkluotojų pajėgų reforma 2005 – 2015 m.“ (Petraitis 2011), Virginijaus Pugačiausko „Rusijos karinė doktrina ir praktinės realijos (Pugačiauskas 2011), Karolio Aleksos „JAV karinės transformacijos poveikis Šiaurės korėjos gynybos politikai“ (Aleksa 2011), Vaidoto Urbelio „Išmaniosios gynybos pasekmės Mažosioms aljanso valstybėms“ (Urbelis 2013) bei „Mažųjų valstybių reikšmė NATO“ (Urbelis 2014).

Disertacijoje analizuojamiems karo lakūnų hierchijos klausimams, santykiams su visuomene buvo naudingas J. Novagrockienės straipsnis „Kario profesijos įvaizdis Lietuvoje: karių, visuomenės ir jaunimo požiūris“ (Novagrockienė 2010), R. Kazlauskaitės – Merkelenės, A. Petrauskaitės publikacija „Pilietinė visuomenė ir nacionalinis saugumas: teorinė problemos apžvalga“ (Kazlauskaitė – Merkelenė, Petrauskaitė 2011) bei G. Deksnio monografija „Pasitikėjimo kultūros link. Lietuvos kariuomenės įvaizdžio formavimo galimybės“ (Deksnys 2011).

Gyvensena. Tyrimų apie Lietuvos socialinių, profesinių grupių gyvenimą, kaip visumą analizuojančių, kasdienybės, veiklos, socialinius, kultūrinius klausimus nėra daug. Artimą savo teoriniu modeliu galime laikyti sociologės Donatos Petružytės disertaciją „Atliekų rinkėjų gyvenimas: Kariotiškių sąvartyno studija“ (Petružytė 2009). Tai kito socialinio sluoksnio žmonių grupės tyrimas. Joje analizuojama atliekų rinkėjų sąvartyne gyvenimas kaip socialinis reiškinys, susijęs su istorine, ekonominė ir socialine aplinka. Autorė domėjosi jų darbu ir gaunamu už atliekas uždarbiu, kasdieniu gyvenimu ir buitimi, laisvalaikiu, taip pat atliekų rinkėjų socialine organizacija, sveikata ir mirtingumu. Aptariami atliekų rinkėjų tipai ir renkami daiktai bei priežastys, dėl ko renkamos atliekos. Įvertinama ir urbanizacijos įtaka, istorinis kontekstas, atliekų rinkėjų statusas visuomenėje. Darbu *bandoma išskirti charakteringiausias atliekų rinkėjų gyvenimo bruožus ir suformuoti jų gyvenimo „modelį“* (ten pat: 77). Nors ši socialinė grupė yra visuomenės paribyje, ji gerbia ir vertina savo pasirinktą gyvenimo būdą: *Atliekų rinkėjai gerbia save už tai, kad renka „juodą“ rankų darbą ir nesusivilioja kitomis alternatyvomis. Jiems tai priimtinesnis pasirinkimas, nei elgetauti, įsitraukti į nusikalstamas veiklas ar tapti socialinių išmokų gavėjais* (ten pat: 130). Darbe atliekų rinkėjai aprašomi kaip atskiras gyventojų sluoksnis. Pastebima, kad jų gyvenimą formuojantys veiksniai yra darbas, poilsis, gyvenama aplinka, pomėgiai.

Kitas darbas, taip pat susijęs su visuomenės paribyje atsidūrusiais žmonėmis – sociologų parengta monografija „Varguomenė: gyvensena ir vertybės“ (Vosyliūtė 2004). Jos redaktorė Anelė Vosyliūtė, kartu su kitomis sociologėmis Vida Kasperavičienė, Gražina Maniukaite ir Elena Kocai analizuoja vargetų socialinį sluoksnį, socialinės tvarkos bruožus bei tipus ir vaidmenis miesto ir kaimo bendruomenėse, jų gyvenimo sąlygas, socialinių ryšių sistemas, taip pat ir vargetos, kaip asmenybės ypatumus bei vertybines nuostatas.

Lietuvos dešiniųjų skinhedų uždara bendruomenę savo disertacijoje tyrė Tadas Kavolis (Kavolis 2014). Jis įvertino šios jaunimo grupės veiklos ideologiją, veiklos formas, ryšius su kitomis panašiomis grupėmis. Autorius nustatė, kad Lietuvos dešiniųjų skinhedų grupėse galima aptikti nacionalizmo, rasinio nacionalizmo, rasizmo, šovinizmo ir neonacizmo idėjų, kurios gali būti skirtingai pasiskirstę tarp tos pačios grupės narių. Šios grupės veikloje nustatyti ir vyriškosios kultūros požymiai, kurie būdinga ir disertacijoje aptariamai karo lakūnų bendruomenei. Autorius pastebi, kad jos narių įsitraukimui į šią aplinką turėjo reikšmės ne tik šeimos, bet ir visuomenės gyvenimo vertybės bei pastarųjų dešimtmečių politiniai įvykiai.

Tiriant lakūnų šeimos gyvenseną bei tradicijas, svarbi buvo ir Stasio Ylos knyga „Lietuvių šeimos tradicijos“ (Yla 1985) bei Angelės Vyšniauskaitės, Petro Kalniaus, Rasos Paukštytės – Šaknienės „Lietuvių šeima ir papročiai“ (Vyšniauskaitė, Kalnius, Paukštytė – Šaknienė 2008) ir Rasos Račiūnaitės – Paužuolienės monografijos „Lietuvių šeima vertybių sankirtoje“ (Račiūnaitė – Paužuolienė 2012). Pastaroji knyga reikšminga ir tuo, kad aptariam tarpukario inteligentija, kuriai priklausė ir lakūnai.

Santykis su miestu – neatsiejamas lakūnų gyvensenos kontekstas, todėl disertacijai svarbūs ir socialinius, urbanistinius bei kultūrinius miestų ir piemiesčių pokyčius (Čiužas 1999; Daukšas 2004; Račiūnaitė 2004; Račiūnaitė – Paužuolienė 2007; 2009; 2014), taip pat ir miestų kultūrinio tapatumo klausimus gvildenantys darbai (Krukauskienė 2002; Butkus 2011; Kačerauskas 2011; Samalavičius 2013). Turėti galvoje ir Didžiosios Britanijos urbanisto Charles Landry miesto kultūros raidą apibūdinantys teiginiai (Landry 2005).

Pasitelkti ir miestų šventes gvildenantys straipsniai. Tai – Liutauro Kraniausko „Švenčių ir miesto erdvės santykis: trijų Klaipėdos miestų švenčių sociologija“ (Kraniauskas 2011), Nijolė Laužikienės „Jūros šventės įtaka Klaipėdos miesto vystymuisi“ (Laužikienė 2006), Giedrės Barkauskaitės „Tradiciškumas miesto šventėse“ (Barkauskaitė 2013), taip pat ir 2013 m. Lietuvos edukologijos universiteto išleisto rinkinio „Šventės šiuolaikiniame mieste“ medžiaga (Абрамова 2013; Гриценко 2013; Маликова 2013; Седакова 2013; Золотова 2013).

Svarbus aspektas, susijęs su lakūnų gyvensena – dalies lakūnų pasirinkama gyvenama vieta už miesto. Todėl remtasi ir gyvensenos kaitos procesus ir su jais susijusias socialines, kultūrines bei urbanistines problemas tiriančiais darbais (Adel 1999; Hall 2002; Milerius, Tornau,

Dranseika, 2009; Cirtautas 2010; Gražulevičiūtė – Vileniškė, Vitkuvienė, Ažukaitė 2012). Atkreiptas dėmesys ir į užmiesčio bei neurbanizutų vietovių plėtros problemoms skirtus tyrinėjimus (Lazeravaite Raupelienė, Perkumienė 2006; Jasaitis 2006; 2008; Jasaitis, Šurkuvienė 2006; Jankuvienė, Jasaitis 2009; Luobikienė, Butkevičienė 2010; Apanavičius 2011; 2012).

Visi šie aptarti darbai svarbūs disertacijoje keliamų klausimų nagrinėjimui.

I. LIETUVOS KARO AVIACIJOS LAKŪNŲ VEIKLOS KONTEKSTAI

Lietuvos karo aviacijos lakūnų veiklos tyrimas parodė, kad ji yra sudėtinga, priklausanti nuo daugelio aplinkybių – technikos, infrastruktūros, žmonių, jų profesinio lygio ir nuo šią veiklą supančios aplinkos. Dėl sudėtingumo, tiriamos karo aviacijos lakūnų grupės veiklą galima laikyti kompleksiniu reiškiniu, kurio bruožai yra kaip kontekstas arba šį reiškinį formuojantis faktorius, lemiantis karo lakūnų veiklos savitumą.

Tyrimas parodė, kad lakūnų veiklai svarbiausi yra istorinis, geografinis ir geopolitinis, ekonominis, socialinis bei kultūrinis kontekstai. Todėl gvildenant istorinį kontekstą, būtina įvertinti, kaip istoriniai įvykiai paveikė lietuvišką karo aviaciją, taip pat ir tai, kokią įtaką jai padarė pačių aviatorių domėjimas istorija. Geografinė ir geopolitinė šalies padėtis lemia šalies gynybos politikos gaires. Karinių institucijų funkcionavimui, jų struktūrai bei dydžiui svarbus ir ekonominis veiksnys. Socialinis ir kultūrinis kontekstas, supantis karo lakūnus – faktorius, veikiantis tarnybos pobūdį ir kasdienos gyvenimą.

Būtina pastebėti, kad Karo aviacija nuo jos atsiradimo pradžios funkcionavo šalia miestų, o lakūnai buvo sudėtinė miestų gyventojų dalis, todėl ši aplinka irgi yra reikšmingas lakūnų veiklos kontekstas.

I. 1. Karo aviacijos struktūra ir lakūnų veikla

Pasaulio karo aviacijos struktūra. *Lietuvos karo aviacijos veiklos kontekstas.* Karo aviacijos pagrindinis principas ir uždavinys – koviniai veiksmai ore, sausumos kariuomenės ir karinių jūrų pajėgų palaikymas. Norint geriau suvokti Lietuvos karo aviacijos lakūnų veiklos pobūdį, būtina jį palyginti su pasaulio karo aviacijos struktūra ir svarbiausiomis funkcijomis. Toliau aptariant pasaulinės karo aviacijos kontekstą, remiamasi didžiųjų karinių valstybių – JAV, Rusijos, Kinijos, Vokietijos, Prancūzijos, Didžioji Britanijos aviacinių pajėgumų pavyzdžiais, susiformavusiais pagal istorinę karų patirtį ir dabarties poreikius.

Karo aviacija pasaulyje skirstoma įvairiai.

1) Pagal funkcijas:

Smūgio aviacija – taktinių naikintuvų aviacija antžeminiams (jūrų) taikiniams prieš taktinėje ir artimiausioje operatyvinėje gilumoje naikinti; gali naikinti prieš oro taikinius, atlikti žvalgybą iš oro ir spręsti kitus uždavinius.

Bombonešių aviacija skirta antžeminiams, rečiau – antvandeniniams taikiniams naikinti aviacinėmis bombomis; ginkluota bombonešiais.

Šturmo aviacija skirta įvairiems antžeminiams (antvandeniniams) taikiniams naikinti taktinėje ir artimiausioje operatyvinėje priešo kariuomenės rikiuotės gilumoje, skrendant mažame ir labai mažame aukštyje; ginkluota šturmo lėktuvais.

Naikintuvų aviacija – skirta kovai su priešo aviacija, ginkluota naikintuvais.

Transporto aviacija – skirta kariuomenei, ginkluotei, degalams, maisto produktams ir kitoms priemonėms skraidinti, sužeistiesiems ir ligoniams evakuoti, taip pat oro desantams; ginkluota transporto lėktuvais.

Žvalgybos aviacija – žvalgybai iš oro atlikti; ginkluota žvalgybos lėktuvais.

Specialioji aviacija – aviacijos daliniai, skirti specialioms užduotims; ginkluoti specialiaisiais lėktuvais ir sraigtasparniais (sanitariniai, transporto, koregavimo, papildymo degalais ir kt.).

2) Pagal orlaivių tipą:

Vandens aviacija (paprastai jūrų pajėgų) – daliniai, ginkluoti vandens lėktuvais.

Sraigtasparnių aviacija – aviacijos daliniai, ginkluoti sraigtasparniais.

Bepilotė aviacija – aviacijos daliniai, ginkluoti bepiločiais orlaiviais.

3) Pagal priklausomybę:

Armijos aviacija – arba sausumos pajėgų aviacijos tiesioginės armijos (sausumos pajėgų) paramos aviacija, priklauso sausumos pajėgoms.

Laivyno aviacija priešo laivyno pajėgoms ir jūrų transporto priemonėms naikinti, laivų grupuotei jūroje dengti, žvalgybai iš oro jūroje ir kt. užduotims atlikti, priklauso laivynui jūrų pajėgoms.

Oro erdvės gynybos aviacija – svarbioms kryptims, rajonams ir objektams nuo oro priešo dengti, priešo puolimo iš oro priemonėms didžiausiu galimu nuotoliu nuo dengiamų objektų naikinti. Kai kuriose šalyse tai atskira ginkluotųjų pajėgų rūšis.

4) Pagal veikimo nuotolį ir vaidmenį karo veiksmuose:

Strateginė aviacija, kartais, *tolimoji aviacija* – kariniams objektams tolimajame priešo užnugaryje, žemynų ir vandenynų (jūrų) karo veiksmų teatruose naikinti, operatyvinei ir strateginei oro žvalgybai atlikti.

Taktinė aviacija – operatyviniams taktiniams uždaviniams atlikti sąveikaujant su sausumos pajėgomis, laivynu ir savarankiškai.

Laivyno aviacija:

Bazinė aviacija dislokuota kranto (baziniuose) aerodromuose, o ne lėktuvnešiuose ar kituose laivuose. Įprastai ginkluota didelio nuotolio lėktuvais, ginkluotais torpedomis, giluminėmis bombomis ir valdomosiomis raketomis.

Laivų aviacija dislokuota ne lėktuvnešių tipo laivuose, kurie neturi pakilimo tako. Jų orlaiviai yra sraigtasparniai ir vertikalaus (trumpo) kilimo ir tūpimo lėktuvai. Seniau dažni buvo nuo laivo į vandenį nuleidžiami vandens lėktuvai.

Lėktuvnešių aviacija bazuojasi laivuose, turinčiuose kilimo ir tūpimo takus (lėktuvnešiuose, kreiseriuose ir kt.)

Sociologas Manuelis Casteells'as trilogijos „Informacijos amžius Ekonomika, visuomenė ir kultūra“ pirmojoje knygoje „Tinklaveikos visuomenės raida“, remdamasis savo atliktais tyrimais, kalba apie žaibiškus karus ir vieną pagrindinių ginklų – karo aviaciją. JAV karines oro pajėgas jis įvardina kaip geriausiai paruoštas ir apginkluotas pasaulyje (Castells 2005: 444–446). Šis aviacijos bruožas lemia lakūnų tarnybos intensyvumą bei riziką. Finansiniai didžiųjų šalių resursai leidžia lakūnams daug skraidyti. Jie dažnai dalyvauja misijose, kur vyksta kariniai konfliktai, lakūnai skraido moderniais orlaiviais, dalyvauja tiesioginiuose koviniuose veiksmuose. Šie dalykai formuoja karo lakūno pasaulėžiūrą. Lakūno priklausymas galingiausiai pasaulio aviacijai daro jį labiau savimi pasitikinčiu kariu, save išskiriančiu iš kitų. Neatsitiktinai Lietuvos lakūnai, grįžę iš misijų pastebi, kad amerikiečiai prieš kitus jaučiasi *pasikėlę* (VDU ER 2582 5/II–2013).

Kaip sakyta, Lietuvos karo aviaciją sudaro Transporto lėktuvų, Sraigtasparnių eskadrilės ir Lengvųjų atakos lėktuvų grandis. Kariškių terminais sakant, mūsų šalis turi tik transporto, specialiosios arba sraigtasparnių aviacijos pajėgumus. Lengvieji atakos lėktuvai atlieka daugiau mokomojo pobūdžio skrydžius, todėl juos klasifikuoti – priskirti prie naikintuvų ar šturmo aviacijos, būtų sudėtinga, nepaisant to, šiais lėktuvais skraidančius lakūnus kolegos vadina *faiteriais*³. Lyginant su didžiųjų šalių aviacija, mūsų oro pajėgos yra nedidelės. Kadangi jos kuriamos vos 20 metų, natūralu, kad iškyla ekonominių, strateginių problemų. Ši situacija veikia ne tik lakūnų tarnybos specifiką, formuoja veiklos savitumą. Todėl vienas svarbiausių šiandieninės Lietuvos valstybės saugumo aspektų yra šalies integracija į NATO karines struktūras, kolektyvinės gynybos ir aviacijos kaip sudėtinių pajėgų bendroje aljanso struktūroje stiprinimas.

Toliau aptariant karo aviacijos kontekstą, būtina pabrėžti, kad ši tarnyba Lietuvoje atlieka ir civilines funkcijas. Viena tokių – paieškos ir gelbėjimo darbai, kuriuos didesnėse valstybėse vykdo civilinės aviacijos tarnybos. Lietuvos ekonominė ir politinė situacija leidžia išlaikyti tik gana siaurą reikalingų aviacijos pajėgumų spektrą, tai formuoja ir kariškų funkcijų dubliavimą su civiliniais poreikiais.

Lietuvos krašto apsaugos gynybos politikos specialistas Vaidotas Urbelis straipsnyje „Išmaniosios gynybos koncepcijos pasekmės mažosioms Aljanso valstybėms“ vertindamas

³ *Fighter* (angl. k.) – naikintuvas.

Lietuvos, kaip mažos valstybės situaciją, įvardina politikos ir karybos problemas, su kuriomis susiduria mažos valstybės. Tai – *nesugebėjimas turėti pilno karinių pajėgų spektro ir negalėjimas savarankiškai jų panaudoti kitose pasaulio valstybėse*. Jo nuomones saugumo garantas yra kolektyvinės gynybos susitarimai (Urbelis 2013: 11). Mažos valstybės nuo pat pradžių turi įvertinti karinių pajėgumų plėtros galimybes ir koncentruotai stiprinti atskiras pajėgas, reikalingas bendrai NATO sistemai ir savo šalies poreikiams.

Lietuvos karo aviacijos lakūnų veikla. Tiriant Lietuvos karo lakūnų tarnybos veiklą, naudotasi lakūnų stebėjimais tarnybos metu, apklausos duomenimis bei oficialia Lietuvos kariuomenės svetainės informacija. Pastarojoje rašoma: *Karinėms oro pajėgoms yra keliamos šios užduotys ir tikslai: vykdyti paieškos ir gelbėjimo darbus; vykdyti ligonių bei donorų organų pervežimą; užtikrinti nepertraukiamą oro erdvės virš Lietuvos ir jos išskirtinės ekonominės zonos stebėjimą; vykdyti oro gynybą virš valstybinės reikšmės ir rizikos objektų; kartu su kitomis Baltijos šalimis užtikrinti primančios šalies paramą NATO pajėgoms vykdančioms oro policijos misiją Baltijos šalyse; sudaryti tinkamas sąlygas sąjungininkų kariuomenei judėti per Šiaulių karinį aerodromą; užtikrinti karių, krovinių bei ypatingai svarbių asmenų transportavimą. Vykdam tarptautinius įsipareigojimus bei juos įgyvendinant, įstatymų nustatyta tvarka teikia pagalbą policijai ir vietinei civilinei valdžiai* (http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_struktura/karines_oro_pajegos/kop_uzdaviniai_ir_veikla).

Karinių oro pajėgų puslapyje išvardinta Lietuvos karo lakūnų veikla susijusi su skraidymu ir pasiruošimu jam. Tyrimas parodė, kad skraidymas užima gana trumpą tarnybos laiką. Kitu laiku vyksta įvairūs mokymai, dokumentacijos pildymas, budėjimai, t. y. pasiruošimas skrydžiui su numatyta užduotimi. Menkai pastebima veikla – kariškų dokumentų, tvarkų analizavimas, dalyvavimas rikiuotėse ir t. t.

Gilinantis į tiriamos lakūnų grupės veiklos specifiką paaiškėjo, kad ji labiausiai priklauso nuo technikos, t. y. nuo naudojamo orlaivio tipo. Sraigtasparnio gebėjimas kaboti ore, skristi pirmyn, atgal, į šonus bei nusileisti be pakilimo tako, formuoja šias eskadrilės funkcijas: darbą su specialiomis ir sausumos pajėgomis, gaisrų gesinimą, donorų organų pervežimą, gelbėjimo darbus jūroje ir sausumoje, pagalbą vidaus struktūrų tarnybomis, aplinkos apsaugos tarnyboms, svarbių valstybės ir kariuomenės asmenų skraidinimą, krovinių gabenimą. Taip pat išryškėjo, kad iki 2015 m. visi sraigtasparnių eskadrilės lakūnai skraidė tik daugiaviečiais rusiškais sraigtasparniais *Mi-8*. Įsigijus naujus, prancūziškus sraigtasparnius *Eurocopter AS365 Dauphin*, eskadrilėje įvyko tam tikri struktūriniai pokyčiai, kurie, be jokios abejonės, turės įtakos ir tiriamos grupės veiklos pobūdžiui.

Transporto lėktuvai skirti kroviniams, žmonėms (kariškiams) gabenti. Eskadrilės lakūnai skraido lengvo svorio rusiškais *AN-2*, čekiškais *L-410* ir moderniais vidutinio dydžio taktiniais itališkais transporto *C27J Spartan* lėktuvais. Lengvaisiais lėktuvais dažniausiai vykdomos užduotys Lietuvoje: padedama kovinio šaudymo, parašiotininkų treniruotėse, transportuojami kroviniai. Naujieji lėktuvai naudojami tarptautiniams skrydžiams. Skraidinami kariai su amuniciją į vietas, kur mūsų šalies ar NATO pajėgos dalyvauja karinėse operacijose, šie lėktuvai naudojami ir įvairiose kitose misijose.

Lengvųjų atakos lėktuvų grandies lakūnai skraido mokomaisiais/lengvaisiais atakos lėktuvais. Pagrindinė jų paskirtis, anot lakūnų, *treniruoti ir palaikyti naikintuvų valdymo karininkų ir oro atakų vadovų pasirengimą, ruoštis vykdyti oro policijos funkcijas, atakas į žemės taikinius ir kovinį manevravimą* (VDU ER 2582 2/I–3). *Grandis yra reikšminga savo vykdomomis užduotimis kaip NATO narė, tai stiprina pasitikėjimą Lietuva, kaip strategiškai svarbia ir rimta partnere, taip pat reikšminga bendradarbiaujant su visuomene* (VDU ER 2582 2/I–2). Pastarosios grandies veikla yra mokomojo, pobūdžio, tačiau tyrimo metu nustatyta, kad jos veiklą apsunkina menkas orlaivių skaičius.

Sraigtasparnių ir transporto lėktuvų eskadrilės atlieka funkcijas, susijusias su karinėmis ir civilinėmis reikmėmis, todėl šios rūšies nauji orlaiviai papildo šalies karinių oro pajėgų aviaciją. Lengvųjų atakos lėktuvų ateities perspektyvos nėra aiškios. Orlaiviai įsigyti prieš stojant į NATO, jie skirti mokymams ir atlikti tikrų kovinių budėjimų negali. Šia funkciją Lietuvoje atlieka NATO oro policijos misijos naikintuvai. Ateityje, pasibaigus skraidymo resursams, šios grandies gali ir visiškai nelikti.

Kaip parodė tyrimas, lakūnų skraidymas tam tikros rūšies orlaiviais, šių orlaivių galimybės lemia ir mūsų šalies KOP aviacijos struktūrą bei tikslus. Tai reikšmingas faktorius socialiniams lakūnų santykiams tarnyboje ir už jos ribų. Orlaivis tampa lakūno tapatumo simboliu, formuojančiu bendruomeniškumo, tradicijų specifiką (Griškus 2011; 2014).

Lietuvos karo aviacija, lyginant su didžiųjų valstybių turimomis karinėmis oro pajėgomis, yra nedidelė ir gali vykdyti tik specifinę – logistinio bei aptarnaujamo pobūdžio karo aviacijos veiklą. Siekiant taupyti šalies lėšas jos kartu su kariškomis atlieka ir civilines paieškos ir gelbėjimo funkcijas. Turimi pajėgumai yra reikšminga NATO karinės struktūros dalis, pagal aljanso poreikius ir specialų paruošimą galinti integruotai dalyvauti karinėse misijose su kitomis šalimis.

I. 2. Svarbiausi lakūnų tarnybos kontekstai

Istorinės aplinkybės. Praeitis neatsiejama nuo dabarties pokyčių. Neatsitiktinai 1988–1989 m. *perestroikos* ir Sąjūdžio judėjimo metu atgijo prieškario Lietuvos 1918–1940 m. istorinis

mentalitetas ir stereotipai. *Šiuo laikotarpiu tautinis atgimimas sugrąžino dešimtmečius draudžiamą istoriją* (Ramanauskaitė 2004: 47). Kilo didelis susidomėjimas tarpukario istorija, kariuomene, politinių veikėjų biografijomis (Berenis 2006: 18). Tai darė įtaką visuomenei, subrendo ir savos kariuomenės atkūrimo idėja. Neatsitiktinai su nepriklausomybės idėjomis siejosi ir aviacijos tradicijų tąsa. Tarpukario aviacija ir jos pasiekimai tapo pagrindu, atkuriant ir Lietuvos karo aviaciją. Nepriklausomybė paskatino tarpukario lakūnų atsiminimų pakartotiną leidimą, naujų knygų rašymą, istorijos analizavimą. Atsirado galimybės detaliau sužinoti Lietuvos ir pasaulio aviacijos istoriją. Ši daugeliui nauja informacija tapo reikšminga, formuojant ir šių dienų lakūno pasauležiūrą, nes istorijos žinojimas ir istorinių datų minėjimas kariuomenėje ir visuomenėje laikomas ne tik kario dvasios ugdymu, bet ir jos stiprinimu.

Lietuvos karo aviacijos ir bendros mūsų šalies aviacijos raidos laikotarpiai neatsiejami nuo XX a. Europos ir pasaulio politinių įvykių. Aviacijos istorikai A. Gamziukas (Gamziukas 1997), A. Liekis (Liekis 1999), G. Ramoška (Ramoška 2009) ir W. Rezmeris (Rezmer 1999) savo darbuose 1919 – 1940 m. laikotarpį išskiria kaip svarbiausią Lietuvos aviacijos raidos etapą. Iš šių autorių darbų aiškėja, kad tuometinė civilinė, mėgėjiška bei sportinė aviacija formavosi karo aviacijos įtakoje. Kitas svarbus Lietuvos karo aviacijos istorikų darbuose išskiriamas etapas – atkurtos Nepriklausomos Lietuvos 1991 – 2015 m. laikotarpis.

Vokiečių okupacijos laikotarpio (1941 – 1944 m). dauguma aviacijos istorikų visai neišskiria, Tačiau šiuos okupacijos metus, aptardamas lietuvišką sportinę aviaciją, mini G. Ramoška (Ramoška 2009: 98). Lietuvos istorikas Andrejus Stolarovas, aptardamas lietuvių formuotes Vokietijos ginkluotose pajėgose remdamasis įvairiais šaltiniais užsimena, kad lietuviai tarnavo, *Luftwaffės* daliniuose (Stolarovas 2008: 99). Tai galėjo būti aptarnaujamo pobūdžio struktūriniai vienetai. Visgi į šiuos faktus derėtų žvelgti kritiškai, nes dokumentinių įrodymų, istorikų darbų, kad lietuviai lakūnai būtų kovęsi *Luftwaffės* sudėtyje, disertantui rasti nepavyko. Tyrimo metu nustatyta, kad Lietuvos karo aviacijos lakūnai mano, jog dabartiniai mūsų lakūnai 100, 500, 1000 valandų skraidymo paminėjimai yra susiję ir su karo laikotarpio patirtimi (VDU ER 2582 5/I–2012). Aptariamam laikotarpiui ne tik lakūnai, bet ir karinės struktūros fiksavo numuštus lėktuvus, kovinius skrydžius. Išryškėjo savitos lėktuvų žymėjimo, lakūnų sutikimo ir pagerbimo po sėkmingų ir jubiliejinių skrydžių ceremonijos. Jos aprašomos istorikų darbuose (Земфи́ров 2003; Полак, Шоурз 2006; Земфи́ров 2005; Toliver, Constable 2014).

Lietuvos karo aviacija buvo sunaikinta per pirmąją sovietinę 1940 – 1941 m. okupaciją. Apie tai daug rašė aviacijos istorikai (Gamziukas 1997; Liekis 1999; Ramoška 2009). Žvelgiant į jų darbus, šią pirmąją okupaciją iš dalies galima būtų laikyti ir atskiru etapu, tačiau mūsų tyrime ji priskiriama visam sovietmečio laikotarpiui. Sovietų valdžia po II pasaulinio karo Lietuvoje neleido ne tik jokios karinės, bet griežtai kontroliavo ir kuriamą sportinę aviaciją (Ramoška

2009: 100 – 119; Dovydaitis 1994: 77 – 90). Prasidėjus politiniam SSRS šeštojo dešimtmečio atšilimui, Rusijos aviacijos civilinėse ir karo mokyklose leista studijuoti ir Lietuvos SSR piliečiams (Ramoška 2009: 157). Nors ir kontroliuojama sukarintos DOSSAF organizacijos, Lietuva neužilgo tapo viena iš pirmaujančių sportinėje aviacijoje, netgi *Aviacijos sporto respublika* (Ramoška 2009: 120). Buvę kariniai Lietuvos aerodromai praplėsti – pastatyti nauji pastatai, čia dislokuoti sovietų kariniai orlaiviai.

Reikia pastebėti, kad nacistinei Vokietijai ir Sovietų sąjungai valdant šalį, Lietuvos karo aviacijos infrastruktūra buvo pritaikyta šių karinių oro pajėgų poreikiams, bet tuo metu sėkmingai funkcionavo mėgėjiška lietuviška aviacija, garsėjusi sportininkų ir konstruktorių pasiekimais. Sovietmečiu lietuviai tarnavo Sovietų sąjungos karinėse oro pajėgose, o dalis jų, atkūrus nepriklausomybę, prisidėjo prie šalies aviacijos atgaivinimo. Tyrimo metu pastebėta, kad okupacinės kariuomenės naudojami šalies teritorijoje esantys aerodromai ir infrastruktūra buvo glaudžiai susijusi su mėgėjiškos, sportinės aviacijos veikla, skraidantys kariniai orlaiviai ir civiliniai orlaiviai, kaip matysime toliau, skatino pasirinkti lakūno specialybę. Būtent šis etapas dėl minėtų politinių įvykių suformavo savitus socialinius ir kultūrinius Lietuvos karo aviacijos bruožus.

Remiantis istorikų darbais, disertanto pastebėjimais galima išskirti istoriniam kontekstui reikšmingiausius šiuos keturis Lietuvos karo aviacijos raidos laikotarpius:

- 1) tarpukario Lietuvos Respublikos, 1919 – 1940 m.;
- 2) nacistinės Vokietijos okupuotos Lietuvos, 1941 – 1944 m.;
- 3) Sovietų Sąjungos okupuotos Lietuvos, 1940 – 1941 ir 1944 – 1990 m.;
- 4) atkurtos Lietuvos Respublikos, 1990 – 2015 m.

Tarpukario laikotarpis labai svarbus ir reikšmingas ne tik praeičiai, bet ir šiandienai. Kaune, Šiauliuose ir Panevėžyje pradėję veikti Lietuvos karo aviacijos aerodromai tapo ir 1991 m. atkurtų KOP sudėtine dalimi⁴. Lakūnų tarnybos aplinką, be kitų veiksmų, šiandien daug kuo lemia tarpukario aviacijos istorinės datos, nusipelnusių to laikotarpio lakūno asmenybių įamžinimas, tradicijų – orlaivių šventinimo, aviacijos švenčių ir kt. tęstinumas. Tarpukaryje naudoti aviaciniai simboliai ir ženklai, – vėliava, lakūnų antsiuvai su paukščio sparnais, tamsiai mėlyna uniforma, Vyčio kryžius ant orlaivio, – naudojami ir šių dienų Karinėse oro pajėgose.

Vokiečių okupacijos metais dar labiau įtvirtinti Kauno, Panevėžio bei Šiaulių aerodromai irgi laikytini mūsų šalies aviacijos istorijos dalimi. Nors žinių apie šį laikotarpį nėra daug, bet jis, Lietuvos karo lakūnų sociokultūrinei aplinkai, irgi svarbus. Mūsų šalis buvo karo veiksmų zona.

⁴Šiaulių Zoknių aerodromas KOP nuosavybe tapo 1995 m. Panevėžio Pajuosčio aerodromu KOP naudojosi nuo 1993 iki 2006 m. Čia veikė antroji Aviacijos bazė. Kauno S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas karinės aviacijos reikmėms naudojamas epizodiškai, pagal KOP poreikius. 2016 m. ten bus įkurtas antrasis KOP paieškos ir gelbėjimo postas.

Atliekant tyrimą pastebėta, kad šiandien Lietuvoje populiaru literatūra apie *Luftwaffės* lakūnus, vokiečių aviaciją. Būtina pabrėžti, kad tai siejama išskirtinai su aviacijos techniniais ir struktūriniais elementais, lakūnų biografijomis. Taip pat įsitikinta, kad aviatorių aplinkoje karo laikotarpio vokiečių aviacija kaip struktūra laikoma pavyzdine ir priešpastatoma sovietinei. Nevengiama klausytis ir vokiečių lakūnų dainų arba karo maršų (VDU ER 2582 5/I–2011, 2012). Vėlgi reikia pabrėžti, kad tai susiję ne su ideologiniais, bet aviaciniais elementais, kadangi lakūnai klauso ir net tam tikromis progomis padainuoja rusiškas aviacines dainas (VDU ER 2582 5/I–2011).

Sovietinės okupacijos laikotarpis, kurio metu Lietuva nors ir neturėjo savo karo aviacijos, taip pat yra minėtinas faktorius, nes jo metu veikė aerodromai, buvo plėtojama sportinė aviacija, o karo lakūnai buvo rengiami Rusijos aviacijos mokyklose.

Atkūrus nepriklausomybę, karinės oro pajėgos buvo sukurtos žmonių, kurie aviacijos mokslus pradėjo DOSSAF skraidymo klubuose Lietuvoje, o baigę Rusijos aviacijos mokyklose. Tą patvirtina atkurtos karo aviacijos pirmųjų lakūnų atsiminimai. *Matai, kaip yra, tai sudėtingas dalykas. Kažkada, kai mes kūrėm šitą aviaciją, aš pats nuo pat sukūrimo dienos. Mes – čia Remigijus [Daujotis], mano pirmas vadas leitenantas Antanas Jucius dabartinis KOP štabo viršininkas. Visi tie A. Leita – starlėjus⁵, E. Mažeikis – starlėjus, D. Guzas – leitenantas, Jurgelevičius, tada buvo majoras. Nuo tuo laikų mes susibūrėm vien tik aviatoriai ir tikrai buvo toks atskira formuotė, tokia didžiulė didžiulė šeima. Buvo kolektyvas pasakiškas* (VDU ER 2582 4/I–3).

Šie lakūnai, nors ir baigę Rusijos aviacijos mokyklas, domėdamiesi tarpukario istorija (VDU ER 2582 5/I–2009), tęsė senas ir kūrė naujas Lietuvos karo aviacijos tradicijas. *Gal ir ne per kukliausiai skambėtų iš manęs, bet stengiausi suprasti, ko reikėtų išlipus iš Malūno [sraigtasparnio]. Per ilgus gyvenimo ir darbo Malūnų aviacijoje metus jaučiau, kad kažko trūko. Todėl atsiradus progai (tapęs grandies, eskadrilės vadu), pradėjau aktyviai ieškoti priemonių ir būdų. Jei bandyčiau ieškoti pradžios, tai ne taip paprasta įvardinti. Manęs dažnai klausia ir paprastai atsakau, kad net pats nepastebėjau, kaip ir kada viskas prasidėjo* (VDU ER 2582 2/III–2). Beje, pastarojo respondento iniciatyva bei aktyviai kūrybos procese dalyvaujant kolegoms, atsirado savitos krikštynų pamainos perdavimo tradicijos (VDU ER 2582 5/I–2009).

Visi keturi išvardinti aviacijos istorijos raidos etapai, skirtingai formavo dabartinius socialinius ir kultūrinius karo aviacijos bruožus.

Geopolitinė padėtis. Lietuva yra palyginti nedidelė šalis, kurios plotas 65 300 km², turinti šiuo metu apie 3 mln. gyventojų. Mūsų šalis ribojasi su Rusijos Federacija, Lenkija, Baltarusija,

⁵Rusų kalba *staršij leitenant* – vyresnysis leitenantas, trumpinys *starlej*.

Latvija. Maža teritorija lemia ir dabartinės aviacijos infrastruktūros išdėstymą: aviacijos bazę Šiauliuose, paieškos ir gelbėjimo postus Kaune ir Nemirsetoje, aptarnaujančius civilinę ir karinę aviaciją, suteikiančius pagalbą kitoms šalies institucijoms. Šitoks karinių oro pajėgų objektų išsidėstymas daro įtaką ir lakūnų gyvenamų vietų pasirinkimui, kadangi atstumai mūsų šalyje, respondentų, dažnai važinėjančių į tarnybos vietas iš kitų miestų ir gyvenamųjų vietovių, pastebėjimu, *juokingai maži* (VDU ER 2582 4/I–15).

Lietuvos, Latvijos ir Estijos panaši geografinė, politinė, ekonominė padėtis nulėmė ir NATO oro policijos, įsikūrusios Šiauliuose, bendrai saugomos teritorijos statusą. Todėl čia itin dažnai vyksta ir tarptautiniai kariniai karo aviacijos mokymai, kurių bazė – Zoknių karo aerodrome.

Šalies geografinė padėtis ir politinė situacija visada buvo reikšminga Lietuvos žmonių gyvenimui. Geografinė ir politinė padėtis paskatino carinės Rusijos kariuomenės fortų Kaune statymą, kaip Rusijos imperijos vakarinių sienų gynybos tvirtinimą. Pasienio ribos su Vokietija irgi lėmė, kad 1940 m., iškart po sovietinės okupacijos, Panevėžyje įsikūrė Sovietų Sąjungos šiaurės vakarų fronto KOP Štabas, Panevėžio miškuose – viso šiaurės vakarų fronto štabas (Солонин 2011: 79). Po karo sovietmečiu *Kremliaus vadovybė savo strateginiuose karo planuose Lietuvą vertino ne tik ekonominiu, bet geopolitiniu bei kariniu požiūriu* (Tininis 2007: 436). Planuota, kad *vykdant karinę ekspansiją į Vakarų Europą, labai praverstų Lietuvoje išplėtotas kelių tinklas, kuris nulėmė išskirtinę Lietuvos susisiekimo padėtį tarp kitų sovietinių respublikų* (Pečiulis 2010: 117). Sovietmečiu Šiauliai netgi buvo uždaras strateginis karinis – aviacinis miestas, vadinamoji *balta dėmė* Sovietų Sąjungos žemėlapyje.

Geografinė ir politinė Lietuvos padėtis ir atkūrus nepriklausomybę išliko labai svarbi karo aviacijos plėtrai. Svarbiausiuoju objektu tapo Zoknių aerodromas, pastatytas dar tarpukario Lietuvoje, naudotas karo metu vokiečių reikmėms, sovietmečiu rekonstruotas, o vykdant NATO oro policijos misiją – dar kartą pertvarkytas. Dėl šios priežasties sumenko Kauno ir Panevėžio aerodromų reikšmė, nes ne tik infrastruktūros, bet geografiniu požiūriu karo aviacijos bazės ir ypač NATO oro policijos įkurdinimui Šiauliai buvo parankesni.

Šalies politinės krypties pasirinkimas ir įstojimas į NATO ir ES lemia šalies ir karinių pajėgų veiklos gaires. Karinių oro pajėgų funkcijose atsirado integravimosi į NATO prioritetai (Lietuvos karinė strategija 2012: 27; Lietuvos karinė doktrina 2010: 13). Tai turėjo reikšmės ir šalies gynybinės sistemos pakeitimui, kai pereinama nuo visuotinės besąlygiškos teritorinės gynybos prie kolektyvinės. Lietuvos parlamentinių partijų pasirašytame susitarime dėl Lietuvos gynybos politikos 2012 – 2016 m. sutariama dėl svarbiausių Lietuvos politikos krypčių, dėl sąveikos su NATO ir ES valstybių pajėgomis, planuojant kasmet tolygiai didinti krašto apsaugos sistemai skirtas lėšas, siekiant, kad būtų skirtas 2 proc. šalies BVP (Politinių partijų susitarimas 2012).

Priimtas sprendimas pirkti vakarietiškus karinius orlaivius tiesiogiai susijęs su vakarietiškos įrangos įsisavinimu, lakūnų inovaciniais mokymais, vakarietiško kultūrinio elementų atsiradimu lakūnų gyvenimoje, struktūriniais ir karjeros pokyčiais. *Visų pirma, tai praplėtė mūsų karių akiratį, priverstė pasitemti truputėlį, sąlyginai tas lygis pakilo <...> Tas susikirtimas dviejų blokų, nes mes gavę nepriklausomybę, labai daug atsinešėm iš rytų bloko. Kas liečia aviaciją, kas liečia dokumentaciją, visa ta tvarka buvo paremta rytų bloko tvarka. Aš nesakau, kad ji buvo bloga, ir nesakau, kad ji buvo gera. Tiesiog tai buvo tvarka. Dabar toj sankirtoj su NATO, susidūrė dvi tvarkos ir mąstymai... Ir kartais mes nesugebėjom susitvarkyti, nes mes norim judėti link NATO link vakarų, norim perimti ir jų mąstymą, jų tvarkas (VDU ER 2582 4/I–15).*

Šalies geografinė padėtis ir šiandien yra labai svarbus veiksnys, formuojantis karo aviacijos geopolitinį kontekstą. Istorinis paribys tarp rytų ir vakarų nulėmė karo aviacijos objektų atsiradimą tam tikrose vietose ir jų išlikimą iki šių dienų. Šios priežastys lemia ne tik lakūnų, bet ir šalies gyventojų gyvenimo savitumą. Tai reikšminga ir politinės krypties pasirinkimui, kai Lietuva tapo ES ir NATO nare.

Teisinis kontekstas. Kariškis ne tik paklūsta valstybės įstatymams, bet ir savo organizacijos teisinėms normoms. Jos pasižymi griežta subordinacija, paklusnumu. Kariuomenės teisinė sistema yra vienokia taikos laikotarpiu ir kitokia – karo metu. Kadangi Lietuva priklauso NATO, tai mūsų šalies įstatymai turi būti suderinti su šio karinio bloko juridine sistema.

Dainius Žalimas, aptardamas teisinį Lietuvos kelią į NATO pastebi, kad siekiant tapti aljanso nare, vienas iš svarbiausių dalykų, neminimas viešumoje ir mažai tyrinėtų mokslininkų, yra teisinių šalies aktų pritaikymas, siekiant integruotis į NATO. Kaip pavyzdį jis pateikia Lietuvos Respublikos Tarptautinių operacijų, pratybų ir karinio bendradarbiavimo renginių įstatymo priėmimo klausimą, nes jo *turinyje tilpo visa Lietuvos respublikos narystės NATO perspektyva*. Šiuo teisiniu aktu buvo siekiama apibrėžti šalių, galinčių dalyvauti suteikiant karinę pagalbą mūsų šaliai, teisiniai aspektai. Juo taip pat buvo grindžiamas tikslas išbraukti iš galimų gynėjų sąrašo tuometinės NVS (Neprisijungusių valstybių sąjungos) pajėgas. Tai buvo sudėtinga laikmečio problema, nes reikėjo *įtikinti ne tik teisininkus ir politikus, atsirado dilema keisti ar interpretuoti Lietuvos respublikos konstituciją* (Žalimas 2014: 80–81).

Juridinė bazė pagrindžia kariškų veiksmų teisingumą, ir formuoja savivoką, kad mūsų šalies kariuomenė yra NATO sudėtinė dalis.

Kitas teisinis aspektas, formuojantis šios grupės sociokultūrinę aplinką – tai teisinės normos, reguliuojančios kariškų elgseną tarnyboje. Šiais teisiniais aktais nusakoma pajėgų, kariškų vienetų, atskirų karių elgesys. Šie įstatymai apibrėžia hierarchiją ir karišką subordinaciją, pagrįstą ne tik pareigomis, bet ir laipsniais. Todėl daugeliui žmonių žodis *kariuomenė* asocijuosi

su tvarka, disciplina, pavaldumu ir vyrišku gyvenimu. Karo lakūnų situacija dar sudėtingesnė, nes jų darbą bei veiklą nustato aviacijos taisyklės bei aviacinės teisinės normos.

Ekonominis kontekstas. Įvertinant ekonominį kontekstą, būtina išskirti šiuos aspektus: šalies ekonominę situaciją, aviacijos technologijų, lakūnų paruošimo didelius kaštus, lakūnų socialines garantijas ir atlygį.

Aviacija – brangi kariuomenės rūšis. Ekonomisto Artūro Vito pateiktais 2011 m. duomenimis, lakūno parengimas valstybei kainavo 100 000 Lt. (<http://web.vu.lt/ef/a.vitas> 2011). Viena iš svarbiausių priežasčių didelės orlaivių kainos. Kaip pavyzdį galima pateikti, kad naujų Karinių oro pajėgų sraigtasparnių „Eurocopter“ AS365N3 „Dauphin“ įsigijimas, įsisavinimas bei jų aptarnavimas Lietuvai atsieis apie 52 mln. eurų. Tai – bendra projekto vertė. Į šią kainą yra įskaičiuotas trijų sraigtasparnių įsigijimas, visa reikalinga įranga, pilotų ir šiuos sraigtasparnius aptarnaujančio personalo mokymas, taip pat trejų metų garantinis aptarnavimas (<http://www.kam.lt/lt/naujienos> 2015). Aviacijos ekonominės sąnaudas didina aptarnaujančio personalo paruošimas, infrastruktūros priežiūra, modernizavimas ir kita. Žinodami tai, aviatoriai vaizdžiai apibūdina savo vertę. Jie teigia: *lakūno paruošimas kainuoja tiek, kiek jo svoris auksu* (VDU ER 2582 5/1–2010) arba pasakojama kad: *JAV lakūnui pakliuvus į nelaisvę, vadovybė rizikuoja sausumos ar specialiųjų pajėgų karių gyvybėmis, kad jį išgelbėtų. Amerikonas, net nesumiršęs – paguldys 20-30 pestininkų, kad išgelbėti vieną lakūną. Todėl, kad lakūno paruošimas kainuoja labai brangiai, o paruošimas pechotos yra sąlyginai pigus* (VDU ER 2582 4/1–3).

Lietuvos atveju, kaip jau buvo sakyta aukščiau, labai svarbu, jog mūsų šalis priklausio NATO bei ES. *Lietuva, kaip ES narė, priklauso ekonominei erdvei, kuri vadovaujasi laisvosios rinkos konkurencijos ir prekybos liberalizavimo pasauliniu mastu principais <...> tolygi regiono ekonominė raida užtikrina bendrąją valstybės saugumą, o ryškus jo svyravimas gali turėti įtakos valstybės saugumo ir gynybos politikai* (Lietuvos karinė doktrina 2010: 13).

Todėl ekonominė situacija, finansai lemia galimybę turėti tam tikrus aviacinius pajėgumus, vykdyti numatytas karinių oro pajėgų funkcijas. Dėl lėšų stygiaus Lietuva gali įsigyti tik minimaliai reikalingą kiekį orlaivių. Tai apriboja karo aviacijos veiklą, keičia jos struktūrą. Dėl šios priežasties sumažėjusi galimybė skraidyti, savaime suprantama, mažina ir karo lakūno profesijos pasirinkimo motyvaciją. Žinomas ekonominis veiksnys, jog mažosios valstybės, lyginant su didžiosiomis, neišvengiamai turi numatyti žymiai didesnes, atsižvelgiant į gyventojų skaičiaus proporciją, jų administracines ir išlaikymo išlaidas (Urbelis 2013: 15). Šis faktas daro įtaką ir Lietuvos karinių oro pajėgų santykinai mažesniai lakūnų ir palyginti dideliui aptarnaujančio personalo skaičiui. Tą pastebi ir respondentai (VDU ER 2582 4/I–3, 5, 8, 25).

Būtina turėti galvoje, kad karo aviacijos lakūnams valstybė teikia geras socialines garantijas, o jų gaunami gana nemenki atlyginimai daro įtaką ne tik tarnybos motyvacijai, bet ir gyvenamosios kokybei. Skiriama tarnybinė uniforma, padengiamos mokymų išlaidos. Lakūno žmonos teigimu, *visada sakiau, kad šeimą išlaiko Karinės oro pajėgos, todėl su derama pagarba žiūriu į vyro darbą* (VDU ER 2582 4/III–3). Kad tai būdinga karo aviacijai, patvirtina ir istorikų darbai. Tarpukario Lietuvoje lakūnams valdžia taip pat mokėdavo gana didelius atlyginimus, buvo išmokami priedai traumų atveju, žuvus lakūnui – kompensacijos šeimai (Liekis 1999: 194–195).

Tačiau tyrimas parodė, kad karo lakūnų atlyginimai visgi už skraidančiųjų civilinėje aviacijoje mažesni. Anot respondentų, pasitaikė atvejų, kai dėl šių priežasčių karo lakūnai paliko tarnybą ir perėjo dirbti į civilines aviakompanijas (VDU ER 2582 5/1–2014). Didesnius atlyginimus gauna tik dalyvaujantys karinėse misijose lakūnai.

Taigi, ekonominės Lietuvos galimybės nulemia ir sąlygas turėti aviacinius pajėgumus. Esama situacija lemia Karinių oro pajėgų veiklos funkcijas, struktūrą. Šie faktoriai tiesiogiai susiję su lakūnų veiklos pobūdžiu tarnyboje, jie daro įtaką ir lakūnų tradicijoms, gyvenamos vietos pasirinkimui.

Kultūrinis kontekstas. Karo lakūnų veiklai turi įtakos ir mūsų tautos kultūros raidos ypatumai. Daugiau nei pusę amžiaus trukęs okupacinis laikotarpis ir buvimas Sovietų Sąjungos sudėtyje paliko ne tik rusiškos, bet ir sovietinės kultūros relikto. Pasikeitus politinei situacijai, atsivėrus sienoms, Lietuvai įstojus į NATO ir ES, šalyje pradėjo daugėti vakarietiškos kultūros bruožų. Jie pastebimi ir karo aviacijos lakūnų aplinkoje. Vietoje anksčiau lakūnams privalomos rusų kalbos, dabar bendravimui tapo būtina anglų kalba, kuria gana gerai kalba 98 proc. respondentų. Pasikeitė ir bendradarbiavimo kryptis. Karinės aviacijos veikla nukreipta į Vakarų standartus, bendraujama su šių šalių lakūnais, perkama nauja vakarietiška aviacinė įranga ir orlaiviai.

Tyrimas parodė, kad karo aviacijoje pastebima stiprėjanti vakarietiška kultūrinė įtaka. *Rusiškos tradicijos buvo drastiškos, vakarietiškos civilizuotos. Pas mus susimaišė ir gavosi labai geras derinukas, bet, manau, vakarietiškos tuoj pradės imt viršų ir liks tik santūrus pasisėdėjimai prie alaus, o užpakalio spardymas savotiškai žavus*⁶ (VDU ER 2582 1/1–5). Dviejų kultūrų susidūrimą puikiai iliustruoja sraigtasparnių eskadrilės lakūno parašyta žinutė: *Rytoj atboj, sugedo Malūnas [sraigtasparnis], sorry...* (VDU ER 2582 5/1–2009).

Aviacijos tradicijoms neabejotiną įtaką daro ir kariuomenės kultūra. Kaip ir kariuomenėje, aviacijos struktūrą bei hierarchiją padeda apibrėžti ženklų – simbolių sistema. Ji naudojama kaip komunikacijos priemonė. Kariuomenėje daugelis įvykių, datų, ceremonijų yra ritualizuotos,

⁶Mokymo centruose po pirmojo savarankiško skrydžio naujokui visi jo skrydį stebėję lakūnai spiria į užpakalį.

gausu įvairių simbolinių veiksmų. Nors jos apibrėžiamos norminiais aktais, egzistuoja ir neoficialios, atskleidžiančios karo lakūnų bendruomenei būdingus bruožus. Svarbus, analizuojant lakūnų veiklą, ir religinis aspektas, nes krikščionybė yra sudėtinė mūsų šalies kultūros dalis, kariuomenės sudėtyje funkcionuoja ordinariatas, kuris aktyviai dalyvauja kariuomenės renginiuose, ceremonijose.

Karo aviacijos lakūnų tradicijos išsiskiria aviacinės simbolikos gausa. Aviacinės kultūros kūrimui ir puoselėjimui įtakos turėjo istorija, kariškos struktūros, tarnybos funkcijos, veiklos pobūdis bei socialinė ir kultūrinė aplinka. Tačiau tyrimo duomenimis, svarbiausia priežastis, formuojanti šias tradicijas – noras skraidyti. Šitoks aviacinio kultūrinio pasaulio konstravimas susijęs su savos tapatybės įtvirtinimu. Išvardinti bruožai neabejotinai formuoja Lietuvos karo aviacijos kultūrinę aplinką.

Aptariant istorinį kontekstą, išryškėja keturi skirtingi aviacijos raidos etapai : tarpukario Lietuvos Respublikos, 1919 – 1940 m.; nacistinės Vokietijos okupuotos Lietuvos, 1941 – 1944 m.; Sovietų Sąjungos okupuotos Lietuvos, 1940 – 1941 ir 1944 – 1990 m.; atkurtos Lietuvos Respublikos, 1990 – 2015 m., kurie suformavo dabartinę socialinę, kultūrinę aviacijos situaciją Lietuvoje ir padarė įtaką dabartiniai aviacijos struktūrai. Analizuojant lakūnų veiklą, būtina atsižvelgti į geopolitinį kontekstą, pabrėžiantį Lietuvos kaip paribio tarp Vakarų ir Rytų statusą. Teisinė aplinka, kariškos, aviacinės, NATO, ES, Lietuvos juridinės normos daro įtaką lakūnų veiklai, elgsenai, tradicijoms. Ekonominė šalies situacija apibrėžia šalies karinių oro pajėgų galimybes ir strategines gaires. Kultūrinis kontekstas formuoja ir socialinio elgesio tarnyboje, šeimoje normas bei tradicijas, atskleidžia bendrus sociokultūrinius Lietuvos karo aviacijos bruožus.

II. KARO LAKŪNŲ TARNYBOS KARINĖSE ORO PAJĖGOSE YPATUMAI

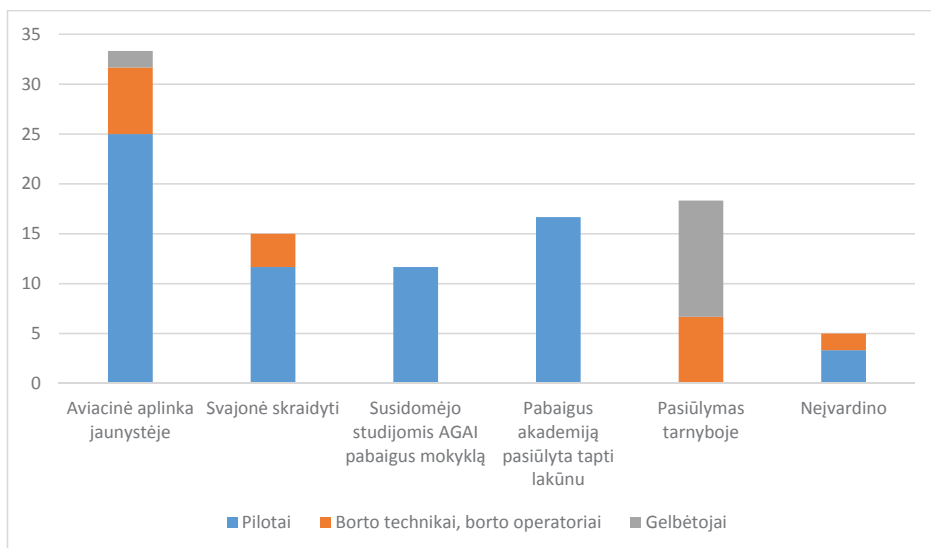
Kiekviena grupė turi savitus elgsenos bruožus, kuriuos lemia šalies žmonių gyvenimo savitumas ir jai artima aplinka, susijusi su grupės sociokultūriniu gyvenimu. Lakūnų tarnybos pasirinkimo priežasčių, išsilavinimo, jų gebėjimo, elgsenos ir mąstymo, santykių, tradicijų ir naudojamų simbolių tyrimas leidžia įvertinti ir pačios karo lakūnų tarnybos išskirtinumą bei glaudžias sąsajas su sociokultūrine aplinka.

II. 1. Tarnybos pasirinkimo priežastys ir aplinkos įtaka

Lakūnų tarnybos forma – skraidymas, stereotipiškai visuomenėje suvokiamas kaip pavojingas užsiėmimas. Aviatoriai šią nuomonę stengiasi paneigti, sakydami, kad automobilių avarijose žūsta daugiau žmonių nei aviakatastrofose (VDU ER 2582 5/I–2009). Kad skraidymas tikrai rizikingas užsiėmimas, patvirtina ir aviacinis folkloras, kurį disertantas jau nagrinėjo savo darbuose. Paskaičiuota, kad iš surinktų aviacinių anekdotų net du trečdaliai siejasi su mirties tema. Pavyzdžiui: *Įgula su jumis atsisveikina. Laimingo jums skrydžio* (VDU ER 2582 3). – *Žeme,... žeme, čia pirmas! Baigėsi degalai, aukštis 1 km, ką daryti?!!- Pirmas,...pirmas,... čia žemė! Kartokit paskui mane: „Tėve mūsų, kuris esi danguje...(VDU ER 2582 3).* Tai irgi užuomina, kad jų darbas susijęs su rizika ir sėkmingam užduoties atlikimui reikalingos žinios, gebėjimai ir tam tikros būdo savybės. Šie faktoriai, kartu su kitomis aplinkybėmis, formuoja lakūno elgsenos ir mąstymo ypatybes bei socialinius santykius ir kultūrinę aplinką.

Tarnybos pasirinkimo priežastys. Vyresnės kartos aviatoriai pabrėžia, kad jų laikais visi berniukai norėjo būti lakūnais arba kosmonautais (<http://www.delfi/> Pasakojimai apie aviaciją. –Lietuvos ir JAV-pilotų istorijos 2015). Todėl Lietuvos karo aviacijos lakūnų tarnyba ir jos pasirinkimo priežastys yra reikšmingas faktorius, įvertinant tiriamos grupės savitumą, veiklos ir netgi gyvenimo ypatybes.

2011 – 2015 m. renkant medžiagą buvo analizuojama, dėl kokių priežasčių lakūnai pasirinko savo profesiją. Kadangi orlaivyje skiriasi ne tik skraidančio personalo funkcijos, bet ir išsilavinimas bei kariniai laipsniai, todėl pilotų, borto technikų, borto operatorių ir gelbėtojų profesijos pasirinkimo priežastys gvildenamos, jas aptariant atskirai.



1 paveikslas. Aviatorių profesijos pasirinkimo priežastys 2011 – 2015 m. apklausos duomenimis, proc. N=60

Kaip parodyta 1 paveiksle, 33,33 proc. apklaustų aviatorių su aviacija susipažino irgi vaikystėje bei jaunystėje. Analizuojant respondentų atsakymus pagal jų atliekamas funkcijas, išryškėjo, jog aviacinėje aplinkoje užaugo net 25 proc. pilotų ir 6,67 proc. borto technikų. Jie gana anksti pradėjo skraidyti, nes skatino artimi žmonės: *senelis patraukė skraidyti. Tiesiog visados norėjau skraidyti. Pradėjau nuo vaikystės. Nuo 9 metų (VDU ER 2582 4/I–31). Daugiau dėl tėvo. Tėvas irgi skraidė. Klube DOSSAF. Aš nuo 10 metų pradėjau skraidyt, tais pirmais mažiukais, vadinamai kalakutais (VDU ER 2582 4/I–26). Nuo vaikystės žiūrėjau į dangų, aviamodeliai, sklandymas, lakūnų mokykla – atrodytų viskas nuoseklu (VDU ER 2582 4/I–44).* Šitokią ankstyvą patirtį reikėtų įvardinti kaip itin reikšmingą lakūnų sociokultūrinei aplinkai, kadangi tapdami lakūnų bendruomenės nariais, karininkais, jie tęsia iš savo artimųjų perimtas ankstesnių kartų tradicijas, netgi mąstymo ir elgesio elementus.

Kita dalis, 15 proc. lakūnų, iš jų 11,67 proc. pilotų ir 3,33 proc. borto technikų teigė, kad tai buvo svajonė: *vaikystėje virš tėviškės skraidydavo daug lėktuvų, tėvų pasakojimai apie Lituhanikos skrydį, noras pamatyti tėviškę iš oro. Apie kitą profesiją neprisimenu, kad būčiau kada pagalvojęs (VDU ER 2582 4/I–37). Aviaciją pasirinkau todėl, kad kitaip negalėjo net būti, o karo aviacija, kad taip likimas sudėliojo. Karo aviacija gavosi netyčia. Tiesiog labai mėgstu, mėgau aviaciją (VDU ER 2582 4/I–11).* Atrenkant lakūnus, reikalingos ne tik žinios, bet ir gera sveikata. Siekimas tapti lakūnu – tai vaikystės ir jaunystės svajonių išsipildymas, paskatinęs

surasti mėgstamą darbą, stiprina ne tik atliekamo darbo kokybę, motyvaciją tobulėti tarnyboje bet ir savęs tapatinimąsi su profesija (Griškus 2014).

Iš 1 paveikslu taip pat matome, kad 11,67 proc. dabartinių pilotų, baigdami mokyklą, susidomėjo šia profesija, kaip išskirtine ir perspektyvia, todėl tikslingai pasirinko studijas Antano Gustaičio aviacijos institute, į kurį įstoti visada yra dideli konkursai: *norėjau išbandyti naują sritį* (VDU ER 2582 1/I–10), *atrodė perspektyvi* (VDU ER 2582 4/I–45). *Tai aš prie automobilių nuo 5 metų, technikos žmogus. Ir ieškant kur stoti lankstinukuose pamačiau, kad yra aviacijos institutas. Nors iki 16 metų net nežinojau, kad toks yra. Mama sako, kad adrenalino tau reikia* (VDU ER 2582 4/I–21).

Likusioji lakūnų dalis, net 16,67 proc. apklaustų lakūnų, studijuodami Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademijoje ir planuodami tapti sausumos karinių pajėgų karininkais, sutiko pakeisti veiklos profilį ir po papildomų mokslų AGAI tapo karo lakūnais. *Pasitaikė galimybė pakeisti profesiją* (VDU ER 2582 4/I–14). *Tokios neišnaudoti galimybės...* (VDU ER 2582 4/I–17). *IV kurse, paragino valdžia skraidyt, o prieš tai nieko nežinojau ir jokių ryšių neturėjau. Sprendimas. Pasitaikė galimybė pabandžiau – gavosi* (VDU ER 2582 4/I–6).

Karo aviatoriaus profesijos patrauklumą bei perspektyvas atsiskleidė faktas, kad net 18,33 proc. apklaustų respondentų, pasitaikius galimybei, tarnybos pobūdį pakeitė. Šie aviatoriai – tai sraigtasparnių eskadrilės borto technikai, gelbėtojai bei transporto eskadrilės borto operatoriai, turintys seržantų laipsnius. Iš jų 11,66 proc. sudaro sraigtasparnių eskadrilės gelbėtojai. Pastarieji profesijos kaitos aplinkybes įvardina šitaip: *buvau apsauginiu, bazėj. Ir tekdavo atvažiuoti čia dar tuo metu. Atsirado vieta pasiūlė. Pasirodė įdomu* (VDU ER 2582 4/I–9). *Taip susiklostė aplinkybės nuo 1998 m. po kariuomenės. Gelbėtoju tapau, kai kūrėsi gelbėjimo ir paieškos postai* (VDU ER 2582 4/I–7). Kita dalis respondentų – 1,66 proc. sraigtasparnių eskadrilės borto technikų ir 5 proc. transporto lėktuvų eskadrilės borto operatorių, tapti aviatoriais nors ir nesvajėjo, bet dėl savo pasirinkimo irgi nesigaili: *pagal specialybę esu informatiką pabaigęs. Gyvenime niekados negalvojau, kad kariuomenėje tarnausiu ir skraidysiu. Bet taip pasiūlymas po pasiūlymo ir esu čia* (VDU ER 2582 4/I–34). Respondentų pasirinkimą, atsiradus galimybei tapti skraidančio personalo nariu, lėmė ir palankus visuomenės požiūris į lakūno profesiją: *kieta profesija* (VDU ER 2582 1/III–8.) *Man vyriška specialybė yra lakūnas <...>. Man nesuprantama, fizikiniai dėsniai.<...>Jo ir kažkodėl, ne dėlto, kad su uniforma, ne dėlto kad kariškis. Bet kaip pamąstai, lakūnas... Man net ir moterų stiuardesių darbas yra nerealus. Jis yra ant žemiškas. Man patinka ta tvarka, jų laikysena ir jų tvirtumas būtent.Kaip sako, gal tokio ir įspūdžio yra sindromas. <...> Bet ten turbūt viskas dėl to, kad ne ant žemės* (VDU ER 2582 4/V–5).

I klausimus neatsakė tik 5 proc. respondentų, iš jų 3,33 proc. pilotų, 1,67 proc. borto technikų, borto operatorių. Apklausos duomenys taip pat parodė, kad karo aviacijos lakūnų grupės pagrindas yra pilotai, turintys karininkų laipsnius ir atliekantys vadovaujančias pareigas orlaivyje, eskadrilėje, aviacijos bazėje, KOP'e. Nuo jų požiūrio, mąstymo ir elgesio daugiausiai priklauso ir visų Karinėse oro pajėgų bendruomeniškumas. Kiti aviatoriai dėl savo profesijos, išsilavinimo, karinio laipsnio ir veiklos pobūdžio turi mažesnę poveikį tiriamai grupei, tačiau jie irgi yra pilnateisiai karo aviatorių bendruomenės nariai.

Sraigatasparnio borto technikas – Lietuvos karo aviacijoje dažniausiai seržanto laipsnį turintis lakūnas. Nors jis ir neatlieka vadovaujančių funkcijų eskadrilėje, KOP sistemoje⁷, tačiau, kaip parodyta 2 paveiksle, visgi 6,67 proc. borto technikų jaunystėje domėjosi aviacija ar su ja buvo gerai susipažinę. Vieni iš jų skraidymo patirties įgijo anksti: *vaikystės svajonė dirbti aviacijoje, gyvenau 100 m. nuo aerodromo. Turiu piloto mėgėjo licenciją jau nuo 13 m. Lakūnu* [pilotu A.G.] *nesiekiau tapti* (VDU ER 2582 4/I–36). Kitiems borto technikams pasirenkant aviaciją, svarbus buvo gyvenimas šalia aerodromo: *taip gavosi. Aš kažkada norėjau, skraidyt. Bet kažkaip užsimiršo. Dėl sveikatos, dėl akių... Tūpimo takas buvo per namo stogą IL -76 skraidydavo*⁸. *Gal ne dėl to. Bet man apskritai aviacija patikdavo. Kokios vykdavo aviacijos šventės, travindavau tėvus, kad važiuot pasižiūrėt* (VDU ER 2582 4/I–13). *Nuo pradinių klasių patiko aviacija, užaugau miestelyje, kuris netoli Pajuosčio aerodromo, tiesiog miestelis buvo apie 8 km. iki kilimo tūpimo tako, aviaciškai sakant „tiesiojoje“.* Tarybiniais laikais tiesiai virš kiemo tūpimui užeidinėdavo IL-76. *Jie būdavo ant tiek žemai, kad galėjome įžiūrėti smulkesnes lėktuvo dalis. Lėktuvui tūpiant drebėdavo nuo vibracijos namo langai, kartais atsigulus miegoti, su sese ir broliu įtraukdavau juos į žaidimą, tipo budėdavome, kiekvienas turėdavo neužmigti kažkokį laiko tarpą ir skaičiuodavome kiek lėktuvų nutupia. O lėktuvai tūpdavo vienas po kito „konvejeriu“.* Daug įtakos ir davė gyvenimas šalia aviacijos (VDU ER 2582 4/I–57).

Apklausa taip pat parodė, kad tarp borto technikų⁹ yra ir tokių, kurie jaunystėje apsisprendė tapti lėktuvų technikais ir baigė technikų mokyklą Rusijoje. Atkūrus Lietuvos karines oro pajėgas, jie tapo sraigatasparnio borto technikais (VDU ER 25824/I–35). Šiems respondentams, kaip ir pilotams, vaikystėje supusi aviacinė aplinka taip pat buvo labai svarbi, paskatinusi pasirinkti profesiją. Prie susidomėjusių aviacija, reikia priskirti ir vieną gelbėtoją, kurį pasirinkti tarnybą sudomino brolis, dirbęs gelbėtoju sraigatasparnių eskadrilėje.

Apklausos duomenys bei apibendrinti jų rezultatai atskleidė tiriamos karo aviacijos lakūnų grupės narių anksti atsiradusį poreikį skraidyti ir domėtis aviacija. Šis poreikis buvo

⁷Išskyrus retas išimtis, kada šios specifikos lakūnai pakliūva tarnauti į štabą. Užimti aukštesnes pareigas reikalingas karininko laipsnis.

⁸IL 76 – transporto, krovininis sovietų kariuomenės lėktuvas.

⁹Technikas, specialistas atliekantis orlaivio techninę priežiūrą ant žemės.

įgyvendintas, jis suformavo specifinio lakūnų mąstymo ir elgesio pagrindus. Nuosekliai planuojant savo ateitį susieti su aviacija, apsisprendė dauguma – net 60 proc. abiejų apklausų respondentų. Skraidyti nuo jaunystės planavo 48,34 proc. pilotų, 10 proc. borto technikų ir 1,66 proc. gelbėtojų. Tyrimas taip pat atskleidė, kad aviacijos specifika ir jos patrauklumas tapo svarbiu faktoriumi, pasirenkant specialybę, o dalies lakūnų atveju – ir gyvenimo būdą, nes kai kurių jų manymu, *tai ne tarnyba, tai gyvenimo būdas* (VDU ER 2582 2/I–1).

Tyrimo metu išryškėjo ir tai, kad dauguma skraidančio personalo, tiesiogiai nedalyvaujančio orlaivio valdyme (borto technikai, borto operatoriai, gelbėtojai), iš pradžių pasirinko tarnybą krašto apsaugoje, tapdami kariais, o tarnauti į aviaciją perėjo vėliau. Tai galime laikyti analogija lakūnams, pasirinkusiems šią specialybę karo akademijoje. Tikėtina, tikslingai pasirenkančių aviatoriaus kelių procentas būtų dar didesnis, jei karo orlaiviuose skraidytų tik juos valdantis personalas, kaip, pavyzdžiui, yra Lietuvos lengvųjų atakos lėktuvų grandyje ar užsienio naikintuvų eskadrilėse.

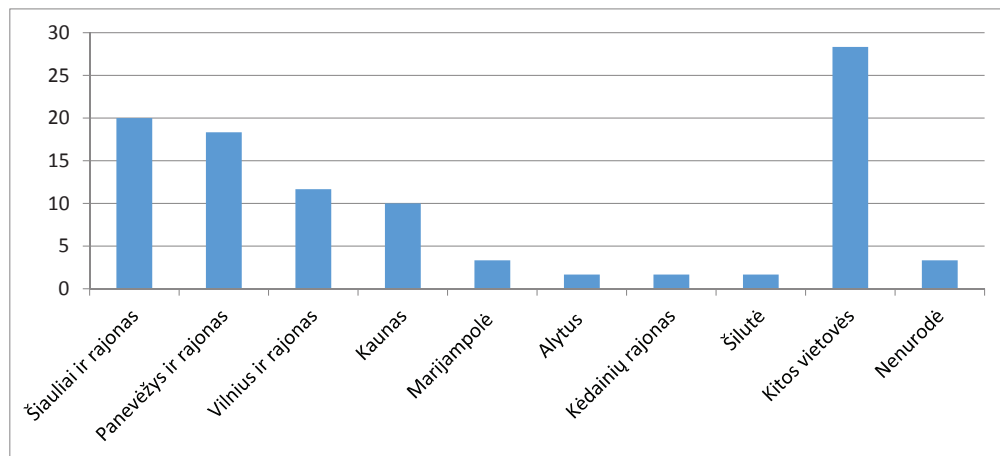
Motyvuoatas analizuojamos grupės narių profesijos pasirinkimas bei faktai, kad lakūnai, prieš tai neketinę tarnauti aviacijoje, staigiu savo karjeros posūkiu visiškai nesiskundžia, o atvirkščiai – yra patenkinti, tampa svarbia karo aviacijos tarnybos ypatybe, kuri tiesiogiai siejasi su lakūnų išslavinimu, profesiniu tobulėjimu, gebėjimais bei kultūrine tarnybos aplinka.

Stebint tiriamą grupę, taip pat buvo įsitikinta, kad tikslingai aviaciją pasirinkusių ir baigusių aviacijos mokslus lakūnų, kurių daugumą sudaro turintys karininko laipsnį pilotai, iniciatyva kuriamos tradicijos, aplinka, skatinamas įvairios simbolikos naudojimas (gaminami įvairūs lipdukai, marškinėliai). Šie aviatoriai gerai išmano ir aviacijos istoriją. Nors tikslingai lakūnais tapusių pilotų yra beveik penkis kartus daugiau, tačiau ir tarp sąmoningai pasirinkusių tarnybą aviacijoje yra ir nemaža dalis kito skraidančio personalo. Tai itin svarbu, palaikant aviatorių grupės bendruomeninius santykius bei tradicijas.

Kilmės vietovių ir aviacijos zonų sąsajos. Kaip paaiškėjo, išanalizavus lakūnų tarnybos pasirinkimo priežastis, viena iš jų – gyvenimas netoli aerodromo. Apklaustas sraigtasparnių eskadrilės pilotas savo aviacinės patirties pradžią įvardina jau nuo tada, kai vietoj vaikystės žaidimų savo kieme pasirinko aerodromą: *kai pirmą kartą atvažiavau su dviračiu į aerodromą. Kai mama nesulaukdavo pareinant, žinodavo, kur jo ieškoti. Vaikydavo su diržu po aerodromą. Kada kukurūzninkas kyla, kad nebėgtumėm arba po parašutininkais nelystumėm. Jeigu dingo vaikai, tai aerodrome ant tvoros sėdi, eikit ir parsiveskit arba kaimynka eidavo... Įsivaizduoji kokia laimė būdavo, jeigu leisdavo lėktuvą nuplaut. Pavyzdžiui sklanduką plauna, o tu tykini ratais, vaikščioji. – Te kempinę plauk. – Vauuuu!. Aš lėktuvą ploviau!!!!!! Arba parašutą sudėt. Kai tau kokie 8 metai. 1-2 klasėje ant dviračių ir užli, kur į aerodromą. Kriaušių žinodavom kur nusifyrint tose pačiose Stetiškėse. Prisidedi sterblėj ir sėdi, ir griauži, ir žiūri, kuris gražiau*

nusileido (VDU ER 2582 4/I–25). Kito respondento pastebėjimu, lakūnai į klausimą kodėl skraido, turi standartinius atsakymus: *yra, aišku realiai standartiniai atsakymai, nuo vaikystės aerodrome...*(VDU ER 2582 4/I–1).

Todėl tiriant karo aviatorių profesijos pasirinkimo priežastis ir pastebėta, kad tam įtakos turėjo ir šeimos aviacinė aplinka, toliau buvo domėtasi, kuriose Lietuvos vietovėse respondentai gimė ir užaugo. Šie duomenys svarbūs, atskleidžiant ne tik profesinio pasirinkimo motyvus, bet ir lakūnų kilmės vietų sąsajas su aviacine aplinka.



2 paveikslas. Respondentų kilmės vietos, proc. N=60.

Tyrimo metu nustatyta, kad lakūnai kilę iš 22 šalies rajonų. Išryškėjo ir atskiros vietovės, kuriose dauguma lakūnų gimė ir užaugo. Kaip parodyta 2 paveiksle, tai daugiausia stambiausiu Lietuvos karo arba civilinės aviacijos aerodromų zonos: Šiaulių miestas ir rajonas – 20 proc., Panevėžio miestas ir rajonas – 18,33 proc., Vilniaus miestas – 11,66 proc., Kauno miestas – 10 proc., Marijampolės miestas 3,33 proc. Alytaus miestą, Kėdainių rajoną ir Šilutę kaip savo kilmės vietoves nurodė tik po 1,66 proc. respondentų. Visos šios aviatorių kilmės vietovės susijusios su karo arba civilinės aviacijos įtakos zonomis, čia veikė ir dar tebeveikia ne tik karo ir civilinės aviacijos, bet ir mėgėjiško skraidymo aerodromai. Be šių, su aviacija susijusių vietovių, 28,33 proc. lakūnų kilę iš Akmenės, Biržų, Ignalinos, Jurbarko, Lazdijų, Mažeikių, Rokiškio, Kelmės, Radviliškio, Pasvalio rajonų bei Elektrėnų, Druskininkų, Birštono miestų. Dar 3,33 proc. savo kilmės vietovės nenurodė.

Respondentų apklausų duomenys byloja, kad net 68,34 proc. karo aviacijos lakūnų gimė ir užaugo su aviacine aplinka susijusiose vietovėse. 33,33 proc. visų respondentų nurodė, kad viena iš priežasčių tapti lakūnu buvo šalia esantys aerodromai ir virš gyvenamos vietos dažnai skraidantys lėktuvai, sraigtasparniai, sklandytuvai. Be aukščiau cituotų iš karo aviacijos zonų

kilusių lakūnų pasakojimų, tą patį teigia ir iš Marijampolės miesto ir rajono kilę lakūnai. Jie sakė, kad su aviacija susipažino jau vaikystėje, vienas iš jų minėjo, kad į skraidymo pamokas Marijampolėje vykdavo iš Kazlų Rūdos. Alytuje užaugęs lakūnas prisimena: *gyvenau 100 m. nuo Alytaus aerodromo* (VDU ER 2582 4/I–36). Tačiau reikia turėti galvoje, kad daugiausia iš aerodromų įtakos zonų kilusių respondentų gimę ir užaugę keturiuose didžiausiuose šalies miestuose – Vilniuje, Kaune, Šiauliuose ir Panevėžyje arba kilę iš artimų šiems miestams vietovių. Būtent šie miestai savaime yra ir kitų, nebūtinai su aviacija susijusių profesijų traukos centrai.

Tyrimo metu taip pat nustatyta, kad nėra nei vieno lakūno, kilusio iš Klaipėdos, Palangos Kretingos rajono, nors civilinis Palangos aerodromas buvo svarbus aviacijai ir sovietmečiu. Todėl galima pastebėti, kad karinės aviacijos objektai, pasirenkant profesiją galėjo turėti didesnę, nei civilinės aviacijos objektai, reikšmę.

Tad apibendrinant 2 paveiksle pateiktus analizės duomenis, galima kelti prielaidą, kad Šiaulių, Panevėžio, Kauno aerodromai ir karinės aviacijos bazės, taip pat ir Vilniaus civilinės aviacijos aerodromas sovietmečiu galėjo daryti įtaką tiriamos karo aviacijos lakūnų tarnybos pasirinkimui. Būtina atkreipti dėmesį, kad net 96,66 proc. lakūnų yra gimę sovietmečiu, o 91,66 proc. jų, paskelbus nepriklausomybę, turėjo 5 ir daugiau metų. Tad sovietmečio laikotarpio aviaciją ir jos objektus jie prisimena palyginti gerai.

Marijampolės, Alytaus ir Kėdainių aerodromų veikla, nors ir ne tokia ženkli, taip pat galėjo tapti lakūnų profesijos pasirinkimo priežastimi. Šitaip manyti verčia ir bendra tiriamos lakūnų grupės kilmės vietovių statistika, pagal kurią neatsirado nei vieno, kilusio iš Klaipėdos miesto ir rajono, taip pat ir iš Palangos bei jos apylinkių, kur istoriškai karo aviacijos objektų nebuvo.

Taigi, tyrimas atskleidė, kad nors dauguma lakūnų kilę iš didžiųjų Lietuvos miestų, bet viena iš profesijos pasirinkimo priežasčių reikėtų laikyti ir aviacines zonas, kurios susiformavo šalia karinių Kauno, Šiaulių, Panevėžio aerodromų.

II. 2. Lakūnų išsilavinimas ir gebėjimai

Kiekvienai profesijai reikalingos tam tikros žinios ir būdingi gebėjimai. Lakūno profesija yra itin sudėtinga, žinias reikia nuolat papildyti, todėl apklausti pateikėjai išsilavinimo plėtros specifiką apibūdina kaip *mokymąsi visą gyvenimą* (VDU ER 2582 5/I–2011). Išsilavinimas, jo lygis, žinių plėtra yra svarbi ne tik lakūnų tarnybai, bet ją supančiai sociokultūrinei aplinkai. Tai lemia motyvuotą, profesionalaus kariškio požiūrį, kurį pabrėžė ir apklausti kiti Karinių oro pajėgų pareigūnai (VDU ER 2582 2/III–4; VDU ER 2582 5/I–2011). Poreikį tobulėti formuoja darbas su specifine technika, taip pat ir kariškas tarnybos pobūdis.

Karo lakūnų išsilavinimo įtaka tarnybos aplinkai. Nuo pat šios profesijos atsiradimo lakūnas yra profesionalus karys¹⁰, baigęs reikiamus mokslus ir turintis skraidymui būtinus gebėjimus bei fizines savybes. Renkant medžiagą pradiniam 2007 – 2011 m. lakūnų grupės tyrimo etape, keletas respondentų, pabrėždami karo lakūno specialybės skirtumą, lyginant su sausumos kariuomene, atkreipė dėmesį, kad sudėtingos sąlygos tapti lakūnais buvo nustatomos ir tarpukario bei sovietmečio aviatoriams (VDU ER 2582 1/I–1). Dėl šių priežasčių būtina peržvelgti ir istorinius faktus, kurie pastarąjį šimtmetį formavo ne tik visai karo aviacijai būdingus lakūnų atrankos kriterijus, bet ir atsakomybę, tarpusavio supratimu grindžiamus socialinius santykius, taip pat ir nerašytas elgesio normas, tradicijas, pasaulėžiūrą.

Tarpukario Lietuvos aviacijoje didesnę dalį skraidančio personalo sudarė karininkai, nors buvo ir puskarininkių. Į mokomąją eskadrilę buvo priimami tik baigusieji karo mokyklą ir turintys karininko laipsnį. 1923 m. rugsėjo 21 d. instrukcijoje – įsakyme dėl Aviacijos aprūpinimo kadrais rašoma: *karininkais Aviacijon gali būti skiriami tik tarnauti joje pageidaujantys ir pratarnavę ne mažiau vienerius metus, gerai atestuoti, turintys bendrą mokslo cenzą ne mažiau 8 klasėms gimnazijos arba tolygios mokyklos. Išbandymui fizinio tinkamumo Aviacijos tarnybai tokie karininkai komandiruojami iš dalies išbandymui. Pasirodžiusieji tinkamai paliekami Aviacijoje ir įsakymu Kariuomenei perkeliama, o netinkami grąžinami į savo dalinį. Komandiruotė išbandymams tęsiasi ne daugiau vieno mėnesio. Mobilizacijos skyrius, gavęs žinias iš pašauktųjų naujokų tarpo Aviacijai pirmoje eilėje reikalingą skaičių geriausių dailidžių, belgorių, virintojų, šaltkalvių. Jeigu iš naujokų kas turi atestatus apie aviacinę specialybę, tokie būtinai skiriami Aviacijon. Bendrai naujokai, ne specialistai, skiriami Aviacijon stipresni ir žvalresni.* Taip pat įstatyme rašoma, kad gerai atestuoti, pratarnavę ne mažiau vienerius metus Aviacijoje, gali būti aviacijos viršininko leisti mokytis skraidyti. 1924 m. išleistame aviacijos statute 4 paragrafe rašoma: *Svarbiausią aviacijos branduolį sudaro karininkai, surinkti iš įvairių kariuomenės dalinių į mokomąją eskadrilę ir sėkmingai baigę aviacijos mokslą. Pastaboje – mokytis leidžiama ir kareiviams iki 25 metų, bet tik baigusiems ne mažiau 6 gimnazijos klases* (Liekis 2008: 36–37, 40). Tarpukario lakūnas Stasys Baipšys savo prisiminimuose rašo: *patekti į aviaciją buvo nelengva. Mažiausias koks niekniekis fizinėje struktūroje, ar dvasinio komplekso nepilnas išsivystymas ir jau netinkamas* (Baipšys 1995: 6).

To laikotarpio Lietuvos karo aviacijos lakūnų aukštą išsilavinimą ir kvalifikaciją atspindi ir jų gebėjimas konstruoti lėktuvus. Karo lakūnas J. Dobkevičius sukūrė DOBI -1, DOBI – 2, DOBI – 3. Deja, bandydamas vieną iš savo lėktuvų, žuvo. Karo aviacijos viršininkas, brigados

¹⁰Sausumos pajėgose, jūrų pajėgose kartu su kariškio specialybę pasirinkusiais (esant šauktinių kariuomenė) tarnauja privalomosios tarnybos kariai. Nuo karo aviacijos atsiradimo XX a. pradžioje pasaulyje įsitvirtino nuostata, kad lakūnu gali būti tik profesionalūs kariškiai, sudarantys ilgalaikes sutartis. Privalomos tarnybos kariai prie orlaivių tarnauja kaip apsaugos, tiekimo personalas. Jie įprastai aviacinės bendruomenės nariais nelaikomi.

generolas, inžinierius A. Gustaitis sukonstravo net 10 modifikacijų ANBO lėktuvų, kurie sudarė nemažą dalį šalies aviacijos, o paskutinė modifikacija ANBO VIII savo savybėmis buvo labai artima garsiajam Antrojo pasaulinio karo vokiečių šturmo lėktuvui JU-87 Stuka. Savo lėktuvą V-1 gaminti buvo pradėjęs ir karo lakūnas Vsevolodas Šenbergas.

Modernėjant aviacijos technikai, atranka dar labiau griežtėjo. Sudėtingesnes nei kitų specialybių aviacijos studijų sąlygas ir reikalavimus gerai prisimena vyresnės kartos lakūnai. Ypač sudėtingi reikalavimai buvo keliami, stojant į Rusijos aviacijos mokyklas: *reikėjo geležinės sveikatos, begalinio noro ir „smegenų“* (<http://www.delfi/> Pasakojimai apie aviaciją. – Lietuvos ir JAV-pilotų istorijos 2015).

*Buvo sunku įstot. Konkursas didžiulis. Dabar Lietuvoj taip pat sunku <...> dabar institute kvotos nėra po daug 12 – 14 žmonių. Tuo metu buvo konkursas labai didelis apie 20 žmonių į vieną vietą. Iš pirmo karto. Pirmiausiai sveikata, po to profesinė atranka, labai stipri būdavo. Iš pradžių praeidavai medicininę atranką, paskui eidavai profesinę atranką <...>. Ten viskas ir mąstymas ir psichologija. Judesiai, koordinacija. Ten ne vieną dieną, ten savaitę trunka (VDU ER 2582 4/I–16). Kad atrankos kriterijai lakūnams panašūs ir visose šalyse, liudija šis JAV karo aviacijos lakūno pasakojimas: *sunkiausia kelio dalis, siekiant tapti pilotu, buvo mokymasis – per trumpą laiką turi įsisavinti didelį kiekį informacijos. Kaip tada atrodė – tam gali prireikti viso gyvenimo. Mes net juokaudavome, kad tai tas pats, kaip gerti vandenį iš ugniagesių žarnos* (<http://www.delfi/> Pasakojimai apie aviaciją. – Lietuvos ir JAV-pilotų istorijos 2015).*

Lietuvos karinėse oro pajėgose tarnaujantys pilotai taip pat privalo baigti sudėtingas studijas, o prieš tai – praeiti itin griežtas atrankas. *Ten konkursas nemažas, gal 70 buvo atrinkty, kurių sveikata leido ir pan., o priėmė tik 24 (VDU ER 2582 4/I – 2). Jų teigimu, tai ne tik dideli, konkursai, bet ir sudėtingos studijos. Lakūnai baigę šį institutą [Antano Gustaičio aviacijos institutą A.G.], teigia, kad neužtenka vien įstoti, reikia daug pastangų ir pabaigti, bet ir dirbti ši darbą (VDU ER 2582 5/I–2013).*

Baigę mokslus ir įgiję patirties lakūnai – *pilotai* tarnauja įgulos vadais, o jaunesni, ypač dideliuose orlaiviuose, skrenda kaip navigatoriai – antrieji pilotai. Vadas skrydžio ir tarnybos metu atsako už orlaivį ir įgulą. Visi pilotai, kaip ir tarpukaryje bei sovietmečiu, yra karininkai. Jie sudaro 60 proc. tiriamos lakūnų grupės. Pilotai (karininkai) taip pat dirba KOP ir krašto apsaugos administraciniame aparate, užsienio atstovybėse, vadovauja Karo aviacijos bazei ir Karinėms oro pajėgoms. Būtent jie formuoja Karinių oro pajėgų strategiją ir politiką, priima aviacijai svarbius sprendimus. Šiai pareigybei būtinas aukštasis aviacinis išsilavinimas. Pilotai yra baigę Rusijos aviacijos mokyklas, VGTU Antano Gustaičio aviacijos institutą ir bendrą AGAI programą, ruošiant lakūnus kartu su Generolo J. Žemaičio Lietuvos karo akademija.

Sraigtasparnių borto technikams, kurie sudaro 10 proc. tiriamos grupės, reikalingas inžinerinis arba techninis išsilavinimas bei bendras techninis išprusimas. Šie įgulos nariai dalyvauja paleidžiant sraigtasparnio variklį, stebi orlaivio parametrus skrydžio metu, atlieka kitus techninius darbus orlaivyje. Lietuvoje specialios mokyklos, ruošiančios borto technikus sraigtasparniams, nėra. Nors Antano Gustaičio aviacijos institutas ruošia aviacinės elektronikos, aviacinės mechanikos, aviacinių elektros įrengimų specialistus (Liekis 2008: 617–620), tačiau tik 3,33 proc. iš apklaustųjų šių lakūnų – borto technikų baigę šiuos mokslus. Todėl Karinėse oro pajėgose sukurta speciali mokymo sistema, kur žinių pagrindus lakūnai įgyja mokydami skraidyti bei praktiškai dirbdami su specialiais treniruokliais užsienyje (VDU ER 2582 5/1–2011). *Oficialaus borto techniko mokymo nėra. Mes patys. Vienintelis – Kremenčiugo skraidymo koledžas, nacionalinio aviacijos universiteto (Ukraina). „Kruti“¹¹ dėstytojai ir praktikai, ir teoretikai* (VDU ER 2582 4/1–3).

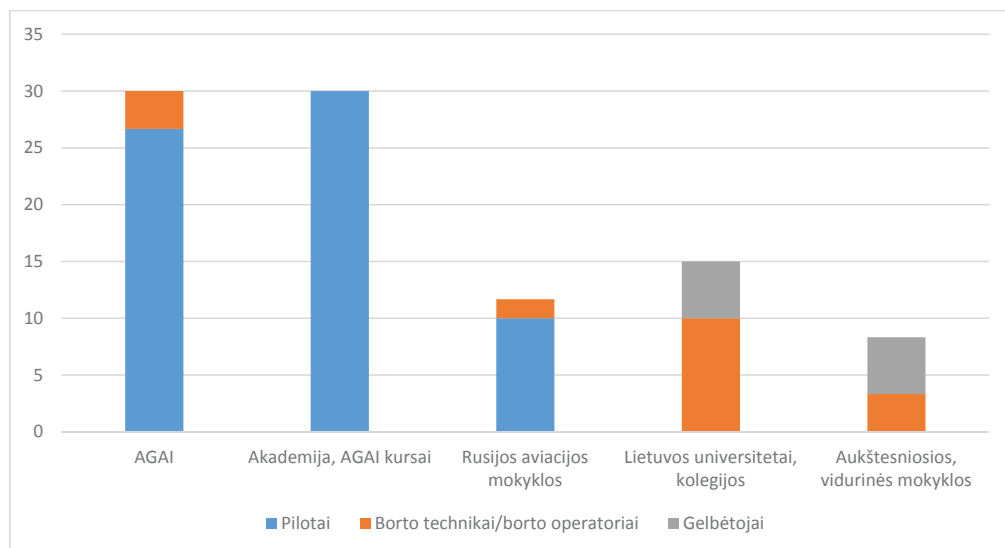
Su šia mokymo įstaiga susiję ir pagrindiniai sraigtasparnių eskadrilės borto technikų bei pilotų mokymai, skraidant MI-8 modifikacijos sraigtasparniais. Įprastai jie rengiami Ukrainoje, bet šiuo metu dėl įtemptos padėties mokymai perkelti į Vengriją. Borto technikų mokymų prižiūri eskadrilės borto technikas (grandies vadas) ir dar vienas, patirtį turintis šios srities specialistas. Be jų patikrinimo ir sprendimo savarankiškai skraidyti naujokas nepradedą.

Transporto lėktuvų borto operatoriai savo įgūdžius įgyja tarnybos metu, lankydami įvairius kursus, dirbdami praktiškai.

Gelbėtojai – tai įgulos nariai, atliekantys gelbėjimo darbus ir tiesiogiai nedalyvaujantys orlaivio valdyme. Ši pareigybė Lietuvos karinėse oro pajėgose suformuota dėl vykdomų paieškos ir gelbėjimo operacijų sraigtasparniais. Gelbėtojams aviacinis išsilavinimo cenzas nėra nustatytas, bet reikalingi kiti, daugiau į fizines savybes orientuoti, gebėjimai. Gelbėtojai ruošiami pačioje KOP sistemoje.

Tiriant lakūnų išsilavinimą, apklausos duomenimis sudarytas 3 paveikslas, kuriame išskiriami du lygiai: bendras išsilavinimas ir specialusis aviacinis išsilavinimas, įgytas šio pobūdžio mokyklose.

¹¹ Rusų kalba *крытой* – kietas.



3 paveikslas. Lakūnų išsilavinimas, proc. N=60

Pagal mokymosi laiką ir vietą lakūnus galima sugrupuoti į 4 grupes. Pirmoji grupė – lakūnai, sovietmečiu baigę aukštesnias ir aukštesnias karines mokyklas (pilotai ir borto technikai); antroji – baigę Vilniaus Gedimino universiteto Antano Gustaičio aviacijos institutą (pilotai ir borto technikai); trečiosios grupės lakūnai baigę bendrą Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademijos mokymo programą kartu su Antano Gustaičio aviacijos institutu (pilotai); ketvirtoji grupė – Karinių oro pajėgų struktūroje pagal specialias mokymo programas paruošti lakūnai (borto technikai, borto operatoriai, gelbėtojai).

Iš 3 paveiksle pateiktų duomenų matyti, kad 30 proc. lakūnų baigę Antano Gustaičio aviacijos institutą. Didžioji jų dalis – 26,67 proc. tapo pilotais, kiti 3,33 proc. – borto technikais. Dar 30 proc. pilotų aukštojo mokslo diplomą įgijo, baigdami Generolo Jono Žemaičio karo akademiją, kur pagal specialią papildomą programą, vykdomą kartu su AGAI, gavo piloto išsilavinimą. Tiriamosios grupės 11,67 proc. narių baigę aviacijos mokyklas Rusijoje: Zasovo, Krasnij Kuto civilinės aviacijos mokyklas, Armavirovo aukštąją karo aviacijos mokyklą, Kirovo karinės aviacijos techninę mokyklą, Sumų, Viaznikų aviacijos centrus. Tai – vyresniosios kartos lakūnai. Šios Rusijos aviacijos mokyklos ne visos yra aukštosios. Dalis jų laikytinos specialiosiomis ir atitiko tuometinius technikumus. Šiose specialiosiose mokyklose studijavę 10 proc. pilotų bei borto technikų mūsų šalies aukštesnias mokyklas baigę, jau tarnaudami Lietuvos karinėse oro pajėgose. Jas papildomai baigė 6,67 proc. respondentų.

Kita lakūnų dalis, 18,33 proc. – borto technikai, borto operatoriai, gelbėtojai (4 grupė), kuriems orlaivio pilotavimui būtinas išsilavinimas nėra privalomas, – baigė techninio pobūdžio Lietuvos aukštąsias mokyklas (universitetus, kolegijas).

Apibendrinant duomenis apie Lietuvos aviatorių išsilavinimą, matome, kad net 90 proc. apklaustų respondentų turi aukštojo mokslo diplomus. Išsilavinimo lygį ir lakūnų suvokimą, kad mokslas ir žinios būtinos tarnyboje, patvirtina ir faktas, kad tarp pilotų yra ir 5 proc. papildomai įgijusių magistro kvalifikacinį laipsnį, o 3,33 proc. respondentų šiuo metu dar tebestudijuoja magistro studijose.

Žemesniojo lygio išsilavinimo įstaigas yra baigę tik palyginti maža tiriamos grupės dalis – 10 proc. apklaustųjų. Iš jų 3,33 proc. aukštesniašias, 1,67 proc. specialiąsias, 5 proc. vidurines mokyklas. Pagal specifiką – tai gelbėtojai ir vienas borto technikas. Tačiau jie visi atlieka atsakingas užduotis.

Apklaustos apie karo aviacijos lakūnų išsilavinimą analizės duomenys atskleidė, kad nežiūrint to, jog svarbiausias funkcijas tiriamoje lakūnų grupėje atliekantiems pilotams aukštasis išsilavinimas yra būtinas, o kitiems – nėra griežtai privalomas, mokslo žinių, aukštojo išsilavinimo svarbą suvokia ir kiti skraidančio personalo atstovai. Pavyzdžiui, tarnaudami karo aviacijoje gelbėtojai įgijo netgi aplinkosaugos, turizmo specialybes. Jie mano, kad *dar nei vienam nepamaišė aukštasis* (VDU ER 2582 4/I–9).

Analizuojant tiriamos grupės išsilavinimą, išaiškėjo įdomus ukrainiečių tautybės borto techniko atvejis. Šis lakūnas dėl gyvenimiškų aplinkybių baigęs tik vidurinę mokyklą, tačiau įgijęs didelę profesinę patirtį – sovietmečiu jam teko dirbti Šiaulių karinėje aviacijos gamykloje, lankyti daugybę aviacinių kursų, atlikti daug praktinių darbų (VDU ER 2582 4/I–3). Darbu įgytą kvalifikaciją ir žinias atskleidžia ir jo svarbus statusas eskadrilėje. Respondentas dalyvauja ruošiant borto technikus, nuo jo sprendimo netgi priklauso, ar naujai ruošiamas lakūnas (borto technikas), skrisdamas su įgula, galės užduotis atlikti savarankiškai. Šis lakūnas Lietuvos karinėse oro pajėgose tarnauja beveik nuo pat jų įkūrimo, puikiai išmano ne tik bendrus aviacijos, aviatorių sociokultūrinės aplinkos principus, bet domisi ir Lietuvos aviacijos istorija. Pateiktas pavyzdys rodo, kad motyvuotas požiūris į mėgstamą darbą ir nuolatinis savo įgūdžių lavinimas yra svarbus ir vertinamas karo aviacijos lakūnų grupėje bruožas.

Lakūnų išsilavinimo tyrimas taip pat atskleidė, kad išsilavinimas lemia ir lakūnų elgsenos ypatumas. Pavyzdžiui, 8,33 proc. respondentų apklausos metu pastebėjo, kad tarnybos metu bendraujant su išsilavinusiais žmonėmis, keičiasi ir jų elgsena, netgi gyvenimo būdas. *Nuolat dirbant tarp protingų ir išsilavinusių žmonių keičiasi ir mano paties mąstymas ir elgesys. Norisi*

sekti vyresniųjų kolegų pėdomis (VDU ER 2582 4/I–55). *Atėjo pas mus vienas „raspezdalas“*¹², *dabar jau pasidarė kultūringas, vadinasi aplinka auklėja* (VDU ER 2582 4/I–3). Kad lakūnų bendruomenė išsilavinusi ir viešumoje elgiasi pavyzdingai, pastebi ir visuomenė. Stovyklos moksleiviams „Sakale, lėk“ metu, dirbusius su vaikais lakūnus mokyklos mokytoja įvertino teigiamai: *atvažiavo kareivukai, tvarkingai, padarė tvarką, jokių keiksmažodžių, mandagiai* (VDU ER 2582 5/I–2012).

Kitas klausimas, kuris buvo nagrinėjamas tyrime – kaip išsilavinimas įtakoja lakūnų veiklos socialinę ir kultūrinę aplinką. Kalbant apie lakūnų veiklos socialinę ir kultūrinę aplinką, kaip parodė tyrimas, didžiausią poveikį jai daro mažiausioji 10 proc. grupė – vyresniosios kartos lakūnai, baigę aviacijos mokslus tuometinėje Sovietų Sąjungoje. Vieni jų baigė Rusijos aukštąsias civilines arba karo, kiti – tik specialiąsias aviacijos mokyklas. Remiantis apklaustų lakūnų pasakojimu (VDU ER 2582 2/III–2) ir paskelbtais darbais, galima teigti, kad Rusijoje profesiją įgijusių lakūnų įtaka nuo pat Lietuvos karo aviacijos atkūrimo ligi šiol didelė todėl, kad tose mokyklose buvo gausu įvairių tradicijų, susijusių su tarnybos specifika, formuojančių šios srities kariškių mentalitetą bei elgesio normas (Матлин 2003; Adams 1993).

Tyrimo metu taip pat įsitikinta, kad Lietuvos karinių oro pajėgų, atsiradusių tik po nepriklausomybės atkūrimo, tradicijos sukurtos, perimant ir panaudojant sovietinių laikų elementus, o visos naujos įgytos jau besimokant AGAI, vėliau perimtos ir iš kitų šalių lakūnų (Griškus 2011a, 2013). Taip pat akivaizdu, kad karo aviacijos tradicijos ir elgesio normos labiausiai priklauso nuo aukščiausios kvalifikacijos lakūnų, būtent, pilotų. Tyrimo metu nustatytus šiuos lakūnų tradicijų kilmės ir raidos ypatumus patvirtina ir aviacijos istorikų darbai. Juose taip pat didžiausias dėmesys skiriamas lakūnams – pilotams, jie laikyti pagrindiniais tradicijų kūrėjais ir herojais (Земфилов 2003; Полак, Шоурз 2003). Tyrimas parodė, kad šios tradicijos tikrai perimtos iš pilotų, nes su borto technika, gelbėtojais tam tikros įvedimo ceremonijos atliekamos tik retsykais. Taip pat pastebėta, kad krikštynų ritualai, nors ir turi kai kurių bendrų bruožų, kiekvienoje skraidančioje grupėje yra skirtingi (Griškus 2009; 2011a). Vadinasi, iš pilotų perimtos tradicijos buvo plėtojamos ir taikomos kitoms skraidančiojo personalo grupėms.

Antrosios – AGAI absolventų – grupės veiklos ir tradicijų pobūdis nuo pirmosios – Rusijoje įgijusių išsilavinimą lakūnų grupės niekuo nesiskiria. Tyrimas parodė, kad jie natūraliai perėmė vyresniųjų lakūnų tarnybos santykių normas, jas papildydami daugiausia iš studijų AGAI ir bendravimo su užsienio šalių lakūnais patirtimi.

Tačiau analizuojant trečiosios – Lietuvos karo akademijoje ir AGAI išsilavinimą įgijusių lakūnų – grupės veiklos specifiką, įsitikinta, kad jų žinios ir mokymo institucijoje gauta

¹²Iš rusų kalbos kilęs žargonas, kuriuo apibūdinams negražiai šnekantis, besieikiantis žmogus.

socialinė ir kultūrinė patirtis labiausiai siejasi ne su aviacijos, bet su sausumos pajėgų tvarka ir elgesio normomis. Lakūnai ateina į eskadriles, baigę specialias programas, *kurių tikslas parengti būrių vadus. Ugdyti vado lyderio savybes, vertybes <...>, nes sėkmingai baigęs pėstininkų būrio vado karinį turi gebėti vadovauti būriui, išmanyti mūšio vedimo eigą* (<http://www.lka.lt/lt/karinis-rengimas>). Lakūnų, baigusią aviacijos mokymo įstaigas, nuomone, tai kertasi su esminiais aviacijos principais – kolektyviškumu ir bendruomeniškumu. Respondentų manymu, karo akademiją baigę lakūnai savo mąstymu *pirmiausiai yra kariai, o tik paskui aviatoriai* (VDU ER 2582 5/I–2014, 2015).

Šis Karo akademijos absolventų mąstymo ir elgsenos ypatumas siejamas ir su kita problema, apie kurią lakūnai kalbėjo gana atvirai. Pabrėžta (šis faktas tyrimo dienoraštyje ir apklausos anketose užfiksuotas net 14 kartų), kad KOP sistemoje tarnauja vis daugiau su aviacija tiesiogiai nesusijusių karininkų, o štabuose dirba daug sausumos pajėgų karininkų, planuojančių aviacijos veiklą. Šiuos klausimus interviu metu ir asmeniniuose pokalbiuose įvardijo ne tik pilotai, bet ir didžioji dalis sraigtasparnių eskadrilės borto technikų, taip pat ir kai kurie gelbėtojai, taigi respondentų iškelta problema, akivaizdu, šiandien yra aktuali ir neišspręsta.

Minėta situacija daro įtaką ir lakūnų grupės sociokultūrinei aplinkai, nes Karinėse oro pajėgose skraidantis personalas sudaro tik 9 proc. visų kariškių (Jankienė 2011), todėl neatsitiktinai dalis lakūnų nuomonė apie kitus kariškius, tarnaujančius KOP sistemoje, gana kritiška. *Paskutiniu laiku, kada mūsų šlovingoji akademija prikepė leitenantų, ir kada nežinojo kur juos dėti. Ir prasidėjo tą invazija, piechotos pas mus. Kurie ateina pas mus, aš nieko nenoriu pasakyti blogo apie žmones, bet jie taip išauklėti, taip išmokyti. Jų tikslas, aš karys, miltariūga, ką aš turiu padaryti. Aš turiu šaudyti kietai, aš turiu bėgioti kietai, maskuotis, viską ką juos mokino akademijoje. Ir jie šitą bando įdiegti aviacijoje. Viskas, bet tai aviacijoje netinka. Pavyzdžiui man reikia su ekipuote praeiti 8 km ar 20 km. Bet kam man to reikia vaikinai? Bet juk jeigu karas? Kas mano pareigybinuose nuostatuose parašyta... Ne, buvo parašyta? Aliarmo atveju turiu bėgti prie borto, paruošti jį skrydžiui, paruošti jį su priskirtu techniku ir laukti pilotų. Todėl, jie gauna užduotį ir bėga prie tam tikro borto [orlaivio]. Dabar kraštinis aliarmas man grįžus. Raunu tiesia prie malūno. Ir stoviu, prie malūno nieko nėra. Aliarmas, karas, aerodrome nieko nėra. Pasirodo visi rauna į ginklų sandėlį, gauna ginklus, turi vis būti su taktinėm kuprinėms. Viskas tam žmogui kuris mėnesį sėdės miškuose* (VDU ER 2582 4/I–3). Jų nuomone, reikia, kad *požiūris į žmogų šiek tiek pasikeistų. Į patį aviatorių. Nes pėstininkai valdo. Kaip sakau mankurtų kalvė Lietuvos karo akademija. Truputėlį jie nesuvokia kas yra aviacija<...>. Čia ateina tokie žmonės jie nesupranta kaip čia vikšrinis gali važiuoti, o kam tam malūnui naujos mentės. Taigi nesulūžo mentės, vos ne tegu skrenda. Aš manau kad prie to kryptingai ateisim. Ateis daugiau dirbti pechotos ir prie šito prives. Jie nesuvokia. Pasižiūrėk*

kiek pas mus štabe buratinų sėdi. Moka žygiuoti, mėtyt granatas ir kamuolį varytis laisvalaikiu. O kad sraigtai stovi – jiems nusišikt. Kad pramušt kažkokį remontą, ten į ateitį planuot kažką, jie ateina „aledromas, aledromas“ (VDU ER 2582 4/I – 8).

Pasakodami, lakūnai pabrėžia, kad aviacijoje orlaiviui ir jo priežiūrai, įgulos pasirengimui atlikti būtinas funkcijas reikalinga speciali tvarka, kuri būdinga tik aviacijai ir ją reikia išmanyti. Orlaivis negali skristi, jeigu dėl atsiradusios problemos kyla bent menkiausias įtarimas. Lakūnai ruošiami skraidyti, o ne atlikti sausumos pajėgoms numatomas funkcijas. Dėl šių priežasčių lakūnai prieš sausumos kariškius, tarnaujančius karinėse oro pajėgose, nusiteikę gana atsainiai. Jie įvardija tai kaip karo aviacijos sociokultūrinių pokyčių tendencijas. Kitokios tvarkos stiprėjimas, kurią pagal savo išsilavinimą ir įgytą kompetenciją KOP sistemoje stengiasi įdiegti čia tarnaujantys sausumos pajėgų karininkai, mažina lakūnų pasaulėžiūros, elgsenos savitumą ir keičia jų tarnybos socialinę bei kultūrinę situaciją.

Tyrimo metu respondentai tvirtino, kad lakūnams būdingos savitos elgesio ir bendravimo normos, netgi gana liberali tvarka. Tuo tarpu sausumos kariškių tvarka, jų nuomone, ne visiškai atitinka aviacinius poreikius ir daug kur netgi prieštarauja požiūriui į karinių oro pajėgų pareigūnams būdingą hierarchiją ir pan. Pateikėjai pažymėjo, kad mažėjant karo aviacijoje, kaip jie sakė, aviaciniam mentalitetui, šitai ilgainiui gali tapti netgi pačios karo aviacijos nykimo priežastimi. Minėtos problemos pasekme galima įvardinti ir spaudoje bei lakūnų aplinkoje vykstančią diskusiją apie tai, kad naujus sraigtasparnius ir vykdomas paieškos ir gelbėjimo funkcijas, pavyzdžiui, iš Karinių oro pajėgų planuoja perimti Vidaus reikalų ministerijos pasienio tarnyba.

Krašto apsaugos sistemoje reiškiamos mintys, kad Lietuvos kariuomenės aprūpinimui netgi pigiau samdyti kitų šalių sraigtasparnius nei įsigyti savus (VDU ER 2582 5/I–2013, 2015) (<http://www.tv3>), irgi parodo KOP lakūnų būtiną aviacinio išsilavinimo bei bendro karo aviacijos veiklos principų vyravimo poreikį.

Tyrimas taip pat atskleidė, kad baigę aviacijos mokyklas pilotai yra labiau motyvuoti, turintys *bendrą aviacijos suvokimą*¹³, nes šios įstaigos susikūrusios ir savitą, susijusią su aviacija, kultūrinę aplinką. Pilotams tampant ir aviacijos struktūrų vadais, tikėtina, kad KOP plėtos kryptyse vyraus aviacijos, o ne sausumos pajėgų tvarka. Todėl apibendrinant respondentų nuomones, tapo akivaizdu, kad Lietuvos karo aviacijos sistemai lakūnus būtina ruošti ne Karo akademijoje, o Antano Gustaičio aviacijos institute. Į šią mokymo įstaigą stoja žmonės, skraidę jaunystėje ir susipažinę su šia sritimi. Institute vyrauja aviacinė aplinka, daugelis dėstytojų buvę lakūnais arba yra artimai su aviacija susiję žmonės (Liekis 2008: 529–552). Reikia pastebėti, kad šalies sausumos pajėgų kariškių integracija į Karinių oro pajėgų

¹³Terminą naudoja lakūnai. Tai technikos, struktūros, istorijos, tradicijų ir kitų reikšmingų aspektų suvokimas.

struktūras susijusi su šalies kariškių paruošimo sistema, siauru karo aviacijos veiklos spektru. Dėl šios priežasties mūsų mažoje šalyje yra palyginti mažai skraidžiusio personalo, galinčio dirbti aviacijos štabuose. Tai taip pat yra svarbi priežastis, lemianti socialinius ir kultūrinius pokyčius Lietuvos karo aviacijoje.

Lakūnų profesinis tobulėjimas. Dabartinėmis sąlygomis karys savo tarnybos metu ne visada turi galimybę iki galo realizuoti teorines žinias. Kariška tobulėjimo sistema, skirtingai nuo daugelio civilių specialybių, sudaryta iš teorinių ir praktinių mokymų. Karo aviacijos lakūnų profesinis tobulėjimas išsiskiria iš kitų tuo, kad tai ne tik naujų žinių ir įgūdžių įgijimas, bet ir nuolatinis senųjų kartojimas. Būtent tai ir yra išskirtinis karo aviacijos tarnybos bruožas. *Aš, kas liečia techniką, ją gerbiu ir mokinuosi <...>. Pakol tu nesuprasi kas vyksta, tu nesuprasi, tu neišmoksi nieko. Buvo vienas toks vaikinys, mes iš jo bandėm 4 metus padaryti borto techniką. Jis bandė išmokyti atmintinai. Bet tai trumpas dalykas. Jeigu išmokai ir supratai tai pastoviai reikia pakartoti. Jam buvo nuostabus dalykas, kodėl aš sėdžiu ir skaitau RLE¹⁴. Aš tą knygą moku atmintinai, bet aš ją kas mėnesį, 2 kartus į mėnesį pražiūriu. Ir vėl aš save pagaunu, kad kažko tai nežinau* (VDU ER 2582 4/I–3).

Norint atskleisti lakūnų profesinio tobulėjimo ypatumus, būtina išskirti šiuos jų mokymo tarnyboje aspektus:

1. šių dienų technologijų pokyčiai, verčia įsavinti ir naują ginkluotę bei įrangą, tokie mokymai būdingi visoms institucijoms, organizacijoms;

2. kariuomenės sistema pagrįsta kariškais laipsniais, susijusiais su karjeros galimybėmis. Aukštesniam laipsniui gauti reikalingos papildomos žinios, kurios įgyjamos tarnyboje bei mokantis;

3. kariškai struktūrai būtini nuolatiniai mokymai, bendradarbiaujant su kitomis pajėgomis arba kitų šalių kariuomenėmis, siekiant išmokyti koordinuoti karinius veiksmus karo metu. Tokie mokymai atskleidžia kariškų mokymų aspektus;

4. skraidymo kokybei itin svarbus nuolatinis lavinimas, tai reikšmingas ir išskirtinis karo aviacijos tobulėjimo bruožas.

Nuolatinis žinių atnaujinimas, mokymasis visą gyvenimą (VDU ER 2582 5/I–2012, 2013) atskleidžia bendruomenės elgsenos savitumą, kurį formuoja tarnyba. Šie bruožai pastebimi ir respondentų kasdieniame gyvenime, kai stengiamasi tobulėti: *mano skaitymai susiję su investicija į save* (VDU ER 2582 4/I–15).

Naujų technologijų įsisavinimas, profesinių gebėjimų lavinimas, susijęs su kiekvieno orlaivio specifika ir atliekamomis funkcijomis. Mūsų šalies atveju, tai mokymai, susiję su skraidymu,

¹⁴ Руководство по лётной эксплуатации вертолета МИ-8Т (Sraigataspurnio MI-8T valdymo vadovas.) Sutrumpintai RLE (ПЛЭ).

skrydžio saugumu, mokymu skraidyti naujo tipo orlaiviais. Lakūnai apmokomi naudotis ir sausumos karių ginkluote. Šie mokymai suaktyvėja, ruošiantis į misijas. Pavyzdžiui, vykstant į Afganistaną, gelbėtojai perkvalifikuojami į borto šaulius (VDU ER 2582 5/I–2013). Kadangi Lietuvos karo aviacijoje vykdyti aktyvių kovinių veiksmų nesiruošiama¹⁵, mokymai nėra kovinio pobūdžio. Sraigtasparnių eskadrilės lakūnai dažniausiai treniruojasi išbūti po vandeniu, naudotis gelbėjimo valtimis. Respondentai apklausų metu vardindami kursų, mini: *drinkidrila*, *išnaras*¹⁶, taip pat ir tarptautinius mokymus „Baltic Bikini“. Prie mokymų reikia priskirti ir lakūnų persikvalifikavimą skraidyti kitos modifikacijos orlaiviais (pavyzdžiui nuo sraigtasparnio MI – 8T ant MI – 8MTV), kur pirminis pasiruošimas vyksta specialiuose mokymosi centruose. Nuo pastarųjų skiriasi gelbėtojų mokymai. Iš jų reikalaujama didesnio fizinio paruošimo, privaloma pabaigti ir narų, paramedikų kursus. Praktiniai gelbėtojų įgūdžiai įgyjami, du kartus per mėnesį budint greitosios pagalbos ligoninėse.

Lakūnų laipsnių kėlimo sistema susijusi ne tik su sėkminga tarnyba, bet ir su mokymais tarnybos metu. Kariškiams karininkų laipsniai suteikiami, baigus karo mokyklas, AGAI absolventams – tik po specialių kursų karo akademijoje. Kariškiai kapitono laipsniui gauti privalo baigti tarptautinius *Kapitonų* kursus¹⁷, kurie įprastai vyksta anglų kalba. Lakūnai kartu su kitais šalies karininkais siunčiami į JAV, Estiją. Kursai vyksta ir Lietuvoje, Vilniuje. Siekiant dar aukštesnio laipsnio, lakūnai siunčiami į užsienio šalių karo akademijas, stažuotes.

Karjeros galimybės neretai susijusios su skraidymo laiko mažėjimu. *Jeigu sausumos kariškiui pasiūlymas tarnauti štabe skamba kaip karjeros viršūnės pasiekimas ir sakoma: „Pagaliau“, lakūnas, sužinojęs apie paskyrimą į štabą, kelia klausimą: „Kodėl? Ką blogo padariau? (VDU ER 2582 2/III–6). Lakūnui dažnai sunku apsispręsti, ar jam sulaukus 38 – 40 metų toliau tarnauti iki majoro laipsnio ir skraidyti iki 55 metų, ar kopti karjeros laiptais aukštyn ir dirbti administracinį darbą. Motyvuoti lakūnai, turintys visuminį *aviacijos suvokimą* bei formuojantys bendruomenės kultūrinę aplinką, karjeros neretai nesiekia. Dėl šios priežasties į KOP sistemą dažniausiai ateina tarnauti sausumos pajėgų kariškiai.*

Kariniai mokymai, karinių veikslų koordinavimo mokymai – tai pasiruošimas vykdyti trumpalaikes ir ilgalaikes karines užduotis užsienyje kartu su kitų šalių kariškėmis struktūromis bei Lietuvos sausumos, jūrų specialiosiomis pajėgomis Lietuvoje. Pavyzdžiui, išgyvenimo mokymai Portugalijoje, skraidymas kalnuose Kroatijoje (VDU ER 2582 5/I–2012, 2013).

¹⁵ Lietuvos karo aviacija net misijose atlieka tik transportavimo, mokomąsias operacijas, tiesioginiuose koviniuose veiksmuose nedalyvauja.

¹⁶ Angl *dinghy drill* – mokymai su gelbėjimo valtimis. Jų metu treniruojamais iš vandens su įranga įlipti į gelbėjimo valtį. *Išnaromis* vadinami mokymai vandens telkiniuose, treniruojantis su narais profesionalais.

¹⁷ Į juos siunčiami visu pajėgų karininkai.

Lakūnų veiklos, jų elgsenos ir mąstymo bruožus taip pat formuoja *skraidymo įgūdžių lavinimas*, kuris susideda iš teorinės literatūros skaitymo ir praktinių įgūdžių tobulinimo. Lakūnai savo mokslus tarnaujant apibūdina šitaip: *krūva įvairių aviacinių kursų* (VDU ER 2582 4/I-42).

Tačiau svarbiausias darbo įgūdžių lavinimas yra skraidymas. Nesant iškviatimų, sisteminių mokymų budėjimo tarnybos metu lakūnai atlieka planinius skrydžius, kurie yra būtini profesionalumo, gebėjimų palaikymui ir jų tobulinimui. Per menkas skraidymų kiekis mažina ir gebėjimus, pasitikėjimą savo jėgomis bei veiklos motyvaciją. Valandos, praleistos ore – tai ne tik lakūnų patirties vizitinė kortelė, bet ir tradicijos, susijusios su skraidytų valandų skaičiaus paminėjimu. Tačiau, lakūnų teigimu, ne visas ekstremalias situacijas skrendant galima išbandyti ore (VDU ER 2582 5/I-2013), todėl tam numatomos nuolatinės treniruotės su orlaivį imituojančiais treniruokliais. Lietuva šios įrangos visiems orlaivių tipams neturi, todėl lakūnai siunčiami į užsienio mokymo centrus. Transporto lėktuvų „Spartan“ lakūnai mokomi Italijoje, lengvųjų atakos lėktuvų – Čekijoje, sraigtasparnių skraidantis personalas, kaip jau buvo minėta – Ukrainoje, Vengrijoje, netgi Singapūre ir Prancūzijoje (VDU ER 2582 /I-2013, 2014, 2015). Lakūnai dalyvauja ir darbinėse konferencijose, rengiamose Švedijoje, Estijoje ir Latvijoje (VDU ER 2582 5/I-2011, 2012, 2013, 2014, 2015).

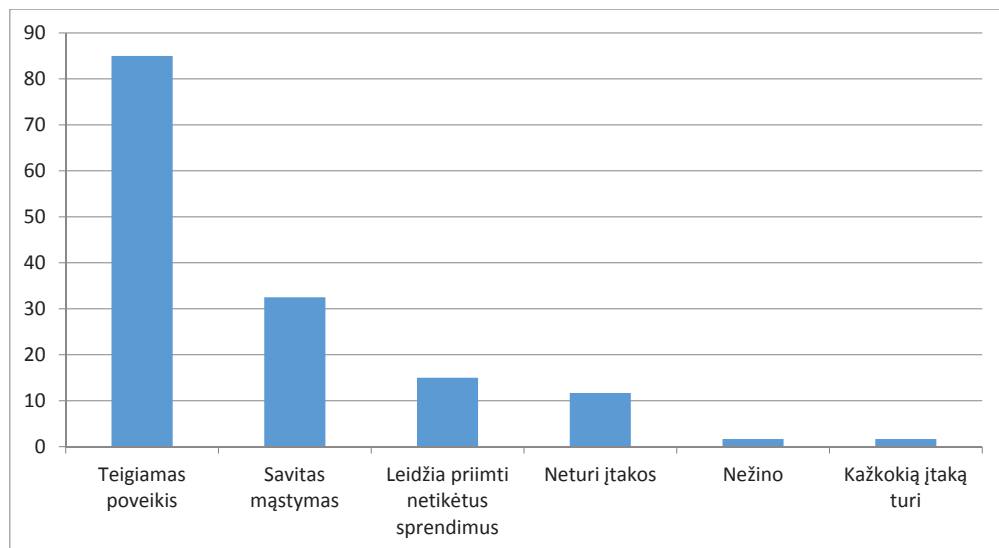
Su praktiniais ir teoriniais mokymais susijusios ir komandiruotės, išvykos, bendravimas su užsienio šalių specialistais bei kitų pajėgų kariškiais. Kartu tai anglų kalbos lavinimas, gebėjimas komunikuoti, pažinti kitų šalių kultūrą. Tarptautinis bendravimas prisideda prie aviacinių tradicijų plėtros, aviacinio folkloro – anekdotų, posakių, dainų sklaidos. Svarbios ir asmeninės pažintys su kitų šalių kariškiais, palaikomi ryšiai su jais.

Karo lakūnų tobulėjimą daugiausiai lemia jų tarnybos specifika. Daugiausiai kvalifikaciją kelia karininkai, nes tai susiję ir su jų karjeros galimybėmis ir vadovaujamo administruojamo pobūdžio funkcijomis. Kvalifikacijos kėlimas, be teorinių žinių gilinimo ir profesinių įgūdžių ugdymo, reikšmingas ir bendram kultūriniam lakūnų išprusimui, jų elgesio bei mąstymo specifikai. Tai ryšku iš šitokio respondento pasisakymo: *realiai galėčiau dirbti ir įsisavinti bet kurią sritį, kuri man yra įdomi, nematau problemų. Ilgalais studijavimas, žinių palaikymas išmokė nesunkiai įsisavinti informaciją, susisteminti ją, sudėlioti į lentynas ir lengvai pasinaudoti. Dėl to bet kurią sritį galima įsisavinti, daug greičiau negu prieš 10 metų, negu prieš mokantis* (VDU ER 2582 4/I-15).

Elena Kocai pastebėjo, kad *asmenys, turintys aukštesnę išsimokslinimą sudaro mažiausią bedarbių dalį, nes sugeba be didesnio vargo papildyti profesines žinias, persikvalifikuoti ir taip įsitraukti į darbo rinką* (Kocai 2004: 60, 69, 93-94). Karo aviacijos lakūnų išsilavinimo nuolatinis tobulėjimas, naujų žinių plėtra ir praktinių įgūdžių tvirtinimas yra visiškai

suprantamas kaip vienas iš svarbiausių tiriamos grupės sėkmingos veiklos faktorių, nes būtent išsilavinimas ir žinios daugiausiai lemia gebėjimą prisitaikyti prie supančios aplinkos. Karo lakūnų profesinio tobulėjimo sistemos savitumu reikia laikyti teorinius ir praktinius mokymus, susijusius tarnybai reikalingų gebėjimų palaikymu, aukštesnio laipsnio suteikimu karininkams, skraidymo įgūdžių lavinimu.

Tarnybos įtaka lakūnų elgesiui ir mąstymui. Siekiant išsiaiškinti karo aviacijos lakūnų išsilavinimo, gebėjimų, profesinio tobulėjimo bei jų darbo specifikos reikšmę, šiems kariškiams kaip asmenybėms, 2011 – 2015 m. tyrimo metu jiems buvo pateiktas klausimas ir apie tarnybos specifikos įtaką jų elgesiui bei mąstymui.



4 paveikslas. Tarnybos įtaka lakūnų elgesiui ir mąstymui, proc. N=60.

Kaip parodyta 4 paveiksle, respondentai mano, kad tarnyba daro teigiamą poveikį jų elgesiui ir mąstymui, taip nurodė net 85 proc. pateikėjų. Ir tik 11,67 proc. respondentų manė, kad tarnyba jų elgesiui ir mąstymui įtakos nedaro. Dar 1,67 proc. teigė, kad nežino, 1,66 proc. mano, kad *kažkokią* įtaką turi.

Svarbi lakūnui savybė – gebėjimas numatyti *du žingsnius į priekį*. Šį bruožą jie įvardino, kaip savitą mąstymo būdą būdingą šios profesijos atstovams. Respondentai paaiškino ir esmę. *Aišku, lakūnai ne visi vienodi. Lakūno, biški kitoks mąstymas. Lakūnas turi biški žingsnį į priekį galvoti. Tas kuris to neturi, nėra geras lakūnas. Tą reikia įdiegti. Nes dažnai reikia skristi, daryti, ant klaidos ribos. Turi žinoti, kaip tu darysi, kaip tu išsisuksi. Taip ir gyvenime. Kažką darydamas, kad ir malkas kapodamas, galvoji, biški į priekį. Gal platesnis, ir biški priekį* (VDU ER 2582 4/1–8). Šis įgūdis natūraliai pritaikomas ir kasdieniame gyvenime: *mąstymas, visada*

mąstai du žingsnius į priekį. Neleki stačia galva. Žiūri, galvoji, analizuoji, skrendi analizuoji. Taip pat važiuoji [mašina A.G.] kaip sakant, važiuoji – dega raudona, atleidi bėgi ir paskaičiuoji sekundes, kad nereiktų bėgio; atjungti ritiesi, kad ant žalios pataikytum ir dar įvertini, kad ir tos mašinos pradės judėti, netgi kad ten žioplų sėdi (VDU ER 2582 4/I–25). Šią savybę atsakymuose nurodė 32,5 proc. respondentų.

Taip pat 15 proc. karo aviacijos lakūnų atsakė, jog tarnybos įtaka jiems leidžia priimti ir netikėtus, tačiau būtinus sprendimus. Pabrėžta, kad norint gerai skraidyti, *reikia turėti dar du, tris atsarginius sprendimus prieš atliekant, bet kokį sudėtingesnį veiksmą* (VDU ER 2582 4/I–37).

Apklaustų lakūnų atsakymai iš esmės sutampa su karo lakūnų atsiminimuose bei istorikų darbuose randamais faktais, kad karo metu lakūnais *asais* tapdavo tik bebaiviai, puikios reakcijos ir dažnai nestandartinio mąstymo lakūnai. Jie oro dvikovose gebėdavo blaiviai vertinti situaciją ir išvengti žūties. JAV sraigtasparnio UH-60 Black Hawk piloto teigimu, *sunkiausia dalis tampant pilotu yra išmokyti mąstyti kaip pilotui. Daugeliu atvejų mes kaip asmenybės galvojame skirtingai nei lakūnai. Pilotai iš savo asmeninės patirties, sugeba galvoti greičiau, atlikti daugiafunkcinius veiksmus, sugebėti ignoruoti intuiciją, kuri dažnai sako, kad kažkas negerai su lėktuvu, ar kad kažką reikia sutvarkyti. Turi išmokyti perlipėti per tuos dalykus, pradėti save kontroliuoti ir vadovautis ne tuo ką matai, ką jauti* (<http://www.delfi/> Pasakojimai apie aviaciją. Lietuvos ir JAV-pilotų istorijos 2015).

Šiuos atsakymus bei jų analizę papildoma surinkti apklausos duomenys, kurie patvirtina priežastis, lemiančias karo lakūnų tarnybos įtaką jų elgesio normoms, tradicijoms bei bendruomeniškumui. Atsakydami į klausimą apie priežastis, lemiančias tarnybos įtaką jų elgesiui ir mąstymui, respondentai patvirtina, kad tarnybos pobūdis pirmiausia daro įtaką jų elgesio savybėms, susijusioms su tvarka, tikslumu, taip pat ugdo atsakomybės jausmą, supratimą, kaip elgtis viešojoje vietoje. *Prisižiūri save, tokios tvarkos įveda, vis tiek negali sau leisti, keikties kaip papuolė, kur papuolė, kad paskui sakyti žiūrėk kaip atrodo karinių oro pajėgų žmonės* (VDU ER 2582 4/1–9). *Gal tiesiog, daugiau atsakomybės kažkokios* (VDU ER 2582 4/1–34). *Atsakingumas, vis tiek yra, negali būti kaip aeroklubo lakūniokas, save turi pastatyti aukščiau. Visų lakūnų panašus mąstymas, poelgiai* (VDU ER 2582 4/1–10).

Nors šiems elgesio bruožams įtakos turi bendra kariška tvarka, tačiau respondentai nurodė, kad turėjo įtakos ir aviacija, kur sėkmingą skrydį lemia ne vien tik tvarka, bet ir tikslumas, taip pat ir struktūrinis mąstymas, numatytų instrukcijų laikymasis: *paskui vėlgi kas paimta iš aviacijos – niekada neišmėtysiu instrumentų. Mėgstu, kad viskas sudėliota į vieną vietą <...>. Nuo pat vaikystės, mano tėvukas techniku buvęs sakė, kad negalima nieko išmėtyti. Tas dalykas orlaivyje gali nukristi, kur nereikia* (VDU ER 2582 4/1–3).

Kaip kitą svarbią priežastį, respondentai nurodė juos supančią psichologiškai palankią darbo aplinką, kuri reikšminga jų elgesiui darbe. Tai – bendravimas su išsilavinusiais žmonėmis, aviaciniai dalykai, mėgstamas darbas: *geri žmonės bendradarbiai, paprasta bendrauti. Malonu į darbą ateiti. Protingi* (VDU ER 2582 4/I–13).

Pilotai ir borto technikai teigė, kad jie tarnyboje įgijo papildomų žinių, kas taip pat daro įtaką jų elgsenai. Atsakymuose kaip svarbi priežastis nurodomas ir geras techninis išprusimas, būtinumas nuolatos domėtis technika. *Iš esmės įtakoja, kažkur lyginimui pasakai techninius dalykus, žodyną panaudoji <...>. Nesėdžiu skaityti knygą apie Seneką, bet sėdu ką nors krapštyti* (VDU ER 2582 4/I–1). Tą patvirtina ir stebėjimo metų užfiksuoti duomenys bei lakūnų laisvalaikio praleidimo analizė. Tarnyboje pabaigti paramedikų kursai ir praktika ligoninėse gelbėtojams suteikia medicinos žinių, kurias jie panaudoja praktikoje. Pavyzdžiui, stovyklos Smalininkuose metu lakūnai – gelbėtojai vedė pirmosios pagalbos mokymus (VDU ER 2582 5/I–2012 – 2014).

Kitas bruožas, kurį įvardina visas skraidantis personalas, yra tas, kad tarnyba karo aviacijoje skatina prisižiūrėti sveikatą, tinkamą laiką skirti sportui: *visų sričių darbai turi tam tikrų taisyklių, apribojimų. Pas mus turi truputėlį sveikatą [prižiūrėti], su ja negali elgtis kaip nori, galbūt kol jaunas apie tai negalvoji, reikia pasportuoti ir prisižiūrėti, jeigu nori išlikti šioje srityje, negali žaisti ir su poilsiu. Ir alus ir yra kiek gali paimti, kad rytoj būtum žvalus* (VDU ER 2582 4/I–2).

Svarbus ir pasaulio pažinimas, kuris keičia požiūrį į aplinką. *Kelionės ir skrydžiai plečia akiratį, bendrauji su kitais žmonėmis, matai kultūrą, didina toleranciją* (VDU ER 2582 4/I–15). Respondentai taip pat nurodė, kad tarnybos metu įgytos žinias svarbios ne tik jų elgesiui ir mąstymui darbo metu, bet praverčia ir asmeniniame gyvenime. *Medicinos žinios labai padėjo realiam gyvenime. Giminės daktaras* (VDU ER 2582 4/I–23).

Elgesys ir mąstymas yra itin svarbūs karo aviacijos lakūnams, nes tyrimo metu nustatyta, jog dauguma respondentų skraido orlaiviais, kuriuos valdo ne vienas pilotas, o visa įgula. Todėl jų atsakymuose ypač pabrėžiami bendravimo ypatumai tarnybos metu. *Tai visų pirma, koviniai būdėjimai vyksta savaite, nori adaptuotis kad savaitę gyveni su įgula, ir turi spręsti klausimus, su darbu ir gyvenimu. Sutvirtėji psichologiškai, įgauni psichologinių įgūdžių* (VDU ER 2582 4/I–30). Lakūnai pažymėjo, kad skrydžio metu itin svarbu psichologinė pusiausvyra, gebėjimas išlikti ramiam ekstremaliomis sąlygomis, savo veiksmams ir kalba neparodyti paniekos kartu skrendantiems (VDU ER 2582 5/I–2008).

Savitą karo aviacijos lakūnų mentalitetą patvirtina ir šis lakūno pasakojimas: *mes ruošiamės misijai. Nusiunčia mus į Nemenčinę, ir ten vienas iš tų dalykų psichologinis paruošimas. Pas mus atvažiuoja docentė iš Kauno klinikų. Mes sėdim dvylika snukių ir ji pradeda kažką. Ir*

klausia po kiek laiko mūsų, o ko jūs čia atvažiate. Mes – ruošis misijai, į karą. Ir taip įtartina pasidarė, ką mes nestabilūs ar ką... Aš, sako ji, daug išleidau misijų, PAG'inių, mentovskų [karo policija], specų¹⁸ [spec pajėgos], jūs kažkaip iškrentat iš konteksto, t. y. bendravimu, intelektu, humoro jausmu, bendrai išsilavinimu, bendru išprusimu. Jūs iškrentat iš konteksto, jūs turbūt iš aviacijos? Psichologė tai pastebėjo per 15 minučių su mumis pabendravus. Kad visai ne tie vaikinai, ne ta įprasta kariuomenė. Jos buvo kokios 4 – 5 paskaitos po dvi valandas, ir ji taip pabaigoj sakė: vyrai, man taip malonu dirbti, aš čia atvažiuodavau su vyrais pabūti, pabendrauti, nu ir prie to pačio ji darė eksperimentus. Ji ne mus ruošė, bet kažką sau darė (VDU ER 2582 4/I–3).

Šis pasakojimas atkleidžia, kad skraidymas ir jo metu pasitaikančios sudėtingos, rizikingos situacijos ugdo gebėjimą koordinuoti emocijas, numatyti keletą žingsnių į priekį, priimti skubius sprendimus, dirbti komandoje. Tai, be jokios abejonės, suformuoja ir lakūnų psichologinę pusiausvyrą.

3 lentelė

Lakūnams reikalingos savybės, respondentų nurodytos ir apibūdintos savarankiškai

Pilotas	Aviacijos karininkas	Borto technikas	Gelbėtojas
Noras skraidyti	Turintis ar turėjęs ryšį su skraidymais	Technikos ir aviacijos žinios	Būti fiziškai stipriam, ištvermingam
Sugebėjimas greitai priimti teisingus sprendimus	Karybos įgūdžiai	Atsakingumas, kruopštumas	Mokėti gerai plaukti, nebijoti gylio, atviro vandens
Matematikos įgūdžiai	Nuolatinis patirties, įgūdžių tobulinimas	Sąžiningumas	Nebijoti aukščio, būti emociškai stabiliam
Gera atmintis	Nebijoti būti neteisiam, pripažinti savo klaidas	Humoro jausmas	Dirbti komandoje
Gera sveikata, sportiškumas	Siekti harmonijos kolektyve	Būti draugiškam, lengvai pritapti prie kolektyvo	Gebėti priimti būtinus sprendimus
Drąsa, komunikabilumas	Būti pavyzdžiu kitiems		
	Ištvermė, kantrybė, komunikabilumas		

Atsakymų apie tarnybos įtaką lakūnų elgesiui ir mąstymui duomenys buvo tikrinami ir stebėjimų metu, neformaliai bendraujant su lakūnais, filmuojant, fotografuojant, vedant dienoraštį. Pastebėta, kad pilotams priimant bet kokius sprendimus, būdinga greita orientacija,

¹⁸PAG misija - 2005 m. birželį pradėta ir daugiau nei aštuonerius metus trukusi didžiausia ir pirmoji savarankiška tarptautinė Lietuvos misija, kurios metu mūsų šalis vadovavo NATO tarptautinių saugumo paramos pajėgų Goro provincijos atkūrimo grupei Afganistane. Tai buvo bendras karių ir civilių projektas: Lietuva drauge su kitomis užsienio šalimis padėjo Afganistano valdžiai plėsti įtaką Goro provincijoje, užtikrinti saugumą ir sudaryti tinkamas sąlygas provincijai atkurti.

taip pat konkretumas, tikslumas, techninių dalykų išmanymas, domėjimas aviacija. Panašiais bruožais pasižymi ir patyrę borto technikai. Gelbėtojai daugiau dėmesio skiria fiziniams gebėjimams, turi praktinių įgūdžių suteikiant pirmąją medicinos pagalbą.

Taip pat 2015 m. atliktas ir eksperimentas. Iš 4 asmenų susidedančiai budinčiai sraigtasparnio įgulai buvo pateikta užduotis savarankiškai įvardinti ir apibūdinti svarbiausius savos įgulos nario bruožus bei aviacijos karininko, vado savybes (VDU ER 2582 5/I–2015). Šiuo eksperimentu norėta patikrinti viso aukščiau išdėstyto poskyrio svarbiausius teiginius, įsitikinant, ar jie siejasi su pačių tiriamos grupės narių pareikšta nuomone.

Kaip matome 3 lentelėje, respondentų atsakymuose išvardinti bruožai iš esmės sutampa su anksčiau šiame skyriuje pateiktais duomenimis. Respondentai išskyrė šias pamatines savybes: pilotams – norą skraidyti, borto technikams – domėtis ir išmanyti techniką bei aviaciją, visiems bendrai – gebėti dirbti komandoje, lengvai pritapti prie kolektyvo, siekti harmonijos kolektyve, pažinti savo pavaldinius, išskirstyti užduotis.

Lakūnų gebėjimai atsiskleidžia, jiems taip pat patiems išskiriant ir apibūdinant elgesio normas, kurias išugdė ir suformavo tarnyba karo aviacijoje. Atsakymuose pabrėžiama, kad lakūnui būtinas ir humoro jausmas, kurį iliustruoja ir šis jų pasisakymas: *turėti humoro jausmą, nebūti abstinentu, ištvermė kantrybė, susikaupimas, komunikabilumas ir t.t. seksualumas aišku* (VDU ER 2582 5/I–2015).

Taigi, apklausos ir eksperimento metu išvardintos karo aviacijos lakūnų savybės laikytinos išskirtiniais bruožais, reikšmingais jų elgesiui tarnyboje ir kultūriniai aplinkai, nes skraidymas komandoje sujungia skirtingų veiklos profilių išsilavinimo lakūnus, atliekančius vieną užduotį. Šios savybės tampa ir būdingomis elgesio normomis, formuojančiomis lakūnų bendruomeniškumą bei tradicijas.

Tyrimo metu nustatyta, kad respondentų nuomone, norint tapti lakūnu, reikalinga gera sveikata, psichologinis pasiruošimas, žinios. Taip pat paaiškėjo, kad net 90 proc. dabartinių Lietuvos karo aviacijos lakūnų yra baigę aukštąsias mokyklas. Svarbiausia personalo grandis karo aviacijoje pilotai – aviacijos karininkai, sudarantys tiriamoje grupėje daugumą. Tai žmonės, nuo kurių savybių ir įgūdžių priklauso strateginiai tarnybos dalykai, tarnybos pobūdis ateityje ir socialinė bei kultūrinė aplinka. Šiems karininkams būtinas ne tik aviacinis išsilavinimas, bet, respondentų teigimu, ir visuminis aviacijos suvokimas. Aviacinį mentalitetą, tradicijas bei elgesio normas grupėje formuoja lakūnai, baigę Rusijos aviacijos mokyklas ir Antano Gustaičio instituto absolventai. Išskirtiniu karo aviacijos lakūnų veiklos bruožu reikia laikyti pastovų teorinį ir praktinį tobulėjimą, kuris susijęs su skraidymo įgūdžių pilotams ir visai įgulai palaikymu. Tarnybos aplinka, jos pobūdis formuoja ir lakūno gebėjimą dirbti komandoje,

skrendant ir atliekant užduotis. Tarnyba karo aviacijoje, respondentų nuomone, taip pat suformuoja ir jų elgesio normas viešumoje, lemia tvarkingumą, drausmingumą.

II. 3. Bendruomeniškumas, simboliai, religija, tradicijos tarnyboje

Organizacijos kultūra – vertybių sistema, kuria organizacija vadovaujasi ir jos nariai ją pripažįsta. Ši kultūra veikia organizacijos narių elgesį, atspindi istoriją, netgi susiklosčiusius mitus ir išreiškiama tradicijomis, ceremonijomis, ritualais ir simboliais. Kultūra jos nariams suteikia bendrumo jausmą, sustiprina įsipareigojimą organizacijai ir jos misijai, padeda išsiaiškinti ir nustatyti elgesio standartus. Puoselėjamos bendros vertybės gali būti pagrindas, vienijantis organizacijos narius, taip pat ir pagrindinis motyvacijos bendrai veiklai šaltinis (Dubauskas 2006: 19–25).

Vienas iš svarbių kultūrinių aspektų, atskleidžiančių lakūnų tarnybos ypatumus – bendruomenė ir jos išskirtiniai bruožai. Bendruomenė, identifikuodama save, naudoja įvairius ženklus, simbolius, kurie atskleidžia jos tapatumą, susiklosčiusias tradicijas. Bendruomenė, jos simboliai, tradicijos bei kiti glaudžiai tarpusavyje susiję kultūriniai požymiai, kaip parodė tyrimas, atskleidžia ir lakūnų tarnybos kultūrinius ypatumus.

Bendruomeniškumas. Bendruomenė – tai žmonės, turintys bendrą gyvensenos būdo bruožų, darbų, interesų, simbolių ar kitais požymiais susiję vienas su kitu. Bendruomenę <...> vienija bendra socialinė sistema ir struktūra (Savoniakaitė 2011a: 55–57), jungia bendri idealai, elgesio normos, moralinės taisyklės, stilius skonis, estetinės pažiūros (Mažeikis 2009: 30). Benedictas Andersonas apibūdina ir įsivaizduojamas bendruomenes, kurias sukuriamos, save tapatinant su tam tikrais objektais ir vienu laiku būnant mintimis su kitais, kurie save irgi tapatina su tuo pačiu objektu: *Bendruomenes reikia skirti ne pagal tai, ar jos dirbtinės ar tikros, bet pagal tai, kaip jos įsivaizduojamos* (Anderson 1999: 22).

Bendri tikslai, interesai, elgesio normos ir tradicijos formuoja ir tiriamos lakūnų grupės lakūnų bendruomeniškumo bruožus. Mūsų atveju reikšminga sąlyga, sudaranti sąlygas bendruomenės dydžiui ir pobūdžiui – kariuomenės ir karinių oro pajėgų struktūra bei turimi resursai. Tą gerai rodo karo aviacijos lakūno posakis: *kur parsideda aviacija – baigiasi kariuomenė* (VDU ER 2582 1/I–1).

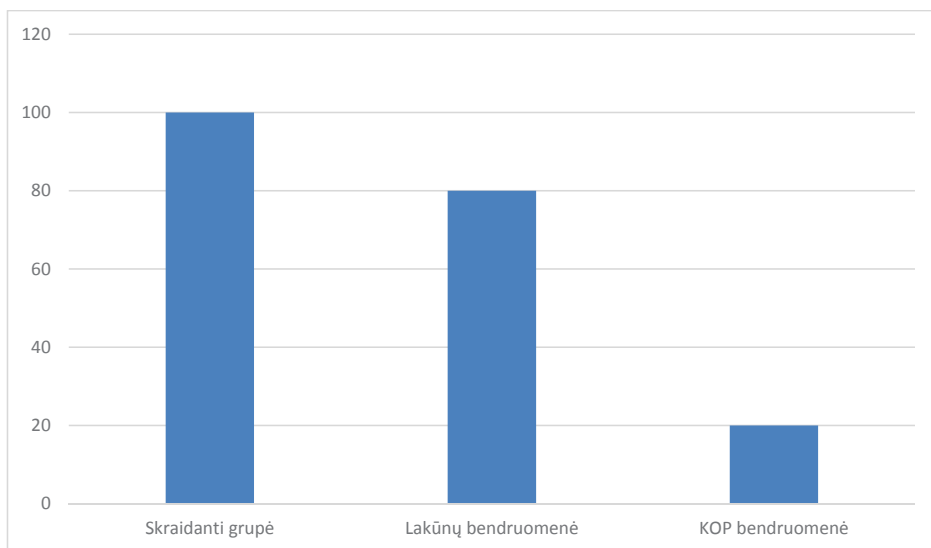
Lakūnų bendravimas tarnyboje, kaip jau buvo aptarta, glaudžiai susiję su darbo specifika: skrydžiu komandoje, skirtingų laipsnių, išsilavinimų, amžiaus ir specifikos lakūnų artimu bendravimu. Šitoks bendravimo pobūdis skrydžio ir tarnybos (budėjimu) metu sukuria lakūnų gerus santykius. Žmonių ratas, su kuriais bendraujama, tampa bendrus tikslus, idėjas, generuojanti visuma, kuri naudoja tik jai būdingus simbolius. Šioje artimoje aplinkoje

formuojasi savita elgsena ir mąstymas. Tai skatina ir neoficialių tradicijų atsiradimą, sukuria savitą aplinką.

Karinės organizacijos struktūra, funkcijos ir misijos patyrė ne vieną politinių, socialinių, ekonominių ir istorinių pokyčių veikiamą transformaciją. Tačiau esminė karinių pajėgų paskirtis - šalies, namų, moterų, pagyvenusių žmonių, vaikų gynyba nekito. Šią funkciją dėl tam tikrų fiziologinių ypatumų atlikdavo suaugę vyrai. Todėl karinės organizacijos tapatumas formavosi vyriškojo tapatumo pagrindu (Kazlauskaitė–Merkelienė, Petrauskaitė 2013: 154). Neatsitiktinai beveik išskirtinai vyriška ir tiriama lakūnų bendruomenė, į kurią tik 2015 m. planuoja įsilieti ir moteris. Nors baigusi AGAI būsimoji lakūnė šiuo metu dar yra tik mokomoje grandyje, bet lakūnų požiūris į ją jau skeptiškas (VDU ER 2582 5/I–2013, 2015). Kad moteriai karo aviacijoje *ne vieta*, buvo užfiksuota ir ankstesniuose autoriaus tyrimuose (Griškus 2009). Moterys karo lakūnės – retas reiškinys ir kitų šalių karo aviacijoje. Tik II Pasaulinio karo metu Sovietų Sąjungoje buvo sukurti keli moterų lakūnių pulkai, tačiau iškart po karo jie buvo išformuoti.

Skraidymas ne tik apsprendžia svarbiausius bendruomenės bruožus, bet per lakūnų tapatumą atskleidžia ir šios bendruomenės išskirtinumą. Kaip jau buvo minėta, lakūnai gana skeptiškai vertina neskraidantį personalą, tarnaujantį karinėse oro pajėgose ir tiesiogiai nesusijusį su skraidymu (išskyrus lėktuvų technikus ir štabuose dirbančius anksčiau skraidžiusius kolegas). Tyrimo metu paaiškėjo, kad KOP tarnaujantys sausumos kariškiai netgi nepagarbiai vadinami *raudonkepuriiais* (sakoma: *jų vis daugiau ir daugiau*), taip pat vartojamas ir pėstininkams taikomas posakis: *pėstininkai, jiems aviacijoje tarnauti gerai, tik kam tie lėktuvai reikalingi* (VDU ER 2582 5/I–2011). Pastebėtas tiriamos lakūnų grupės požiūris į kitus kariškius, lakūnus nuo kartu su jais tarnaujančių, tačiau neskraidančių KOP kariškių atskiria, padaro juos svetimais. Anot Jolantos Kuznecovienės, šitaip brėžiama skirtis savas – svetimas, nenorint kitų įsileisti į savo aplinką (Kuznecovienė 2008: 89).

Tačiau lakūnų nuomonės, kas priklauso jų pačių bendruomenei, tyrimo metu išsiskyrė. Todėl aiškinantis šį klausimą, tolimesniu tyrimu domėtasi, ką karo aviacijos lakūnai laiko bendruomene ir pagal kokius požymius ją apibrėžia.



5 paveikslas. Lakūnų nuomonė, ką jie laiko grupe ir bendruomene, proc. N=60

Iš 5 paveiksle pateiktų apklausos analizės duomenų matyti, kad respondentai kaip bendruomenę suvokia savo eskadrilę ar grandį – skraidančią grupę. Apie tai patvirtino visi 100 proc. lakūnų. Tačiau aiškinantis išsamiau, jų nuomonės išsiskyrė. Didžiausioji lakūnų dalis, net 80 proc., kaip vieną bendruomenę įvardino tik skraidančius, o 20 proc. respondentų aviacine bendruomene laiko visas Karinės oro pajėgas, į kurias įeina ir neskraidantys kariškiai. Vadinasi, sąvoką *bendruomenė* tiriamos lakūnų grupės nariai suvokia ne tik kaip skirtingai įvardijamos grupės, bet ir jos apimties bei tarnybos funkcijų prasme.

Iš *lakūnų bendruomenė* skraidančią grupę įvardijusių lakūnų atsakymų paaiškėjo, kad jiems bendruomenės požymiai yra ne tik skraidymas, bet ir savitas šios grupės lakūnų mąstymas, elgesys, tradicijos ir naudojama simbolika. Dar buvo pabrėžta, jog šią lakūnų bendruomenę iš kitų išskiria ne tik tarnybos pobūdis, požiūris į darbą, bet ir gyvenimo būdas, laisvalaikis, pomėgiai (VDU ER 2582 4/I–10, 11, 25, 37).

Jei apibūdinti lakūnų bendruomenę, 80 proc. respondentų nurodė bemaž vienodus jos požymius, tai antrąją nuomonę pareiškusių 20 proc. pateikėjų apibūdinimai buvo žymiai įvairesni, nuo bendruomenės atskiriantys Karinėse oro pajėgose tarnaujančius sausumos kariškius. Pateikta įvairių požymių, svarstymų bei komentarų: *kad KOP bendruomenė – čia dar sudėtingiau, ar tai bendruomenė nežinau, čia kaip statybininkai. Į tuos renginius, galbūt štabas atskirai dalyvauja OGB, (Oro gynybos batalionas. – A.G.) aišku, jie priklauso karinėms oro pajėgoms, bet jie ten vėl atskirai, nors kaip kas vot įsivaizduoja, kad jie mums priklauso* (VDU ER 2582 4/1–32). *KOP bendruomenė – negalima imti visą. Jie ateina iš „vilkų“*

[mechanizuotoji pėstininkų brigada Geležinis vilkas]; jie nepritampa, jie savo taisykles nori įvest, kurios su aviacija nesusijusios ir su jais kovoji. Jie atėję į tą aerodromą nepritampa. <...> Yra aviacinė bendruomenė KOP'e ir ne aviacinė bendruomenė. Tie kurie skraido, kurie budi ar nebudi, vis tiek priklauso tai bendruomenei. Karo medicinos dalis, technikai, yra žmonių, kurie normaliai priklauso. Ir pažiūros vienodos, bet jie tarnauja šalia bet nėra bendruomenė. (VDU ER 2582 4/I–8).

Taigi, suvokimas, kokiai bendruomenei karo lakūnai priklauso, yra svarbus ir lakūnų tapatumo raiškos požymis. Kaip mini lakūnai, tai yra moralinis suvokimas. Tą patvirtina ir tolesnis naudojamos simbolikos tyrimas, kadangi simbolių kūrimas ir puoselėjimas neatsiejamas nuo noro palaikyti savą identitetą (Savoniakaitė 2002: 39).

Todėl siekiant išsiaiškinti lakūnų naudojamus simbolius, kurie leistų nubrėžti ribas tarp *savų* ir *kitų*, 2007 – 2011 m. respondentų buvo prašoma jų pačių paminėti keletą svarbiausių simbolių, būdingų aviacijai, jų eskadrilei ir įvardyti svarbiausias šių simbolių reikšmes (VDU ER 2582 1/I) (VDU ER 2582 2/I).

Atsakymų analizė parodė, kad lakūnai savo tapatumui pabrėžti naudoja daugiausia su aviacija susijusius simbolius. Respondentai paminėjo net 53 šitokius simbolius, kuriuos pagal lakūnų pasakymus suskirstėme į penkias grupes: lakūnų apranga ir jos detalės, orlaiviai, orlaivių dalys, istoriniai ir mitologiniai simboliai, Karinių oro pajėgų ženklai ir apdovanojimai, dvasiniai simboliai, buitiniai daiktai bei kt.

Iš 4 lentelėje pateiktos lakūnų išvardintos simbolių analizės matyti, kad reikšmingiausiu simboliu, išskiriančiu karo aviacijos lakūną iš aplinkos, respondentai laiko aprangą ir aprangos detales. Tą nurodė daugiausia, 18,86 proc. respondentų. Atsakymuose išvardintos ne tik uniformos, bet ir po tarnybos nešiojamos lakūnų striukės, kepuraitės, marškinėliai. Šiais simboliais siekiama parodyti, ne tik koku orlaiviu skraidoma, bet ir kad priklausoma karinėms oro pajėgoms.

Antroje ir trečioje vietoje atsidadė įvairiomis formomis ant vėliavų, lakūnų rūbų, antsiuvų, ženkliukų vaizduojami orlaiviai ir jų dalys – sparnai, propeleris, sraigta. Šiuos simbolius nurodė po 16,98 proc. respondentų, pabrėždami, kad juos nešiojantis asmuo priklauso eskadrilei arba karo aviacijai. Šie simboliai naudojami ne tik tarnybos vietoje, bet ir namų aplinkoje, netgi lakūnų automobiliuose.

Lakūnų naudojami aviacijos simboliai

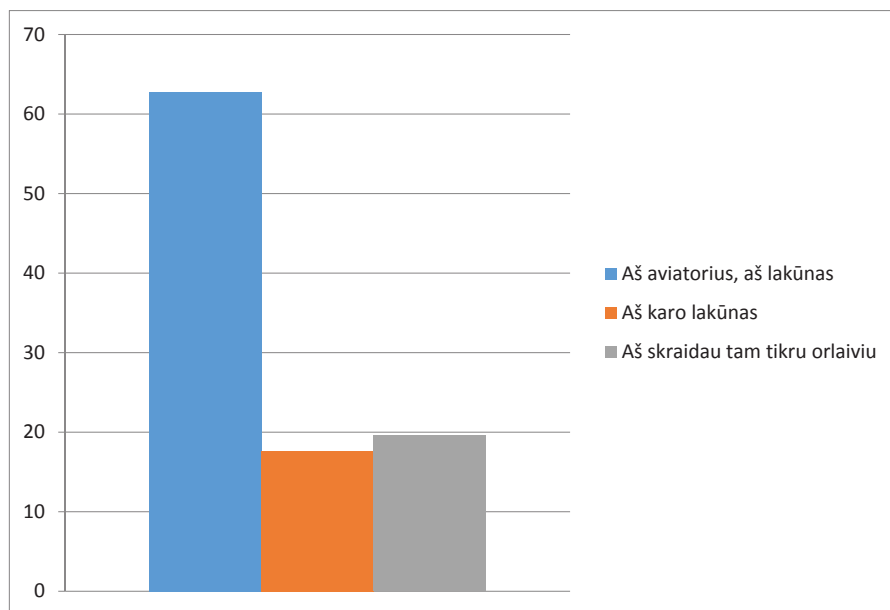
Simbolių rūšis	Simboliai	Proc.	Simbolio reikšmė
Lakūnų apranga ir jos detalės	Skraidančio personalo uniformos, marškinėliai su simbolika, antsiuvai, kepuraitės	18,88	Priklausymas karo arba civilinei aviacijai, skraidymas tam tikru orlaiviu
Orlaivis	Orlaivis, emblemos simbolizuojančios orlaivio tipą	16,98	Priklausymas eskadrilei, grandžiai, pabrėžiant, kad ženkle savininkas yra lakūnas
Orlaivių dalys	Sparnai, propeleris, sraigtas	16,98	Skraidymas, aviacija
Istoriniai, mitologiniai	Leonardo Da Vinči eskizai, Ikaras	15,64	Pabrėžiama, kad skraidoma sraigtasparniu, ženkle savininkas lakūnas
Ženkilai, apdovanojimai	Vyčio kryžius, Plieno sparnai (apdovanojimas), kiti garbės ženklai	11,32	Lakūnas priklauso Karinėms oro pajėgoms, Karo aviacijai
Dvasiniai	Avantiūra, rizika, pavojus	11,32	Kitoks nei tradicinis mąstymas
Kiti (kartais naudojami ant buities daiktų)	KOP užrašas, dangus, paukštis (vaizduojami ar užrašomi ant puodelių kaklaraiščių laikiklių, rašymo priemonių laikrodžių, cigarečių dėklų)	8,88	Priklausymas karo arba civilinei aviacijai, skraidymas tam tikru orlaiviu

Lakūnai savo atsakymuose taip pat išskyrė ir istorinius bei mitologinius simbolius. Juos nurodė 15,64 proc. pateikėjų. Paaikškėjo, kad lakūnų tapatumui itin svarbūs Leonardo Dar Vinči eskizai, parodantys sraigto sukimašį arba vaizduojantys skrydžio simboliu laikomą Ikarą. Neatsitiktinai Lietuvos karinėse oro pajėgose įgulos vado skiriamasis ženklas – mažas metalinis Ikaras, segamas į kombinezono atlapą.

Svarbūs ir įvairūs apdovanojimai, kuriuos nurodė 11,32 proc. respondentų. Jie irgi parodo lakūno priklausomybę karinėms oro pajėgoms. Respondentai klausiant jų apie simbolius, paminėjo, kad yra ir *neapčiuopiami simboliai*, tą nurodė irgi 11,32 proc. lakūnų. Jų nuomone tai – avantiūra, rizika, pavojus (VDU ER 2582 1/I–7). Nors respondentai tai įvardina kaip simbolius, bet juos reikia laikyti žmogaus būdo bruožais, kurie priskiriami šiai profesijai.

Paskutinėje lentelės grafoje išvardinti ir įvairūs kiti simboliai (8,88 proc.), besisiejantys su aviacija. Jais gali būti KOP užrašas, dangus, paukštis, pažymint, kad irgi priklausoma karo aviacijai, karinėms oro pajėgoms. Jie vaizduojami ar užrašomi ant puodelių kaklaraiščių laikiklių, rašymo priemonių laikrodžių, cigarečių dėklų. Jais irgi siekiama parodyti, kad priklausoma karinei aviacijai arba aviacijai, kartais pabrėžiama ir koku orlaiviu skraidoma.

Norint geriau suvokti lakūnų vartojamų simbolių prasmes, apklausos duomenimis buvo sudarytas 6 paveikslas.



6 paveikslas. Lakūnų naudojamų simbolių reikšmės, proc. N=60

Susumavus atsakymų duomenis išryškėjo, kad daugiausiai, net 62,75 proc. naudojamų simbolių tiesiogiai susiję su aviacija. Šių simbolių reikšmė: *aš* – *aviatorius*, *aš lakūnas*. 19,61 proc. respondentų atsakymų parodo, kad jiems svarbūs simboliai pabrėžiantys kokių orlaiviu jie skraido. Kiek mažiau 17,64 proc. naudojamų simbolių patikslina, kad asmuo yra ne bet koks, o karo lakūnas.

Be šių pačių lakūnų nurodytų simbolių, tyrimo duomenimis nustatyta, kad aviacijos simbolikoje dažnai naudojami ir paukščių sparnai bei patys paukščiai. Paukščio simbolis svarbus ir reikšmingas pasakose, legendose ir dainose. Neatsitiktinai ir aviacijos tyrinėtojai dažnai savo darbus pradeda nuo žmogaus svajonės skraidyti kaip paukštis (Liekis 1999: 7; Deksnys: 2014: 13).

Tyrimo duomenys parodė, kad naudodami tam tikrus ženklus kaip simbolius, pateikėjai save tapatina su lakūnais, tačiau dar siekia išskirti ir savo profesijos, kaip karo lakūno pobūdį, taip pat apibrėžti ir orlaivio tipą, kuriuo jie skraido. Šitai visai suprantama, nes karo lakūno profesija ir orlaivio tipas yra neatsiejami dalykai.

Aviacijos simboliką taip pat galima laikyti viena iš daugelio priežasčių, atspindinčių šios profesijos patrauklumą. Svarbų vaidmenį Lietuvoje populiarinant aviaciją suvaidino S. Dariaus ir S. Girėno skrydis, tapęs netgi mūsų šalies nepriklausomybės simboliu, kultu (Griciūtė 2011).

Simboliai yra tapatumo raiškos dalis, formuojanti lakūnų grupės tradicijas, sudaranti kultūros bruožų formavimo pagrindą. Anot Irmos Šidiškienės, tapatumas nėra vienalytis reiškiny, tai

labiau neapibrėžtas kompleksas įvairių dalykų, kuriuo jis reiškiasi (Šidiškienė 2007). Lakūnų bendruomenės tapatumą, be aukščiau išvardintų ir analizuotų požymių, formuoja ir dėvimi drabužiai, folkloras, kalba. Kaip buvo parodyta 4 lentelėje, po tarnybos, dažnai kartu su civiliniais drabužiais, lakūnai dėvi uniformines striukes, nešioja ir eskadrilėje gautus laikrodžius su aviacine simbolika. Vienas respondentas ne tarnybos metu naudojamų simbolių paskirti paaikškino šitaip: *manau, viena iš pagrindinių reikšmių yra pastoviai žinoti, kas tu esi, ką darai. Taip pat parodyti aplinkiniams žmonėms, kad tu neabejingas aviacijai* (VDU ER 2582 4/I–2). Todėl skraidymo aprangą lakūnai laiko itin svarbiu jų tapatybės simboliu, nurodančiu, kad „aš esu kariškis, priklausau Karinėms oro pajėgoms ir esu lakūnas“.

Tiriamos grupės tapatumui reikšmingos ir jos narių mėgstamos dainos. Apklausti lakūnai pirmiausia išskyrė Teisučio Makačino ir Stasio Žlibino XX a. 7 – 8 dešimtmetyje populiarią estradinę dainą „Berniukai“, taip pat ir tarpukario dainas „ANBO“, „Eskadrilė pakilo aukštai“. Nors Lietuvoje tostai nėra itin populiarūs, tačiau jų buvo galima išgirsti, stebint lakūnus neoficialioje aplinkoje. Tostai taip pat siejasi su tiriamos grupės tapatumu. Populiariausias tostas – *Kad nusileidimų skaičius sutaptų su pakilimų skaičiumi* (VDU ER 2582 3/III).

Profesinis žargonas yra dar viena iš šios grupės tapatumo išraiškų. Jis suprantamas tik šios grupės nariams, tokiais žodžiais pažymimos individualios subkultūrinės kūrybos sferos bei technologijos (Ramanauskaitė 2004: 174). Lakūnai šiandien nors dar vis vartoja nemažai rusiškų terminų, pavyzdžiui, *pravakas*, *naliotas*, *zapravkė*¹⁹, bet jau atsiranda ir anglišių *faiteris*, *čeklistas*²⁰. Svarbūs žodžiai, kurių žargonu nepavadinsi, tačiau turintys kitokias nei įprasta prasmes ir reiškiantys savojo *aš* susiejimą su skrydžiu. Iš tyrimo paaikškėjo, kad lakūnų kasdieninėje tarnyboje įprastas žodis „paskutinis“ nevartojamas, vietoj jo sakoma „kraštinis“. Kaip paaikškino pateikėjai, tai prietaras, kad skrydžiai būtų sėkmingi. Sraigtasparnių eskadrilės lakūnų kalboje, pavyzdžiui, pabrėžiant sraigtasparnio sugebėjimą kaboti ore, dažnai vartojamas ir žodis *kyboti* ar *kaboti* vietoj *užtrukti*, *nejudėti*. Be jokios abejonės, žargonų ir kitokių nei įprasta prasmų žodžiais prisodrinta lakūnų kalba taip pat yra tiriamos grupės tapatumo požymis, padedantis jos nariams *savą* informaciją atskirti nuo *kitos*.

Svarbia savęs identifikavimo priemone laikomi ir užrašai ant marškinėlių. Užrašas *Flay for food*; (skraidau už maistą), deklaruoja, kad lakūnui svarbiausias yra skraidymas. Tai sutampa ir su jau aptartais grupės darbo principais. Kitu užrašu *No runaway no problem (nėra aerodromo, nėra problemų*, Sraigtasparnių pilotų posakis) pabrėžiamas sraigtasparnio privalumas –

¹⁹*Pravakas* – dešinėje sėdintis pilotas (*pravyy* rusų k. – dešinys). *Naliotas* – sulietuvintas rusiškas žodis, reiškiantis išskraidytą, vieno pakilimo laiką. *Zapravkė* – kuro įpylimas. *Zapavit* rusų k. – įpilti kuro. Sakoma: išskraide *zapravkė*.

²⁰*Faiteris* – naikintuvo lakūnas. Anglų k. fighter – naikintuvas, Čeklistas – orlaivio reikiamos įrangos patikrinimo lapas. Anglų k. *check list* – tikrinimo lapas.

galimybė leisti bet kurioje vietoje. Taip sakant siekiama išryškinti sraigtasparnio pranašumus prieš kitus orlaivius, pabrėžiama ir lakūno profesinė atskirtis. Minėti pasakymai išryškina lakūno pagrindinę vertybę – skrydį arba savojo *aš* – sraigtasparnio piloto – išskirtinumą. Tai iliustruoja ir autoriui padovanoti marškinėliai (tokius turi ir dovaną įteikęs lakūnas), ant kurių šalia humoristinio paveikslėlio, vaizduojančio sraigtasparnio pilotą, užrašyti žodžiai *Helicopter pilots are different*²¹ ir paaiškinimas, kodėl jie kitokie.

Naudojamų simbolių analizė atskleidžia, kad lakūnas savo tapatumą labiausiai siekia išreikšti, naudodamas simbolius, susijusius su orlaiviu, kuriuo skraido. Taip tarsi patvirtinamas kiekvieno orlaivio išskirtinumas ir lakūno specifiniai gebėjimai. Tuo pačiu, jis taip pat pabrėžia savo priklausymą ir lakūnų bendruomenei.

Karo lakūnų tradicijos. Vienas akivaizdžiausių organizacijos kultūros aspektų yra ceremonijos ir ritualai. Ceremonijos yra standartizuota ir pasikartojanti veikla, naudojama tam tikromis progomis, siekiant paveikti organizacijos narių elgesį ir supratimą. Ritualai yra ceremonijų sistema. Organizacijos kultūros išoriniai elementai, išlaikę laiko bandymą, tampa tradicijomis, kurios turi didelę įtaką organizacijos kultūrai ir pačios organizacijos tęstinumui (Dubauskas 2006: 25). Tai sustiprina bendruomeniškumą, kuris itin svarbus organizacijos tikslams bei jos narių motyvacijai.

Tyrimas parodė, kad karo aviacijos lakūnai kaip bendruomenė turi nusistovėjusias savo elgesio normas ir tradicijas. Kaip jau buvo sakyta, lakūnų tarnybos specifika, socialinius santykius lemia skraidymas tam tikros rūšies orlaiviais. Būtent skraidymas ir su juo susiję santykiai daro įtaką ir tradicijoms, kurios irgi yra svarbios tiriamos lakūnų grupės bendruomeniškumo požymis.

Kariškoje oficialioje terminologijoje tradicijos suprantamos kaip *karinės tradicijos, military traditions, боевые традиции* – istoriškai kariuomenėje ir laivyne susiklosčiusios ir perduodamos iš kartos į kartą taisyklės, papročiai ir karių elgesio normos, susijusios su pavyzdingu kovos, užduočių vykdymu, karo tarnybos ėjimu. *Karinės tradicijos yra: meilė tėvynei, ištikimybė kario priesaikai, pagarba vadui ir jo gynimas mūšyje, drąsa, pasiaukojimas ir kt. Be bendrųjų karinių tradicijų, dar yra ginkluotojų pajėgų rūšių, karinių dalinių, laivų tradicijos. Karinės tradicijos – svarbi karių, patriotinio auklėjimo ir kovinio ugdymo priemonė. Dar dalinio šventė, karinės ceremonijos, karinio dalinio istorija* (www.lka.lt/ Karybos enciklopedinis žodynas) .

Iš pateikto apibūrinimo akivaizdu, kad karinės tradicijos siejamos su kariška aplinka, kariuomenės tikslais ir funkcijomis bei valstybingumo stiprinimu. Tačiau tyrimo metu pastebėta, kad KOP lakūnų tradicijos kariškų tradicijų apibūrinimą atitinka tik iš dalies. Jų specifika susijusi

²¹ Sraigtasparnių pilotai yra kitokie (anglų k.).

ne tik su kariuomene, karo aviacija, bet ir su lakūnų kasdienybe. Nors švenčiamos oficialios valstybinės ir kariuomenės šventės, tačiau labai svarbi vieta tenka ir lakūnų bendruomenės tradicijoms.

Siekiant tiriamos karo aviacijos lakūnų grupės tradicijas ištirti nuodugniau ir jas palyginti su visų KOP tradicijomis, visų trijų karo aviacijos rūšių – sraigtasparnių ir transporto lėktuvų eskadrilių bei lengvųjų atakos lėktuvų grandies – lakūnams buvo pateiktas vienodas klausimas, prašant šias tradicijas išvardinti jiems patiems.

Sraigtasparnių eskadrilės lakūnai savo atsakymuose išvardijo šias tradicijas:

savarankiško skrydžio metinės,
prirašymas – atėjimas į tarnybą,
pirmas budėjimas,
laipsnio suteikimas,
leidimas skraidyti ir atlikti gelbėjimo darbus virš sausumos,
apvalus skrydžio valandų skaičius paminėjimas (1000, 5000 ir t. t.),
apdovanojimų paminėjimas,
pamainos perdavimas,
gelbėtojo pirmas „ištrauktas“ nukentėjusysis,
KOP dienos minėjimas,
Aviacijos bazės diena,
Kariuomenės dienos minėjimas,
skrydžio per Atlantą paminėjimas,
gimimo dienos paminėjimas.

Transporto lėktuvų eskadrilėje minimos šios tradicijos:

pirmasis savarankiškas skrydis,
persimokymas skraidyti kitų tipų orlaiviu,
pareigų, laipsnių pakėlimas,
100 valandų surinkimas,
licencijų išsilaikymas,
lakūno rango suteikimas,
įvedimas į įgulos vadus,
licencijos gavimas,
įvedimo į rikiuotę,
pirma komandiruotė,
Aviacijos diena,
KOP įkūrimo diena,

*Aviacijos bazės diena,
gimimo dienos paminėjimas.*

Lengvųjų atakos lėktuvų grandies lakūnų tradicijos:

*pirmas savarankiškas skrydis,
kiekvieno aukštesnio laipsnio gavimas,
lakūnų rangų suteikimas,
apdovanojimų suteikimas,
Bazės diena,
KOP įkūrimo diena,*

gimimo dienos paminėjimas (VDU ER 2582 1/I; VDU ER 2582 2/I).

Atsakymų analizė parodė, kad Lietuvos karo lakūnų, nors ir skraidančių skirtingais orlaiviais, tradicijos daugmaž panašios. Jas galima būtų suskirstyti į šešias grupes. Tai – valstybinės, kariuomenės, karo aviacijos, asmeninės ir kalendorinės šventės bei kitos karo aviacijos tradicijos. Prie lakūnų atsakymų pridėjus dar ir tyrimo metu atlikto stebėjimo duomenimis KOP minimas valstybinės šventės, sudaryta 5 lentelė, kurioje pateiktos Lietuvos karo lakūnams būdingiausios šešios tradicijų rūšys.

Pateiktoje 5 lentelėje matyti, kad vyrauja su karo aviacijos tarnyba susijusios, tačiau svarbios valstybinės ir kariuomenės, kalendorinės šventės ir kitos tradicijos. Visos šios šventės švenčiamos daugiausia oficialiai, joms būdingi ir su aviacija susiję elementai.

Valstybinės šventės. Iš lakūnų atsakymų, pokalbių su jais ir šių švenčių stebėjimo akivaizdu, kad Vasario 16 – osios, Kovo 11 – osios ir Liepos 6 – osios švenčių progomis lakūnai ir kiti KOP atstovai dalyvauja viešuose visuomenės renginiuose, vadai sveikina savo personalą internetiniuose puslapiuose, kariai aplankomi tarnybos metu. Šios datos visada minimos ir misijose. Čia lakūnus aplanko KOP, kariuomenės vadai, Lietuvos politikai. Afganistane lakūnai į svečius kviesdavosi ir kitų šalių karinių pajėgų atstovus (VDU ER 2582 5/II–2013, 2014).

5 lentelė

Karo aviacijos lakūnų tradicijos ir jų pobūdis

Tradicijos	Oficialios	Neoficialios	Aviaciniai elementai
Valstybinės šventės	Dažniau oficialiai	Kartais neoficialiai	Būdingi
Kariuomenės šventės	Dažnai oficialiai	Kartais neoficialiai	Beveik visada
Karo aviacijos šventės	Dalis šių tradicijų švenčių yra oficialios	Dalis šių tradicijų yra neoficialių. Kartais būna oficiali ir neoficiali dalis	Privalomi

Tradicijos	Oficialios	Neoficialios	Aviaciniai elementai
KOP tradicijos	Minimos oficialiai	Kartais būna neoficiali dalis	Būdingi
Kalendorinės šventės	Oficialiai minimos tarnybos metu	Tarnybos metu neoficialiai	Pasitaiko aviacinių elementų
Asmeninės šventės		Dažniau neoficialiai	Dažnai aviacinio pobūdžio

Valstybinių švenčių datos minimos ir tarnybos metu. Kaip pavyzdį galime pateikti tokį stebėtą atvejį. Nemirsetoje, gelbėjimo poste budinti įgula 2013 m. liepos mėn. 6 d. Mindaugo karūnavimo dieną 21 val., atsiliepdama į raginimą visai Lietuvai kartu sugiedoti himną, apsilvilko skraidymo kombinezonus (nors nesant kovinei parengčiai, kariška apranga neprivaloma) ir kartu su poilsiautojais sugiedojo valstybės himną. Po ceremonijos įgulos lakūnai poilsiautojų vaikus pavaišino pyragu (VDU ER 2582 5/I–2014).

Kariuomenės šventės. Lapkričio 23 diena – Lietuvos kariuomenės diena. Ji visada minima oficialiai. Dažnai vyksta bendri kariuomenės renginiai, kuriuose dalyvauja ir KOP atstovai. Juose beveik visuomet naudojama aviacinė simbolika, siekiant paryškinti karo aviaciją, kaip sudėtinę ir reikšmingą kariuomenės struktūros dalį (pavyzdžiui, iškilminga rikiuotė vyksta šalia orlaivių). Kaip kitokią kariuomenės dienos minėjimo formą, kurią irgi teko stebėti, galima įvardinti jau trejus metus Jurbarko rajone, Smalininkuose, L. Meškaitytės pagrindinėje mokykloje organizuojamą kariuomenės dienos minėjimą. Šventės metu visuomet dalyvauja KOP Sraigtasparnių eskadrilės, su kuria mokyklą sieja bendradarbiavimo sutartis, lakūnai, todėl šventėje vyrauja aviacijos tematika (VDU ER 2582 5/I–2012, 2013, 2014).

Karo aviacijos šventės. Tai – Karo aviacijos dienos minėjimas (kovo 12 d.), žuvusių KOP lakūnų minėjimo metinės (kovo 26 d.), Karinių oro pajėgų (birželio 18 d.), Aviacijos bazės diena (birželio 12), tarpukario lakūnų gimimo ar mirties minėjimo datos. Šių švenčių metu organizuojamos parodos, vyksta iškilmingos rikiuotės, rengiamos, konferencijos, koncertai. Švenčių, minėjimų tikslas – priminti KOP bendruomenei istoriją, ugdyti pilietiškumą.

Karinių oro pajėgų tradicijos. Reikšmingiausias – pirmojo savarankiško skrydžio, kuris savo kultūrine ir dvasine aplinka aviacijoje prilyginamas tikroms krikštynoms, antram gimtadieniui, minėjimas: *kiekvieno piloto gyvenime svarbiausias pirmasis savarankiškas skrydis. Eskadrilėje taip pat pirmas ir svarbiausias etapas savarankiškas skrydis, nes niekas nėra skraidęs sraigtasparniu prieš tai. Taigi, krikštynų tradicija lakūno gyvenime, užima ypatingą vietą, nes po jų sakoma, kad gimė naujas lakūnas.* (VDU ER 2582 1/I–5). *Iš dešimties tūkstančių valandų ore didžiąją dalį atskraidžiau instruktoriumi. Todėl man didžiausią džiaugsmą kelia momentas, kai žmogus dar visai nesenai neturėjęs supratimo apie skrydį, atlieka pirmąjį savarankišką*

skrydį. Visada primenu savo mokiniams, kad pirmo savarankiško skrydžio dieną prisimintų kaip gimtadienį (VDU 2582 4/I–37).

Šią tradiciją galima laikyti pagrindine aviacinės kultūros dalimi, turinčia sąsajų su vyriškomis iniciacijos apeigomis, sėkminga integracija į bendruomenę bei socializacija (Таманев 2009). Sraigtasparnių eskadrilėje jaunų lakūnų krikštynos savitai ritualizuotos, kiekvienas momentas turi savo simboliką ir prasmę, susijusią su skrydžiu, orlaiviu. Pavyzdžiui, bučiuojamas sraigtasparnis, tuo simboliškai prisiekiant ištikimybę orlaiviui; eskadrilės kolegos pakrikštytajam suteikia slapyvardį, pabrėždami priėmimą į savo būrį; atliekamos vandens apeigos, metant *naujai gimusį lakūną* į vandens telkinį arba jį aplaistant. Šiais simboliniais veiksmais lakūnas priimamas į bendruomenę. Panašios ir kitų KOP lakūnų krikštynų tradicijos, visuomet turinčios ritualo požymių.

Ritualų prasmingumas ir karnavališkumas sąlygoja šios tradicijos formavimąsi per daugiau nei 10 metų. Tai – bendruomeniškumą sutvirtinanti tradicija, kurią laikyti neoficialia galime tik sąlyginai, nes įprastai joje dalyvauja ir KOP Aviacijos bazės vadai, kviečiami žiniasklaidos atstovai. Tradicijos reikšmę, pavyzdžiui, patvirtina ir stebėtose Lengvųjų atakos lėktuvų grandies lakūnų krikštynose dalyvavusio Aviacijos bazės vado tradicinis spyris naujokams į užpakalį (VDU ER 2582 5/I–2010).

Prie šių tradicijų galima priskirti ir iškilmingas rikiuotes, išlydėjimo į misijas ceremonijas, kurios vyksta lėktuvų angaruose arba lauke šalia orlaivių. Aviacijos bazės vadų pasikeitimo ceremonija, kurioje dalyvauja visas bazės personalas, vyksta aviacinėje aplinkoje, o ceremonijos kulminacija tampa stilizuoto lėktuvo šturvalo perdavimas naujam vadui.

Kalendorinės šventės. Dažniausiai minimos pagrindinės katalikiškos šventės. Jų minėjimą lemia lakūnų tarnyba, susijusi su budėjimu ir misijomis. Paieškos ir gelbėjimo postuose švenčių metu sudarytos sąlygos budinčius lakūnus aplankyti jų šeimos nariams. Budinčios įgulos ar kariai, dalyvaujantys misijose, šias šventes švenčia kolegų tarpe. Tyrimo metu pastebėta, kad šventiniuose neoficialiuose minėjimuose be kitų aviacinių elementų, skamba ir daina „Berniukai“ (VDU ER 2582 5/I–2010, 2014).

Asmeninės šventės. Su karjera, patirtimi ir aukštesne kvalifikacija susijusios tradicijos, anot lakūnų, paminimos *suorganizuojant pirtelę, baliuką*, nueinant pažaisti boulingą. Kiek ryškesnė – aukštesnio karinio laipsnio suteikimo tradicija. Net ir oficialiai suteiktas laipsnis karininkų papročiu *laistomas* neoficialioje aplinkoje, vaišinant kolegas, o jį gavęs privalo išgerti pilną stiklinę degtinės (kartais būna stikliukas) su įdėtu laipsnio ženklu. Vaišėmis ne tik pabrėžiamas naujo žmogaus įvedimas į bendruomenę, statuso pasikeitimas. Jos sustiprina ir kolektyvo bendruomeniškumą.

Švenčiami ir gimtadieniai, sveikinama tarnyboje. Lakūnai tokiomis progomis savo bendradarbiams dovanoja nuotraukas su orlaiviais, orlaivių modelius, marškinėlius su aviacine simbolika ir kt.

Tyrimų metu buvo pastebėtas ir visų minėtų švenčių bei tradicijų, taip pat ir lakūnų kultūrinės aplinkos karnavališkumas, kuris parodo šios tiriamos grupės kaip bendruomenės santykius, elgseną ir mentalitetą. Karnavalinė elgsena būdinga daugeliui jų neoficialių tradicijų, karnavalinės aplinkos gausu tarnybos vietose. Budėjimo postuose, eskadrilės patalpose galima rasti ir užrašų, nuotraukų, daiktų, kurie, griežtai žiūrint, kariškos tvarkos standartų neatitinka. Dažnai iškrečiami įvairūs, tačiau nepikti pokštai.

Gelbėjimo postuose ant poilsio kambarių durų klijuojami užrašai su įvairiomis nuotraukomis ar kolegas pašiepiančiomis mintimis: pavyzdžiui *Milžino paunksmė* (užrašas ant gelbėtojų poilsio kambario, kuriame gyvena gelbėtojas šia pravarde). Vieno karininko butas, kuriame lakūnai nakvoja, būdami Šiauliuose, vadinamas *Smauglynu* (nuo krikštynų metu gauto vardo *Smauglys*). Gausu dviprasmiškų tekstų, pavyzdžiui, ant kompiuterio užrašyta *Volios* (valios. – A. G.) *ugdymo aparatas. Internetu naršai – valių ugdai*, ant tualetų durų – *kompiuterinė*, ant valgyklos – *Laimos smuklė* (nuo virėjos vardo). Tualetu ant pisuaro (tikėtina, sugedusio) užklijuotas užrašas: *Achtung. Nesišlapinti, neplauti galvos, nekarpyti nagų, neskusti barzdos. Feltfebelio privati valda*.

Dalis užrašų ir juokelių suprantami, tik žinant karo lakūnų aplinką. Kaip sakė respondentas: *Mes nepasakojame anekdotų, bet darome juos* (VDU 2582 1/I–3). Tai atskleidžia tik aviatoriams būdingą aplinką, artimą, nesusijusį su kariška laipsnių sistema, bendruomenės narių glaudžius santykius, savitą humoro jausmą, kurį apibūdindami lakūno bruožus, mini respondentai. Šią aplinką lemia ir rizikingas darbo pobūdis, taip pat ir laisvalaikis.

Taigi galima pastebėti, kad tiriamą karo aviacijos lakūnų grupę kaip bendruomenę savo naudojamais simboliais bei tradicijomis iš kitų kariuomenės rūšių išsiskiria. Skirtingumus, be kitų veiksnių, daugiausia lemia susijęs su skraidymu ir budėjimais tarnybos pobūdis.

Religija kariuomenėje ir karo aviacijoje. Religija karo aviacijoje (taip pat kariuomenėje), persipina ir su lakūno kasdienybe, nes kariškose struktūrose dvasinį personalo gyvenimą palaiko dvasininkai – kapelionai²². Šios institucijos funkcijos apima ne tik moralinį, psichologinį kario (lakūno), bet ir jo šeimos palaikymą. Ypatingai tai svarbu misijų metu. Karo kapelionai atlikdami religines apeigas dalyvauja kariškose ir šeimos šventėse.

²²Kapelionas (lot. capellanus < capella – koplyčia) – katalikų ir anglikonų bažnyčiose — dvasininkas, atliekantis liturgines funkcijas privačiose ir viešose koplyčiose, kuriam paskirta uždaros bendruomenės ar tam tikros tikinčiųjų grupės, neturinčios klebono, nuolatinė ganytojiška globa (<http://www.zodziai.lt>). Jie skiriami ligoninėms, kariniams daliniams, ugniagesių komandoms, policijai, mokykloms, tolimojo plaukiojimo laivams (jūreivių ir keleivių), kalėjimams, emigrantų bendruomenėms, draugijoms ir kt.

Karo kapelionams įprastai suteikiamas ne žemesnis, kaip kapitono, vyriausiam kapelionui – majoro laipsnis (<http://www.ordinariatas.lt>). Iš istorijos žinome, kad kariuomenės ir karių gyvenimas jau daugelį šimtmečių itin ritualizuotas, karo žygius nuolat lydėdavo religinės apeigos, šventikų palaiminimai. Kaip rašo istorikas Vytautas Leščius: *ypatingą reikšmę kario gyvenime turėjo gilios religinės prasmės įvykis – priesaika. Kreipdamasis į dievą ir kariuomenės dalies garbės simbolį vėliavą, jaunasis kareivis pasižadėdavo* (Leščius 1998: 187).

1918 m. sukūrus Lietuvos kariuomenę ir per visą tarpukarį kapelionai dirbo naudingą bei reikalingą darbą. Tarpukario Lietuvos kariuomenėje po vieną karo kapelioną turėjo ir kitos konfesijos bei religijos – evangelikai reformatai, evangelikai liuteronai, sentikiai, stačiatikiai ir žydai. Karo kapelionų darbo svarbą kariuomenėje liudija faktas, jog okupavę mūsų šalį sovietai, tuoj pat šią instituciją panaikino, visus karo kapelionus atleido iš tarnybos, o jau 1940 m. liepos 6 d. kariuomenėje įsteigė vadinamąją Politinę valdybą (<http://www.ordinariatas.lt/istorija>).

Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, kapelionatas buvo atkurtas ir tapo sudėtine kariškos bendruomenės ir struktūros dalimi. Lietuvos kariuomenės karių religiniais reikalais tarnybos metu ir po jos, kitaip dar vadinama sielovada, užsiima Lietuvos kariuomenės Ordinariatas (Lietuvos Respublikos Kariuomenės ordinariato statutas; <http://www.ordinariatas.lt/>). Jis rūpinasi karių, taip pat civilių, dirbančių įvairiose kariuomenės institucijose, karo akademijų studentų bei jų šeimų narių sielovada. Kapelionai pasirenge padėti ir ne katalikams – kitoms konfesijoms ar religijoms priklausantiems kariuomenės žmonėms – kad ir jiems būtų suteikti atitinkami religiniai patarnavimai. 2004 m. po restauracijos pašventinta Šv. Ignoto bažnyčia Vilniuje yra pagrindinė Ordinariato bažnyčia – Ordinariato katedra, čia nuolat meldžiamasi už Lietuvos kariuomenę ir jos žmones, ypač už tuos, kurie tarnauja tarptautinėse taikos palaikymo misijose, čia formuojasi tai, ką bendrai galima būtų įvardinti karišku dvasingumu.

Lietuvos Karinių oro pajėgų kapelionas – majoras. dr. Virginijus Veilentas. Jam priklauso visi struktūriniai KOP vienetai bei Šiaulių ir Panevėžio įgulų kapelionatai. V. Veilentas pats yra lakūnas, turi lakūno licenciją, tarnybos metu visuomet dėvi lakūno aprangą – skraidymo kombinezoną. Jo teigimu, *lakūnų sielos ypatingos, nes tas laikas, kurį jie praleidžia skraidydami danguje, neįsiskaito į gyvenimo trukmę* (VDU ER 2582 5/I–2012).

Kapelionas veikia ne tik pagal pareigas, bet ir pagal susiklosčiusias tradicijas. Tyrimo metu buvo stebėta, kaip KOP kapelionas dalyvauja KOP šventėse ir iškilmingose rikiuotėse. Kapelionas visuomet atlieka naujų ir po kapitalinio remonto grąžintų orlaivių šventinimo apeigas. Kartais jos įvardinamos netgi kaip lėktuvų krikštynos. Ši tradicija, kai net lėktuvams buvo parenkami krikštatėviai, gyvavo ir tarpukaryje (Gamziukas 1997: 75), ji atgaivinta ir dabartinės Lietuvos karinėse oro pajėgose. Įsigijus transporto lėktuvus *Spartan*, iškilmingu

ceremonijų metu orlaivius pašventino kapelionas, jiems suteikti Lietuvos Didžiųjų kunigaikščių Gedimino, Algirdo, Vytauto vardai.

KOP kapelionas dalyvauja ir atidengiant memorialines lentas aviatoriams. Kaip ir tarpukariu, jis palaimina aviacijos šventes, kurias organizuoja Karinės oro pajėgos. Tyrimo metu stebėta, kai aviacijos šventės „Kilkime...“ vykusios 2007 m. Karmėlavos oro uoste, metu palaiminimo ceremoniją KOP kapelionas mjr. V. Veilentas atliko, skrisdamas netgi specialiai prisitvirtinęs ant lėktuvo stogo (VDU ER 2582 5/I–2013).

Kita svarbi karo kapeliono veikla – lakūnų sielovada. Ji susideda iš tiesioginio bendravimo su kariškiais, KOP misijose – tarnaujančių lankymo ir bendravimo su jais. Kapelionas įprastai laiko ir pamaldas už aviatorius, išvykstančius į misijas. Jose dalyvauja ne tik lakūnai, bet ir jų artimieji. Pamaldų pabaigoje kiekvieną išvykstantį karį kapelionas palaimina atskirai (VDU 2582 5/1–2013). Taip pat laikomos pamaldos KOP minėtinų datų ir kariuomenės dienų proga.

Kapeliono veikla siekiama sutvirtinti lakūnų dvasines vertybes, padėti sunkiais gyvenimo ar tarnybos momentais, sakralizuoti kariškas ceremonijas, gilinti tradicijas, suteikiant joms dvasinį pagrindą. Religinė veikla labai svarbi dvasinio, motyvacinio pagrindo kariuomenėje ugdytoja. Todėl religingumas tarnyboje tiesiogiai siejasi ir su lakūnų dvasiniu gyvenimu šeimoje.

Kaip atskleidė tyrimas, religija yra sudėtinė lakūno aplinkos tarnyboje ir namuose dalis, formuojanti lakūnų veiklos ir gyvensenos specifiką. Asmeniniai religiniai įsitikinimai yra reikšmingi misijų metu. Jie ne tik stiprina psichologiškai, bet ir pelno kitų religijų atstovų pagarbą. Pavyzdžiui, tarnaujant Afganistane, kaip pasakojo lakūnai, vietos gyventojų afganistaniečių nuomone, *blogiausia yra netikintis žmogus* (VDU ER 2582 5/II–2014).

Karo aviacijos lakūnų kultūrinę aplinką reikia laikyti svarbiu šios grupės išskirtinumo bruožu, atskleidžiančiu grupės bendruomeniškumą, tapatinimąsi su savo profesija, siekiant tai pabrėžti ir viešumoje, naudojant simbolius tarnyboje ir kasdienoje. Reikšminga ir tradicijų, kurių dalis suformuotos kariškos aplinkos, gausa, kuri pabrėžia lakūnų priklausymą aviatorių bendruomenei. Svarbiausiu šių tradicijų bruožu reikia laikyti jaunų lakūnų krikštynų apeigas, atlikus pirmą savarankišką skrydį ir pabrėžiant, kad gimė naujas lakūnas, taip pat ir tai, kad tik išmokus valdyti orlaivį, bendruomenę papildė naujas narys. Karo aviacijos kultūrinės aplinkos specifiką atskleidžia ir kapelionų veikla, psichologiškai sutvirtinanti lakūnų elgseną, bendraujant ir atliekant apeigas.

II. 4. Visuomenės požiūris į aviaciją ir aviatorių požiūris į save

Tiriant lakūnų veiklą, buvo svarbūs ne tik karo aviacijos lakūnų tarpusavio santykiai, jų bendravimas su kitų kariuomenės pajėgų atstovais, bet ir ryšiai su visuomene. Gilinantis į šiuos klausimus, siekta atkleisti tokius lakūnų veiklos ypatumus, kuriuos galima laikyti tiriamos

grupės socialiniu statusu. *Bendriausia prasme socialinį statusą galime apibrėžti kaip individo arba grupės visuomeninę padėtį, susijusią su tam tikromis teisėmis ir pareigomis* (Смезлер1994: 659).

Lietuvos kariuomenės Baltojoje knygoje²³ rašoma: *Kariuomenė yra sudedamoji ir neatsiejama visuomenės dalis* (Lietuvos kariuomenės Baltoji knyga 2006: 56). Iš šitokio apibrėžimo turėtų būti aišku, kad kariuomenė ir visuomenė neatsiejamos, tačiau tikrovėje to nėra. Kariuomenė kaip specifinė visuomenės struktūra buvo ir visuomet daugeliu atvejų bus uždara, atsiribojusi nuo tiesioginių ryšių su visuomene. Šitai akivaizdu ir karinių pajėgų atstovų viešuose pareiškimuose. Tyrimo metu stebint kariuomenės, tiksliau – karinių oro pajėgų sociokultūrinę aplinką, nustatyta, kad viešų švenčių ir kitokių renginių metu kariškių pasisakymuose nuolatos naudojama sąvoka – *kariuomenės ir visuomenės suartinimas*. Tai parodo, kad kariškiai, taip pat ir karo lakūnai, sprendžiant pagal jų atstovų viešus pasisakymus, pripažįsta, jog jie sudaro kiek kitokią visuomenės dalį. Tačiau nežiūrint šito, tiriamos specifinės visuomenės grupės veikla iš tikrųjų nukreipta į visuomenę, kurią kariškiai pagal konstituciją ir įstatymus privalo ginti ir apsaugoti nuo įvairių grėsmių.

Kariška veikla taikos metu, žvelgiant visuomenės atstovų akimis, nuo kitų institucijų veiklos niekuo nesiskiria – kariškį visuomenę pastebi ir atskiria tik iš uniformos. Tačiau karo ar kitokios grėsmės atveju kariuomenės veikla pasikeičia iš esmės, ji tampa valdžios, jėgos, netgi prievartos įrankiu, kuris skirtas šalies ir jos piliečių gynybai. *Kariai yra verti pagarbos ne dėl to, kad kitus žudo, o dėl to kad patys eina už kitus mirti* (Deksnyš 2011: 27).

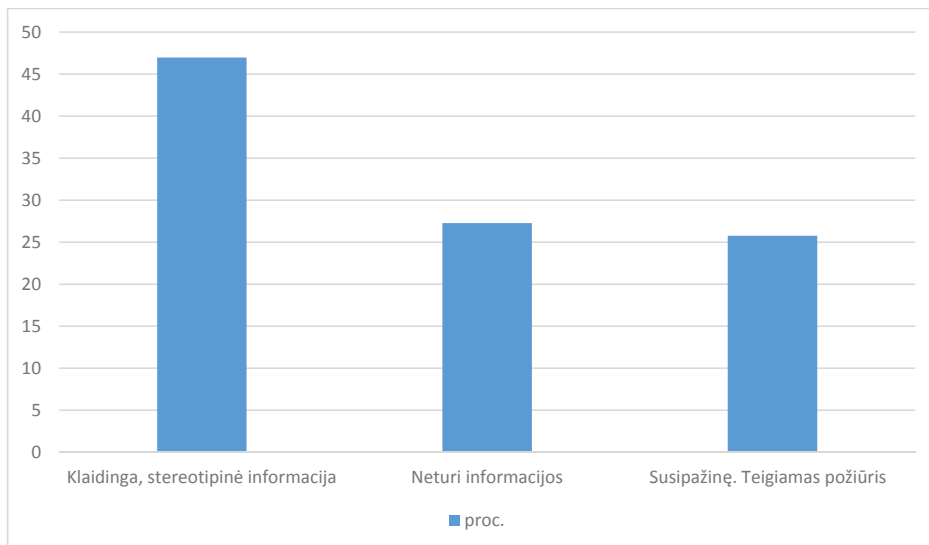
Karinė struktūra, kaip organizacija, visgi vaidina svarbų vaidmenį valstybės politiniame ir visuomeniniame gyvenime, todėl kariškiai visuomet buvo sudėtinis, reikšmingas ir savitas socialiniu požiūriu visuomenės sluoksnis. Tarpukario Lietuvoje jie buvo laikomi inteligentijos sluoksniu, didelis dėmesys buvo skiriamas ne tik karininkų mokymui, bet ir jų lavinimui bei auklėjimui (Petrauskaitė 2006), jie išsiskyrė savo garbės kodeksu, jo gynimo taisyklėmis (Stoliarovas 2012)

Visuomenės požiūris. Suvokimas, kas iš tikrųjų yra kariškis, iš esmės pasikeitė ir, reikia pripažinti, gerokai suprastėjo sovietinės okupacijos metu, kai mūsų šalyje buvo dislokuota Sovietų Sąjungos kariuomenė. Tada miestuose ir miesteliuose apsigyveno rusakalbiai kariškiai. Jų Lietuvos visuomenė savos visuomenės dalimi nelaikė ir niekados to nepripažino. Nors jie gyveno izoliuotai, bet mūsų šalies gyvenime, kad ir netiesiogiai, dalyvavo, pavyzdžiui, balsuodami rinkimuose, tačiau sukurdami tik neigiamą kario kaip okupanto įvaizdį.

²³ Dokumentas, pristatantis Europos Komisijos siūlomus veiksmus įvairiose srityse. Lietuvos gynybos "Baltoji knyga" yra švietėjiško pobūdžio leidinys lietuvių ir anglų kalbomis, skirtas visuomenei, politikams ir gynybos ekspertams.

Kariškio įvaizdis atkūrus nepriklausomybę, nors ir nelengvai, visuomenės akyse vėl atkurtas. Tas pasakytina ir apie karo aviaciją. Nors pasitaiko niekinančių ir pašaiپیų atsiliepimų, straipsnių, susijusių su šalies karo aviacija, bet visuomenės apklausos visgi rodo teigiamus poslinkius. Vilmorus 2015 metų sausio 16 – 23 dienomis atlikto tyrimo duomenimis, žmonės labiausiai pasitiki ugniagesiais ir gelbėtojais (92,2 proc.), antroje vietoje – Lietuvos kariuomenė (46 proc.), trečioje vietoje – švietimu (45, 4 proc.) (<http://www.vilmorus.lt>).

Todėl tyrimo metu siekta įsitikinti, ką visuomenės atstovai šiandien žino apie Lietuvos karines oro pajėgas, kaip jas vertina.



7 paveikslas. Apklaustų visuomenės atstovų nuomonė apie Lietuvos karines oro pajėgas, proc. N=66

Buvo apklausti 66 respondentai, iš jų 81,81 proc. kalbinti aviacijos švenčių metu: Kaune 2013 m, Šiauliuose 2012 m. bei Kariuomenės ir visuomenės suartinimo šventėje Klaipėdoje 2013 (dalyvavo karinės oro pajėgos). Dar 18,18 proc. pateikėjų apklausti anketomis paštu. Surinkti duomenys ir jų analizė atskleidė, kad apklausti visuomenės atstovai apie mūsų šalies karo aviaciją, deja, žino gana nedaug arba neatsižvelgiant į šalies ekonominius, žmonių resursus, politinę situaciją, istoriją, šalies dydį, ją intuityviai lygina su Rusijos, JAV, Vokietijos, Prancūzijos ir kitų didžiųjų valstybių oro pajėgomis.

Daugiausiai – 46,97 proc. respondentų Lietuvos karo aviaciją vertina sarkastiškai, naudoja stereotipinį visuomenėje paplitusį posakį apie *vieną Lietuvos kariuomenės lėktuvą* (VDU ER 2582 5/I – 2011, 2012, 2013). Respondentai mano, kad skraidoma senais orlaiviais, su ironija teigia, kad oro pajėgas reikia didinti: *išplėst reikia, vargšus<...> palyginti su Amerikos vienu lėktuvnešiu, tai vienas tas lėktuvnešis stipresnis nei mūsų tos pajėgos., buvo du lėktuvai, dabar*

kiek žinau vienas, ir tas mokomasis (VDU ER 2582 4/II–5/1). *Technika tai labai sena* [respondentas tai pasako juokdamasis. – A. G.] (VDU ER 2582 4/II–5/2). *Buvo du lėktuvai, dabar kiek žinau vienas, ir tas pats mokomasis* (VDU ER 2582 4/II–2/2).

Kaip parodyta 7 paveiksle, 27,27 proc. respondentų įvardino, kad apie dabartinę Lietuvos karo aviaciją neturi informacijos arba jos turi mažai: *nežinau, nelabai, ką ten žinau, dirba savo darbą ir tiek* (VDU ER 2582 4/II–7/2). Kadangi dauguma respondentų buvo apklausiami aviacijos šventėse, tai žmonės teigė, kad jų atvykimo tikslas ir buvo sužinoti apie karo aviaciją: *nežinome. Dabar plačiau ir susipažinsime* (VDU ER 2582 4/II–9/3).

25,76 proc. vertina teigiamai. Iš respondentų atsakymų matome, kad yra susipažinę su Lietuvos aviacija. Jie šalies lakūnus laiko profesionaliais, dirbančias savo darbą, realiai įvertindami galimybes: *manau, kad tikrai dirba profesionaliai pagal savo finansavimą, galimybes padedami NATO puikiai saugo Baltijos šalis, visi kvalifikuoti* (VDU ER 2582 4/II–10/2). *Žinau, kad yra tokios ir girdisi apie jas tik tada, kai nukelia ką nuo ledo, ar kokius organus transplantacijai nugabena* (VDU ER 2582 1/III–5). *Žiūrint pasauliniu mastu – silpnokos, pagal nedidelės Lietuvos kariuomenės standartus, manau Lietuvos mastu susitvarko* (VDU ER 2582 1/III–3).

Nors ši apklausa laikytina tik žvalgomąja ir į visos visuomenės nuomonę nepretenduojančia, visgi jos rezultatai rodo aiškas tendencijas. Akivaizdu, kad didžiausią įtaką tokiam sarkastiškam požiūriui padarė pusės šimtmečio Lietuvos okupacija. Sunaikinus Lietuvos aviaciją, pasienyje su vakarais buvo sutelktos didelės karinės pajėgos (tarp jų ir aviacija), rekonstruoti aerodromai. Svetimos kariuomenės buvimas šalyje lėmė neigiamą požiūrį į kariškius. Svarbi priežastis, šių dienų televizijos galimybės, informacinė sklaida apie karinius konfliktus. Dar viena priežastis – visuomenė karo aviaciją suvokia, kaip orlaivius apginkluotus naikinamąja ginkluote (naikintuvai, koviniai sraigtasparniai). Tai parodo, kad visuomenei trūksta informacijos, kuri pabrėžtų svarbias mūsų šalies karo aviacijos logistinės, kitų karinių pajėgų aptarnavimo, aprūpinimo funkcijas veikiant, kartu su partneriais NATO sudėtyje. Svarbus faktas, kad karo aviacijos šventės, kur demonstruojami karinių oro pajėgų orlaiviai, jų galimybės sutraukia daug žiūrovų, o besilankančių vienas iš tikslų susipažinti patiems, supažindinti vaikus. Šalies kariuomenės atvirumas (galimos ekskursijos), pilietiskų iniciatyvų skatinimas. Visuomenės ir kariuomenės suartinimo švenčių organizavimas prisideda prie visuomenės švietimo.

Apklausos metu bendraujant su žmonėmis paaiškėjo, jog užfiksuotas teigiamas ir pagarbus požiūris į lakūną (90 proc.), jo profesiją, tampa savotiška priešprieša kiek menkinančiam požiūriui į karo aviaciją kaip instituciją. Respondentai kalbėdami apie lakūnus, išskiria juos žavinčią psichologinį pasiruošimą, valią, gebėjimus, adrenalino poreikį: *stiprios valios žmonės* (VDU ER 2582 1/III–2), *adrenalino fanatikai ir labai gabūs žmonės* (VDU ER 2582 1/III–4).

Neteko susidurt, bet šiaip manau psichologiškai tvirti žmonės (VDU ER 2582 1/III–5). Respondentas, buvęs šauktiniu kariuomenėje, pastebėjo: na neteko bendrauti nei su vienu lakūnu, bet tarnaujant krašto apsaugoje teko matyti ne vieną iš jų, tai vyrai, kurie, tvirtai žengiant žemės, visada pasitempę, tvarkingom uniformom, jaučiasi kažkoks skirtumas tarp jų ir sausumos vadų (VDU ER 2582 1/III–3).

Respondentų atsakymuose jaučiamas ir žavėjimasis šia profesija: *Man aviacija primena vaivorykštę, nes tai sritis, turinti daug spalvų. Ji gelbsti gyvybes arba jas naikina, tai sunkus darbas, bet ir fantastiškas pomėgis, ji gali kelti didžiulę baimę arba begalinį džiaugsmą, pajutus svaiginantį aukštį... Ir visos šios spalvos ryškios, tobulai derančios tarpusavyje. Nei vienos negali išmesti. Gali mėgti aviaciją arba ne, bet abejingų ji nepalieka...(VDU ER 2582 5/I–2015).*

Kaip pastebėta, aptariant apklausos duomenis, karinės oro pajėgos, kaip ir kariuomenė, viena iš savo funkcijų laiko bendravimą su visuomene, todėl teigiamas lakūno įvaizdis KOP itin svarbus. Lakūnai dalyvauja edukaciniuose, kultūriniuose renginiuose, daugiausiai mokyklose, kariniais orlaiviais atskrenda į įvairias šventes, organizuojamos ekskursijos Aviacijos bazėje, KOP štabe. Svarbų reprezentacinį vaidmenį atlieka aviacijos šventės. Būtent šia veikla siekiama pristatyti Lietuvos karo aviaciją, informuoti visuomenę ir keisti žmonių požiūrį. Pavyzdžiui, KOP Aviacijos bazės duomenimis, 2006 – 2013 m. skirtingų rūšių KOP orlaiviai dalyvavo 65 įvairaus pobūdžio renginiuose bei akcijose Lietuvoje ir užsienyje, o vien tik 2014 m. aviacijos bazėje lankėsi net 114 ekskursijų (VDU ER 2582 5/IV–1).

Smalininkų Lidijos Meškaitytės ir Jurbarko Vytauto Didžiojo pagrindinės mokyklos moksleivių 2013 m. apklausos duomenys (VDU ER 2582 6) atskleidė, kad KOP bendradarbiavimas su visuomenės organizacijomis, galimybė aplankyti karinius objektus, taip pat ir organizuojamos šventės iš tikrųjų daro įtaką visuomenės nuomonei.

Tyrimo tikslas buvo išsiaiškinti jaunosios kartos – 12 ir 14 metų amžiaus moksleivių – požiūrį į karo lakūnus ir į Lietuvos karo aviaciją. Tyrime dalyvavo 57 moksleiviai 64,91 proc. jurbarkiečių, 35,09 proc. smalininkiečių. Jiems pirmiausia buvo surengtos ekskursijos, kurių metu jurbarkiečiai aplankė Kauno aviacijos muziejų, KOP Paieškos gelbėjimo postą, bendravo su budinčia sraigtasparnio įgula, apžiūrėjo angarą, sraigtasparnį. Smalininkiečiai lankėsi Šiaulių aviacijos bazėje. Svarbus faktas, kad mokykla nuo 2012 m. bendradarbiauja su Karinių oro pajėgų Sraigtasparnių eskadrilės lakūnais. Jie taip pat apžiūrėjo šios bazės objektus, orlaivius.

Po ekskursijų buvo atlikta moksleivių apklausa. Jurbarkiečių pirmiausia klausta, kokios jiems iš viso surengtos ekskursijos labiausiai buvo įsimintinos. Iš kitų lankytų vietų (vandens parko, žvakių, dviračių muziejaus, Akropolio) 24,56 proc. atsakiusių išskyrė aviacijos objektus. Moksleivių toliau klausiant, ar jie norėtų, kad mokykla su karo lakūnais bendradarbiautų

pastoviai, net 49 proc. atsakė teigiamai. Tokiais pat klausimais apklausti Smalininkų moksleiviai pareiškė irgi teigiamą nuomonę. Net 75 proc. jų lakūnų veiklą įvertino labai gerai, 15 proc. teigiamai, ir tik 10 proc. atsakė, kad jiems *vis tiek*. Moksleiviai paaiškino: *viskas patinka. Iš jų galime išmokyti draugiškumo ir pagarbos, patinka daug užsiėmimų tobulėti kaip asmenybė* (VDU ER 2582 6/I–48).

Aviacijos švenčių dalyvių ir moksleivių apklausos duomenys rodo, kad KOP bendradarbiavimas su visuomene prisideda prie teigiamos nuomonės apie karo aviaciją formavimo. Iš moksleivių atsakymų taip pat matyti, kad bendradarbiavimas patinka ne tik berniukams, bet ir mergaitėms. Mokytojai šią patirtį irgi vertino teigiamai, kaip labai trūkstamos vyriškos kultūros visuomenėje ir švietimo sistemoje užpildymą (VDU ER 2582 5/I–1012). Tiesioginis bendravimas su visuomene formuoja ir naujus santykius, net tradicijas. Kaip pavyzdį galima laikyti Sraigtasparnių eskadrilės lakūnų bendradarbiavimą su Smalininkų L. Meškaitytės pagrindine mokykla. Jau tapo tradicija rugsėjo 1-osios dienos ir paskutinio skambučio proga lankytis šventėje, kartu su mokyklos personalu ir moksleiviais minėti ir švęsti Kariuomenės dieną²⁴.

Apibendrinant galima teigti, kad tyrimas parodė, jog karo aviacija, kaip institucija, Lietuvoje vertinama kaip maža, kurią reikia plėsti, tačiau lakūnų profesijos yra gerbtina ir įdomi. Pastebėta, kad pagarbiai lakūnus vertina žmonės, tiesiogiai bendravę su jais. Lakūnų dalyvavimas visuomenės veikloje atskleidžia šios profesijos indėlį, keičiant visuomenės nuomonę apie save. Susidomėjimą lakūno veikla taip pat galime laikyti vienu iš faktorių, skatinančių jaunas žmones skraidyti ir pasirinkti lakūno profesiją.

Lakūnų požiūris į save. Analizuojant lakūnų tarnybos, jų grupės savitumo bruožus, svarbus ir lakūnų požiūris į save, taip pat suvokimas, kuo jie skiriasi nuo kitų kariškių. Savęs vertinimas yra viena iš teorinių nuostatų, apibrėžianti tapatumą, kai tiriamas individas, kuris *savo bruožus sieja su grupe, bendruomene, tauta, institucija* (Savoniakaitė 2011b: 389). Tai, Anthony'o Giddenso nuomone, būtent ir yra savimonės identitetas (tapatumas) (Giddens 2005: 44)²⁵. Apklausiami respondentai pabrėžė kad jie iš kitų visuomenės narių save išskiria per simbolius, ženklus, elgesį, mąstymą nurodydami su kuo save tapatina. Tą rodo 2007 – 2011 m. apklausos duomenys, pagal kuriuos net 75 proc. respondentų nuomone, lakūnai skiriasi *iš pilkos žmonių masės* (VDU ER 2582 1/I–6). *Dažnai tai matosi iš dėvimų rūbų ar tam tikrų ženklų, prisegtų ant jų, taip pat bendraujant apie įvairius artimus aviacijai dalykus* (VDU ER 2582 1/I–2).

²⁴Kariuomenės dienos proga mokykloje lakūnai veda pamokas moksleiviams, vyksta koncertas, skirtas šiai dienai (dalyvauja programoje ir lakūnai), organizuojams krepšinio turnyras Sraigtasparnių eskadrilės įsteigta taurei laimėti.

²⁵A. Giddensas išskiria du identitetus: socialinį ir savimonės (Giddens 2005: 44).

Panašus požiūris išryškėjo, lakūnams vertinant ir savo skirtingumą nuo kitų kariuomenės pajėgų, ypač sausumos, su kurių kariškiais jie dažniausiai susiduria. Todėl savaime suprantama, kad kariška ženklinimo sistema, rūbai leidžia save tapatinti su savo grupe. Ypač tai padeda lakūnams, kurių apranga (kombinezonai, odinės striukės, mėlyna išseiginė uniforma) skiriasi nuo kitų pajėgų. Tyrimo metu nustatyta, kad skirtumus atskleidžia ir lakūnų ir sausumos pajėgų kariškių bendravimo tarnybos metu skirtumai. Sausumos kariuomenėje, respondentų lakūnų nuomone, laikomasi griežtos kariškos, statutu apibrėžtos tvarkos, kur labai svarbi hierarchija ir pavaldumas pagal laipsnius. Karo aviacijoje, be šito, įsitvirtinusi ir žymiai liberalesnė nuostata, kai pavaldumas pagal karišką hierarchiją nėra toks svarbus, ypač skrydžių metu – pirmoje vietoje būna grupinis bendravimas ir įgulos narių susiklausymas.

Tą patvirtina šis respondento pasakojimas: *Mes atskrendam į tašką pas pėstininkus. Išlipam mes trise. Aš – borto technikas, aš dedu zagluškes* [Rus. užsandarinimus. – A. G.] *ant motoro. Pravakas* [dšinėje sėdintis, antrasis pilotas] *išlipa majoras – kojines* [uždengimus] *ant PVD²⁶ čik uždeda. O ten pas pėstininkus jau visai pizdec* [rus keiksmažodis, reiškiantis, kad yra labai blogai]. *viena šniurkė* [juostelė] *ant antpečių – jau dievas. O jeigu žvaigždė su dūbais* [su ažuolais] – *tai Jie nelabai supranta. Man buvo mokomajam pulke, kažką tai turėjom vežti* [skraidinti]. *Lakūnai eina su tom juodom striukėm odinėm ir nebuvo jokių skiriamųjų ženklų. Ir vadas su pravaku nuėjo į štabą. O aš čia sutinku draugelį po mokymų, o jis polkanas* [pulkininkas] – *o sveikas, – sveikas, tfum po rukam,* [sumuša rankomis] *kaip tu čia? Ai, gerai. Kaip tu – irgi. Ras, eina pulkininkas leitenantas. Šito polkano druganas* [pulkininko draugas]. *Kas čia? Ai, čia mes mokymuose buvom kartu. Ai, zdarov* [Rus. sveikas. – A. G.]. *Ai, papizdeli papizdeli i razošlis* [paplurpėme ir išsiskirstėme. Rus. žargonas. – A. G.]. *Ir jie nuėjo į štabą. O ten štabo keliukas. Ir kurilka* [rūkymo vieta]. *Sėdi trys kapitonai, rūko. Ir žiūri, ten mes už dešimt metrų šnekamės. Pas juos matosi* [laipsniai], *o pas mane nesimato. Aš įeinu į kurilką, jie duch ir atsistojo* [atidavė pagarbą]. *Labai aš juk geras žmogus* [juokiasi], *sėdėkit, rūkykit. O aš taip galvoju, dabar atsiseğčiau striukę, o aš viršila tik. Bet aš tik striukę daugiau užsegiau. O jie, matai, supranta jau taip, jeigu su palkanu šneki, tai tu mažiausiai majoras. Jeigu tu palkanui gali per petį trinktelti. Dar kažką* (VDU ER 2582 4/II–2). Respondento pasakojime atsiskleidžia karo lakūnams būdingas elgesys, formuojamas įgulos bendravimo skrydžio metu, sukuriantis artimesnius santykius nei sausumos pajėgose. Šią situaciją trumpai ir taikliai apibendrina gelbėtojas: *Matai, čia yra bendravimas, nesusijęs su atitinkamoms komandom, o susijęs su supratimu* (VDU ER 2582 1/II–2). Lakūnai tapatinasi su savo grupe išryškindami savo socialinius ir kultūrinius bruožus. Taip pat tyrimo metu nustatyta, kad lakūnai save atskiria ir

²⁶Vamzdelis, per kurį į prietaisus patenka dinaminis slėgis.

nuo karinėse oro pajėgose tarnaujančio neskraidančio personalo, tačiau išskiria lėktuvų technikus ir štabuose dirbančius anksčiau skraidžiusius lakūnus, juos vertindami kaip aviatorius.

Tyrimo metu užfiksuoti respondentų pastebėjimai parodė ir karo aviacijos specifiką, kurią lemia skirtingus laipsnius turinčius kariškių skraidymas vienoje įguloje, *kitokios užduotys ir kitas bendravimas<...> todėl, kad labai daug žmonių, užimančių skirtingas pareigas, turintys skirtingus laipsnius, skirtingo amžiaus „daro“, vieną bendrą kažkokį reikalą <...> plius šitas, nuolatinis, va toks gyvenimas – kartu, bendravimas – kartu, užduočių vykdymas – kartu, jis kažkaip suartina ir dingsta tos ribos, kurios yra... sausumos kariuomenėje...* Taip pat svarbus ir skrydžio metu tiesioginis bendravimas, nenaudojant kariuomenei įprastų kreipinių: *įsivaizduok, kad tamsta vade ar galiu kreiptis, tamsta puskarininki prašau. Tamsta vade mums blogai ir t.t. Viskas yra sutrumpinta....<...>. Sausumos kariuomenėje seržantas ir vyr. seržantas, tarp jų yra skirtumas ir rimtas skirtumas. Pas mus skrenda vot, polkanas vadu, majoras antra, o čia aš seržantas, bet vot viena įgula. Jau suspenduojami visi laipsniai. Rikiuotėje mes vis, bet gyvenime darbe jau nėra tokių. Ir mūsų laikais aš vadą galiu pavadinti Antoška, arba dar kažkas. Tarkim pas mus vardai. Mes daugiausia vienas į kitą kreipiamės vardais* (VDU ER 2582 4/I–3).

Apklausti karo aviacijos lakūnai teigė, kad skirtingas nuo sausumos kariškių, bendravimas ir pasitikėjimas jiems būtinas, nes nuo mažiausios kiekvieno įgulos nario klaidos priklauso visų likimas. Apibūdindami įgulos vienybės pagrindą, respondentai minėjo tarpusavio pagarbą, karinių laipsnių *neegzistavimą*, draugystę, supratimą (VDU ER 2582 1/II–3). Šie bruožai, kaip nurodė lakūnai, būdingi ir kitų šalių karo aviacijai: *matai, viso pasaulio aviacija nesiskiria savo santykiais, savo subtilia subordinacija. Nu vot nueini pas amerikonų į pechotą – „žopa“²⁷. Visai kiti žmonės. Aš galiu pasakyti – jie bus be ženklų, aš pasakysiu. Aš galiu pasakyti, mes pas tuos pačius amerikonus buvome, pas tuos pačius prancūzus buvome, buvom pas britus ir aš tau pasakysiu, kad mes atėjom pas aviatorius. Ten technikai, lakūnai – nesvarbu. Mąstymas kitoks. Bendravimas kitoks, savotiška subordinacija. Nemoku paaiškinti, bet šeštu jausmu jaučiu, kad pas savo chebrą atvariau* (VDU ER 2582 4/I–3).

Tyrimas taip pat parodė, kad pavyzdžiui, Sraigtasparnių eskadrilėje bendravimas tarp viršininkų ir pavaldinių nėra formalus ir ne skrydžių metu. Galima buvo pastebėti, kad šie dažnai vienas į kitą kreipiasi vardu arba šaukiniu – pravarde. Pavyzdžiui, seržantas gelbėtojas prašo įgulos vado kapitono leidimo nuvažiuoti į parduotuvę. Jis kreipiasi paprastai: *Eliga, ar aš galiu porai minučių nuvažiuoti iki parduotuvės*. Net grandinio laipsnį turintis borto technikas gali natūraliai pasišaipyti iš kolegos įgulos vado kapitono pravardės ar elgesio subtilybių. Be

²⁷ Rus. žargonu – *subinė, užpakalis*.

oficialumo apsieinama netgi budėjimo patalpose. *Pradžioje atėjus žmogui su aukštesniu laipsniu į jį kreipiamasi laipsniu, bet paskui natūraliai pereinama prie vardo* (VDU ER 2582 5/I–2014).

Nors pokalbių su visuomenės atstovais metu įsitikinta, kad išoriškai karo aviacijos lakūnų tarnyba atrodo vienalytė, tačiau jos viduje visgi egzistuoja socialiniai ir kultūriniai riboženkliai, brėžiantys ir atskirais orlaiviais skraidančių lakūnų tapatumą. Šie riboženkliai jiems padeda atskirti skraidančiuosius nuo neskraidančiųjų kariškių. Lakūnams, pavyzdžiui, *savi* yra tik lakūnai, o ne likusieji neskraidantys kariškiai. Šis faktorius formuoja ir nerašytas tiriamos karo aviacijos lakūnų grupės vidaus taisyklės bei bendravimo specifiką.

Tyrimo metu pastebėta, kad ne tik Lietuvos, bet ir kitų šalių karo aviacijoje nusistovėjusi ir tam tikra hierarchija: *pirmiausiai* yra naikintuvų lakūnai, paskui transporto, o tik po to – sraigtasparnių. Tą labai aiškiai nurodė ir respondentai: *tai vot visur visada, pradedant nuo tarybinės aviacijos, baigiant Zanzibaro aviacija. Visur naikintojai, nors jie ir su šluotom skraido, bet kad jie vadinasi naikintojai, tai jie skaito save goluboj krovju (mėlyno kraujo) <...> Nors tarkim, Lietuvos aviacijoje, jie per metus priskraido mažiau, negu mes priskaidom per dieną. Bet jie vot tokie. Mes tai niekas... Visur taip būdavo iš pradžių. Ir pasaulyje taip eina, iš pradžių naikintojai, pakui transportai, o malūnininkai kažkur ten apačioje* (VDU ER 1/II–2).

Ši neoficiali hierarchija, respondentų teigimu perimta iš sovietmečio, nors tai būdinga ir kitų šalių karo aviacijai. Borto technikas, sovietmečiu 15 m. prižiūrėjęs naikintuvus ir gyvenęs šių pilotų aplinkoje, prisimena: *priklausė nuo orlaivio tipo. Transportinėse eskadrilėse ir sraigtasparnių eskadrilėse, techninis personalas ir skraidantis personalas gyveno daug draugiškiau nei naikintuvais. Naikintuvuose buvo kastos <...>.Netgi buvo tokie atsitikimai, Andižane kaip tarnavau, maistą kaip duodavo, žmonos stovi eilėje. Pavyzdžiui, eina, piloto žmona ir lenda be eilės. Ko gi aš čia stovėsiu eilėje kartu su technikų žmonomis. O pas sraigtasparnius ir technikus draugiškai* (VDU ER 2582 4/1–35). Lietuvos aeroklubo prezidentas savo prisiminimuose irgi rašo, kad ir *aeroflote* sovietmečiu buvo *sluoksniavimasis*: *Tuškių* (lėktuvai TU -124, Tu – 134) pilotai iš aukštai žiūrėjo į lengvamotorių lėktuvų pilotus, *ką jau kalbėti apie drebančių nuo vibracijos balsu kalbančius sraigtasparnių pilotus* (Mažintas 2012).

Tačiau tyrimo metu įsitikinta, kad apklausti lakūnai šios hierarchijos nepabrėžia ir kokio nors pastebimo savos grupės išskirtinumo iš kitų karinių oro pajėgų nenurodo. Ir nors iš respondentų pasisakymų matome, kad tam tikras susiskirstymas tarp skraidančių skirtingais lėktuvais visgi yra, tačiau pabrėžiama, kad tai tokie patys žmonės, užsiimanys panašia veikla: *aviaciniu požiūriu, tai visi tokie patys lakūnai, ta pati aerodinamika, tas pats skrydžio planavimas, ant tos pačios šakos sėdim* (VDU ER 2582 1/I–5).

Taigi, kaip parodė tyrimas, visuomenės požiūris į Lietuvos karo aviaciją šiandien gana skeptiškas. Tikėtina, jog galioja stereotipai dėl menkos šalies aviacijos, ji lyginama su

sovietmečiu arba televizijoje matoma informacija. Tačiau kartu išryškėjo, kad skirtingai nuo požiūrio į Lietuvos karo aviaciją, lakūnų profesija vertinama su pagarba, o patys lakūnai save išskiria net tik iš visuomenės, bet ir iš kitų kariuomenės rūšių. Taip pat nustatyta, kad lakūnų bendruomenė įprastos kariškos hierarchijos laikosi gana menkai, todėl galima kalbėti netgi apie tam tikrą tiriamos lakūnų grupės tarnybos demokratiškumą, kuris kitų kariuomenės rūšių veiklai nebūdingas. Visi šie faktoriai lemia karo lakūnų veiklos specifiką.

Būtina pastebėti, kad lakūnų žargone, folklore, tradicijose, socialiniuose santykiuose pastebimas sovietinės karo aviacijos palikimas. Tai visiškai suprantama, nes kaip minėta, atkuriant Lietuvos karo aviaciją, dauguma lakūnų buvo baigę Rusijos aviacijos mokyklas, skraidymo centrus, skraidyti išmokę DOSAAF sistemoje. Šios kartos respondentai savo atsakymuose pabrėžia iškirtinę, draugišką atmosferą, motyvuotumą, mini sukurtas naujas arba perkurtas ir lietuviškai aplinkai pritaikytas, tradicijas. Dalis tokių lakūnų šiuo metu dar tebetarnauja. Įstojimas į NATO lėmė vakarietiško kariško standartų įdiegimą, anglų kalbos naudojimą komunikavimui. Galima daryti prielaidas, kad ateityje, keičiantis lakūnų kartoms, sovietinės kariuomenės kultūrinis palikimas visgi išnyks.

III. LIETUVOS KARO AVIACIJA MIESTŲ IR PRIEMIESČIŲ KULTŪRINIAME IR SOCIALINIAME KONTEKSTE

Miestas yra integruotų socialinių santykių forma ir simbolis miestas kaip maksimalios bendruomeninės galios ir kultūros koncentracijos taškas (Mumford 1986: 104). Miestas – teisinį miesto statusą turintis teritorijos apgyvendinimo sistemos elementas, kokybiniais ir kiekybiniais požymiais ryškiai išsiskiriantis iš aplinkos <...> Poindustrinėse, labiau industrializuotose šalyse, miestus juosia plačios priemiesčių zonos, glaudžiai susijusios su miestu, bet turinčios kaimo gatvės statusą <...> Urbanizacijos ir gyvenamosios kaitos procesai mažina miesto ir kaimo gyvenviečių skirtumus, todėl jų sampratos tampa daugiau santykinės (Vanagas 2004: 50). Miestai ir priemiesčiai yra miestietiškos kultūros terpė – ne tik fizinė bei socialinė struktūra, bet ir žmonių elgesio, socialinės kontrolės idėjų rinkinys (Wirth 1938: 10). Miestas iš esmės skiriasi nuo kaimo tuo, kad mieste gyvenantis žmogus dažniausiai nepažįsta kaimynų. Aktyvėjančių globalių įtakų fone intensyvūs urbanizacijos procesai, anksčiau būdingi vien išsivysčiusioms šalims, dabar pastebimi daugelyje regionų. Nepaisant šių tendencijų, politiniuose ir akademinuose sluoksniuose diskutuojama apie miestą ir jo artimosios aplinkos santykį vyksta jau bene šimtmetį (Hall 2002). Problemiškas ir priemiesčio apibūdinimas. Anot German Adell, vyraujanti priemiesčio, kaip miesto ir kaimo aplinkos dichotomija (t. y. atskyrimas. – A. G.) yra neperspektyvi, o galiausiai sukelia ir problemų (Adell 1999). Pastaruoju metu Lietuvoje irgi pastebima gyventojų migracija iš miesto į užmiestį. Neretai jau būna sunku tiksliai apibrėžti, kur baigiasi *miestas* ir prasideda *kaimas*. Užmiestiuose gausėja ilgalaikiam šeimos savaitgalio poilsiui skirtų pastatų be įrenginių (Jasaitis 2014: 52). Radikalčiai keičiasi ir būsto sąvoka – vis daugiau neblogai uždirbančių žmonių stengiasi persikelti iš daugiabučių į sodybas, skirtas gyventi vienai šeimai, puikiai suvokdami naujas tiek poilsio, tiek vaikų ugdymo galimybes. Pastebimos ir neigiamos tendencijos, kai naujose gyvenvietėse mažučiuose sklypuose chaotiškai statomi įvairaus stiliaus gyvenamieji namai (Jasaitis 2008: 20–21), taip pat pastebėta, kad 2000 – 2006 m. kaime sumažėjo sodybų plotas ir pastatų skaičius – neretai iki vieno vienintelio gyvenamojo namo. Iš šių apibrėžimų miestą galima suvokti kaip nevienalytį, sunkiai apibrėžiamą, kintantį laike ir erdvėje reiškinį.

Kalbėti apie aviaciją miesto kultūros, gyvenamosios ir plėtros kontekste įmanoma dėl dviejų priežasčių. Pirmoji – šiuo metu didžioji Lietuvos žmonių dalis gyvena miestuose. Statistikos departamento duomenimis 2011 m. miestuose gyveno 66,7 proc., kaime 33,3 proc. gyventojų (<http://www.stat.gov.lt>). Antroji priežastis – lakūno profesija pagal savo pobūdį yra miestietiška. Taigi karo lakūnai nuo pat aviacijos atsiradimo tapo sudėtine miestų ir priemiesčių gyventojų

dalimi. Aviacinės infrastruktūros atsiradimas prisidėjo prie miestų plėtros kryptingumo, formavo jų priemiesčius, vienaip ar kitaip veikė žmonių socialinius santykius, kūrė istoriją.

Analizuojant lakūnų gyvenimą, taip pat susiduriama su pastebėjais gyvenamos vietos kaitos procesais. 2011 – 2015 metų tyrimų metu pastebėta, kad net penki sraigtasparnių eskadrilės lakūnai miesto gyvenimą pakeitė į nuosavo namo ir užmiesčio aplinką. Kadangi nemaža dalis respondentų jau senokai daugiabučiuose negyvena, o kita jų dalis, be butų mieste, dar turi sodybas arba leidžia laisvalaikį sode, būtina detaliau apžvelgti šiuos procesus kaip svarbią lakūnų gyvenimo dalį.

Žvelgiant į to meto nuotraukas bei žemėlapius, teritorijos aplink aerodromą atrodo ne kaip Kauno priemiestis, o kaip užmiestis, kaimas. Vėliau, dėl karo aviacijos įtakos, išaugo Kauno miesto Aleksoto priemiesčio, tapusio aviatorių ne tik darbo, bet ir gyvenamąja vieta, reikšmė. Netoli aerodromo – Aleksote ir Fredoje, apsigyveno ir didelė dalis lakūnų su šeimomis. Nors daugelis pirmųjų lakūnų buvo kilę iš kaimo, tarp jų buvo ir aukšto rango kariškių, tokių kaip carinės Rusijos aviacijos generolas, vėliau Lietuvos aviacijos vadas (1920-1927) Juozas Kraucevičius bei pirmojo lietuviško lėktuvo konstruktorius J. Dobkevičius.

Analizuojant karo aviacijos santykį su miestu būtina aptarti svarbų jos infrastruktūros elementą aerodromą bei aviacijos šventes.

III. 1. Lietuvos karo aviacijos aerodromai istorijos perspektyvoje

Karo aviacija, kaip minėta, net tik lakūnai ir orlaiviai, bet ir aptarnaujanti infrastruktūra. Labai svarbus šios sistemos elementas yra aerodromas. Šį objektą reikia laikyti pagrindiniu ryšio su miestu elementu, kurio struktūra kito ir vystėsi kartu su aviacijos poreikiais bei šalia esančiais miestais darydami įtaka šių istorijai, urbanistinei plėtrai, kultūrai, netgi tapatumui.

Aerodromo sąvoka nėra vienareikšmiška. „Karybos žodyne“ *aerodromas* (angl. *airfield*, rus. *аэродром*) apibrėžiamas kaip *žemės ar vandens paviršiaus plotas (su statiniais ir įrenginiais), tinkamas orlaiviams kilti, tūpti, manevruoti, prižiūrėti. Pagal paskirtį aerodromas būna civilinis ir karinis. Civilinis aerodromas skiriamas pagal naudojimo trukmę – nuolatinis ir laikinasis; pagal dangą – dirbtinės dangos ir gruntinis. Karinis aerodromas skiriamas pagal kovinę paskirtį – pagr. (nuolat aviacijos vienetams dislokuotis), operatyvinis (aviacijos grupuotėms sudaryti ir kovos veiksams vykdyti), išsklaidymo (laikinais aviacijos vienetams išsidėstyti), užnugario (aviacijos vienetams sudaryti, orlaivių įguloms rengti, aviacinei technikai remontuoti ir kt.), pajėgų įlaipinimo (išlaipinimo) ir krovinių krovimo (iškrovimo) į transporto orlaivius. Aerodrome įrengiami stacionarieji įrenginiai ir statiniai, o kilimo ir tūpimo takai, vairavimo takeliai ir orlaivių stovėjimo aikštelės turi dirbtinę dangą.* (http://www.lka.lt/Karybos_zodynas).

Nors pirmiesiems orlaiviams užteko lygaus pievos lauko, tačiau aerodromams įrengti buvo ieškoma vietų, atitinkančių bent keletą reikalavimų. Tai lėmė ir kariški strateginiai poreikiai. Atsargos karo aviacijos majoras, besidomintis aviacijos istorija E. Raubickas pastebi, kad *pirmojo pasaulinio karo metais aerodromai paprastai nebūna vien tik tai lauke. Kiekvienam aerodromui yra priskirtas tam tikras kiekis žmonių. Tuos žmones reikia pamaitinti, pavalgydinti. Svarbiausi dalykai – apgyvendinimas ir vandens kiekis. Jeigu įrengiamas aerodromas, įrengimas šalia dvaro pastatų, tai yra dvaras polivarkas, ir šalia dvaro pastatų kad dvaro pastatuose galima būtų atlikti priežiūrą, pastatyti palapines, arba šalia apsaugoti lėktuvai, pamiegoti pavalgyti* (VDU ER 2582 4/V–1). Ilgainiui, didėjant poreikiams, modernėjant, aviacija tapo sudėtinga buvusio pakilimo ir nusileidimo ploto, vadinamu aerodromu, infrastruktūra. Ji dažniausiai įrengta šalia miestų.

Istorinės, karinės, gamtinės aplinkybės nulėmė, kad svarbiausieji karo aviacijos aerodromai Lietuvoje XX a. pirmoje pusėje buvo įkurti Kauno, Šiaulių ir Panevėžio priemiesčiuose. Net sunaikinus Lietuvos karo aviaciją 1940 m., jais naudojosi Sovietų sąjungos, o vėliau nacistinės Vokietijos karinės oro pajėgos. Todėl ne tik jie, bet ir jų istorija tapo sudėtine lakūnų gyvenamosios dalimi, nulemiančia gyvenamos vietos pasirinkimą, aviacinių tradicijų kūrimą ir palaikymą.

Karinis aerodromas Kaune. Istorija ir dabartis. XX a. pradžioje Kaunas buvo vienas iš svarbiausių carinės Rusijos rytų gynybos bastionų. Čia buvo pastatyta tvirtovė, aplink miestą išdėstyti fortai. Aukštojoje Panemunėje, tuo metu buvusioje už miesto ribų, 1913 m. įrengtas Kauno tvirtovės aerodromas ir keturios nusileidimo aikštelės, pastatyti angariai, įsteigtas carinės Rusijos oreivystės būrys. Pirmo pasaulinio karo metu vokiečiams okupavus Kauną ir jo apylinkes, greta Aleksoto, irgi buvusio užmiestyje, netoli Veiverių plento, pastatytas Diržablių angaras, vėliau – kariuomenės aerodromas bei angariai lėktuvams. Įrengti ir sandėliai, dirbtuvės, kareivinės, ginklinės ir kita aerodromui būtina infrastruktūra. Atkūrus nepriklausomybę, 1919 m. sausio 30 d. Lietuvos kariuomenėje Kaune, inžinerinės kuopos sudėtyje, įsteigtas ir aviacijos būrys, kuris vėliau pertvarkytas į batalioną ir įkurdintas šalia Aleksote esančio angaro ir Aukštutinėje Fredoje. Netrukus įsteigiama ir aviacijos mokykla. Iš Kauno aerodromo į kovą su bolševikais bei bermontininkais (buvusio carinės armijos generolo Pavelo Bermonto – Avalovo vadovaujama vadinamoji Vakarų savanorių armija, kovojusi prieš Lietuvos kariuomenę) ir lenkais pradeda skraidyti ir Lietuvos karo lakūnai. Aplink aerodromą plečiama infrastruktūra. Stiprėjant valstybei, Lietuvos karo aviacija plečiasi – ji perorganizuojama į atskiras pajėgas ir vadinama oro laivynu, vėliau karo aviacija.

Sukūrus karišką aviacijos struktūrą, reikėsi ir inžineriniai lakūnų sugebėjimai. Kaune jau trečiame dešimtmetyje buvo sukonstruojami pirmieji lietuviški lėktuvai Dobi (konstruktorius

lakūnas vyr. leitenantas J. Dobkevičius) vėliau ANBO (konstruktorius – Aviacijos viršininkas, brigados generolas A. Gustaitis) (Ramoška 2009: 40–42).

Šis laikotarpis tapo neatsiejamu Kauno miesto ir aviacijos istorijos dalimi, turėjusia įtakos Kauno miesto ir Karo aviacijos tradicijų puoselėjimui, organizuojamų renginių ir švenčių specifikai. Todėl ir šių dienų Kauną aviatoriai bei aviacijos istorikai visiškai pelnytai vadina Lietuvos karo aviacijos lopšiu (Deksnys 2014: 125). Dėl šių priežasčių, atkūrus nepriklausomybę, aviatorių iniciatyva Aleksoto gatvėms buvo suteikti tarpukario lakūnų Prano Gudyno, Juozo Kumpio, Jurgio Dobkevičiaus, Stepono Dariaus ir Stasio Girėno, Antano Gustaichio, Felikso Vaitkaus vardai, o buvęs Veiverių plentas šiandien vadinasi Lakūnų plentu.

Dėl karo aviacijos įtakos formavosi ir Lietuvos civilinė aviacija. Šalia karinės aviacijos, Kauno aerodrome, pradėti vykdyti ir civilinės aviacijos skrydžiai, o 1921 m. liepos 26 d. buvo atidaryta oro linija Karaliaučius – Kaunas. Vėliau civilinės aviacijos lėktuvai pradėjo skraidyti ir į Palangą. Remiant ir palaikant karo aviaciją, 1927 m. Kaune įkuriamas Lietuvos aeroklubas. Jo viena iš funkcijų – mokyti sklandyti ir skraidyti būsimojus karo lakūnus.

Dėl tinkamų techninių sąlygų (pakilimo ir nusileidimo takai, administraciniai pastatai, sandėliai, kelių sistema, šalia esantis miestas) aerodromas 1940 m. buvo užimtas SSRS Raudonosios Armijos aviacijai. Prasidėjus karui, sovietų aviacija buvo sunaikinta ir čia 1941 m. įsikūrė nacistinės Vokietijos *Luftwafės* pajėgos. Aerodromas buvo rekonstruotas, pastatyti angarai, remonto dirbtuvės. Sovietmečiu Aleksote veikė tik civilinis aerodromas (dabar buvusiuose civilinės aviacijos aerouosto patalpose įsikūręs Lietuvos aviacijos muziejus), šalia jo nuo 1956 m. buvo dislokuotas karinių sraigtasparnių pulkas, veikė sraigtasparnių remonto įmonė. Nemenką šio mikrorajono gyventojų dalį tuo metu sudarė rusakalbiai kariškiai – civilinės aviacijos bei sraigtasparnių remonto įmonės darbuotojai.

Šalia Kauno Karmėlavoje karo metu buvo įrengtas lauko aerodromas, kuris buvo naudojamas sovietinės aviacijos poreikiams (<http://pamirsta.lt/raketine-baze-karmelavoje>) <http://www.plienosparnai.lt>) vėliau beveik toje pačioje vietoje įkurta sovietų kariuomenės raketinė bazė. O 1988 m. tenai įrengtas Karmėlavos civilinis oro uostas.

Atkūrus nepriklausomybę, 2001 m. Fredoje įrengtas Antrasis paieškos ir gelbėjimo postas, kuriame nuolat budi Sraigtasparnių eskadrilės įgula. Kauno senamiestyje įsikūręs Karinių oro pajėgų štabas. Šiuo metu, Karmėlavoje veikia Karinių oro pajėgų Oro erdvės stebėjimo ir kontrolės valdyba, kuriame įkurtas trijų Baltijos valstybių karinis vienetas, bendras valdymo ir pranešimų centras BVPC (CRC - Control and Reporting Centre), vykantis NATO oro gynybos operacijų funkcijas Baltijos šalių regione.

Aerodromas atlieka ir karines funkcijas, juo naudojasi KOP paieškos ir gelbėjimo tarnyba. Kaune, veikia ir sraigtasparnius remontuojančios įmonės „Helisota“ bei „Avia Baltika“, kur

remontuojami kariniai ir civiliniai sraigtasparniai. Šias įmones lakūnai vadina *senų lakūnų pensionatu*, mat išėję į pensiją, jie gali įsidarbinti būtent šiose įmonėse (VDU ER 2582 4/I–10). Šie objektai veikia dėl čia anksčiau sukurtos infrastruktūros – netgi dabartinės sraigtasparnių remonto gamyklos atsirado sovietinių gamyklų pagrindu. Gamyklos prisideda prie aviacinės aplinkos mieste formavimo, čia dirba ir gyvena dalis aviatorių.

Kauno aviacinei erdvei reikšmingas taip pat palyginti netoli, Prienų rajone, įsikūręs Pociūnų aerodromas. Čia veikia skraidymo centras, skrydžius vykdo Kauno parašiutininkų klubas, Kauno apskrities aviacijos sporto klubas, su aviacija susijusios įmonės UAB „Termikas“, UAB „Sportinė aviacija ir Ko“, UAB „Nerka“, Kauno aeroklubas bei Lietuvos orlaivių savininkų ir pilotų asociacijos orlaiviai.

Kaune ir netoli jo gyvena dalis tarnaujančių karinėse oro pajėgose lakūnų. Veikiantys su karo ir civiline aviacija susiję objektai sukūrė Kauno aviacinę zoną, kuri formavosi dėl šioje vietovėje sutelktų žmogiškųjų resursų, jų poreikių. Natūralu, kad šalia aerodromo kūrėsi ir kitos įmonės bei įstaigos, aviacijos klubai. Pavyzdžiui, dabartiniai karo lakūnai laisvalaikio skraido arba dirba instruktoriais aviacijos klubuose, aktyviai dalyvauja ir kitoje susijusioje su aviacija veikloje. Veikiantys objektai kartu su istoriniais objektais ne tik sudarė sąlygas skraidyti aviacinei bendruomenei, bet ir skatina aviacinių tradicijų puoselėjimą, formuoja Kauno miesto aviacinį tapatumą.

Kaip matome iš istorijos apžvalgos, Lietuvos aviacija tarpukariu atsirado ir susiformavo kaip atskira ginkluotės rūšis, dislokuota Kauno mieste ir Aleksoto priemiestyje. Tą lėmė rusų ir vokiečių kariuomenių infrastruktūros palikimas ir Kauno kaip laikinosios sostinės statusas. Dėl šios priežasties dabartinis S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas (vardas suteiktas 1993 m.) tarpukariu buvo svarbiausiu šalies karinės ir civilinės aviacijos centras Lietuvoje. Kaune, Aleksote įsikūrė ir karo aviacijos administravimo, mokymosi tarnybos, remonto dirbtuvės ir kitos karo aviacijai reikalingos tarnybos. Kauno aerodrome vykdavo didžiausios aviacijos šventės, miesto kapinėse iškilingai buvo laidojami lakūnai, jų kapavietes pažymint kryžiumi iš propelerių. Į Kauną 1933 m. planavo parsikristi transatlantiniai lakūnai S. Darius ir S. Girėnas, o patyrus aviakatastrofą, jie iškilingai pargabenti į Laikinąją sostinę ir čia palaidoti. Kaip žinome iš istorijos, tai buvo itin reikšmingas įvykis šalies visuomenės ir Kauno gyvenime, suformavęs Dariaus ir Girėno, kaip didvyrių kultą Lietuvoje (Griciūtė 2011).

Neatsitiktinai pagrindinis Kauno aviacijos simbolis yra buvęs karinis aerodromas, pavadintas šių lakūnų vardu, kuris KOP viešųjų ryšių specialisto kpt. Gintauto Deksnio nuomone, *seniausias Europoje aerodromas. Jis nėra nei civilinis, nei karinis. Jis yra aerodromas istorinės reikšmės. Jis yra su praktine panauda. Praktiškai galima sakyti, ką aš dabar matau ir jaučiu tai yra vienas iš kultūros židinių, esančių Kaune, nes jis turi savo atskirą strategiją, turi savo*

filosofiją, turi kertinius akmenis, ant kurių remiasi mūsų karo aviacijos istorija.<...> Tai yra pulsuojantis kultūros objektas. Tai tiesioginė panauda nūdienos kultūros plėtrai. Ateityje, anot respondento, šis aerodromas bus interaktyvus kultūrinis objektas, per kurį reikia formuoti aviacinę kultūrą istoriją, tęstinumą. Kažkiek praktinė nauda. Galbūt sportinė aviacija, kažkiek tai renginiai. Erdvė, kur miestas gali ruošti šventes (VDU ER 2582/V–2).

S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo reikšmė miestui ir aviatorių bendruomenei itin didelė, nes šiame mieste gyvena nemažai ir sportinės mėgėjiškos aviacijos lakūnų bei aviacijos veteranų. Tačiau tyrimo metu paaiškėjo, kad 2008 m. Kauno politikų bei verslininkų iniciatyva buvo siekiama dalį aerodromo privatizuoti. Į šią diskusiją buvo įtraukta ir Aleksoto bendruomenė, atseit, čia apsigyvenusiams naujakuriams trukdo triukšmas (<http://www.alfa.lt>). Tyrimo metu domintis šiuo klausimu, aviatoriai paaiškino, kad *kažkam buvo reikalingos didelės, neužstatytos teritorijos mieste, žemė* (VDU ER 2582 5/I–2012, 2013).

Aviacinė bendruomenė šiems politikų ir verslininkų užmačioms nenusileido ir aktyvių lakūnų, ypač atsargos majoro, S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo direktoriaus Eugenijaus Raubicko dėka, siekiant išsaugoti aerodromo vientisumą bei istorinę ir funkcinę paskirtį, buvo įsteigta viešoji įstaiga „S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas“, o aerodromui suteiktas paveldosaugos objekto statusas, neleidžiantis vykdyti su paveldosaugos departamentu nesuderintų darbų, taip pat ir privatizuoti žemės. Aerodromas, apsuptas aviacinių istorinių ir veikiančių objektų (Aviacijos muziejaus, lakūnų memorialo) yra patrauklus skraidantiems, skatina ir aviacinio turizmo galimybes. Čia veikia moto skraidyklių, aviamodeliuotojų klubai.

Dėl šios ir kitų išvardintų priežasčių Kaunas dažnai vadinamas Lietuvos aviacijos lopšiu. Čia, gyvenančių ir dirbančių bei skraidančių aviatorių iniciatyva, siekiama šį statusą išlaikyti ir šiandien.

Šiaulių aerodromas. Istorija ir dabartis. Pirmo pasaulinio karo metais vokiečiai prie Šiaulių buvo pastatę Dirizablio angarus. Buvęs karo lakūnas, aviacijos istorijos tyrinėtojas E. Raubickas, remdamasis savo surinkta medžiaga teigia, kad jie galėjo būti prie Ginkūnų arba prie Zoknių dvaro. Respondentas mano, kad prie dvaro 1919 m. buvo ir bermontininkų aerodromas. 1920 m. iš čia skraidė Lietuvos aviatoriai (VDU ER 2582 4/V–1). 1924 m. Zoknių dvaro laukuose buvo nusileidę karo lakūnų Simas Stanaičio ir Leonardo Pesecko pilotuojami lėktuvai.

Šiaulių miestas nuo carinės Rusijos laikų buvo ir yra vienas svarbiausių transporto – geležinkelio, automobilių kelio – mazgų, todėl nusprendus plėsti Lietuvos karo aviaciją, neatsitiktinai pasirinkti šalia šio miesto esantys Zokniai. Jau 1931 m. čia įkurta antroji aviacijos bazė. Kadangi iki Antrojo pasaulinio karo Lietuvoje betoninių pakilimo ir nusileidimo takų nebuvo, svarbi tokio pasirinkimo priežastis – žvyrėtas dvaro laukų gruntas. Čia buvo pastatyti du angarai (šiandien vienas jų vadinamas generolo Antano Gustaičio vardu) ir 1932 m. iš Kauno

perkelta karo aviacijos ketvirtoji, 1933 m. – trečioji eskadrilė, 1935 m. – penktoji naikintuvų eskadrilė, o 1936 m. Zokniuose įsikūrė bombonešių grupės štabas (Ramoška 2009: 64.). Zokniai tapo svarbiu Lietuvos karo aviacijos centru, čia 1934 m. atidaryta ir Zoknių įgulos karininkų ramovė. Šiaulių miesto savivaldybės Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėjos nuomone, būtent šis laikotarpis buvo svarbiausias: *aerodromui svarbiausia buvo pradžia tarpukariu, kad aviacijai buvo padovanoti dvaro laukai, kad įrengti aerodromą* (VDU ER 4/V–9).

Vokiečių okupacijos metais Zokniuose buvo dislokuoti perkeliama į Rytus, o vėliau ir besitraukiantys *Luftwafės* pulkai. Vokietijos okupacijos metais buvo įrengtas betoninis pakilimo ir nusileidimo takas. Šis svarbus inžinerinis sprendimas prisidėjo prie tolesnio Šiaulių aviacinio įkultūrinimo, tęstinumo ir plėtotės. Antrosios sovietinės okupacijos metu jau 1944 m. Zokniai tapo fronto aerodromu, o po karo jame įsikūrė 37-osios aviacijos armijos daliniai. 1950 – 1957 metais sovietinė karinė valdžia vykdė aerodromo išplėtimo darbus, į aerodromą perkeliama strateginė aviacija. Įrengti du nauji pakilimo ir nusileidimo takai, vienas jų – 3,5 km ilgio ir 80 m pločio su 1,5 m storio skaldos ir žvyro bei 40 cm storio betono danga. Vėliau įrengtas ir trečiasis takas naikintuvams, taip pat sunkiųjų bombonešių pylimai ir radiolokacinio lėktuvų stebėjimo aikštelės, sumontuoti nauji angariai naikintuvams, pastatyta nauja lėktuvų remonto gamykla, kurioje dirbo 1015 šiauliečių.

Šiaulių aerodromas 1955 m. tapo vienu iš šešių SSRS teritorijoje, kur buvo dislokuoti naujausi tolimosios aviacijos bombonešiai Miasiščev M-4. Jų palydai dislokuotas vienas geriausių karo aviacijos naikintuvų pulkų, turėjęs 53 naikintuvus MIG-23. Vėliau juos pakeitė MIG-27. Į Šiaulius 1960 m. perkeltos radioelektroninės kovos ir žvalgybinės aviacijos lėktuvų AN-12 ir TU-126 eskadrilės, transportinės aviacijos lėktuvų IL-76 dalinys. Netoli Zoknių buvo įrengta ir požeminė atominių bombų saugykla, aerodromą apsupo keli raketinių bazių žiedai.

Šiauliai neužilgo tapo uždaru miestu, kuriam galiojo ypatingas režimas, o informacija apie čia dislokuotas sovietines karines oro pajėgas viešai skelbiama nebuvo. Tą patvirtino ir Šiaulių miesto Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėja: *aerodromo nebuvo žemėlapiuose. 1984 m. miesto bendrajame plane, toje vietoje kur yra aerodromas – balta dėmė. Ir dabar Šiaulių gyventojai dažnai jį vadina Zoknių vardu, nes šį vardą naudojo sovietai siekdami nuslėpti Šiaulių miesto pavadinimą* (VDU ER 2582 4/V–9).

Apklausto dabartinio Lietuvos karo aviacijos lakūno teigimu, Zoknių aerodrome buvo dislokuoti trys pulkai, veikė lėktuvų remonto gamykla, šalia buvo įsikūręs karininkų miestelis, kurio pagrindinė gatvė ir dabar vadinasi garsaus rusų lakūno Valerijaus Čkalovo vardu (VDU ER 2582 5/1–2011). Sovietmečio laikotarpis ir kitiems šiauliečiams siejasi su karinių lėktuvų keliamu triukšmu ir oro tarša. *Aš senas šiaulietis. Labai gerai prisimenu, kokiais tempais ir kokiais garsais drebindavo Šiaulius sovietiniai naikintuvai. Labai dažnai ruošdavo visokius*

manevrus, kurių metu kildavo į orą, ne po vieną, kaip dabar, bet po tris gretomis, ir nedideliais intervalais. Skrisdavo tokiomis kryptimis, kokiomis tik norėdavo. Labai dažnai orą sudrebindavo, stiprūs sprogimai, kurie atsirasdavo, viršijant garso greitį. O kiek žalos atnešė aplinkiniams laukams išlaistomas kuras. Tai kažkodėl apie tai neprisimenama (<http://www.snaujienos.lt>).

Karinio Zoknių aerodromo plėtra, sovietmečiu išplatintas pakilimo takas buvo svarbiausios priežastys ne tik čia įsteigiant Lietuvos karinių oro pajėgų Aviacijos bazę, bet ir nulėmusios NATO oro policijos misijos dislokavimą ir dabartinį miesto statusą NATO žemėlapyje. Anot apklausto aviacijos lakūno, viena iš priežasčių, dėl ko NATO vadovybė pasirinko Šiaulius, buvo tai, kad Zoknių aerodromas vienintelis iš visų Baltijos aerodromų turėjo dvigubą nusileidimo taką (VDU ER 2582 4/I–3). Šio miesto Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėja teigė, kad aerodromas buvo pritaikytas bet kokiems orlaiviams. Sovietmečiu buvo padaryta, kad galėtų leistis daugkartiniai kosminiai laivai Buran (VDU ER 2582 4/V–9). Tai rodo Šiaulių aerodromo karinę ir valstybinę strateginę reikšmę, kurią nulėmė paribio tarp Vakarų ir Rytų geografinė padėtis. Dėl šių priežasčių ir dabartinės Lietuvos karo aviacija sukoncentruota Šiauliuose, o Šiauliai tapo Lietuvos karo aviacijos centru, nors Karinių oro pajėgų štabas yra Kaune.

Šiauliai tapo ir pagrindiniu mūsų šalies kariuomenės transporto mazgu. Iš čia skraidinami kariai ir amunicija į karines misijas, Šiaulių karinis aerodromas priima ir į Lietuvą atvykstančius kitų šalių karius bei techniką. Zoknių aerodromo techninės galimybės 1993 m. įgalino įsteigti ir įmonę „Tarptautinis Šiaulių oro uostas“, įsikūrusią greta Aviacijos bazės.

Šių dienų kariuomenės vadovybės požiūris, kad kariuomenė turi būti atvira visuomenei, lemia tai, kad KOP Aviacijos bazė ir NATO oro policijos misija tapo ir visuomenės traukos objektu. Kariai priima ekskursijas, patys noriai dalyvauja Lietuvos visuomenės kultūriniame ir socialiniame gyvenime.

Šiaulių apylinkėse dar veikia ir Šiaulių aeroklubas (įsikūręs gretimame – Radviliškio rajone, Raudondvaryje), netoli Šiaulių, Joniškio rajone, yra Barysių aerodromas, jame nuo 1993 m. iki 1995 m. veikė pirmoji aviacijos bazė (Ramoška 2009: 158).

Panevėžio aerodromas. Istorija ir dabartis. Panevėžyje pirmojo pasaulinio karo metais, apie 1916 – 1917 m., buvo pastatytas Dirizablio angaras, bet jis Lietuvos kariuomenės reikalavimų neatitiko (VDU ER 2582 4/V–1). Ši priežastis lėmė, kad kurį laiką aviacinis gyvenimas šiame mieste nevyko. Tik 1936 m. vasario mėn. buvo patvirtintas Pajuosčio aerodromo įkūrimo projektas. Nuo 1939 m. sausio 27 d. Pajuosčio aerodrome jau veikė Lietuvos kariuomenės Karo aviacijos bazė. Joje buvo dislokuota II-osios (žvalgybos) grupės vadovybė, taip pat 6-oji ir 8-oji eskadrilės lėktuvai ANBO-IV, ANBO-41.

Sovietų kariuomenei okupavus Lietuvą, 1940 – 1941 m. aerodrome buvo dislokuoti sovietų 9-tasis greitųjų bombonešių pulkas (lėktuvai SB-2) ir 238-tas aviacinis naikintuvų pulkas (lėktuvai I-153 „Čaika“).

1941 m. birželio 26 d. aerodromą užėmė Vokietijos kariuomenės daliniai. Vokietijos okupacijos metais aerodromas buvo sutvarkytas ir praplėstas. Vietoj gruntinio kilimo ir tūpimo tako buvo paklota betoninė danga. Sovietmečiu čia buvo dislokuotas transporto lėktuvų pulkas. Kaip prisimena keli respondentai, kaime, virš kurio buvo pakilimo ir nusileidimo juosta, leidžiantis IL N-76 lėktuvui, drebėdavo langai (VDU ER 2582 4/I–13) (VDU ER 2582 4/I–57).

Kaip ir Kaune bei Šiauliuose, taip ir Panevėžyje tarpukaryje sukurta infrastruktūra buvo naudojama vokiečių okupacijos metais ir sovietmečiu. Po Antrojo pasaulinio karo Pajuosčio aerodrome buvo dislokuotas sovietų 128-asis bombonešių aviacijos pulkas (lėktuvai IL-28), kuris vėliau reorganizuotas į 128-ąją karinės transporto aviacijos pulką (lėktuvai AN-12, IL-76M).

Pasinaudojant esama infrastruktūra, 1993 m. Pajuosčio aerodrome pradėta formuoti Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų Antroji aviacijos bazė. Joje buvo dislokuotos dvi eskadrilės – naikintuvų ir transporto. 2000 m. KOP Antroji aviacijos bazė buvo reorganizuota: transporto lėktuvai AN-26 bei mokomieji naikintuvai L-39 iškelti. Tuo metu iš Šiaulių į KOP Antrąją aviacijos bazę Pajuostyje buvo perkelti KOP Pirmosios aviacijos bazės sraigtasparniai ir jų įgulos, kurie buvo dislokuoti iki 2006 m. Sraigtasparnių eskadrilės gretas, kuriose buvo nemažai šiauliečių, natūraliai papildė panevėžiečiai. Bazės buvimas Panevėžyje lėmė, kad čia šiuo metu gyvena ir 15 proc. lakūnų, tarnaujančių Šiauliuose. Nors 2006 m. Pajuosčio aerodrome veikusi Antroji aviacijos bazė buvo panaikinta, tačiau šalia Panevėžio veikia trys civiliniai aerodromai: Stetiškių, Rojūnų ir Įstros.

Karinė aviacija Panevėžyje susijusi ir su civiline aviacija. 1930 m. rugsėjo 29 d. Panevėžyje buvo įkurtas Lietuvos aeroklubo skyrius. 1937 – 1939 m. rudenį aeroklubas buvo nutraukęs veiklą. Dar kartą veikla nutrūko, prasidėjus okupacijai ir karui.

Tačiau tyrimo metu įsitikinta, kad karinį aerodromą uždarius, aviacinė veikla šiame mieste pastebimai sumenko. Tą teigė ne tik apklausti pateikėjai, bet patvirtino ir Panevėžio miesto bei rajono strateginių dokumentų analizė, kur aviacija, kaip svarbus elementas miesto ir rajono plėtros kontekste visiškai neįvardinama (Panevėžio miesto strateginis plėtros planas 2013; Panevėžio rajono strateginis plėtros planas 2015). Nesant karinės aviacijos, tačiau likus šiame mieste gyventi dabartiniams lakūnams, dalyvaujantiems ir aeroklubų veikloje, sportinė ir mėgėjiška aviacija kol kas gyvuoja, bet ateityje, nesant karinio aerodromo bei civilinio oro uosto, tikėtina, kad ir ji susilpnės.

Kauno, Šiaulių ir Panevėžio aviacinių miestų statusą nulėmė jų kaip transporto mazgų, karinių objektų vieta galimuose (ir, karo metu realiuose) kariuomenės judėjimo keliuose. Tą patvirtina karinių žemėlapių tyrimai (Солонин 2011: 96), aviacijos istorikų ir šių miestų urbanistikos specialistų nuomonės (2582 4/V–1), šitokia minėtų miestų padėtis įvertinta ir miestų strateginiuose dokumentuose. Pavyzdžiui, Kauno miesto bendrajame 2013 – 2023 m. plane rašoma, jog *didelės reikšmės turėjo tai, kad Kaunas 1879 m. buvo paskelbtas I klasės Rusijos karine tvirtove. Jam imta taikyti specialius nuostatus, uždrausta statyti aukštesnius negu 2 aukštų naujus namus. Tai iš dalies nulėmė jo provincialų vaizdą. 1882 m. pradėta fortų, baterijų, įtvirtinimų statyba, nutiesti keliai tvirtovės reikmėms, jie turėjo didelės reikšmės tolesnei miesto raidai. <...> Kaunas tapo ne tik Rusijos karine tvirtove, bet ir komunikacijų mazgas bei pramonės centras* (Kauno bendrasis planas 2011: 14–15).

Sukurta infrastruktūra sudarė sąlygas civilinei aviacijai atsirasti, netoli jų kūrėsi mėgėjiški aviacijos klubai, aerodromai vėliau atsirado muziejai, memorialiniai objektai – lakūnų paminklai, kapinės.

Kiti Lietuvos miestai ir jų aviacijos istorija. Aukščiau aptarti aviacijos raidai svarbūs miestai tokiais tapo todėl, kad jie visi buvo išsidėstę šalia kariuomenės judėjimo kelių iš vakarų į rytus arba atvirkščiai. Reikšmingi tam buvo ir kiti transporto mazgai (geležinkelio, plentų) bei su jais susijusi infrastruktūra (dvarai, vanduo, statiniai), kurie palaipsniui, pateikėjų teigimu, *apaugo* tam būtinais statiniais bei kitais įrengimais. Todėl čia formavosi ir savita aviacijos kultūra. Aptariant karo aviacijos santykį su miestais, svarbu trumpai pažvelgti ir į miestus, kurie Lietuvos karo aviacijos, kiti sovietinės buvo planuojami arba buvo tam tikri svarbūs aviacijos taškai.

Kėdainiai. Nepriklausomybės kovų metais prie Kėdainių dvaro buvo karinis aerodromas, iš kurio Lietuvių lakūnai skrisdavo į frontą (VDU ER 2582 4/V–1). Netoli gyvenamų kvartalų po Antrojo pasaulinio karo pastatytas sovietų karinis aerodromas. Čia buvo dislokuotas transporto aviacijos pulkas.

Kazlų Rūda. Sovietų karinis aerodromas įrengtas 1975 – 1977 m. Suvalkijos miškuose. 1994 – 2000 m. čia veikė Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų Trečioji aviacijos bazė. Dabar pastatai ir aerodromas apleistas, kartkartėmis vyksta šoninio slydimo varžybos.

Palanga. Čia 1937 m. pradėjo veikti tarptautinis Palangos oro uostas. Jame mokėsi skraidyti ir tuometinių Lietuvos karinių oro pajėgų lakūnai. Kaip minėta, 1939 m. Lietuvoje buvo atidarytas pirmasis reguliarus oro maršrutas Kaunas – Palanga. 1940 – 1963 m. oro uostu naudojosi Sovietų Sąjungos karinės oro pajėgos, 1963 m. jis tapo civiliniu vidaus oro uostu. 1991 m. Palangos oro uostas įregistruotas kaip Valstybės įmonės statusą turinti įmonė, 1997 m. įstojo į vieną didžiausių tarptautinių aviacijos organizacijų ACI (Airports Council International).

Netoli Palangos, buvusioje Nemirsetos sovietinėje priešlėktuvinės gynybos bazėje, veikia karinėms ir civilinėms reikmėms skirtas Pirmasis paieškos ir gelbėjimo postas, kuriame nuolat budi įgula su sraigtasparniu.

Alytus. Aerodromas pradėtas kurti 1939 m. buvusių ulonų kareivinių vietoje. 1940 m. darbus baigė sovietinė okupacinė valdžia, ir tų pačių metų pabaigoje jame jau buvo dislokuota sovietinė eskadrilė. 1944 m. Alytaus aerodrome buvo dislokuotas ir kovų veiksmus vykdė naikintuvų pulkas „Normandija-Nemunas“.

Vilnius. Kirtimų aerodromu (dabartinis Vilniaus oro uostas, anksčiau lenkiškai vadintas *Parubanok*) okupacijos metais naudojosi lenkų, vokiečių, sovietų aviacijos. Po karo čia veikė civilinis Aerofloto oro uostas. Atgavus nepriklausomybę jis tapo pagrindiniu Šalies oro uostu. Tai nulėmė ir Vilniaus kaip šalies sostinės statusas. Sostinės statusas lėmė Vilniaus Gedimino technikos universiteto Gustaičio aviacijos institutas (AGAI) įkūrimą (1993). Šalia Vilniaus esantis Kyviškių aerodromas skirtas ruošti būsimus pilotus, dar vienas – Paluknio aerodromas Trakų rajone ir šalia įsikūrusi gyvenvietė. Paluknio aerodrome veikia Vilniaus aeroklubas.

Su aviacija susijusių miestų bei aviacijos objektų apžvalga taip pat atskleidė, kad pagrindinius karo aviacijos zonas reikia laikyti Kauną, Šiaulius, Panevėžį, kadangi šiuose miestuose tarpukariu, sovietmečiu ir atkūrus nepriklausomą Lietuvą, buvo dislokuota karinė aviacija. Šiuo metu aviacija sukoncentruota Šiauliuose, Kaune veikia tik paieškos ir gelbėjimo postas ir KOP štabas, bei retkarčiais S. Dariaus ir S. Girėno aerodromu pasinaudoja NATO sraigtasparniai. Tačiau nežiūrint bendrumų, jau nuo tarpukario šiuose miestuose susidarė skirtinga aplinka. Kitų penkių miestų, kuriuose kurį laiką veikė kariniai aerodromai, nors jų istorija ir dabartinė situacija nėra itin svarbi mūsų tyrimui, aviacinės aplinkos analizė atskleidžia, kad karinio aerodromo atsiradimas nelieka be pėdsako bet kokio miesto socialiniame ir kultūriniame gyvenime.

III. 2. Aerodromo įtaka miestui ir gyventojams

Karinis aerodromas, kaip šalia miesto veikiantis didelis ir strategiškai svarbus objektas, daro įtaką ir miesto gyvenimui. Tobulėjant technikai ir ilgėjant nusileidimo bei pakilimo erdvei, aerodromo priežiūrai, lėktuvų remontui, skrydžių koordinavimui prireikdavo vis daugiau įvairaus pobūdžio įrangos ir specialistų. Šios priežastys lėmė finansinius, urbanistinius miesto plėtros aspektus, kurie daro įtaką socialines ir kultūriniams miesto ypatumams.

Investicijos ir finansai. Kaip parodė tyrimas, per pastarąjį šimtmetį svarbiausių Lietuvos karinių aerodromų vietos Kaune, Šiauliuose ir Panevėžyje nekito. Net karo metu, kai atsitraukianti kariuomenė sunaikindavo aerodromų pastatus, išsprogdindavo pakilimo ir nusileidimo takus, toje pačioje vietoje vėl iš naujo buvo atkuriami sunaikinti infrastruktūra ir

vėl buvo dislokuojama aviacija. Tai rodo, kad aerodromui įrengti reikalinga ne tik tinkama šalia miesto esanti erdvė, bet ir didelės investicijos, kurios būdavo taupomos, stengiantis atstatyti kiek įmanoma daugiau sunaikintų objektų, kad nereikėtų kurti naujų. Aerodromo infrastruktūrai įrengti būtinas lėšų kiekis, tiesiogiai priklauso nuo valstybės keliamų strateginių tikslų ir galimybių. Kadangi Lietuva yra paribyje tarp Vakarų ir Rytų, būtent tai nulėmė ir dideles tarpukario, ir ypač – sovietinės valdžios investicijas, įrengiant net keturis didelius karinius nuolat funkcionuojančius aerodromus Kaune, Šiauliuose, Panevėžyje, Kėdainiuose, bei vieną atsarginį – desantavimui Kazlų Rūdoje.

Investicijos į karinį aerodromą ne tik atskleidžia jo strateginę reikšmę, bet ir prisideda prie vietovės kultūrinio tapatumo formavimo bei kultūrinės aplinkos specifikos. Analizuojant karinio aerodromo įtaką miestui, atskirai aptarsime Kauno, Šiaulių ir Panevėžio atvejus.

Kaunas. Didžiausią įtaką tarpukario Kauno plėtrai ir jo raidai padarė karinis aerodromas, tuo metu stambiausias valstybinės reikšmės strateginis objektas, kurio infrastruktūrai ir funkcionavimui buvo skiriamos didelės lėšos. Karinis aerodromas buvo pirmasis aviacinis objektas, kurio dėka atsirado civilinė ir sportinė aviacija. Tai pabrėžė apklaustas miesto savivaldybės Urbanistikos ir architektūros skyriaus vedėjas, jo *reikšmė miestui šiandien nebejotina* (VDU ER 2582 4/V–8). Tą patvirtina savivaldybės dokumentai ir urbanistikos specialistų pastebėjimai. Kauno miesto strategijoje numatomas S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo modernizavimas, kuris siejasi su turizmo infrastruktūros ir rekreacijos Kaune gerinimu. Strategijos 1.3.1.9 punkte įvardinami planuojami darbai: *atnaujintas kilimo ir tūpimo takas, riedėjimo takai, orlaivių stovėjimo aikštelių dirbtinės dangos. Atstatyti ir aviacinio turizmo poreikiams pritaikyti: Eskadrilių personalo pastatai, medinis angaras, Susisiekimo ministerijos angaras* (Kauno miesto strateginis plėtros planas 2015: 13). Taip pat reikšmingas miesto ekonominei naudai strategijos 1.3.2.9 punktas, skirtas Kauno miesto pasiekiamumo oro transportu didinimui (Kauno miesto strateginis plėtros planas 2015: 16).

Aerodromo, kaip svarbaus miestui objekto ekonominę naudą mato ir Kauno turizmo infrastruktūros studijos rengėjai, teigdami, kad kultūrinis turizmas yra reikšmingas miesto ekonominei gerovei: *kultūrinės programos S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome organizavimas skatintų turistų domėjimąsi aerodromo veikla ir padėtų į miestą pritraukti juos. Miestas taptų patrauklesne aviacinio turizmo mėgėjų susibūrimo vieta. Šiuo metu S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas naudojamas sportinei ir turizmo aviacijai. Aerodrome teikiamos aktyvaus poilsio paslaugos (skrydžiai oro balionu, pramoginiai, akrobatiniai ir apžvalginiai skrydžiai lėktuvu ir kt.), čia priimami ir aptarnaujami mažais lėktuvais atskrendantys aviaciniai turistai* (Kauno miesto turizmo infrastruktūros studija 2012: 111). Šiame dokumente minima, kad turizmo plėtrai reikšmingi ir istoriniai objektai, tarp kurių kaip svarbūs įvardinami ir aviaciniai:

pavyzdžiui, tai, kad *Lietuvos aviacijos muziejaus rinkiniuose kaupiami technikos eksponatai, kurių didžioji dalis yra Lietuvos aviacijos istorijos paminklai* (Kauno miesto turizmo infrastruktūros studija 2012: 26). Pateiktuose dokumentuose atsispindi aerodromo panaudojimo miesto poreikiams ir ekonominei gerovei planai ir gairės.

Kauno miesto savivaldybės Urbanistikos ir architektūros skyriaus vedėjas, teigdamas, kad miestui yra būtinas aerodromas paminėjęs ir Karmėlavos civilinį oro uostą ir jo naudą. *Ypatingai apie 2000 metus į Kauną pradėjus skraidyti pigių skrydžių kompanijai Ryanar, pasijautė ženklus Kauno viešbučių ir senamiesčio atsigavimas* (VDU ER 2582 4/V–8). Ekonominę šio civilinio Karmėlavos (Kauno) aerodromo naudą patvirtina Kauno turizmo strateginiai dokumentai: *Kauno tarptautinis oro uostas yra antras pagal dydį ir svarbą tarptautinis oro uostas Lietuvoje. Oro transportas yra pagrindinė susisiekimo priemonė tarp Kauno ir Europos, ypač Vakarų Europos šalių bei kitų pasaulio valstybių. Kadangi kelionė oro transportu yra patogiausia ir užimanti mažiausiai laiko, ši kelionės rūšis yra populiari tarp užsienio turistų. Kauno tarptautinis oro uostas yra svarbus skatinant turizmo plėtrą Kauno mieste ir formuojant Kauno, kaip turizmui patrauklaus miesto įvaizdį. Galimybė tiesiogiai iš įvairių Europos šalių ir Rusijos pasiekti Kauną* (Kauno miesto turizmo infrastruktūros studija 2012: 12).

Nors civilinio aerodromo įtaka miesto gyvenimui nėra tyrimo objektas, bet jo reikšmę miestui būtina aptarti, kadangi tai turi sąlyčio taškų su karo aviacija. Kaip minėta Karmėlavoje karo metu ir po karo veikė karinis aerodromas, vėliau miestelyje įrengta raketinė bazė. Kauno miesto poreikiai, lėmė kad 1988 m. civilinė aviacija iš Aleksoto buvo perkelta į Karmėlavą. Civilinis oro uostas bei Kaune veikiančios orlaivių remonto įmonės, KOP štabas, KOP OESKV darbo vietos lakūnams sudarančios galimybę keičiant darbą nekeisti, gyvenamos vietos. Civilinį oro uostą karinių veiksmų atveju galima išnaudoti ir kariškiems tikslams arba Karo aviacijos šventėms. Pavyzdžiui 2007 m. Karinių oro pajėgų organizuota aviacijos šventė „Kilkime...“ dėl ribotų S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo galimybių vyko Karmėlavos oro uoste, turinčiame ilgiausią be apribojimų veikiančią kilimo ir nusileidimo taką (Deksnys 2014: 124)

Kauno atveju, civilinio oro uosto ir buvusio aerodromo buvimas viename mieste reikšmingas kariniu strateginiu tuo pačiu ir ekonominiu požiūriu. Jie ir šiandien išlieka svarbūs galintys pagal poreikius priimti ne tik civilinius, bet ir karinius orlaivius.

Šiauliai. Sovietmečio Zoknių karo aviacijos aerodromas buvo itin svarbus SSRS vakarinės dalies strateginis objektas, kurio funkcionavimui nemaža dalis lėšų tekdavo ir Šiaulių miestui, dėl ko ne tik aerodromas, bet netgi ir pats miestas, kaip sakyta, buvo paverstas uždaru kariniu objektu. Kaip teigė Šiaulių Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėja, *aerodromas strateginis objektas visais laikais: tarpukariu, sovietmečiu ir dabar. Valstybinės reikšmės. Buvo pritaikytas,*

bet kokiems orlaiviams. Ir dabar pritaikyta čarteriniams skrydžiams (VDU ER 2582 4/V–9). Todėl karinis aerodromas yra neatsiejama šių dienų Šiaulių miesto dalis, lemiantis ne tik investicijas, bet turintis įtakos netgi ir socialinio bei kultūrinio gyvenimo savitumui.

Rusijos artumas, atkūrus nepriklausomybę lėmė, kad būtų dar kartą renovuojamas ir NATO poreikiams pritaikytas Zoknių karinis aerodromas. 2004 m. Lietuvai tapus NATO nare ir nusprendus, kad Šiauliuose bus dislokuota oro policijos misija, buvo rekonstruotas ir šių dienų poreikiams pritaikytas Zoknių aerodromas. *Pagrindinio tako atnaujinimui 47 mln. litų buvo skirta iš NATO Saugumo investicijų programos. Dar 8,5 mln. litų KAM sumokėjo iš biudžeto asignavimų. Atnaujinta 280 000 m² ploto 3,5 km. ilgio ir 45 m. pločio kilimo ir tūpimo tako danga, jo galuose įrengtos papildomos 13 500 m² ploto betono dangos forsažo aikštelės, išasfaltuota 144 000 m² bazės teritorijos, įrengti privažiavimo takai, atnaujintos drenažo sistemos. Atnaujintas Zoknių aerouostas atitinka ne tik ICAO, bet ir specialiuosius NATO reikalavimus. Rekonstruoto aerodromo apskraidymą ir sertifikavimą atlikę specialistai pripažino jį geriausiu visoje Rytų Europoje. Sertifikatas pirmą kartą oro uosto istorijoje išduotas ilgam laikui – 5 metams“. Svarbus epizodas, kad šiuos darbus atliko Lietuvos įmonės. NATO lėšomis rekonstruotas Zoknių oro uostas, taip pat sutvarkyta gyvenvietės infrastruktūra, atsirado naujų darbo vietų (Skaistė 2009)*

Atkūrus nepriklausomybę, tai buvo vienintelis pavyzdys, kai aerodromo rekonstrukcijai skirtos lėšos tiesiogiai ir netiesiogiai veikė ir Šiaulių miesto ekonominę situaciją. Tai patvirtina šie duomenys. Nuo 1994 m. veikia savivaldybės įmonė „Tarptautinis Šiaulių oro uostas“, atliekantis civilines transportavimo funkcijas. Įstaiga orlaivių aptarnavimo veiklai vykdyti naudoja karinio aerodromo infrastruktūrą, nes Šiaulių oro uosto savininkas ir prižiūrėtojas yra Lietuvos kariuomenė. Todėl pirmenybė naudotis aerodromu suteikiama karinių orlaivių skrydžiams (<http://www.siauliai-airport.com/lt>). Objekto svarbą atskleidžia ir Šiaulių miesto esamos būklės analizė, rengiant 2015 – 2024 m. strateginį plėtros planą²⁸. Dokumente pateiktoje statistinėje informacijoje teigiama, kad pervežimo rodikliai įmonėje „Tarptautinis Šiaulių oro uostas“ *per 2007 – 2013 metų laikotarpį padidėjo nuo 932 iki 5512 tonų* (Šiaulių miesto esamos būklės analizė 2015: 193–194). Prognozuojama, jog *sėkmingai vystant šią sritį 2020 m. tarptautiniame Šiaulių oro uoste galėtų būti perkrauta 15 525 t krovinių, o 2035 m. 30 306 t* (Šiaulių miesto esamos būklės analizė 2015: 196). Dokumente teigiama, kad *neženklų krovinių dalį sudaro NATO kariniai kroviniai (1 proc.)*. Visgi apibendrinama, kad *SĮ Tarptautinio Šiaulių oro uosto pajamų struktūroje dominuoja karinių (NATO, oro policijos misijų) orlaivių aptarnavimas, krovinių ir keleivių antžeminis aptarnavimas, neaviacinės paslaugos* (Šiaulių

²⁸Projektas „2015–2024 m. strateginio plėtros plano rengimas“. Šiaulių miesto esamos būklės analizė. II etapo ataskaita. (<http://edem.siauliai.lt/Miesto%20strateginis%20planas667>). Žiūrėta 2015.12.10)

miesto esamos būklės analizė 2015: 195). Išvardinti faktai tai tiesioginė ekonominė nauda miesto gyvensenos gerinimui.

Šio objekto ekonominę naudą miestui, pasak Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėjos, atskleidžia faktas, kad jis *Šiauliuose sujungtas su pramoniniu parku* (VDU ER 2582 4/V–9). Karinio aerodromo svarbą patvirtina ir Šiaulių tolygaus turizmo galimybių studijoje pateikiama apibendrinanti informacija: *Šiauliai žinomi kaip pramonės miestas, kurio vienas iš išskirtinumo – čia esantis karinis – civilinis Šiaulių oro uostas. Šie išvardinti aspektai bei tai, kad miestas yra strategiškai patogioje geografinėje padėtyje, sudaro palankias sąlygas verslo, turizmo vystymui* (Šiaulių tolygaus turizmo galimybių studija 2011: 16). Karinio aerodromo reikšmę miestui Šiaulių Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėja apibendrina šitaip: *ekonominė nauda ta, kad kariuomenė padeda išlaikyti tai, ko negalėtų padaryti civilinė valdžia. Vien tai kad, kariškiai išlaiko aerodromą, yra didžiulė ekonominė nauda. Vien išlaikymas teigiamas dalykas. Civilinis oro uostas neišsilaikytų vienas. Būtų per didelė našta miestui. Ačiū Dievui, polifoninis variantas geras, mūsų miestui, su tokiu gyventojų skaičiumi, labai geras dalykas. Lietuva per maža turėti tiek aerodromų. Ir mums Ryga per arti. Mes turime išnaudoti savo potencialą* VDU ER 2582 4/II–9).

Investicijos į būtiną karišką infrastruktūrą, kaip parodė tyrimas, davė naudą ir Šiaulių miesto paslaugų sektoriaus sričiai. 2004 m. dislokavus NATO oro policijos misiją, jai koordinuoti reikėjo specialistų. Pirmąsias misijas aptarnaudavo atvykstančių šalių kariai, kuriuos vėliau pakeitė paruošti mūsų šalies reikiamų sričių specialistai (VDU ER 2582 5/I–2013, 2014).

Atvykę į Šiaulius, NATO pajėgų kariškiai apsigyvendavo viešbučiuose. Jiems buvo reikalingos geros gyvenimo sąlygos, taip pat ir pramogos. Tai, kaip sakytą, paskatino ir aptarnaujančio sektoriaus atsigavimą Šiauliuose. Nors oficialių duomenų apie šiuos pokyčius nėra, tačiau viešbučių savininkai, žurnalistai, vietos savivaldos atstovai tyrimo metu pastebėjo, kad pastovaus NATO pajėgų kontingento gyvenimas sudarė galimybes išgyventi, paskatino kai kurias investicijas, tapo vienu iš Šiaulių miesto ekonominės naudos garantu²⁹. Kad Šiauliams NATO oro policijos misijos buvimas yra naudingas ir daro įtaką miesto gyvensenai, pastebi ir gyventojai: *tiesioginę ekonominę, politinę ir kultūrinę* [naudą. – A. G.]. *Susitinka, pasimuša, pinigų kiek atsivežama, komandiruočių pinigų prageriama* (VDU ER 2582 4/II–8). Jie suvokia,

²⁹Pavyzdžiui, Jankauskienė L. Kokią naudą NATO kariai atneša Šiauliams. *LRT televizijos naujienų tarnyba*, 2014-03-28 <http://www.lrt.lt/naujienos/ekonomika/4/39691> (Žiūrėta 2015.10.10), Jurgelaitis R. NATO misija: ir ekonominė nauda, ir rūpesčiai. *Kauno diena* 2005 m. birželio 3 d. (<http://www.delfi.lt/news/daily/lithuania/nato-misija-ir-ekonomine-nauda-ir-rupesčiai.d?id=6822740> Žiūrėta 2015.10.10) *Viešbučių darbuotojai mato NATO karių socialinį gyvenimą* 2015-08-25 (<http://etaplus.lt/viesbuciu-darbuotojai-mato-nato-kariu-socialini-gyvenima> Žiūrėta 2015.10.10)

kad aerodromo renovacija paskatino kitų šalių kariškių atvykimą bei civilinius skrydžius. Ne tik lakūnai, savivaldos specialistai, žiniasklaida, bet ir eiliniai miesto gyventojai mato, kad Šiauliuose gyvenantys užsienio šalių kariškiai atneša finansinę naudą aptarnavimo sektoriui. Politine prasme šiauliečiai realiai suvokia, kad jie tikrai priklauso NATO. Šiauliečiai pastebi ir atvykstančių NATO karių viešą elgesį bei kultūrinius pokyčius. Pavyzdžiui, pirmųjų misijų metu kariškiai įsiveldavo į muštynes su vietiniu jaunimu. Dabar tas nefiksuoja, pastebimas korektiškas elgesys viešose vietose, viešbučiuose. NATO misijos kariai dalyvauja Aviacijos šventėse, bendrauja su mokyklomis, vaikų namais priima, ekskursijas.

Ekonomę naudą aptarnavimo sektoriui patvirtina ir Šiaulių miesto esamos būklės analizė, rengiant 2015 – 2024 m. strateginį plėtros planą. Joje rašoma, kad *Šiaulių m. savivaldybėje apgyvendinimo infrastruktūra kiekybiniu aspektu keičiasi. 2005 m. mieste veikė 13 apgyvendinimo įstaigų (10 viešbučių, 1 motelis, 1 nakvynės namai, 1 privatus apgyvendinimo sektorius), 2014 m. apgyvendinimo paslaugų rinką papildė 4 viešbučiai, 1 nakvynės namai ir 1 privatus apgyvendinimo sektorius (viso įstaigų 18). 2014 m. Šiaulių m. savivaldybėje apgyvendinimo įstaigos suteikė 134,1 tūkst. nakvynių. 2010 – 2013 m. laikotarpyje turistų skaičius kasmet būdavo panašus, t. y. vidutiniškai suteikta apie 87 tūkst. nakvynių, tačiau 2014 m. pakilo 38 proc. – iki 134,1 tūkst. Šiaulių m. savivaldybė buvo populiari ne tik tarp Lietuvos gyventojų, bet ir tarp užsieniečių. Didžiausias užsieniečių srautas buvo jaučiamas 2014 m. (91 tūkst. nakvynių tik užsieniečiams)* (Šiaulių miesto esamos būklės analizė 2015: 28).

Viešbučių skaičiaus didėjimas užfiksuotas ir Šiaulių tolygaus turizmo galimybių studijoje, kurioje pateikiama informacija, kad apgyvendinimo įstaigų skaičius didėjo iki 2008 m ir pasiekė 24 (Šiaulių regione) (Šiaulių tolygaus turizmo galimybių studija 2011: 61–65). Šie skaičiai patvirtina žiniasklaidos ir respondentų pastebėjimus dėl karo aviacijos ekonominės naudos miestui.

Šiaulių, kaip svarbiausio Lietuvos karinės aviacijos centro statusą lemia čia įsikūrusi Aviacijos bazė ir budinti NATO oro policijos misija. 2012 metų duomenimis (kitų metų statistika jau nepateikiama) čia buvo 76 apdraustieji darbuotojai (http://rekvizitai.vz.lt/imone/Lietuvos_kariuomenes_kariniu_oro_pajegu_aviacijos_baze). Tai reiškia, kad ši institucija suteikė darbą Šiaulių miesto ir čia atvykusiems tarnauti kitų Lietuvos miestų gyventojams. Tyrimo metu paaiškėjo, kad Šiauliuose ir jo apylinkėse gyvena net 53,33 proc. respondentų, kurie sudaro 35,56 proc. visų Lietuvos karo aviacijos lakūnų. Pastebėta, kad šio profesijos žmonės netik perka butus, bet ir statosi nuosavus namus. Tai galime laikyti taip pat netiesiogine nauda miestui.

Tiesioginės NATO investicijos tvarkant aerodromą, jo pritaikymas šalies kariniams ir miesto civiliniams poreikiams, išlaikant aerodromą iš kariuomenės lėšų, aptarnaujamo sektoriaus

poreikių padidėjimas aptarnaujant atvykstančius kariškius, darbo vietos, yra reikšminga ekonominė ne tik miestui, bet ir regionui.

Panevėžys. Kiek kitokia padėtis susiklostė Panevėžyje. Šiame mieste Lietuvos karinės oro pajėgos nėra dislokuotos ir tai nenumatyta ateityje. Analizuojant situaciją užfiksuota, kad Panevėžio miesto savivaldybė buvusį karinį Pajuosčio aerodromą planuoja išnaudoti tik verslo, turizmo ir sporto poreikiams. Panevėžio miesto plėtros strateginio plano 1.2.3.1 punkte rašoma, kad numatoma: *parengti studiją dėl Pajuosčio teritorijos panaudojimo verslo ir sportinio turizmo reikmėms.* Planuojama, jog *ateityje bus parengta studija dėl aviacinio turizmo plėtros, didinant aerodromų pritaikymą turizmui ir rekreacijai; suformuotas aviacinio sporto kompleksas* (Panevėžio miesto strateginis plėtros planas 2013: 10).

Tyrimo metu Panevėžio miesto savivaldybės Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėjas pastebėjo, *kad aerodromas praktinės nei socialinės, nei kultūrinės, nei ekonominės naudos neduoda. Urbanistinės įtakos kaip ir nėra, kadangi šis objektas yra šalia miesto. Šiuo metu jis neatlieka aviacinių funkcijų, o ir anksčiau, kad čia buvo dislokuotos Lietuvos karinės oro pajėgos 1993 – 2006 m., miestas nejuto įtakos. Nes kariškiai net sovietmečiu gyveno atskirai šalia aerodromo. Neigiamą karo aviacijos įtaką sovietmečiu padarė karinės aviacijos gamykla Skaistakalnyje. Pastaroji itin sugadino vietovės kraštovaizdį* (VDU ER 2582 4/V – 11).

Kitas savo konkrečių pareigų įvardinti nesutikęs šios savivaldybės pareigūnas paaiškino, kad ta vietovė *nėra miestas, o aerodromas yra miestelyje – Dambavoje. Todėl kažkokios tai įtakos nėra, gal Dambavos miesteliui kažkada turėjo* (VDU ER 4/V–10). Dar vienas atsakingas Panevėžio miesto savivaldybės pareigūnas kalbėtis šia tema visiškai atsisakė, kadangi nemato perspektyvos (VDU ER 2582 5/I–2016). Šie faktai sutampa su Panevėžio miesto ir rajono savivaldybių strateginių dokumentų analizės duomenimis, kur aviacijos infrastruktūros išnaudojimo galimybės įvardijamos, kaip sakytą, gana menkai (Panevėžio miesto rajono strateginis plėtros planas 2013; Panevėžio rajono strateginis plėtros planas 2015).

Šalia Panevėžio miesto esančio Pajuosčio aerodromo ekonominė nauda nunykus. Tuo tarpu Šiaulių karinio aerodromo pritaikymas šalies gynybos pareikiamas yra ekonomiškai naudingas miesto ekonominei gerovei aptarnavimo sektoriui. Kauno miesto savivaldybė S. Dariaus ir S. Girėno aerodromą planuoja išnaudoti turizmui miesto šventėms. Apibendrinant reikia pastebėti, kad karinis veikianti aerodromas kaip parodė Šiaulių atvejis yra tiesioginė ir netiesioginė ekonominė nauda miestui.

Urbanistiniai aspektai. Karinis aerodromas, kaip sakytą, yra stambus infrastruktūros objektas, darantis įtaką ir miesto urbanistinei plėtrai, jos kryptims. Tačiau tyrimo metu buvo įsitikinta, kad šis objektas, kaip ir tarpukaryje, taip ir šiandien, lieka tarsi miesto užribyje. Apklausti urbanistikos specialistai karinį aerodromą įvardijo kaip nestruktūrinį miesto elementą:

Karinis aerodromas savo dydžiu „iškrenta“ iš aplinkinių miesto teritorijų konteksto. Jo teritorija gali užimti kelis kvartalus, todėl nusižengiama įprastai miesto struktūrai (VDU ER 2582 4/V–7). Aerodromas yra didelis mazgas ir jisai susijęs su triukšmu. Pliusas – geras susisiekimas. Aerodromas turi savo apsaugos zonas, jos yra sanitarinės, jos tuo specifinės, kas juose negali būti gyvenamų namų. (VDU ER 2582 4/V–6).

Ir iš tikrųjų, analizuojant ir lyginant miestų, prie kurių kariniai aerodromai dar tarpukaryje buvo įkurti, planus, nustatyta, kad Šiaulių (Šiaulių miesto bendrasis planas 2009) ir Panevėžio (Panevėžio miesto bendrasis planas 2008; Panevėžio rajono bendrasis planas 2008) miestai savo ribomis jau „atsirėmė“ į aerodromą, keisdami netgi miesto plėtros kryptį. Besiplečiantis Kauno miestas istorinį Kauno aerodromą „apsupo“ (Kauno miesto bendrasis planas 2011), tuo beje sukeldamas jau aukščiau minėtas papildomas socialines ir urbanistines problemas. Pastebėta, kad šių miestų architektūrai ir urbanistikai aerodromai turi daugiau bendrų bruožų nei išskirtinumo.

Kaunas. Kaunas skiriasi nuo kitų dviejų analizuojamų miestų tuo, kad čia atskirai veikia du aerodromai: Karmėlavos civilinis oro uostas ir buvęs karinis, dabar S. Dariaus ir S. Girėno, kuris dalinai naudojamas kariškiams poreikiams (2015 pastatytas KOP paieškos ir gelbėjimo postas, pagal poreikius čia leidžiasi NATO kariniai orlaiviai). Dėl pastarojo Kauno miesto urbanistikos specialistų nuomonė ne visai sutampa, bet tai tik patvirtina, kad jis yra svarbus miesto infrastruktūros objektas. Kauno miesto savivaldybės Urbanistikos ir architektūros skyriaus specialistė tyrimo metu labai aiškiai pasakė, kad aerodromas miesto teritorijoje (Kauno atvejis) <....> trukdo miestui <....> Aleksoto atveju, tai neišnaudotos dykvietės miesto centre (VDU ER 2582 4/V–). Tuo tarpu Urbanistikos ir architektūros skyriaus vedėjo teigimu, aerodromas, koks jis bebūtų, yra miesto koloritą atitinkantis objektas. Jo nuomonė dėl naudos miestui vienareikšmiškai teigiama. Visi didieji miestai turi savo aerodromus. Tai transporto objektas, kuris, kaip ir laivai, ir traukiniai, bei automobiliai, sudaro miesto infrastruktūros sistemą (VDU ER 2582 4/V–8). Nusileidimo zonose, vadinamoje „peteliškėje“, neleidžiami aukštybiniai pastatai, Kauno S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo atveju, ši juosta yra nuo Akademijos iki Šančių (VDU ER 2582 4/V–8).

Būtent tai atsispindi ir Kauno miesto bendrajame plane, kuriame aptartos ir gamtinės aplinkybės formavusios Aleksoto plėtrą: *Pietinė miesto dalis (kairiajame Nemuno krante) plėtojosi žymiai mažiau. Joje nebuvo nei tokio masto daugiabučių gyvenamųjų rajonų, nei pramonės teritorijų statybos, tai daugiausia nulėmė gamtinė aplinka – Nemuno upė ir jos slėnių šlaitai, kaip kliūtys, padarančios plėtrą į šią miesto dalį žymiai brangesnę* (Kauno miesto bendrasis planas 2011: 20). Taigi, pagal šį dokumentą galima spręsti, kad aerodromas neigiamos įtakos miesto plėtrai nedarė. Tik urbanistikos ir architektūros skyriaus vedėjo nuomone, *toje*

vietovėje [aerodromas] suformavo kiek kitokią architektūrą, kadangi nusileidimo takai yra vienas laikinas šiaurės pietų, kitas pagrindinis rytai – vakarai. Nusileidimo zonos matosi žemėlapyje ir architektūroje. Lėktuvams yra tokia peteliškė nusileidimui ir užėjimui. Šančiuose ir dabartinėje Akademijoje dar tarpukariu stovėjo gaudytuvai. Reiškiasi, čia gavosi aviacinės zonos, buvo galima statyti tik žema ūksčius pastatus (VDU ER 2582 4/V–8). Panašias zonas turi ir Karmėlavos (Kauno) oro uostas. Jis, kaip ir S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas, nurodomas kaip svarbus miesto plėtrai objektas.

Taigi, mieste atsidūręs aerodromas, akivaizdu, miesto infrastruktūrai daro teigiamą įtaką. Minėtos Kauno miesto savivaldybės urbanistikos specialistės nuomone, dėl mūsų šalies finansinių galimybių, taip pat ir miesto valdžios požiūrio, nesant miestų ribose visų šių Lietuvos aerodromų, miestai būtų plėtęsi visiškai kitaip: *nesant aerodromams, šie miestai nebūtų taip sparčiai plėtęsi. Nebūtų pritraukę tiek vietinių, tiek užsienio investicijų. Automatiškai gyventojų skaičius nebūtų taip sparčiai augęs. Aerodromų teritorijoje greičiausiai būtų suplanuoti pramoniniai ar gyvenamieji kvartalai* (VDU ER 2582 4/V–5).

Šiauliai išsiskiria tuo, kad karinis ir civilinis aerodromas yra vienas infrastruktūros objektas miesto kontekste, todėl urbanistiniu požiūriu jo įtaka miestui sukoncentruota vienoje vietoje. Dubliuotas funkcijas atliekantis aviacijos objektas atlieka oro transporto mazgo funkcijas, gerindamas miesto susiekimo galimybes išnaudojant aviaciją. Tai patvirtina ir miesto strateginiai dokumentai: Šiaulių miesto savivaldybės projekte „2015 – 2024 m. strateginio plano rengimas. Šiaulių miesto esamos būklės analizė. II ataskaita“ šiam objektui skiriami net 4 puslapiai. Dokumente pristatoma aviacinės infrastruktūros analizė, jo ateities perspektyvos ir galimybės, bei įtaka miesto transporto tinklo pokyčiams. Plane rašoma, kad *Tarptautinio Šiaulių oro uosto perspektyvos yra labiau siejamos su krovinių pervesimais. <...> rekomenduojamo įrengti terminalo plotas yra 3.700 m², todėl planuojamas reikalingos teritorijos terminalo infrastruktūrai dydis galėtų būti apie 80 arų. Pažymėtina, kad preliminarium vertinimu, teritorijos (apie 50 ha) <...> 2011 m. parengtas „Tarptautinio Šiaulių karinio oro uosto teritorijos ir jos prieigų Šiaulių mieste (Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų Aviacijos bazė) detalusis planas“, pagal kurį vykdomas sklandus teritorijos įsisavinimas* (Šiaulių miesto esamos būklės analizė. II ataskaita“ 2015 m. 192–196).

Kaip ir Kauno atveju Šiaulių miesto Architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėjo nuomone, šis aviacijos objektas daro įtaką ne tik miesto plėtrai, bet ir architektūrai. *Negalimi aukšti pastatai. Kadangi aerodromas paribyje rajono. Šiaulių rajono teritorijoje šalia jo negalima galvoti apie aukštybinius statinius, apie vėjo jėgaines. Aerodromo pakilimo – nusileidimo zona eina per tris savivaldybes: Šiaulių miesto, Šiaulių rajono ir Radviliškio rajono. Žiūrint į planinę struktūrą, aerodromas užima ženklų miesto teritoriją. Tai nacionaliniam saugumui svarbi*

teritorija. Miestui gal tai nėra gerai, bet tai aplink aerodromą saugumo zona 1,5 km, kitur keli šimtai metrų (VDU ER 2582 4/V–9). Aerodromas ir su juos susijusios skraidymo zonos užima svarbia miesto dalį, sukurdamas karinį ir logistinį miesto mazgą.

Panevėžys. Panevėžys perkėlus aviacijos bazę į Šiaulius, neteko karinio aviacijos miesto statuso visgi aerodromas šalia miesto išliko. Svarbus akcentas tai, kas šis aviacijos objektas nėra miesto sudėtinė dalis ir priklauso Panevėžio rajono savivaldybei. Todėl Karinės aviacijos iškėlimas iš Pajuosčių aerodromo, kaip parodė tyrimas, įtakos Panevėžio miesto tolimesnei urbanistinei raidai bemaž neturi. Bendrajame plane ir miesto plėtros strateginiame plane 2014 – 2020 metams, kaip jau buvo minėta, nurodoma, jog aerodromas įtraukiamas tik kaip ekonominę naudą (turizmas, verslas) ir miesto urbanistinę plėtrą lemiantis objektas. Apklaustas šio miesto savivaldybės pareigūnas kitokių aerodromo išnaudojimo galimybių irgi nemato (VDU ER 2582 5/I–2016). Visgi šalia miesto esantį Stetiškių aerodromą (įrengtas sovietmečiu), kuriame įsikūręs Panevėžio aero klubas bei rajone veikiančius Rojūnų bei Įstro aerodromus reikia laikyti karinio aerodromo, DOSSAF sistemos palikimą.

Urbanistiniu požiūriu dideli kariniai aerodromai suformuoja miesto plėtros kryptis, mikrorajono architektūrą kelių infrastruktūrą.

Neigiami aerodromų bruožai. Triukšmas ir oro tarša. Analizuojant karo aviacijos santykį su miestais, pastebėtos ir problemos, kurias sukelia karinio aerodromo buvimas mieste. Apklausti urbanistikos specialistai kaip vieną iš tokių neigiamų aspektų, pirmiausia įvardina triukšmą: *Karinė aviacija sukelia daug garso ne tik aerodromo ribose, bet ir aplinkinėse teritorijose* (VDU ER 2582 4/V–7). Tik šios problemos skirtingos dėl šiuose miestuose dislokuotos karinės aviacijos kiekio ir skraidančių civilinės aviacijos lėktuvų. Šiauliuose šiuo metu sutelktas didžiausias kiekis Karinės aviacijos, Kaune (Aleksote) budi tik vienas KOP sraigtasparnis su įgula, o aerodromas daugiausiai naudojamas mėgėjiškos aviacijos poreikiams, jame tik retkarčiais atvykę į mokymus nusileidžia NATO pajėgų sraigtasparniai. Panevėžys su šiomis problemomis nesusiduria. Triukšmas ir tarša įvardinamos, kaip šalia aerodromo gyvenančių žmonių gyvensenos kokybę neigiamai lemiantys veiksniai. Nors tai nėra tyrimo objektas, ir nusiskundimų nepavyko užfiksuoti daug, bet siekiant atskleisti aviacijos įtaką miestui trumpai apžvelgsime dabartinę situaciją ir ją palyginsime su sovietmečiu.

Kaunas. Šiame mieste daugiau užfiksuota, kad problemos kyla dėl civilinės aviacijos skraidymo S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome ir vieno budinčio sraigtasparnio, kuris tik retkarčiais kyla naktį³⁰ (VDU ER 2582 5/I–2013). Paminėtinas kaip pavyzdys konfliktas dėl Kauno S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo, kurio dalį verslininkai, politikų remiami, siekė privatizuoti argumentuodami, kad tai kelia triukšmą aplinkiniams (VDU ER 2582 5/I–2013).

³⁰ Autoriaus užfiksuota, kad naktiniai skraidymai Kaune būna ne kiekvieną savaitę.

Kauno miesto Urbanistikos ir architektūros skyriaus vedėjas, teigia kad *triukšmas yra sudėtinė miesto kolorito dalis, ir niekas neketina keisti jų [aerodromų] vietos, prie to turi taikytis čia gyvenantys* (VDU ER 2582 4/V–8). Šio skyriaus urbanistikos specialistė gyvenanti Aleksote, pastebi, kad žmonės neapdairiai pasirenka gyvenama vietą Aleksote: *žmonės susivokia nusipirkę sklypus prie aerodromo tik vėliau. Pastatyti brangūs namai, blokuoti Fredos miestelyje. Nu kartai vaikas miegodamas balkone pabunda. Bet sako aleksotiškiai jie pripranta, negirdi. Bet vertė jų vertė nenukrito, nes gražiai pastatyta Žmogus atvažiuavęs nevertino, jis atvažiuo jam patiko, aplinka* (VDU ER 2582 4/V–6). Apie šią problemą panašiai kalba ir lakūnai, minėdami, jog sulaukia neigiamų visuomenės atsiliepimų dėl triukšmo, kurį kelia Kaune paieškos ir gelbėjimo poste budintis sraigtasparnis.

Šiauliai. Šio miesto gyventojai šiuo metu Lietuvoje susiduria su gausiausiai skraidančia karine aviacija. Daugiausia triukšmo kelia budintys NATO viršgarsiniai naikintuvai, kurie dažnai kyla treniruočių skrydžiams iš karinio miesto aerodromo. Kalbinti šiauliečiai teigė, kad būtent jų skraidymas sukelia žmonėms neigiamą reakciją: *kai danguje skraido, tai visiems per nervus eina. Daugumą nervina.* (VDU ER 2582 4/II–1/2). *Neigiama įtaka triukšmas erzina, nervina, bet gal yra tokių kurie džiaugiasi* (VDU ER 2582 4/II–6/2). Skundžiasi triukšmu ir gyvenantys šalia Zoknių aerodromo Šiaulių gyventojai. Tai beje kelia lakūnų nuostabą: *Nusiperka sklypus ir reiškia pretenzijas, o juk čia aerodromas daug seniau, nei jie gyvena.* (VDU ER 2582 5/I–2011). *Isigyja pigiau namus, o paskui pyksta dėl triukšmo* (VDU ER 2582 5/I–2011, 2012). Todėl, kaip parodė tyrimas, triukšmo ir kitas su aplinkos tarša susijusias problemas pirmiausia turėjo spręsti miestų savivaldybių urbanistikos skyriai, gal būti, netgi įžvalgiai ribodami naujų statybų plėtrą ir su tuo susijusį gyventojų skaičiaus prie aerodromų augimą. Nes kartais žurnalistų viešai keliamos su kariniais aerodromais susijusios problemos kenkia Karinių oro pajėgų įvaizdžiui. Kita vertus, tyrimas taip pat parodė, kad iš tikrųjų šios problemos nėra jau tokios didelės. Užfiksuota vos keletas apie jas rašančių straipsnių, kurie platesnio rezonanso nei spaudoje, nei visuomenėje nesukėlė. Iš tokių paminėtinas 2010 m. internetinėje svetainėje publikuotas Linos Jurevičiūtės straipsnis „Naikintuvai kenkia Šiauliečių sveikatai“. Jo autorė, remdamasi docentės Valentinos Vilutienės tyrimo rezultatais teigia, *kad kildami ir tūpdami naikintuvai viršija nustatytą maksimalų triukšmo lygį ir kenkia ne tik Zoknių gyventojų sveikatai, bet ir, pavyzdžiui, pietiniame miesto rajone gyvenantiems šiauliečiams* (Jurevičiūtė 2010) Kitas toks straipsnis – Astos Volkovaitės „Naikintuvų riaumojimo valdžia negirdi“ (Volkovaitė 2011). Šių straipsnių itin mažas komentarų skaičius (vos 2 ir 10) rodo, kad problema iš tikrųjų nėra tokia jau ir svarbi. Tai daugiau tik su pašaipa susijusios žinutės, pavyzdžiui, *lauk tuos NATO triukšmadarius – mieste kariniam aerodromui ne vieta.* (<http://balsas.tv3.lt>).

Kad situacija nėra tokia bloga kaip sovietmečiu, atskleidžia pirmojo minėto straipsnio skaitytojo komentaras: *Jau nebe pirmą kartą, tenka išgirsti nusiskundimus, dėl neva tai kenksmingus garsus sveikatai, kuriuos sukelia NATO naikintuvai. Mano supratimu, ne tiek garsas kenksmingas, kiek atskirų asmenų neapykanta NATO kariniai organizacijai. Atskiri asmenys inicijuojami buvusių okupantų palikuonių, vis kartoja ir kartoja, tą pačią pasakėlę* (<http://www.snaujienos>).

Tą patvirtina ir istoriko A. Anušausko pateikta informacija, kurioje pabrėžiama, kad sovietinė kariuomenė nespėdė ekologinių problemų ir elgėsi kaip jiems naudingiau: *Kėdainių, Kauno, Šiaulių, Panevėžio kariniai aerodromai buvo išdėstyti, neatsižvelgiant į poveikį aplinkinių gyventojų sveikatai. Šiaulių aerodromo zonoje atmosferos tarša naftos produktais viršijo leidžiamas normas 5 kartus, triukšmo lygis skraidant virš miesto buvo viršijamas 5 – 12 kartų, gruntiniai vandenys buvo užteršti naftos produktais. Dėl užterštumo Šiauliuose 1987-1988 m. buvo daugiau onkologinių, kvėpavimo takų susirgimų, įgimtų ydų nei vidutiniškai Lietuvoje (atitinkamai 301 ir 270 onkologinių susirgimų). Mėginimai iškelti šias problemas susidurdavo su atkalium kariškių pasipriešinimu <...> Kėdainiuose, vos du kilometrai nuo gyvenamųjų namų, buvo dislokuotas 600-tų transporto aviacijos pulko reaktyvinių lėktuvų IL -76 karinis aerodromas. Lėktuvai kilo ir leidosi per miesto centrą vos 100 – 200 m. aukštyje 2 – 3 kartus per savaitę ir daugiausia nakties metu. Nustatyti triukšmo lygiai, o miesto centre iki 25 kartų. Aerodromui nebuvo sukurta apsauginė sanitarinė zona ir miesto centro oras buvo teršiamas lėktuvų išmetamomis degalų atliekomis* (Anušauskas 2007: 559).

Tyrimas parodė, kad lyginant su sovietmečiu, kai mūsų teritorijoje buvo apie 180 nuolat dislokuotų orlaivių, dabartinis skaičius, kartu su NATO naikintuvais ir retsykliais atskrendančiais kitų šalių kariniais orlaiviais, svyruoja nuo 10 iki 20 ir yra beveik 10 kartų mažesnis. Tad galima teigti, kad visuomenė su tokiais didelėmis problemomis ir žala, kokią darė sovietmečiu šalia miestų įsikūrę aerodromai, šiandien nesusiduria.

Kaip pastebėta triukšmas yra sudėtinė miesto kolorito dalis ir dabartiniai aerodromai nėra labai neigiamai žmonių gyvenimo kokybe veikiantys objektai. Tai patvirtina Kauno ir Šiaulių miesto strateginiai dokumentai, kuriuose pateiktuose tyrimuose aerodromai kaip triukšmo ir užterštumo objektai niekur neįvardinami (Šiaulių miesto esamos būklės analizė. II etapo ataskaita, 2015; Kauno bendrasis planas, 2011). Todėl, kaip parodė tyrimas, triukšmas ir aplinkos tarša yra išlikęs nuo sovietinio laikotarpio stereotipas, kartais panaudojamas žurnalistų ar kitų suinteresuotų grupių savo interesams spręsti.

Karinis aerodromas laikomas triukšmo ir taršos objektu. Kaip parodė tyrimas, šiuo metu tai nėra reikšminga problema, lyginant su Sovietiniu laikotarpiu. Kiek daugiau jaučiamas NATO

naikintuvų triukšmas Šiauliuose, bet ir jis yra kontroliuojamas bendrais savivaldybės ir kariškių susitarimais.

Socialiniai pokyčiai, susiję su aerodromu, labiausiai jaučiami šalia šio objekto dėl minėto triukšmo. Nemalonūs pojūčiai daro įtaką būstų, sklypų kainoms. Tai susiję ir su tam tikro gyventojų sluoksnio apsigyvenimu. *Aerodromas yra didelis mazgas <...> manau, kad žmonių gyvenimo kokybei turi neigiamą reikšmę, kadangi tai susiję su triukšmu* (VDU ER 2582 4/V–6). Natūralu, kad šalia aerodromų visada kūrėsi žmonės, kurių darbas ir veikla buvo tiesiogiai susijusi su aviacija. Tarpukariu prie aerodromų buvo steigiami ir aptarnavimo bazė, remonto dirbtuvės, kur dirbo kariškai ir civiliai specialistai. Čia kūrėsi lakūnai su savo šeimomis, kiti nuomojo kambarius pas vietinius gyventojus. Lakūnų sėslumui tai darė didelę įtaką, nes Kaunas, kaip sakytą, buvo pagrindinis tarpukario aviacijos centras.

Sovietmečiu minėtų miestų aerodromuose buvo dislokuota okupacinė aviacija. Šalia apgyvendinti čia kitataučiai kariškiai. Dabartinėje, nepriklausomoje Lietuvoje sukoncentravus šalies oro pajėgas Šiauliuose ir ten dislokavus NATO oro policijos misiją nemažai aviatorių gyvena Šiauliuose arba Šiaulių rajone. Dabartinė susisiekiimo galimybės, privataus būsto įsigijimo klausimai ir kita sudaro sąlygas gyventi nebūtinai šalia aerodromo.

Kaunas. Kalbinta Kauno miesto savivaldybės Urbanistikos ir architektūros skyriaus darbuotoja pastebi, kad *Aleksotas, visados skaitėsi prastas, nesiskaitė, tarp tų prestižinių rajonų, nors urbanistiniu požiūriu niekuo nesiskiria nuo Žaliakalnio <...>. Viena iš įvardinamų problemų, būtent aerodromas ir būtent malūnsparnių [sraigtasparnių. – A. G.] triukšmas* (VDU ER 2582 4/V–5). Prisimindama savo vaikystę, sakė, kad šiame mikrorajone didžioji dalis gyventojų sovietmečiu buvo rusakalbiai: *sovietmečiu tam tikros dalys buvo sukoncentruotos, būtent lakūnų ir kariškių <...> Kaip jie atsirado taip jie su šeimomis išnyko <...> tie kurie liko žmonės, savo gyvenimą baigė tam tikrame alkoholio lygmenyje, tiesiog nežinau kodėl. Prie dabartinės Helisotos buvo vadinami kariškių namai. Daugelis kariškių Helisotos darbuotojai* (VDU ER 2582 4/V–5). Taigi, sovietmečiu čia gyvenę aviatoriai buvo ženkliai Kauno miesto Aleksoto mikrorajono gyventojų dalis, formavusi specifinę gyvenseną, netgi čionykščių žmonių santykius, nes vietiniai į čia atsikėlusius svetimtaučius žvelgė su nepasitikėjimu.

Šiauliai Sovietmečiu aerodromuose įsikūrė okupacinės kariuomenės aviacija. Buvo vykdoma personalo rotacija. Ji paskatino ir specialių gyvenamųjų rajonų kariškiams, lakūnams atsiradimą, pavyzdžiui, šalia Zoknių aerodromo. Sovietmečiu, Šiauliuose pastatytoje aviacijos remonto gamykloje dirbo 1015 šiauliečių, o 1988 m. aerodrome bei su juo susijusiuose daliniuose bei įmonėse dirbo ir tarnavo net apie 25 000 žmonių. Socialiniams pokyčiams mieste įtakos turėjo ir tai, kad karinės infrastruktūros aptarnavimui į Lietuvą, kaip sakytą, atvykdavo kitakalbiai gyventojai. Šiaulietė, dabartinė šio miesto savivaldybės Architektūros ir urbanistikos skyriaus

vedėja, prisimena: *Anksčiau pas mus buvo daug rusakalbių. Karinis miestas. Kitokia miesto struktūra. Daug karininkų. Viskas buvo Sovietų Sąjunga. Viskas buvo jų. Nesikaitydavo jie su mumis* (VDU ER 2582 4/V–9).

Kadangi Baltijos respublikos sovietmečiu buvo gerai ekonomiškai išsivysčiusios, čia stengdavosi tarnybą pabaigti dalis kariškių: *Tarybiniais laikais Šiauliai buvo aukso miestas. Lietuva buvo aplamai beveik kaip užsienis, plius miestelis nedidelis, tylus. Juk Šiauliuose tarybiniais laikais, buvo ramu. Nebuvo „bespariadkų“ kaip Kaune, Vilniuje, Panevėžyje. Šiauliai buvo tykus gražus miestelis. Reikėjo turėti pažįstamų, kad galėtum į Šiaulius atvykti. Tie, kurie išeidavo į pensiją, tai pasilikdavo gyvent. Kada buvo paskelbta nepriklausomybė, daug išvyko, bet paskui daug ir grįžo* (VDU ER 2582 4/I–3). Todėl ir dabar Šiauliuose šalia aerodromo gyvena nemažai rusakalbių. Šie žmonės, turėdami techninį išsilavinimą bei didelę profesinę patirtį, įsiliejo į Lietuvos gyvenimą, priėmė mūsų šalies pilietybę (VDU ER 2582 4/I–3).

Kaip parodė tyrimas, Šiauliuose dislokuotos Aviacijos bazės įtaka lakūnų gyvenamos vietos pasirinkimui taip pat juntama. Kaip ir anksčiau, taip ir dabar aplink veikiančią karo aviacijos bazę skatinama kurtis ir gyventi čia tarnaujančius ir dirbančius žmones. Tačiau taip pat pastebėta, kad skirtingai nuo aptarnaujančio personalo, susisiekti galimybės ir kiti aptarti Lietuvos karinių oro pajėgų struktūros ir veiklos bruožai pačius lakūnus šalia aerodromo apsigyventi neskatina. Jie dažniausiai renkasi butus mieste arba gyvenamus namus už miesto. Tačiau užfiksuota, kad yra lakūnų, kurie norėjo įsikurti ir įsikūrė šalia aerodromo. Jiems tai yra vienas iš gyvenamos vietos pasirinkimo faktorių: *aš ieškojau aplink aerodromą. Pasisekė* (VDU ER 2582 4/I–25).

Kitas reikšmingas karinio aerodromo buvimo aspektas, tiesiogiai susijęs su socialiniai pokyčiais, tai – Lietuvos karinių oro pajėgų kariškių ir NATO misijos karių dalyvavimas Šiaulių miesto ir jų apylinkių visuomeniniame gyvenime. Kariškiai lankosi mokyklose, vaikų, senelių namuose, įvairiomis kitomis paramos formomis siekia padėti vietos bendruomenėms, įstaigoms bei vizitų metu supažindinti su Lietuvos KOP ir NATO tikslais, veikla (<http://kariuomene.kam.lt>)³¹. Žmonės pastebi, kad *jie lankosi mokyklose, ten pranešinėja apie savo darbą, ten NATO buvo atvažiuavę. Kad buvo ir lietuviai, ir vokiečiai NATO atvažiuavę. Įdomu buvo* (VDU ER 2582 4/II–1/2). Skirtingai nuo sovietmečio, aerodromas ir ypatingai

³¹Pavyzdžiui pranešimas „Aviacijos bazės kariai dalinasi Kalėdų šiluma Šiaulių miesto kūdikių namuose“ KOP naujienos, 2014.12.19.http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_struktura/karines_oro_pajegos/kariniu_oro_pajegu_naujienos/kop_2014_metai/siauliu_kudikiu_namams_nato_kariu_ir_policininku_dovanos.html?pbck=0(žiūrėta 2015.10.10)

NATO pajėgų naikintuvai tampa edukaciniu objektu, kurį lanko ne tik moksleivių, bet ir suaugusių ekskursijos.

Tyrimo metu Šiauliuose taip pat pastebėta, kad sutvarkius Zoknių aerodromą ir jame dislokavus Lietuvos karines oro pajėgas bei NATO oro policijos misiją, pakito ir žmonių elgsena viešojoje erdvėje. Šiaulietis lakūnas, prisimindamas NATO policijos misijos pradžią, pastebi: *aš labai toli nuo to dalyko. Bet atvažiuoja pakankamai daug užsieniečių, pakankamai didelis būrys. Pačioj pradžioj aišku buvo blogai, pačioj pradžioj jie atvykdavo pas mus kaip į trečią šalį, kaip į bananų respubliką. Bet pačios pirmos trys misijos, kai jie gaudavo dūdon nuo mūsų vyriokų. Paskui nutarė į tą dalyką žiūrėti kitaip, ne kaip į bananų respubliką, bet kaip normalų subjektą koalicijos, kaip į normalią šalį. Pasikeitė jų mąstymas, jų elgesys. Dabar vyriokai kultūringai vaikšto po „kabačiokus“. Žmonės [šiauliečiai.– A. G.] kiti iš tokio savotiško mentaliteto, nori būti neblogesni. Prasiplėtė lauko kavinės. Lauko kavinėse nepamatysi, sumažėjo tokių „pasidelkų“ prie ala su keiksmazodžiais. Daugiau matosi ir vyriokai sėdi arbatytę geria, arba vynelio bokaliuką pasiėmę, ar cigariuką traukia. Kitas respondentas paminėjo, kad Zokniuose sumažėjo nusikalstamumas, kai čia atsirado Lietuvos karo aviacijos bazė (VDU ER 2582 4/I – 5). *Iš pradžių net buvo skiriama daugiau dėmesio sutvarkyti miestą, juk užsieniečiai atvažiuoja. Pradžioj galvojo, kad bus kaip rusai, kažkokie tai okupantai. Mato, kad čia viešbučių reikia, pastato. Jie vaikšto, gal geriau, gatves tvarko* (VDU ER 2582 4/I–8).*

Panevėžys. Tarpukariu įrengus aerodromą, lakūnai įsiliejo į Panevėžio gyventojų tarpą. Sovietinės okupacijos metais kariškiai buvo sudėtinė Panevėžio gyventojų dalis. Jiems centre buvo pastatyti daugiabučiai namai iš kur autobusu juos veždavo į tarnybą. Kiti daugiausiai viengungiai gyveno dalinio teritorijoje esančiame bendrabutyje, prisimena Panevėžyje užaugęs ir dabar čia gyvenantis lakūnas (VDU ER 2582 5/I – 2015) Šeštame dešimtmetyje jaunų entuziastų dėka atkurtas aviacijos klubas ir įrengtas aerodromas bei bazė Stetiškėse tapo galimybė skraidyti daugeliui miesto jaunuolių. Kaip teigia aeroklubo svetainė daugelis aeroklubo mokymo įstaigoje paruoštų jaunuolių baigė aviacijos mokyklas ir sėkmingai tęsia karjerą civilinėje ar karo aviacijoje. Aeroklubo narys Vytautas Lapėnas 1989 m. tapo Europos akrobatinio skraidymo čempionu, o Gintautas Butnorius 2007 m. tapo dviviečių sklandytuvų klasės Europos čempionu (<http://www.aeroklubas.lt/images/apie/apie.php>) Panevėžio raj. 1996 m Vytauto Lapėno įkurtas Įstros aerodromas. Čia veikia vienintelis Lietuvoje lėktuvų muliažų muziejus po atviru dangumi. Eksponuojami kariniai naikintuvai, mokomieji naikintuvai bei sraigtasparniai, naudoti apie 1980 metus. (<http://www.aviapark.lt/>). Kitame Panevėžio raj. įsikūrusiame Rojūnų aerodrome veiki malūnsparnių mokykla „Žmogus paukštis“.

Karo aviacijos ir aktyvią mėgėjiškos aviacijos veiklą reikia laikyti viena iš priežasčių, kad net 18,33 proc. respondentų kilę iš Panevėžio aviacinės zonos.

Karinis aerodromas mieste ypatingai sovietmečiu dėl keliamo triukšmo, čia dislokuotų svetimtautių kariškių suformuodavo ir prastesnio mikrorajono kaip pavyzdžiui Aleksotas įvaizdį. Šiuose miestuose apsigyvendavo nemažai kitatautių kurie keitė etninę miesto sudėtį. Šiuo metu aktyviai naudojamas Šiaulių karinis aerodromas daro teigiamą socialinę įtaką. NATO pajėgų kariškai dalyvauja visuomeniniame gyvenime.

Kultūriniai ypatumai. Karinis aerodromas, priklausomai nuo jo atliekamų funkcijų vienaip ar kitaip turi įtakos ir miesto tapatumui. Apklausti Kauno, Šiaulių bei Jurbarko savivaldybių urbanistikos specialistai pabrėžė, kad karinis aerodromas – tai *teigiamas miesto įvaizdžio formavimas. Miestai, turintys karinius aerodromus, susikuria stipresnį strateginių centrų įvaizdį karo aviacijos aspektu. Didesnis miesto saugumas <...> dėl karo aviacijos dislokacijos mieste. Karo aviacija greičiau gali reaguoti į iškilusių grėsmę saugumui* (VDU ER 2582 4/V–7).

Tačiau tyrimo metu analizuotuose Kauno, Šiaulių ir Panevėžio miestų savivaldybių strateginiuose dokumentuose apie kultūrinę aviacijos įtaką miestų tapatumui neužsimenama. Nors Kaunas, kaip aptarėme, turi daug karo aviacijos kultūrinių, istorinių bei veikiančių objektų, Kauno miesto kultūros plėtros galimybių studijoje kaip kultūrinis objektas minimas tik Lietuvos aviacijos muziejus. O tarp svarbiausių miesto renginių aviacijos šventės net neįvardinamos (Kauno miesto kultūros plėtros galimybių studija 2015).

Kaunas. Kalbinto Kauno miesto urbanistikos ir architektūros skyriaus vedėjo nuomone, aviacija *šimtu procentų svarbi miesto kultūrinei spalvai* (VDU ER 2582 4/V–8). Ypatingai tai susiję su Kauno miesto aviacijos istorija kuri ne tik atskleidžia karo aviacijos įtaką miesto kultūrai, bet ir pati per istorinius objektus, renginius atskleidžia aviacinį miesto tapatumą.

Pavyzdžiui tarpukariu lakūnai tapo Kauno, laikinosios sostinės, inteligentijos dalimi, jie reiškėsi ir kaip aktyvūs visuomenės veikėjai. Iš JAV kilusio karo aviacijos lakūno, aktyvaus sportininko Stepono Dariaus dėka pradėtas žaisti krepšinis, futbolas, beisbolas, ledo ritulys, pastatytas stadionas. Lakūnų komandos dalyvavo įvairiose varžybose. Lakūnai atstovavo šali, žaisdami netgi Lietuvos futbolo rinktinėje, jie aktyviai dalyvavo ir motociklizmo judėjime (Bružas 2012; Gečas 2005; Liekis 1999; Sviderskytė 2004).

Kadangi daugelis lakūnų gyveno Kaune, čia gausu memorialinių vietų, susijusių su tarpukario karo aviacija. Panemunės kapinės išsiskiria *Propelerių kryžiais*, Aukštųjų Šančių karių kapinėse palaidoti ne tik S. Dariaus ir S. Girėno bet ir lakūno bandytojo Rimanto Stankevičiaus palaikai (VDU ER 2582 5/I–2008). Kauno mieste, namus, kur gyveno tarpukario lakūnai kapitonas Pranas Hiksa (K. Donelaičio g. 5), kapitonas Steponas Darius (Lakūnų pl. 44), majoras Antanas Stašaitis (Lakūnų pl. 55), brigados generolas konstruktorius Antanas Gustaitis (Lakūnų pl. 44) ir kt., žymi memorialinės lentos.

Šie istoriniai objektai tapo sudėtine Karinių oro pajėgų organizuojamų švenčių dalimi. Lapkričio 1 dieną ant žuvusių lakūnų kapų visuomet degamos žvakutės. Memorialinės lakūnams skirtos lentos atidengiamos minint reikšmingas karo aviacijai datas. Šiose renginiuose dalyvauja ne tik Karinių oro pajėgų, miesto savivaldybės atstovai, lakūnų artimieji ir aviatoriai, bet ir visuomenė.

Kauną galima laikyti netgi lakūnų S. Dariaus ir S. Girėno miestu, kadangi būtent čia daugiausiai plėtojosi jų veikla, kaip sakytą, 1933 m. į Kauną iš JAV jie skrido savo paskutiniuoju skrydžiu.

Todėl 1993 m. liepos 17 d., minint lakūnų žūties 60-ąsias metines, prie Ažuolyno atidengtas S. Dariaus ir S. Girėno paminklas, o tuometinėje Kauno medicinos akademijoje, A. Mickevičiaus g. 9 požemiuose, prie lifto šachtos, kurioje buvo paslėpti S. Dariaus ir S. Girėno palaikai, įrengta S. Dariaus ir S. Girėno ekspozicija.

1997 m. rugsėjo 8 d. šalia S. Dariaus ir S. Girėno sporto centro atidengtas paminklinis akmuo Steponui Dariui, 1998 gruodžio 22 Kauno 4-ajai vidurinei mokyklai (nuo 2002 m. gimnazija) suteiktas Stepono Dariaus ir Stasio Girėno vardas. Aleksote, S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome vykusios aviacijos šventės metu atidengtas memorialinis akmuo, žymintis lakūnų sutikimo vietą.

2003 m. liepos 11 d. Lietuvos aviacijos muziejuje, S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome (Veiverių g. 132), atidaryta didžioji muziejaus salė, su įrengta ekspozicija, skirta šiam skrydžiui įamžinti. Atminimo kriptoje eksponuojami S. Dariaus ir S. Girėno karstai, kuriuose žuvę didvyriai paragabenti į Lietuvą, nuotraukos, dokumentai. Šalia kriptos stovi V. Kėsgailos sukurta „Lituanicos“ replika. Karo muziejuje patalpinti Lituanikos likučiai. (<http://www.kaunas.lt>)(<http://www.lam.lt/lt>).

Ažuolyno sporto kompleksas 1992 pavadintas S. Dariaus ir S. Girėno sporto centru. 2000 m. lapkričio 17 d. S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo teritorijoje atidengtas memorialas karo aviacijos lakūnams atminti (<http://aleksotasair.lt>).

Kadangi Steponas Darius buvo Lietuvos karo aviacijos lakūnas, Karinių oro pajėgų štabas bendradarbiauja su Kauno S. Dariaus ir S. Girėno gimnazija (VDU ER 2582 4/V–2) Vietos, susijusios su šiais lakūnais, tampa lankytinais objektais.

Istorinė S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo aplinka skatina organizuoti ir įvairias aviacijos šventes, susijusias su miesto aviacijos istorija: S. Dariaus ir S. Girėno skrydžiu, Lietuvos aeroklubo (LAK) įkūrimu, aerodromo jubiliejumi. Šitaip neužmirštama Lietuvos aviacijos istorija, deramai prisimenamas ir jo vokiškas bei sovietinis laikotarpis. Aerodromo direktoriaus dėka tvarkomos vokiečių angarų vietos, ekskursijų metu supažindinama su šio aerodromo istorija (VDU ER 2582 5/I–2013).

Aviacijos istorija gaivinama ir kitoje Kauno aviacinėje zonoje. Karmėlavoje 2007 m. vyko Aviacijos šventė „Kilkime...“ skirta karinių oro pajėgų atkūrimo 15 – osioms metinėms paminėti (Deksnyš 2014: 127–135). Įdomias ekskursijas po istorinį S. Dariaus ir S. Girėno aerodromą veda buvęs karo lakūnas, dabartinis aerodromo direktorius E. Raubickas.

Šiaulių miestas, kiek mažiau turi kultūrinių ženklų susijusių su aviacija nei Kaunas. Miesto architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėja pastebi, kad istorinę atmintis mieste išsaugota, gatvės šalia aerodromo yra gatvės, pavadintos aviatorių *Motiekaičio, Vaitkaus, Stankevičiaus vardais bei Lakūnų gatvė*. Miesto savitumui, anot jos, reikšminga, kad *Šiauliuose palaidotas pirmasis 1918 m. žuvęs. Lietuvos karo lakūnas Juozas Kumpis. Yra iš propelerių pastatytas kryžius* (VDU ER 2582 4/V–9).

Kultūrinę aerodromo svarbą aptarėme, analizuodami miestų sąsajas su aviacijos istorija. Tačiau būtina pabrėžti, kad aerodromas reikšmingas ne tik kaip vieta, kur vyksta skraidymai, techniniai aptarnavimo darbai, bet ir kur formuojasi tradicijos. Karinis Zoknių aerodromas, pavyzdžiui, yra atviras ir jį galima aplankyti visiems besidomintiems. 2012 m. organizuojant aviacijos šventę „Plieno sparnai“, dieną prieš šventę buvo numatyta žiniasklaidos diena. Buvo apžiūrima šventei paruošta ekspozicija, bendraujama su organizatoriais, kariškiais bei KOP ir aviacijos bazės vadais (VDU ER 2582 5/I–2012). Tokias galimybes sudaro ir Šiaulių aviacijos bazė, kuri taip pat priima ekskursijas. Jų metu aplankoma ne tik Lietuvos karinių oro pajėgų Aviacijos bazė, apžiūrima jos infrastruktūra, šalies kariniai orlaiviai, bet itin domimasi ir NATO pajėgų naikintuvais bei užsienio šalių lakūnų tarnyba Lietuvoje.

Panevėžys. Šiame mieste pagrindinis karinis aerodromas neatlieka tiesioginių funkcijų. Kad tarpukariu ir sovietmečiu čia buvo dislokuota Karo aviacija primena tik istorija, Įstros avai parke įsikūręs 1980 metų orlaivių muliažų muziejus, žuvusių sovietinių lakūnų memorialai (gerokai apgadinti) rajono mėgėjiškos aviacijos aerodromuose organizuojamos aviacijos šventės. Paradoksalu, bet tai, kas kėlė socialines problemas miestui tampa ir lankytiniais objektais. Panevėžietis respondentas, sraigtasparnių eskadrilės lakūnas, per pastaruosius metus keletą kartų irgi vedė ekskursijas, kurias visuomenei organizavo „Panevėžio karinės kraštotyros klubas“, „Plieno sparnų“ bei „Antro pasaulinio karo“ internetinių svetainių kūrėjai (VDU ER 2582 5/I–2014).

Kaip aviacija tampa miesto tapatumo kultūrine dalimi galime laikyti Alytaus atvejį. Mieste karo metu buvo dislokuota prancūzų eskadrilė „Normandija Nemunas“. Iš čia prancūzų lakūnai beveik 2 mėnesius kildavo karinėms operacijoms prieš fašistinę Vokietiją (De Žofras: 1985). Šiuo metu Atidengtas paminklinis akmuo, skirtas šiai legendinei prancūzų eskadrilei atminti, įrengtas muziejus, lankosi prancūzų delegacijos, rengiamos aviacijos šventės. Taip pat pastatyta stela prancūzų lakūnui Rože Savažui, kurio dukra ir anūkė šiandien gyvena Alytuje

(<http://www.alytus-tourism.lt/>). Aerodromas funkcionalus ir šiandien, yra išlikęs senasis aerouosto pastatas, angarai, pakilimo takas. Šiuo metu jis priklauso Alytaus aeroklubui.

Kazlų Rūdos karinis aerodromas nors ir uždarytas, šiandien naudojamas baikerių šventėms, čia vyksta automobilių šoninio slydimo slalomo varžybos. Šiuo aerodromu susidomėjo Formulės – 2 lenktynių organizatoriai ir dėl to derasi su Kazlų Rūdos savivaldybe.

Karinis aerodromas kaip didelis miesto pakraštyje esantis objektas formuoja miesto plėtros kryptis, aplinkinę architektūrą, transporto infrastruktūrą. Veikiantis aerodromas kaip parodė Šiaulių atvejis, tai tiesioginė ir netiesioginė ekonominė nauda miestui. Sovietmečiu dėl šios priežasties čia gyvendavo kitataučiai kariškiai su šeimomis. Kariniai aerodromai lėmė, kad šalia arba vietoj jų atsirastų ir civiliniai oro uostai, kurių išlaikymui naudojamos kariuomenės lėšos. Sovietmečiu ir atkūrus nepriklausomybę aplink aviacijos centrus sukurta nemažai darbo vietų (DOOSAF aeroklubai, gamyklos), kas irgi darė įtaką šių miestų raidai. Tuo laikotarpiu gyvavę aeroklubai taip pat savaip puoselėjo aviacines tradicijas ir kartu išsaugojo galimybę skraidyti. Užsiėmimai ir praktinė veikla kai kuriems būsimiems lakūnams buvo vienintelė galimybė įgyti piloto licenciją. Sėkmingai skraidę aeroklubuose, jie vėliau galėdavo stoti mokytis į DOSSAF – pusiau sukarintas SSRS skraidymo mokyklas. Šiuo keliu į Lietuvos karines oro pajėgas, atkūrus nepriklausomybę, atėjo nemažai lakūnų.

Deja, aerodromų įtakos miestams kultūriniai bruožai savivaldybių kultūrinės veiklos strategijose visai neužfiksuoti arba paminėti tik minimaliai. Kituose dokumentuose ši plėtra numatoma kartu su aviacijos raida, kuri rodo, kad ši sritis yra irgi svarbi miestų kultūrinei specifikai. Panevėžio atvejis atskleidė, kad uždarius karinį aerodromą ir nesant civilinio oro uosto, aviacinė veikla susilpnėja miestas praranda galimybę būti oro transporto mazgu. Kartu nyksta ir su aviacija susijusi miesto socialinė bei kultūrinė aplinka. Sunykus dideliame svarbiame objektui, miestas praranda ir dalį savo plėtros galimybių, netgi regiono centro statusą.

Reikšminga priežastis aviacinės aplinkos formavimuisi yra ta, kad visose šiose aptartose vietose buvo sukurta būtina aviacijai infrastruktūra. Jos plėtrą skatino kariniai poreikiai: pirmiausia karo metu, paskui sovietmečiu, Lietuvai tapus paribio su Vakaraais ir Rytaiis sritimi.

Nors aerodromas laikomas triukšmo, taršos objektu, jis yra miesto specifiką ir koloritą atspindintis miesto struktūros elementas. Išvardintus dėmenis galime laikyti ir miesto aviacinį tapatumą išryškinančiais faktais. Tarpukario ir net sovietmečio aviacijos materialus ir nematerialus palikimas tampa miesto istorijos sudėtine dalimi. Išskirtiniu šiuo atveju reikia laikyti Kauną, kaip karo aviacijos lopšį. Jame dabartinių Karinių oro pajėgų aviatorių pastangomis aktyviai puoselėjama istorinė atmintis, čia gausu ir istorinių aviacijos objektų. Reikia pastebėti, kad aerodromo teritorija išnaudojama ir kaip erdvė organizuoti dideles šventes, festivalius. Senuose, nenaudojamuose aerodromuose vyksta neoficialios automobilininkų

lenktynės, baikerių suvažiavimai, festivaliai. Šiems festivaliams išnaudojamas ir veikiantys aerodromai. Aerodromai tampa svarbios aviacijos kultūrinės raiškos formos – Aviacijos švenčių – vieta.

III. 3. Aviacijos šventės – jungiamoji karo aviacijos ir miesto tradicijų grandis

Tiriant kultūrinius karo aviacijos raiškos būdus mieste, paaiškėjo, jog greta kitų veiklos būdų, svarbiausias vaidmuo atitenka aviacijos šventėms. Jos dažnai tampa neatsiejama aviatorių bendruomenės gyvenenos ir miesto kultūrinio gyvenimo dalimi. Tai visiškai nenuostabu, nes miestuose ir priemiesčiuose rengiamų aviacijos švenčių bruožai formavosi jau tarpukariu. Jų metu daug dėmesio būdavo skiriama ir aviacijos istorijai bei lakūnų visuomeninei ir kultūrinei veiklai. Dabartinių švenčių tradicijos šią kryptį plėtoja, o pačių švenčių tematiką ženkliai praplečia bendradarbiavimas su NATO šalių karo aviacijos pajėgomis.

Remdamasis istoriniais dokumentais, aviacijos šventės, jų atsiradimo priežastis, organizavimo tradicijas savo apybraižoje „Kilkime... (Lietuvos karo aviacijos švenčių apybraižos) yra aprašęs ir apibendrinęs KOP viešųjų ryšių vyr. specialistas, kapitonas G. Deksnys (2014). Jis pažymi, jog *Karo aviacijos šventės – karinės aviacijos raiškos būdai ir formos išlaikę istorinį kariuomenės tradicijų perimamumą ir tęstinumą* (Deksnys 2014: 9). Karo aviacijos šventės, dar vadintos Karo aviacijos dienomis, 1921 – 1939 m. ženkliai prisidėjo prie pozityvaus Lietuvos valstybės įvaizdžio formavimo visuomenėje. Didesnės šventės vykdavo Kaune, mažesnės – Zoknių aerodrome. G. Deksnio teigimu: *1929 – 1940 metais surengtos 44 šventės, o jas stebėjo 35 000 žiūrovų, jų buvo paskraidinta 2 500 keleivių. Aktyvūs švenčių dalyviai buvo Lietuvos karo aviacijos kariai, demonstravę pažangiausių nacionalinę aviacinę techniką* (Deksnys 2014: 10). Vienu iš šios šventės privalumų buvo tai, kad pagrindinis reginys vykdavo ore ir žiūrovai iš bet kurios vietos žemėje galėdavo stebėti lakūnų meistriškumą. Prie lėktuvų taip pat buvo galima prieiti, juos apžiūrėti, pabendrauti su lakūnais.

To laikotarpio renginiai visuomet prasidėdavo pamaldomis angare, kuriose dalyvaudavo šalies vadovai, kariuomenės vadai, karo aviacijos atstovai su šeimomis. Toliau viskas vykdavo aerodrome – buvo apžiūrimi lėktuvai, grodavo orkestras. Prezidentas pasveikindavo lakūnų ir mechanikų rikiuotes. Aerodrome įrengdavo ložes valstybės vadovams, užsienio delegacijų atstovams, kad šie galėtų stebėti aviacijos programą ore. Kartu buvo rengiamos mugės, atrakcionai, loterijos. Buvo galima laimėti netgi paskraidymą lėktuvu. 1921 m. angare suvaidinta komedija „Žilė galvon – velnias uodegon“. Iki vidurnakčio vykdavo šokiai ir žaidimai. Šventė pasibaigdavo kviestinių svečių vakariene Aviacijos karininkų ramovėje. Kitais atvejais buvo rodomi filmai.

Šventėse buvo siekiama parodyti naujus lėktuvus, lakūnų sugebėjimus. Buvo demonstruojamos netgi oro kautynės, siekiama įvairių rekordų. Švenčių metu būdavo įteikiami apdovanojimai lakūnams, aviacijos kursų baigimo pažymėjimai (Deksnyš 2014). Kiek vėliau aviacijos švenčių sudedamąja dalimi tapo parašiotinis sportas. Renginiuose dažnai vartota ir valstybinė simbolika – ore išskleidžiamos Lietuvos vėliavos, lakūnai skraidydavo A ir S raidžių rikiuotėje, pagerbdami šalies prezidentą Antaną Smetoną. Švenčių metu buvo renkami pinigai į Lietuvos ginklų fondą. 1937 m. šventės metu kartu vyko ir sporto varžybos.

Taigi tarpukariu aviacijos šventės buvo tapę miesto kultūrinės aplinkos dalimi. Jau tuomet valdžia suprato, kad per šventes galima pristatyti šalies gynybai skirtą aviaciją, reprezentuoti miestą. Tyrimas parodė, kad tarpukaryje pradėtas ir puoselėtas tradicijas tęsia ir dabartiniai KOP vadovai. Apklausti KOP viešųjų ryšių specialistai pažymėjo: *Aviacijos šventės tikslinis valstybės lėšų panaudojimas ataskaitos forma per aviacijos šventes <...> Per šventes lakūnai tarpukaryje, ir dabar turi šimtaprocentines maksimalias galimybes saviraiškai, pademonstruoti savo profesinius įgūdžius*(VDU ER 2582 4/V–2).

Tačiau taip pat tapo akivaizdu, jog dabartinės aviacijos šventės dėl Lietuvos ekonominių sąlygų, mūsų mažos šalies gynybinių pajėgumų nėra vienalytės. *Aviacijos švenčių metu nebūna vien tik civilinė aviacija. Bendradarbiavimas yra. Nebūna vien tik civilinė aviacija arba tik karinė aviacija. Norint, kad būtų tik karinė, reikia turėti didelę karinę bazę. Kariniai numeriai rodomi tik tokiose valstybėse, kur yra didžiulės pajėgos – tai JAV, Rusija. Jos gali eilę numerių atlikti vien tik kariškomis pajėgomis. Mūsų atveju mes bendraujame su visuomene. Dalį sudaro civilinės aviacijos, dalį karinės aviacijos. Toks akivaizdus bendradarbiavimas yra „Plieno sparnai“ (kariuomenės ir aviacijos 2012 m. šventė. – A. G), teigia vienas iš aviacijos švenčių organizatorių (VDU ER 2582 4/V–1).*

Analizuojant šių dienų aviacijos šventes ir siekiant įvertinti į jų specifiką, galima išskirti tris šitokių švenčių rūšis:

1) *aviacijos šventės, skirtos Lietuvos karo aviacijos istorijai*; šventėse, kaip sudėtinė dalis, dalyvauja ir civilinės bei sportinės aviacijos atstovai;

2) *aviacijos šventės, skirtos sportinei mėgėjiškai aviacijai*; jų pagrindą sudaro šios rūšies orlaivių pasirodymas, bet kaip svarbus akcentas, dalyvauja ir karo aviacija;

3) *visuomenės ir kariuomenės suartinimo ir kitos šventės*; karo aviacija dalyvauja minimaliai.

Aviacijos šventės, skirtos Lietuvos karo aviacijai. Šių švenčių pagrindinis organizatorius ir koordinatorius yra Karinės oro pajėgos. Renginiuose pristatoma aviacijos istorija, kaip sudėtinė jų dalis, įtraukiama ir civilinė bei sportinė aviacija. Lietuvai tapus NATO nare, renginiuose pastoviai dalyvauja ir šios koalicijos karinių oro pajėgų atstovai. Nors šios šventės siejamos su

tarpukario aviacijos tradicijomis, jos šiandien rengiamos rečiau (tarpukaryje šventės vykdavo kiekvienais metais), paminint tik reikšmingas datas.

Pirmoji tokio pobūdžio šventė, atkūrus Nepriklausomybę, įvyko 1999 m. Karmėlavos oro uoste. Ji buvo skirta Lietuvos Karinių oro pajėgų 7 metų ir Karo aviacijos 80 metų jubiliejui. Šventėje dalyvavo Lietuvos, Lenkijos KOP ir sportinės aviacijos atstovai (Deksnys 2014). 2007 m. tame pačiame Karmėlavos oro uoste organizuota aviacijos Šventė „Kilkime...“, skirta Lietuvos karinių oro pajėgų 15 metų įkūrimo metinėms ir Lietuvos Aeroklubo 80-mečio paminėjimui³². Vienas iš šventės tikslų – visuomenei priminti Kauno, kaip Lietuvos aviacijos lopšio, statusą. Šioje šventėje dalyvavo Lietuvos, Latvijos, Danijos Estijos, Prancūzijos, Lenkijos, Ispanijos karinių oro pajėgų atstovai. Orlaiviai skraidė, taip pat buvo galima juos apžiūrėti ant žemės, pabendrauti su lakūnais. Grojo KOP orkestras, parašiutininkai leidosi su KOP ir Lietuvos vėliavomis. Šventę, skrisdamas ant lėktuvo viršaus, pašventino KOP kapelionas. Buvo pristatyti ir Lietuvos karinių oro pajėgų orlaiviai (buvo demonstruojama žvalgų, parašiutininkų ir Lietuvos KOP pajėgų bendros programos). Viena šventės dalis buvo skirta bendradarbiavimui su NATO. Sportinės mėgėjiškos aviacijos pasirodymui truko žymiai trumpiau (Deksnys 2014; VDU ER 4/V–2).

Tyrimo metu įsitikinta, kad nors Karinių oro pajėgų aviacijos šventės nuo 2007 m. organizuojamos kas penkeri metai, tačiau jų vieta bei pobūdis, skirtingai nuo tarpukario švenčių, dar nėra nusistovėjęs. Šventės siejamos tik su istoriniu karo aviacijos miestu Kaunu ir dabartiniu pagrindiniu karinės aviacijos aerodromu Zokniuose, Šiaulių mieste. Šių švenčių svarbiausias tikslas – pristatyti visuomenei Lietuvos karines oro pajėgas ir NATO partnerius. Tačiau, kaip minėta, dėl mūsų šalies ribotų resursų ir finansinių galimybių, siekiant pritraukti kuo daugiau žiūrovų, jose dalyvauti kviečiami ir mėgėjiškos ir sportinės aviacijos atstovai, rengiamos ir kitų kariuomenės rūšių ekspozicijos. Nors šventėse dėl to apjungiamą bendrą karišką ir sporto tematiką, tačiau vyrauja aviacijos tema. Šventės neatsiejama dalis – saviveiklininkų ir profesionalių muzikantų pasirodymai – atspindi bendras nūdienos miesto švenčių tradicijas.

Aviacijos šventės, skirtos sportinei mėgėjiškai aviacijai. Jų programos pagrindą sudaro šios rūšies orlaivių pasirodymas. Šventėje beveik visada, kaip svarbus renginio akcentas, dalyvauja ir karo aviacijos lakūnai, kartais ir kitų kariuomenės rūšių atstovai (VDU ER 2582 5/I–2013). Šventės tematikai naudojami istoriniai aviacijos faktai, kaip pavyzdžiui: Dariaus ir Girėno skrydžio per Atlantą paminėjimas 2013 m. Kaune, Aviacijos šventė „Alytus ore“, Normandijos – Nemuno eskadrilės 70-mečiui. Alytaus aerodromo 75 – mečiui, Alytaus aeroklubo 55 – mečiui (<http://www.aeroalytus.lt>)

³²Lietuvos aeroklube buvo įkurtas 1927 metais Kaune. Jo įkūrėjai buvo karo aviacijos karininkai.

Šventės, kaip sakytą, dažnai skiriamos Dariaus ir Girėno žygdarbiui ir Kauno aerodrome tradiciškai vyksta liepos viduryje, minint skrydžio datą. Šių švenčių pagrindinis organizatorius – Lietuvos aeroklubas (LAK) ir VŠĮ „Dariaus ir Girėno aerodromas“. Svarbiais akcentais renginyje tampa lakūnų kapo pagerbimas, Lituanicos replikos skrydis bei visuomet rengiamas koncertas. Šventėje pasirodo sportinės mėgėjiškos aviacijos, dalyvauja ir karinių oro pajėgų atstovai. Pavyzdžiui 2013 m., šventės, skirtos Dariaus ir Girėno skrydžio per Atlantą 90-ies metų jubiliejui, metu skraidė NATO misiją atliekantys Prancūzijos KOP lakūnai su naikintuvais Mirage ir Aleksoto paieškos ir gelbėjimo karinių oro pajėgų sraigtasparnis. Šventę stebėjo per 30 tūkstančių žmonių (VDU ER 2582 5/I–2013).

Aeroklubų organizuojamose šventėse dažniausiai dalyvauja vietos aviatoriai bei kolegos iš kitų aeroklubų, atskrenda ir karinių oro pajėgų orlaiviai. Dažniausiai tai būna sraigtasparniai.

Tyrimo metu nustatyta, kad į šias aviacijos šventes žiūrovai irgi renkasi noriai, nes juos traukia ne vien tik sportinės ir karinės aviacijos, bet ir meno kolektyvų pasirodymai (VDU ER 2582 5/I–2013). Todėl ir šios šventės jungia ir plėtoja aviacijos, taip pat ir karo, bei miesto kultūros tradicijas.

Visuomenės ir kariuomenės suartinimo ir kitos šventės. Tarpukaryje pradėta Visuomenės ir Kariuomenės suartinimo šventė (Sirutavičius 2001) vyksta antrąjį gegužės savaitgalį. Renginiai, skirtingai nuo aviacijos švenčių, organizuojami įvairiose šalies miestuose. Dažnai greta kitos karinės technikos pristatoma ir karo aviacija.

Šiauliuose 2012 m. šventė „Kariuomenės ir visuomenės vienybės diena. Kariuomenės ir visuomenės šventė ir tarptautinis aviacijos šou „Plieno sparnai“ pirmą kartą vyko kariniame Zoknių aerodrome. Ji buvo siejama su Kariuomenės ir visuomenės diena, kuri dar laikoma ir partizanų pagerbimo diena. Todėl oficiali pradžia vyko Minaičiuose, pagerbiant partizanus, o kulminacija – Zoknių aerodrome. Aviacijos šou pavadinimas ir jos logotipas – garbingiausio Lietuvos karo lakūnų apdovanojimas³³. Prieš šventę dideli plakatai buvo užkabinti ant ženklų, įvažiuojant į Šiaulius, taip pat šventės vietoje prie aerodromo vartų. Organizatoriai ir savanoriai dėvėjo marškinėlius su šiuo simboliu. Kadangi tai buvo pirmoji Karinių oro pajėgų organizuojama šventė šiame mieste, organizatorių tikslas buvo šiauliečiams ir atvykstantiems pristatyti Šiaulius kaip karo aviacijos miestą (VDU ER 2582 5/I–2012; VDU ER 2582 4/II–4).

Kartu su Lietuvos karinėmis oro pajėgomis savais orlaiviais tuomet skraidė ir Vokietijos, Čekijos, Lenkijos, Estijos bei Latvijos karo lakūnai. Veikė gausi visų karinių pajėgų rūšių technikos ekspozicija. Šventėje taip pat dalyvavo akrobatinio skraidymo grupė iš Lenkijos

³³ Apdovanojimas „Plieno sparnai“ įsteigtas 1932 m. Jis skirtas įvertinti pasižymėjusius karo lakūnus. Apdovanojimas teikiamas ir atkūrus Lietuvos karines oro pajėgas. Šis apdovanojimas itin vertinamas lakūnų. Lakūnai jį taip pat įvardina ir kaip aviacijos simbolį.

„Bialo Czerwone Iskry“ (Baltai raudonos kibirkštys) ir mūsų lakūnai akrobatai Jurgis Kairys bei Eltonas Meleckis. Pasirodė ir Šiaulių miesto bei rajono saviveiklininkai, renginio pabaigoje koncertavo grupės SKAMP ir Katedra (VDU ER 2582 4/II–3; VDU ER 2582 5/I–2012; Plieno sparnų šventės lankstinukas 2012). Šventė organizatorių teigimu sutraukė apie 50 tūkstančių žiūrovų (VDU ER 2582 4/II–5).

Švenčių sąsajos su miestų kultūros tradicijomis. Tyrimo metu pastebėta, kad ne vien tik aviacijos šventės, bet būtent karo aviacijos dalyvavimas miestų ir kariuomenės šventėse tampa reikšmingu visų šių švenčių traukos elementu. Pavyzdžiui, 2013 m. stebėtoje Klaipėdoje surengtoje „Kariuomenės ir visuomenės vienybės dienos“ šventėje sraigtasparnio pasirodymas virš uosto ir jo dalyvavimas parodomosioje operacijoje sutraukė minią žmonių į uosto krantinę. 2013 m. Smalininkuose vykusioje šventėje „Lietuvninkais esame mes gimę...“, skirtoje Klaipėdos sukilimo dalyviams Steponui Dariui ir savanoriams aviatoriams bei skrydžiui per Atlantą paminėti, sraigtasparnio skrydis, gelbėjimo programos demonstravimas ir galimybė iš arti apžiūrėti orlaivį, buvo pagrindiniai šventės akcentai (VDU ER 2582 5/I–2013).

Dėl šių priežasčių Karinių oro pajėgų vadovybė dažnai net mažesnėms šventėms skiria sraigtasparnį. Aviacijos bazės duomenimis, nuo 2006 m. iki 2013 m. Karinių oro pajėgų orlaiviai 54 kartus dalyvavo įvairiose šventėse ir renginiuose Lietuvoje (vidutiniškai 4, 15 karto per metus) ir 7 kartus užsienyje. Sraigtasparniai MI-8 net 37 kartus dalyvavo įvairiuose tokio pobūdžio renginiuose Lietuvoje (VDU ER 2582 4/II–4).

Anot KOP viešųjų ryšių specialisto, dažnai režisuojančio tokio pobūdžio renginius, šių švenčių patrauklumas yra tas, *kad jeigu vienas renginyje gali verstis per galvą, į jį gali ateiti tik keli šimtai žiūrovų, tai aviacijoje be didelių aviacijos technikos atradimų susirenka žiūrovai. Pernai metuose buvau Mažeikiuose, gražiai tvarkingai sudėliota iš to, kas mūsų Lietuvėlėje yra. Aviacijos šventė, žmonių daug. Nuleidom sraigtasparnį – minimaliesnio dalyko neturim, mūsų kariai parodė galimybes* (VDU ER 2582 4/V–2).

Šventė Šiauliuose, dalyvaujant karo aviacijai, kaip sakytą, 2012 m. sutraukė apie 50 tūkstančių žiūrovų, koncertavo miesto ir rajono saviveiklos ir kiti kolektyvai, veikė Šiaulių regiono bendruomenių ekspozicija ir prekyba (Plieno sparnai, lankstinukas 2012; VDU ER 2582 5/I–2013). Organizatoriai pasakojo, kad dėl bendradarbiavimo buvo tartasi su miesto ir rajono savivaldybėmis, kultūros įstaigomis, policija, komunalinėmis tarnybomis (VDU ER 2582 4/II–4). Todėl kariuomenės ir aviacijos šventė kariniame Zoknių aerodrome natūraliai peraugo į Šiaulių miesto šventę.

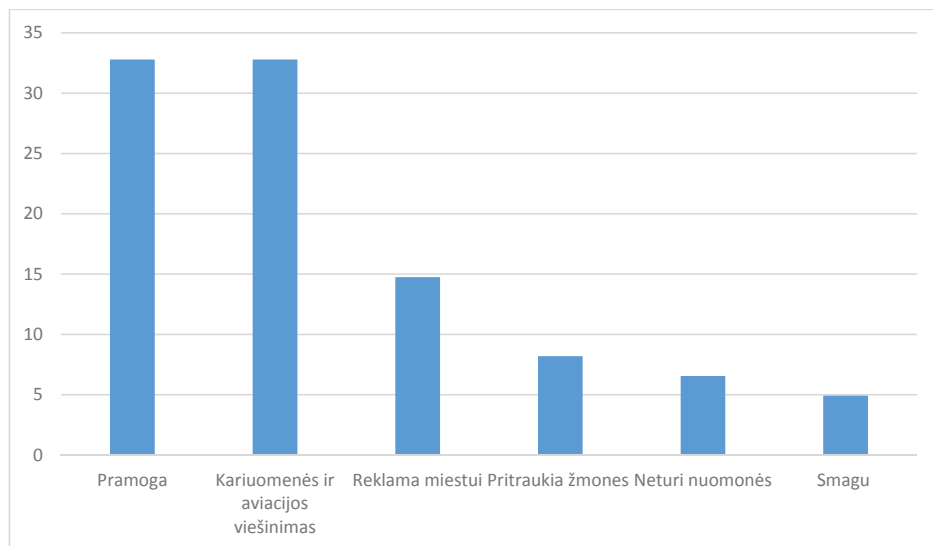
Kad ši šventė yra svarbi miestui ir bendra visiems, pastebėjo ir miesto valdžią atstovavusios dvi Šiaulių miesto savivaldybės darbuotojos (į klausimus atsakinėjo kartu, papildydamos viena kitą): *aš manau, kad ši šventė yra labai reikšminga, Šiauliai yra išskirtiniai, turi didelį*

aerouostą. Kaip Klaipėda turi jūrų uostą, ir jūros šventę, taip Šiauliai turi aviacijos šventę. Ankstesnės šventės buvo mažesnio, vietinio lygio. Šiomet ji organizuojama pirmą kartą su kariuomene. Ne tai, kad kariuomenė organizuoja, o visuomenė stebi bet yra tas sujungimas kariuomenė – visuomenė (VDU ER 2582 4/II–11/2).

Šiaulių architektūros ir urbanistikos skyriaus vedėja pabrėžė, kad *aviacijos šventėse taip pat galima išnaudoti save identifikuojant. Kaip sakoma, tobulybei ribų nėra, mes jos neišnaudojame. Galbūt trūksta energijos, gal pasitikėjimo savimi* (VDU ER 2582 4/V–9)

Šventė Šiauliuose buvo plačiai aprašyta žiniasklaidoje, daug informacijos (nuotraukų, vaizdo įrašų) pateikta internete. Tiriant šią informaciją, paaiškėjo, kad į Youtube internetinę svetainę buvo įkelti net 23 trumpi filmai (VDU ER 2582 5/I–2012). Todėl visiškai suprantama, kad kariuomenės, dalyvaujant ir karo aviacijai, šventei siekiant tapti Šiaulių miesto tapatumo simboliu, miesto savitumą formuojančia tradicija, būtina tęsti tokios šventės organizavimą, ją tobulinti, kad aviacijos šventė taptų žinomas ir mėgiamas Šiaulių miestą reprezentuojantis renginys, kokia yra, pavyzdžiui, Jūros šventė Klaipėdoje. Būtent tą teigė ir minėtos Šiaulių miesto savivaldybės atstovės, pristatinėjusios Šiaulių miesto savivaldą atskiroje palapinėje.

Siekiant išsiaiškinti aviacijos šventės sąsajas su miesto kultūros tradicijomis, tyrimui buvo pasirinkta 2012 m. Šiauliuose surengtos minėtos šventės „Kariuomenės ir visuomenės vienybės diena. Kariuomenės ir visuomenės šventė ir tarptautinis aviacijos šou „Plieno sparnai“ pagrindinė dalis, būtent, aviacijos šou kariniame Zoknių aerodrome.



8 paveikslas. Žiūrovų nuomonė apie 2012 m. aviacijos šventę „Plieno sparnai“ proc. N=42

Stebėję šį reginį žiūrovai, 42 respondentai, papasakojo savo įspūdžius, iš kurių išryškėjo ir pačios šventės pobūdžio bei jos reikšmės vertinimas. Pateikėjai buvo nuo 10 m. iki 50 m. amžiaus, vyrų ir moterų skaičius daugmaž apylygis. Apklausos duomenys pateikti 8 paveiksle.

Iš apklausos analizės paaiškėjo, kad šventėje „Plieno sparnai“ dalyvavusių žiūrovų nuomonė apie šį Zoknių aerodrome vykusį karo aviacijos renginį buvo itin palanki: teigimai jį vertino net 97, 45 proc. respondentų. Tik 6,55 proc. neturėjo savos nuomonės, tačiau neigiamai apie šventę nepasisakė. Kaip parodyta 8 paveiksle, iš teigiamai vertinusių 32,78 proc. šią aviacijos šventę laikė pramoga, tiek pat ją siejo su kariuomenės ir aviacijos veiklos viešiniu, 14,75 proc. manė, kad šventė – puiki reklama miestui, 8,2 proc. teigė, jog šitokia šventė pritraukia žmones, o 4,92 proc. atsakė, kad jiems šventėje smagu.

Iš šventę kaip pramogą vertinusių 32,78 proc. pasisakymų paaiškėjo, jog apie šventę *Nuomonė gera, ku daugiau švenčių tuo geriau* (VDU ER 2582 4/II–2/2). *Labai gera, didelė reikšmė, įdomu čia viskas* (VDU ER 2582 4/II–3/2).

Šventę kariuomenės ir aviacijos veiklos viešiniu įvardiję 32,78 proc. sakė, kad Šiauliuose galima daug sužinoti apie kariuomenę ir karo aviaciją: *Labai didelė, galima susipažinti su technika, gal biškutį gaunasi ir propaganda, dėl kariuomenės ir apskritai jos reikalingumo* (VDU ER 2582 4/II–4/2). Šventėje lankosi dėl to, kad juos domina aviacija, nori susipažinti su orlaiviais, kad tai yra nenuobodi šventė: *šiai įdomu lėktuvai; domimės aviacija nes labai domimės lėktuvais, aš skaitau, domiuosi, ateityje norėčiau ultra lengvu lėktuvėliu paskraidyti* (VDU ER 2582 4/II–3/2). Apklaustieji su aviacija norėjo supažindinti ir vaikus: *norėjom susipažinti su lėktuvais, parodyti kariuomenės atributiką vaikui* (VDU ER 2582 4/II–12/2).

Renginį kaip reklamą miestui ir traukos centrą vertinę žiūrovai pastebėjo, kad tokia šventė skatina ir turizmą: *daug turistų, žmonės susiburia, į konkrečius dalykus, įdomu čia viskas* (VDU ER 2582 4/II–3/2). *Manau, gerai, <...> bet koku atveju, bet koku mastu Šiauliai, kaip miestas pasidarė pramoga, kaip atvažiuoja žioplai. Ankščiau reikia pradėt. Tokios šventės populiarios visur* (VDU ER 2582 4/II–8/2). Dar kiti teigė: *Nežinau, neturiu nuomonės, smagu ir tiek* (VDU ER 2582 4/II–4/2).

Iš 8 paveiksle pateiktų analizės duomenų matyti, kad didžioji savus įspūdžius papasakojusių žiūrovų dalis – 64,66 proc. aviacijos šventę laikė įprasta švente, jos specifiniu renginiu neįvardijo, nors kaip sakytą, pati šventė buvo skirta kariuomenės ir visuomenės suartėjimui. Kariuomenės ir karo aviacijos veiklos viešiniu šventę pavadino tik trečdalis – 32,79 proc. apklaustų žiūrovų. Tačiau akivaizdu, kad aviacijos šou ir jiems padarė įspūdį. Šie žiūrovai atkreipė dėmesį, kad šventės pobūdis yra kitoks nei įprastų švenčių: *didelė šventė, ne banali šventė. Ne tai, kad krūva palapinių ir tiek. Norisi susipažinti su technika. Smagu linksma miestiečiams* (VDU ER 2582 4/II/25/2). *Atraktyvi šventė* (VDU ER 2582 4/II–24/2), *Didžiulė*

šventė ir miestui turizmo prasme, juk atvažiuoja ne tik iš Lietuvos, bet ir užsienio (VDU ER 2582 4/II–10). Todėl bemaž ketvirtadalis žiūrovų – 22,77 proc. Zoknių aerodrome surengtą aviacijos šventę susiejo su Šiaulių miesto įvaizdžiu, jie nurodė, kad šitoks renginys gerai reklamuoja miestą ir pritraukia žiūrovus bei turistus.

Todėl galima teigti, kad 2012 m. Šiauliuose surengta kariuomenės ir aviacijos šventė „Plieno sparnai“ buvo reikšminga ne tik karo aviacijos, bet ir šio miesto kultūros tradicijų plėtrai.

Aviacijos šventėmis karinės oro pajėgos siekia pristatyti savo veiklą. Lietuvoje šiuo metu galime išskirti tris aviacijos švenčių rūšis: Karinių oro pajėgų organizuojamos šventės, mėgėjiškos aviacijos šventės; Visuomenės ir kariuomenės suartinimo šventės, kuriose dalyvauja karo aviacija. Dėl šalies mažumo, ekonominės situacijos kariškose šventėse dalyvauja mėgėjiška aviacija, kartais pasitelkiamos ir kitos kariuomenės pajėgos. Kaip partneriai renginiuose dalyvauja NATO orlaiviai ir lakūnai. Į mėgėjiškos ir sportinės aviacijos šventes kaip akcentas kviečiami karinių oro pajėgų orlaiviai. Domėjimąsi šventėmis atskleidžia ir dalyvaujančių žmonių skaičius. Šiuos renginius reikia laikyti ir miesto, kuriame jie vyksta, šventėmis.

IV. KARO AVIACIJOS LAKŪNŲ GYVENSENĄ: NAMAI, ŠEIMA, LAISVALAIKIS

Netiesa, kad karį galima parengti kareivinėse. Karys gimsta šeimoje, tobuleja mokykloje, bręsta visuomenėje (Eidukaitis 2001: 1). Šitaip savo knygoje „Vienišos vilkės vaikai. Kario dienoraštis“ kariškius apibūdino buvęs karo lakūnas Vytautas Eidukaitis. Respondentų darbinės aplinkos analizė atskleidė karo lakūnų veiklos specifiką formuojančius faktorius, jų mąstymą ir elgseną. Tačiau darbo veikla yra tik viena gyvenosenos, kuri susideda iš dviejų dalių – darbo ir kasdienos, pusių (Čepaitienė 2005; Возьмитель 2012). Todėl natūralu, kad laisvas laikas, šeima, šeimos tradicijos formuoja žmogų kaip asmenybę, jo vertybių sistemą, daro įtaką elgsenai darbe bei visuomenėje. Šioje dalyje aptarsime lakūnų šeimos kasdieninio gyvenimo bendrus bruožus, išanalizuosime tarnybos įtaką gyvenamai aplinkai, gyvenamos vietos ir būsto pasirinkimui, šeimos socialinei elgsenai, tradicijoms, laisvalaikiui bei gvildinsime dabartinio gyvenimo būdo pasirinkimo priežastis.

III. 1. Lakūno tarnybos įtaka gyvenamos vietos ir būsto pasirinkimui, šeimos gyvenimui

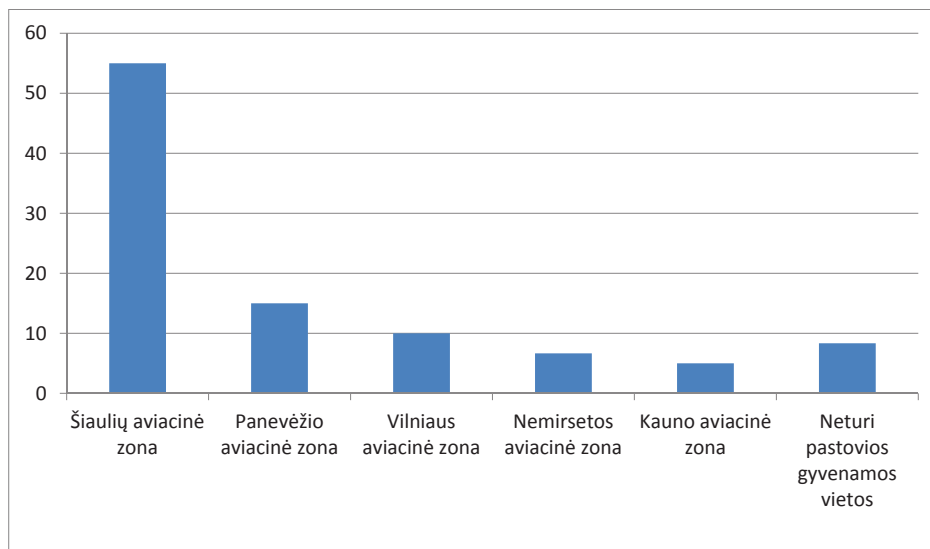
Tarnybos įtaka gyvenamajai vietai. Aerodromas visada buvo pagrindinis objektas lemiantis lakūnų gyvenamos vietovės pasirinkimą. Lyginant tarpukarį, sovietmetį ir dabartinę situaciją skiriasi atstumas nuo darbo iki gyvenamos vietos bei gyvenamas būstas, jo nuosavybė. Analizuojant aviacijos istorikų darbus, tarpukario lakūnų atsiminimus pastebėta, kad tuo laikotarpiu nemaža dalis aviatorių gyveno Aleksote: jaunesni nuomodavo butus, aukštesnio rango karininkai turėjo nuosavus bustus, dar kita dalis gyveno ir mieste (Baipšys 1995; Gamziukas 1997; Liekis 1999, Stanaitis 1992). Tai patvirtina ir memorialinės lentos ant namų kuriuose gyveno lakūnai Kaune (VDU ER 2582 – 2013). Tuo tarpu Sovietmečiu šalia aerodromų arba mieste, kariškių šeimoms gyventi kaip buvo minėta karinė vadovybė statė gyvenamųjų namų kvartalus, kurie vieno lakūno teigimu buvo vadinami *Čkalovkomis*. Čia gyveno lakūnai, technikai, aerodromą aptarnaujantis personalas³⁴ (VDU ER 2582 – 2015). Šiauliuose sovietiniams aviatoriams šalia aerodromo V. Čkalovo gatvėje įrengtas kariškas miestelis. Kaune lakūnai gyveno Alekso mikrorajone jiems pastatytuose namuose. Panevėžyje tarnaujantys aviatoriai gyveno daugiabučiuose miesto centre. Sovietų sąjungoje, kariškiai dažnai buvo kilnojami iš vieno dalinio į kitą, todėl gyvenamas butas buvo tarsi laikinas bendrabutis atvykstančiojo šeimai. Dabartinė situacija visiškai kitokia, lakūnai būstu rūpinasi patys

³⁴ Legendinio rusų lakūno Valerijaus Čkalovo vardu. Šiauliuose šis kvartalas buvo V. Čkalovo gatvėje.

įsigydamį ar nuomodami, atsižvelgiant ne tik į tarnybos vietą, bet ir kitus su tarnybos specifika ir šeimos poreikiais susijusius dalykus.

Skirtingai nuo tarpukario ir sovietmečio, šiandien šalia aerodromo esančiuose gyvenamuosiuose rajonuose ar priemiesčiuose lakūnų gyvena palyginti nedaug. Jie daugiausiai įsikuria miestuose, priemiesčiuose, užmiesčio vietovėse arba mažai kuo susijusiose su aviacija gyvenvietėse. Dauguma lakūnų gyvena Šiauliuose ir Šiaulių rajone, kitų gyvenamosios vietos yra, Kelmėje, Panevėžyje, Kaune, Vilniuje, Klaipėdoje, Palangoje bei užmiesčio vietovių gyvenvietėse. Todėl gyvenamosios vietos pasirinkimas ir šio pasirinkimo aplinkybės taip atrodė svarbios, aiškinantis tiriamos grupės gyvenimo ypatumus. Siekiant išanalizuoti tarnybos įtaką respondentų gyvenimui, pirmiausia buvo gilinamasi į klausimą, kaip lakūnų gyvenamoji vieta siejasi su jų tarnyba.

Siekiant įvertinti tarnybos ir karo aviacijos infrastruktūros įtaką lakūnų gyvenimui ir atsižvelgiant į istorinę aviacijos infrastruktūros Lietuvoje apžvalgą, sudarytas 9 paveikslas, kuriame nurodomos atskiros dar nuo tarpukario susidariusios ir sovietmečiu gyvavusios aviacinės zonos. Nors jų dalis šiandien karinę paskirtį prarado, tačiau norėta įsitikinti, ar jos dar vis siejasi su karo aviacijos lakūnų gyvenamomis vietomis.



9 paveikslas. Lakūnų gyvenamosios vietos karo aviacijos zonose, proc. N=60

Kaip parodė tyrimas, Šiaulių aviacinėje zonoje gyvena net 55 proc. respondentų: iš jų 43,33 proc. Šiaulių mieste, 10 proc. Šiaulių priemiesčiuose arba šalia miesto esančiose gyvenvietėse, 1,66 proc. Kelmės mieste, esančiame už 45 km nuo Šiaulių. Didžiausią respondentų skaičių, gyvenančių Šiauliuose, lemia transporto lėktuvų eskadrilės ir lengvųjų atakos lėktuvų lakūnai,

kuriems ši zona yra tarnybos vieta ir kurie sudaro 31,66 proc. respondentų skaičiaus. Jie gyvena Šiauliuose ir aplink Šiaulius, nes jų tarnyba susijusi su skraidymu tik iš Zoknių aerodromo. Nors Sraigtasparnių eskadrilės tarnyba, yra Zokniuose, Nemirsetoje ir Kaune, visgi dalis lakūnų šeimos būstus įsigiję Šiaulių aviacinėje zonoje. Taigi, tarnyba Šiaulių aviacinėje zonoje, kaip parodė tyrimas, šiandien yra svarbiausia lakūnų gyvenamosios vietos pasirinkimo ir traukos priežastis.

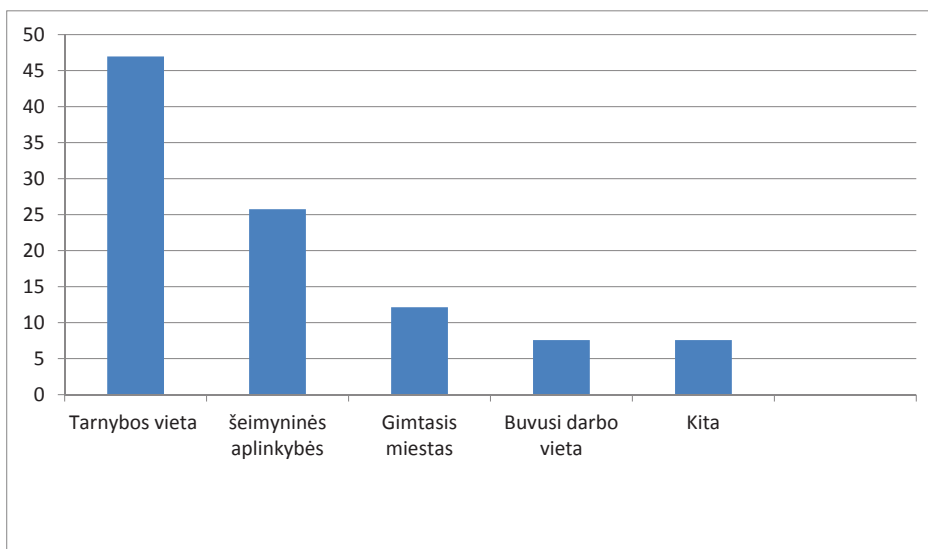
Žymiai mažiau – 15 proc. respondentų gyvena netoli Panevėžio arba Panevėžio rajone. Nors kaip sakytą, Pajuosčio aerodromo karinė veikla yra nutrūkusi, tačiau ir šiandien Panevėžio aviacinėje zonoje gyvena daugiausiai Sraigtasparnių eskadrilės lakūnai, kurių tarnybos pobūdis susijęs budėjimu paieškos ir gelbėjimo postuose bei tarnyba Zokniuose. Labai menka karo aviacijos lakūnų dalis – vos 6,66 proc. įsikūrę netoli Nemirsetos esančio pirmojo paieškos ir gelbėjimo posto. Dar 5 proc. respondentų gyvena Kaune arba Kauno rajone. Taip pat paaiškėjo, kad 10 proc. respondentų gyvena Vilniuje, nors sostinėje, kaip jau buvo sakytą anksčiau, šiandien nėra nei vieno karo aviacijos objekto. Jie iš Vilniaus nuolat vyksta į savo tarnybos vietą Šiauliuose. Dalis jaunų, nevedusių lakūnų (8,33 proc.) pastovios gyvenamos vietos neturi. Būdami tarnyboje, jie gyvena nuomojamuose butuose, o savaitgaliais ir laisvu laiku grįžta pas tėvus į jų namus. Šie lakūnai apklausos metu sakė, kad jų gyvenimo būdas ir vieta yra nenusakoma: *Pastovios nėra. Dar nieko nesirinkau. Gyvenu ir tiek* (VDU ER 2582 4/I–36).

Taigi akivaizdu, kad karo aviacijos lakūnai šiandien gyvena net devyniuose – Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių, Panevėžio, Palangos, Jonavos, Kelmės, Kretingos miestuose ir rajonuose. Tai visai nenuostabu, nes dabartinės galimybės, – lakūnai turi nuosavus automobilius, – ir palyginti nedidelė Lietuvos teritorija leidžia įsigyti būstus ir toliau nuo darbo vietos, į tarnybą vykstant iš kitų gyvenamųjų vietovių, todėl dalies lakūnų gyvenamoji vieta su tarnyba aviacijos bazėse nesusijusi.

Tačiau pateikti duomenys visgi rodo, kad tarnybos vieta yra reikšminga priežastis, lemianti ir gyvenamos vietovės pasirinkimą, nes gyvenančių Šiaulių, Panevėžio, Nemirsetos ir Kauno karo aviacinėse zonose respondentų skaičius sudaro net 81,66 proc. Todėl tyrimo metu toliau buvo domimasi šitokio pasirinkimo priežastimis.

Iš 10 paveikslo matyti, kad 46, 96 proc. lakūnų gyvenamos vietos pasirinkimą lėmė jų dabartinė ir ne taip senai buvusi tarnybos vieta. Tai savaime suprantamas dalykas, kadangi vienintelė veikianti šiuo metu Lietuvos karo aviacijos bazė, kaip sakytą, yra Šiauliuose, todėl čia gyvena 43,93 proc. lakūnų. Tarnybos vietą, kaip priežastį, nurodė ir 3,03 proc. sraigtasparnių eskadrilės respondentų, kurie apsigyveno netoli Nemirsetoje įrengto paieškos ir gelbėjimo posto Klaipėdoje, Palangoje bei Kretingos rajone. Dar 7,58 proc. lakūnų liko gyventi buvusioje

tarnybos vietoje Panevėžyje, nes iki 2006 m. ten veikė antroji karo aviacijos bazė, kurioje jie tarnavo.



10 paveikslas. Gyvenamosios vietos pasirinkimo priežastys, proc. N=60

Matome, kad net 60,57 proc. lakūnų gyvenamosios vietos pasirinkimą, be Šiaulių, įskaitant ir 7,58 proc. apsigyvenusius Panevėžio bei 3,03 proc. Nemirsetos karo aviacinėje zonoje, lėmė tarnyba. Dalis lakūnų – 12,13 proc. savo pasirinkimą gyventi Šiauliuose (7,58 proc.) ir Panevėžyje (4,59 proc.) dar grindžia tuo, kad tai jiems gimtieji miestai, kur turi draugų, pažįstamų, giminių: *pagrindinis dalykas – prierašumas. Man sunku pakeisti aplinką. Pagrinde, kad šeima ir draugai. Esu patriotas. Įtakojo, kad čia dirbu, bet visada čia ir norėjau. Nenorėčiau niekur kitur gyventi. Mielas miestas* (VDU ER 2582 4/I–4).

Tačiau tyrimo metu paaiškėjo ir visiškai priešingos nei tarnyba gyvenamosios pasirinkimo priežastys, būtent, šeimininės aplinkybės. Jas nurodė 25,76 proc. apklaustųjų. Lakūnų tarnybos specifiška ir nepastovi darbo vieta, dažnos komandiruotės lemia, kad 19,7 proc. respondentų gyvenama vieta pasirinko žmonos gimtą miestą, tuo pat metu atsižvelgiant į jos galimybes dirbti, siekti karjeros. Gyvenamosios vietos pasirinkimui įtakos turėjo ir 6,06 proc. lakūnų bei jų šeimų finansinės galimybės.

Šitaip teigusių respondentų nuomone, gyvenamosios vietos pasirinkimui reikšminga *tampa ne darbo vieta, bet jos nepastovumas. Ilgą laikotarpį dėl darbo specifiškos [komandiruočių] žmonai nebuvo skirtumo kur manęs nėra: ar Vilniuje, ar Panevėžyje, ar Šiauliuose, o išėigines leisdavau Vilniuje* (VDU ER 2582 4/I–42). Kadangi respondentų teigimu *į darbą važinėti vis tiek toli tenka* (VDU ER 2582 4/I–22), todėl renkantis kur gyventi, *atsižvelgta ir į antros pusės*

darbą (VDU ER 2582 4/I–32). Tarnybos specifika lemia didesnę buitines darbų krūvį žmonai prižiūrint vaikus, tvarkant namų aplinką: *žmonai reikia laikyti keturis namų kampus* (VDU ER 2582 4/I–42). Šis pasirinkimas sudaro palankesnes buitines sąlygas žmonai prižiūrint vaikus, nesant vyro namuose, pasitelkti į pagalbą artimus ir pažįstamus žmones. Tai ypač būdinga sraigtasparnių eskadrilės lakūnų šeimoms.

Pastebėtina, kad ir netoli nuo Nemirsetos bazės gyvenantys lakūnai (minėti 3,03 proc.) gyvenamąją vietą rinkosi ne vien tik dėl šalia esančios tarnybos vietos, bet ir dėl žmonių darbo Palangoje bei Klaipėdoje. Šios priežastys, kaip parodė tyrimas, buvos svarbios ir panevėžiečiams. 2006 m. uždarius antrąją aviacijos bazę, Panevėžyje gyvenantys lakūnai vyksta į tarnybos vietas Šiauliuose, Kaune, Nemirsetoje. Kadangi Panevėžyje jie turi įsigiję būstus, o žmonos – pastovius darbus, todėl nekeičiama ir gyvenamoji vieta.

Išryškėjo ir finansinės gyvenamosios vietos pasirinkimo aplinkybės, kurias, kaip minėta, nurodė 6,33 proc. respondentų. Jos daugiausia susijusios su aukščiaiu aptartomis galimybėmis statyti nuosavą namą, įsigyti butą, pasirenkant patogią gyvenimui vietą.

Iš kitų aplinkybių – 7,57 proc. atsakymų, buvo nurodytas ir noras gyventi šalia aerodromo: *Nusprendėme statytis. Labai norėjosi arčiau aerodromo. Bet ten labai brangu. <...> todėl, kad aerodromas traukia, arčiau aviacinio kažkokio daikto. Norėjosi arčiau Aleksoto aerodromo, bet galiausiai čia gavosi. Pasižiūrėjau, kad išėjimo taškas gaunasi jeigu iš Aleksoto išeini, jeigu skrenda [kolegos su sraigtasparniais.– A. G.], tai tiesiai virš mano namo* (VDU ER 2582 4/I–10), *gyvensiu netoli Karmėlavos aerouosto. Pas mane jeigu pagal tam tikrą schemą užeidinėt, matosi lėktuvai. Aukštokai, bet matosi. Mane tas džiugina* (VDU ER 2582 4/I–22). Dar vienas lakūnas įsikūrė prie Stetiškių aerodromo Panevėžyje. *Jo, aš ieškojau aplink aerodromą, ale biški šustresnis rajonas ir žmonės normalesni, ne buduliai kokie nors susirenka, išasfaltuota viskas. Ir centras du km* (VDU ER 2582 4/I–25). Gyvenamą namą šalia šio aerodromo turi pasistatęs dar vienas jo kolega. Šis aviacinis objektas, nors ir triukšmingas, nebuvo neigiamu faktoriumi, šeimai priimanč šį sprendimą.

Net išėjusiems į pensiją sovietmečio lakūnams, anot vieno respondento, gyventi šalia aerodromo yra svarbu. Tikriausiai tai susiję su jų, kaip aviatorių tapatybe, kurią senieji lakūnai brangina. *Senieji aviatoriai jie sveikina, kad išsaugojom aerodromą. Jiems tas aerodromas namai. Išsaugojom šiek tiek infrastruktūrą, tą žibalo kvapą sudegusio, biški garselio. Jie sveikina šį dalyką, pagarbiai žiūri į tą dalyką kai mus mato su uniforma* (VDU ER 2582 4/I–3).

Apibendrinant reikia pastebėti, kad lakūnų gyvenamosios vietos ir jų pasirinkimas labiausiai susijęs su aviacinėmis zonomis t. y. Šiaulių, Kauno, Panevėžio, Klaipėdos (Nemirseta), Vilniaus miestais ir rajonais. Kitas svarbus aspektas yra tai, kad tarnyba Lietuvos karinėse oro pajėgose sudaro sąlygas palyginti sėsliam šeimoms gyvenimui. Maži atstumai ir pastovios tarnybos vietos

sudaro galimybę planuoti gyvenamo būsto įsigijimą, derintis ir prie žmonos darbo. Dėl to lakūnai anksčiau nei kiti kariškai gali pradėti formuoti sėslių šeimos gyvenamą aplinką. Tas pasakytina bemaž apie visus tirtos karo aviacijos lakūnų grupės pateikėjus, nes iš vieno štabo į kitą perkelinėjami tik aukštus karinius laipsnius turintys kariškiai. Bet ir tai nesudaro esminių problemų šeimai.

Tarnybos įtaka gyvenamo būsto pasirinkimui. Gyvenama vieta, būstas lemia ir žmogaus gyvenseną. Todėl analizuojant lakūnų gyvenamą aplinką siekta pažvelgti ne tik į gyvenamą vietovę, bet ir į žmogaus būstą, kuris taip pat padeda atskleisti, žmogaus poreikius jo gyvenimo būdą, finansines galimybes, socialinį elgesį šeimoje, gebėjimus, pomėgius, laisvalaikį. *Būstas – vienas iš svarbiausių žmogaus poreikių, jo įrengimo kokybė atspindi priklausymą vienai ar kitai socialiniai klasei. Būtas, namas apsaugo žmogų nuo gamtos negandų, leidžia plėtoti jo savastį* (Vosyliūtė 2004: 37).

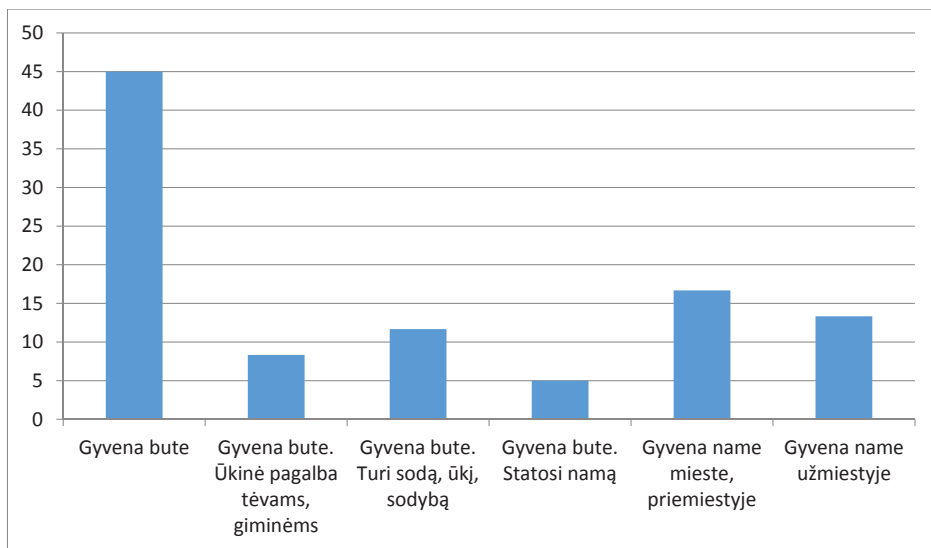
Lietuvos karo lakūnai vieni turi nuosavus, kiti (jaunesni) nuomoja butus, tretieji – gyvena savo namuose mieste arba užmiestyje, dar kiti laisvalaikio praleidimui įsigijo užmiesčio sodybas, kolektyvinius sodus. Renkant medžiagą apie Lietuvos karo lakūnų gyvenseną, užfiksuota tendencija vietoj gyvenimo daugiabutyje įsigyti (pasistatyti) nuosavą namą. Iš gyvenimiškos praktikos žinoma, kad nuosavo namo pasirinkimas reiškia sėklesnį gyvenimo būdą, erdvesnę aplinką, didesnius finansus reikalingus namo įsigijimui jo priežiūrai bei papildomų darbų kieki, prižiūrint buitį. Žinant kariškos tarnybos specifiką, kuri susijusi su komandiruotėmis, budėjimu, misijomis, tai reiškia, kad lakūnui išvykus, buities darbai, vaikų priežiūra tenka žmonai. Analizuoti šiuos klausimus nėra disertacijos uždavinys, tačiau nagrinėjant lakūnų gyvenseną, visa tai reikia laikyti jų šeimos kasdienos bruožu.

Iš teorinės literatūros pastebėta, kad kėlimasis gyventi į priemiesčius susijęs su dabartiniais gyvenimo kaitos procesais, kurie nėra nauji nei Vakarų pasaulyje, nei šių dienų Lietuvoje. Tą teigia ir šiandieninių miesto bei kaimo sąsajų klausimus tyrinėjantys mokslininkai. Sociologas Manuelis Castellsas rašo, kad *nauroji vidurinė Europos profesionalų klasė yra draskoma noro mėgautis ramiu nuobodžiu priemiesčių gyvenimo komfortu ir karštingiško, tačiau pernelyg brangiai kainuojančio miesto gyvenimo jaudulio. Šeimų, kuriose abu sutuoktiniai dirba, gyvenamojo būsto vietą dažnai lemia santykis tarp jų darboviečių erdvinio išsidėstymo* (Castells 2005: 396). Šių dienų modernizacijos, urbanizacijos procesai, suteikiantys galimybę pasiekti net toliau esančią darbo vietą, daro įtaką ir Lietuvos žmonių gyvenamai aplinkai. Anot atokių užmiesčio vietovių gyvenseną tyrusio J. Jasaičio, sutvarkyti keliai ir internetinės galimybės sumažina ne tik ekonominę, bet ir kultūrinę miesto ir kaimo atskirtį (Jasaitis 2014: 73). Kai kurie žmonės, vietoj gyvenimo bute, keliai į užmiestį, įsigydamiesi namą, sodybą. Tik skirtingai nuo ankstesnių laikų, žemės ūkiu jie neužsiima arba tai daro minimaliai. Vis daugiau kaimiškų

vietovių gyventojų, turėdami nuosavą namą ir žemės, renkasi miestietišką gyvenimą – neaugina net daržo.

Galimybė įsigyti nuosavą namą, užmiesčio sodybą parodo ir tiriamos karo aviacijos lakūnų grupės finansines galimybes. Nors lakūnai yra kariškos sistemos, kuriai būdinga rotacija, atstovais, tačiau jie turi galimybes pasirinkti palyginti gana sėslų šeimos gyvenamą būdą. Tai galima laikyti mūsų mažos šalies karo aviacijos tarnybos įtaka. Nuosavas namas, sodyba, kolektyvinis sodas kartu yra ne tik gyvenimo būdas, bet ir galimybė praleisti laisvalaikį.

Analizuojant šiuos klausimus, pirmiausia buvo domimasi, kokioje – miesto ar užmiesčio vietovėje šiandien gyvena lakūnai, kokiame būste jie įsikūrę.



11 paveikslas. Lakūnų gyvenamoji vieta ir miesto bei užmiesčio gyvenamosios sąsajos, proc. N=60

Kaip parodyta 11 paveiksle, didžioji respondentų dalis, net du trečdaliai – 69,99 proc. gyvena butuose mieste, mažesnioji, trečdalis – 30,01 proc. nuosavuose namuose mieste ir užmiestyje. Paaikškėjo, kad bemaž pusė lakūnų – 45 proc. savaime bute gyvena vien tik miestietišką gyvenimą, neturėdami jokio, net mažiausio užsiėmimo užmiestyje. Respondentai šitokios gyvenamosios pasirinkimo priežastis aiškina taip: *gerai kai po darbo išsitiesti ant sofos ir niekuo nesirūpinti. Kai tuo tarpu aplink namą reikės eiti ratais* (VDU ER 2582 4/I–34). *Tikslingai buvo pasirinktas miesto pakraštys, nors ir daugiabučiai. Man nepatinka triukšmas, miesto centras.<...> Prie namo aš galvoju, kad reikia daug laiko praleisti, tai galvoju tą laiką skirti kažkam kitam.<...> Šiaip tai nenorėčiau dirbti* (VDU ER 2582 4/I–11).

Respondentų pasisakymai atskleidžia, kad jiems geriau gyventi bute, nes nuosavas namas – tik papildomi darbai. Kiti gyvenimą name suvokia kaip per daug sudėtingą šiam konkrečiam

gyvenimo laikotarpiui, kai dėl darbo tenka daug keliauti, nebūti namuose ir viską palikti dirbti žmonai. Dar kiti neatsisako galimybės turėti nuosavą namą ateityje: *tinkamas pasiūlymas. Prosenelių butas. Kol kas patenkintas. Bet tolimesniame gyvenime noriu savo namo* (VDU ER 2582 4/I–21). *Visi nori gyventi name, bet aš dirbu, komandiruotės pastoviai, namuose kaip ir nėra. Vaikai, dar tik mokyklą. Jaunesnioji į darželį, kaip vežiot, kaip auklėt. Gal ateityje, jeigu leis galimybės* (VDU ER 2582 4/I–32).

Apklausti 8,33 proc. respondentai mini, kad nors ir gyvena bute, tačiau dažnai būna kaime pas tėvus, uošvius, todėl galimybės įsigyti sodybą, sodą ar namą šiuo metu nesvarsto: *gaunasi, kad mes turime kaimą, nes uošviai gyvena ūkiškai, Skuodo rajone. Nuvažiuojam gan dažnai. Uošvis mirė, tai vienas iš žmonos brolių užsiėmė grūdus auginti* (VDU ER 2582 4/I–32). *Žmonos tėvai turi sodybą, mano tėvai turi sodą už Šiaulių, tad padirbti žemės ūkio darbus kartais tenka. Gyvulių nei vieni nei kiti neturi* (VDU ER 2582 4/I–38). Įsitikinta, kad dalyvavimas tokiuose darbuose yra tik pagalba giminaičiams, savo vaikų supažindinimas su kaimišku gyvenimu, kaime užaugintų produktų naudojimo galimybės, buvimas gamtoje.

Dar 11 proc. lakūnų, gyvendami butuose, savo laiką po tarnybos, ypač vasaros sezono metu, tikslingai skiria žemdirbiškiems užsiėmimams, ūkiškiems darbams kaimiškoje sodyboje. Šitokius respondentus galima suskirstyti į turinčius sodą ir į turinčius sodybas: *gyvenu bute, bet turiu sodą kuriame yra daržas, šiltnamis* (VDU ER 2582 4/I–9, 39). Įsigyjamos sodybos už miesto ribų, šeimos poilsui gamtoje: *sodyba skirta poilsui, daržų veisti dar nepradėjau, gyvulių neauginu* (VDU ER 2582 4/I–42).

Kaip matome 11 paveiksle, 16,66 proc. respondentų gyvena nuosavuose namuose, mieste ar priemiestyje. Užmiesčio vietovėse gyvenantys 13,33 proc. pateikėjų irgi atsakė panašiai, jie sodina daržovių, augina ir vaismedžius: *kuklus daržas ir šiltnamis* (VDU ER 2582 4/I–44). *Kol kas tik pievelė. Turiu kelias obelis. Ateities planuose yra šiltnamis, manau žmona irgi pritaria šiam reikalui. Bet kai vaikai paaugs. Vis tiek dėl savęs* (VDU ER 2582 4/I–27).

Tyrimo metu taip pat buvo klausiama – ar butuose gyvenantys respondentai planuoja pakeisti aplinką, statyti namą. 10 proc. respondentų įvardino, kad planuoja, 6,66 proc. – dėl amžiaus ir sukurto gyvenimo būdo, ne. Dar 5 proc. butuose gyvenančių respondentų nurodė, kad nuosavą namą jau stotasi arba turi nusipirkę namo statybai sklypą.

Taigi, galima teigti, kad lakūnai savo gyvenimą sieja ne vien tik su miestu, bet ir su gyvenimu už miesto. Daržas, darbas prie nuosavo namo, be kita ko, atskleidžia ir jų gebėjimus bei poreikius. Prie namų arba kolektyviniuose soduose įrengiami šiltnamiai, auginamos daržovės savo stalui, ši veikla yra tam tikras užsiėmimas ir alternatyva miestietiškam gyvenimo būdui. Tai buvo pastebėta lankantis lakūnų namuose ir stebint jų gyvenamąją aplinką, šitai atsispindi ir pačių pateikėjų atsakymuose: *gyvenu Šiaulių rajone Aukštelės kaime. Jinai kaip*

gyvenvietė. Čia ji modernesnė aplinkui tik gyvenamieji namai. Ne tas kaimas, kaip tradicinis <...>Nu aš gyvenau mieste ir bute, o dabar tiesiog aš mėgstu darbą, ir noriu dirbti ir man patinka dirbti, o prie namo darbo netrūksta (VDU ER 2582 4/I–27).

Gyvenamosios vietos tyrimo duomenų analizė parodė, kad Lietuvos karo aviacijos lakūnai šiandien turi gana geras gyvenimo ir buities sąlygas, kurios leidžia rinktis – gyventi bute ar įsigyti nuosavą namą. Šie gyvenamosios būsto atspindį ir poreikius turėti žemės nuosavybę, užsiauginti savo daržovių, po įtemptos darbo savaitės leisti laiką, dirbant ūkio darbus. Tai daryti skatina jų gyvenimiška patirtis, tarnybos suteikiamos finansinės ir socialinės galimybės, darbo specifika bei šio laikotarpio gyvenamosios kaitos tendencijos.

Kaip parodė tyrimas, nors didesnė dalis lakūnų gyvena butuose, bet nemažai jų tikisi palankiai susiklosčius aplinkybėms įsigyti ar pasistatyti nuosavą namą. Tai atskleidžia ir respondentų nuosavo būsto įsigijimo seka. Kaip teigia respondentai, jaunas lakūnas, vos pradėję tarnybą, dažniausiai nuomoja butą netoli darbovietės arba tame pat mieste. Vėliau, sukūręs šeimą, jis jau pradeda galvoti apie nuosavą būstą. Pateikėjai, pasakodami apie savo nuosavų namų įsigijimo aplinkybes, sakė, kad įsigyti namą užmiestyje juos paskatino ekonominė mūsų šalies padėtis. *Norėjosi pabėgti iš buto, tapo nesuprantami kai kurie mokesčiai ir norėjosi savo kampo* (VDU ER 2582 4/I–10). *Tuo metu kai nusprendžiau, buvo šeima, buvo vaikas. Turėjau dviejų kambarių butą mieste pačiam. Paskui buvo tas burbulas nekilnojamojo rinko. Sprindžiau, nes man reikėjo didesnio buto. Butų buvo kosminės kainos. Paskaičiavau, kad šeimynine ranga statytis ta pati kaina. Taip ir gavosi pagal kainą* (VDU ER 2582 4/I–26). *Gavosi, kai grįžau iš Afganistano. Buvau kelis litus užsidirbęs. Atsibodo gyventi uošvijoje. Pradėjau ieškoti pirkti butą. Kadangi buvo butų kainų viršūnė, neįpirkau. Dėl to pasiskaičiavau, sukalkuliavau, kad man išeina namas. Todėl nusprendėm surizikuoti ir pabandyt pastatyti, ir pavyko* (VDU ER 2582 4/I–33).

Pastebėtina ir tai, kad beveik visi apklausti naujai pasistatę namus lakūnai didžiąją darbų dalį atliko patys arba artimųjų ir draugų padedami. Dalies respondentų apsisprendimui įtakos turėjo ir bendradarbių gyvenimas užmiestyje, savame name, jų patarimai, dalykinė ir darbinė pagalba. Todėl lakūnų aplinkoje nesvetimos kalbos apie statybų ir namo įrangos darbus. Kaip sakė patys lakūnai, jiems darbas prie savo ūkio patinka, tik reikia nebijoti papildomų pastangų, sukuriant tinkamą aplinką. Neatsitiktinai 36,66 proc. respondentų laisvalaikio praleidimo formą įvardina darbą prie namo, ūkyje ar sode.

Nors patys respondentai daržininkystę užsiima tik minimaliai, – dažniau nuosavame sklype statomas tik namas, – tačiau keletas lakūnų planuoja turėti ir *ūkinuką*, kaip mažas dirbtuvėles lėktuvėliams, motociklams: *įrenginėju namą. Bus ūkinis, ne ūkinis, ten mano bus, motociklams, lėktuvams, pincikliuškoms* (VDU ER 2582 4/I–25). Neretai statomas didesnis garažas ne tik automobiliui, bet ir motociklui. Pastebėtina, kad jaunystėje įgyta žemdirbiška patirtis lėmė, kad

jie užmiestyje statosi šiltnamį, sodina daržą ne tik dėl madingu tapusio ekologiško maisto (VDU ER 2582 4/I–2, 10, 25), bet ir todėl, kad darbas ir eksperimentavimas darže yra savotiška laisvalaikio praleidimo forma (VDU ER 2582 4/I–3, 8).

Lakūnų gyvenmenos kaitos pokyčiai patvirtina užmiesčių apgyvendinimo ir poreikių problematiką, atskleidžiant ir kaimišką mūsų šalies gyventojų patirtį. Tyrimo metu pastebėta, kad dalis pateikėjų, nors ir turėdami akivaizdžiai miestietišką profesiją, gyvendami mieste, mielai kuria savo gyvenamą erdvę už miesto. Kaip jau buvo sakyta, jie atlieka ne tik aplinkos tvarkymo, bet ir namo įrengimo darbus.

Tarnybos įtaka šeimos gyvenimui. Kaip žinoma, kariškio ir jo šeimos gyvenimas nuo daugelio kitų profesijų šeimų gyvenimo skiriasi. Šį skirtumą gana gerai apibūdino žurnalistė Giedrė Buitvytienė: *Kariškių žmonos turi būti stiprios moterys: vyrų darbo diena trunka neribotą laiką, jie dažnai ilgam laikui išvyksta. Juos gali bet kada perkelti į kitą miestą ar net šalį. Ištikima žmona kartu su vaikais turi irgi krautis lagaminus. O kur dar pavojai, tykantys per tarptautines misijas, pratybas, mokymus. Namai, atžalos, pirkiniai, remontas – viskas ant jų vieny pečių. Todėl pačioms karjerą daryti nėra kada. Jos išmoksta neverkšlenti, nieko iš anksto neplanuoti, ir žinoma, kantriai lauti* (Buitvytienė 2006).

Vilija Andriškevičienė, buvusio Lietuvos kariuomenės vado Jono Andriškevičiaus žmona, kurios vyras keletą dešimtmečių dirbo sovietų armijoje, o paskui daugiau nei 15 m. – Lietuvos kariuomenėje, prisimena: *Lietuvos kariuomenėje tarnauti labai lengva. Jei ir reikia pervažiuoti į kitą miestą, tai menka bėda, nes atstumai nedideli. O kai reikėdavo su mažais vaikais bastytis po visą Sovietų Sąjungą, traukiniais, mūsų dukterims Ingridai ir Linai yra tekę ir ant radiatorių, ir ant stalo, ir ant grindų miegoti, tai tikrai buvo sunku* (Buitvytienė 2006).

Kad dabartinės sąlygos Lietuvoje yra palankesnės lakūno šeimai, patvirtina šis sovietmečio aviacijoje tarnavusio respondento pastebėjimas: *nėra sudėtinga čia prisitaikyti. Nėra šalis didelė. Tarkim sovietinėj sistemoj rotuodavo iš vieno kampo į kitą. Reikėdavo vežtis daiktus. Dabar galima važiuoti į darbą iš Kauno į Vilnių* (VDU ER 2582 4/I–18).

Sudėtingiau prie nuolatinės vietos kaitos prisitaikyti sausumos pajėgų ar KOP pajėgų aptarnaujančiam personalui. Apklaustas KOP karininkas teigė, kad *kariuomenėje kaip ir visame pasaulyje būdinga rotacija. Ilgai neišbūna vienoje pareigoje, profesinis kilimas jis visada turi būti <...> važiavimas kitur ir kilimas pareigoje, <...> tai tikrai įtakoja ir gerbūvį, tai ką jeigu aš atsikeliu į kitą miestą tai aš juk namo nestatysiu. Tai kol kas apie jokią privatinę nuosavybę jaunam žmogui negalima galvoti<... > Ką jie gali daryti jeigu nežino. Jis pabus čia 5 metus. Užsitarnaus tą aukštesnį karinį laipsnį karjeroj ir toliau <...> ir taip nežinomybė. Paskui žinoma matosi, kad vyresnieji karininkai, prieš tarnybos pabaigą formuoja savo sėslumo koncepciją, dauguma leidžia įsigyti nuosavybę ir perka, statosi namus* (VDU ER 2582 4/V–2).

Kad šitokios problemos kyla ne tik Lietuvos lakūnams, patvirtino ir JAV karinių oro pajėgų lakūnas (VDU ER 2582 /I–2014).

Aukščiau pateiktų tyrimų duomenys atskleidė, kad lakūno tarnyba daro įtaką gyvenamos vietos, būsto pasirinkimui, socialinei ir kultūrinei gyvensenos aplinkai. Tačiau kartu išryškėjo, kad lakūno šeimos socialiniai santykiai nuo lakūno tarnybos, kaip kad buvo sovietmečiu, nėra visiškai priklausomi. Tas pastebėta su žmonos darbovietėmis susijusiomis lakūnų gyvenamosiomis vietomis ir motyvacija, jas pasirenkant. Skirtingai nuo sovietmečio, kada kariškių, taip pat ir lakūnų žmonos savo darbovietes rinkdavosi, daugiausia taikydamosi prie tarnaujančių vyrų lakūnų, šiandien jos darbovietes su lakūnų tarnybos vietomis sieja žymiai menkliau, arba ir visiškai nesieja. Žmonos turi savo darbus, užsiėmimus, pomėgius ir nemano, kad vien tik vyro darbas šeimai yra svarbiausias: *didžiuojuosi savo vyru, jo profesija, man malonu, kad jis lakūnas, tačiau tai nereiškia, kad jo darbas atsakingesnis, nešantis daugiau garbės nei jo žmonos ar juo labiau garbingesnis už kitas vyro ar tėvo pareigas. Savo vyrą labiau vertinu už jo asmenines, būdo savybes, o ne dėl to kad jis lakūnas. Kad vyras keistų darbą nenorėčiau* (VDU ER 2582 4/III–5).

Tačiau tyrimo metu įsitikinta, kad komandiruotės, dažnas lakūnų nebuvimas namuose formuoja ir šeimos santykius, bendravimo būdus, tradicijas. Lakūno veiklos, gyvenamo būsto pasirinkimo priežasčių tyrimas, be jau aukščiau pateiktų duomenų, atkleidė ir kintančio bei nereguliaraus jų darbo grafiko pobūdį, todėl dažniausiai, pateikėjų teigimu, prie tarnybos karinėse oro pajėgose pobūdžio tenka taikytis lakūnų šeimos nariams. Todėl gvildenant tarnybos įtakos šeimos gyvensenai problemą, papildomai dar buvo bendraujama ir su lakūnų žmonomis, tirti jų pačių atsiliepimai. Lakūnų žmonos atsakė į šiuos klausimus: *Kaip Jūsų šeima prisitaiko prie vyro tarnybos pobūdžio? Jūsų požiūris į vyro darbą? Ar norėtumėt kad vyras keistų darbą?*

Atsakymai parodė, kad į visas šias problemas lakūnų žmonos žvelgia gana supratingai, nors tai apsunkina šeimos buitį, santykius. Jos teigia, kad yra pripratusios ir prisitaiko prie esamų sąlygų: *esam pripratusios* (VDU ER 2582 4/III–1). *Prisitaikom. Planuojamės atostogas, išvykas, šventes pagal vyro darbo grafiką* (VDU ER 2582 4/III–2). *Toleruoju tokį vyro darbą. Niekada nekilo dėl to jokių rimtesnių svarstymų ar priekaištų* (VDU ER 2582 4/III–11). *Tarnyba kariuomenėje turi savų niuansų, o tarnyba karinėse oro pajėgose... Sunkiai, bet prisitaikau* (VDU ER 2582 4/III–7). Įvertinant lakūnų žmonių atsakymus, tapo akivaizdu, kad šeimos santykiams bei netgi iš dalies vyro darbo pakeitimui lakūnų tarnybos pobūdis įtaką visgi daro. *Norėjau, kad keistų ir džiaugiuosi, kad pakeitė. Tokį mano nusistatymą lėmė ne išankstinis priešiškusis kariuomenei ar aviacijai, o labai konkretūs neigiami žmogiškųjų išteklių valdymo pavyzdžiai KOP bazėje* (VDU ER 2582 4/III–3).

Palyginimui paklausti vieni lakūnai teigė irgi panašiai, sakydami, kad jau nuo pat bendro gyvenimo pradžios jų žmonos žinojo, koks bus ištekęs už lakūnų gyvenimas, kiti manė, kad nors ir sunkiai, bet jos prie dėl šitokio gyvenimo lydinčių sunkumų prisitaiko: *yra dienų kai papyksta* (VDU ER 2582 4/I–2), *padūsauja* (VDU ER 2582 4/I–30), *tyliai, gal kartais slapta ir keikia* (VDU ER 2582 4/I–44).

Tačiau tirtos lakūnų grupės šeimose pasitaikė ir skyrybų, nors ir labai mažai (turimomis žiniomis, tik trys). Kaip parodė tyrimas, joms įtakos turėjo ne tik asmeninio pobūdžio priežastys, bet ir žmonių ne visiškai palankus požiūris į lakūno tarnybą, menkesnės galimybės daryti karjerą savarankiškai ir kita. Apklaustas išsiskyręs lakūnas apie savą šeimyninį gyvenimą pasakė: *žmona nepriprato – išsiskyrėm. Draugė priprato – gyvenam* (VDU ER 2582 4/I–23).

Tačiau nežiūrint šito, lakūnų žmonos pastebėjo, kad jų šeimų gana įtemptas gyvenimas, vyrų komandiruotės, išvykos, turi ir teigiamų pusių. Sugrįžę, lakūnai stengiasi daugiau būti su šeima, lengviau taikosi prie žmonių poreikių: *per ilgesnį išsikyrimo laiką labiau pasiilgstama* (VDU ER 2582 4/III–12). Pavyzdžiui, net 20 proc. respondentų lakūnų įvardino, kad buvimas su šeima, kelionės yra jų laisvalaikio praleidimo forma. O sukūrus šeimą, pomėgiai, susiję su aviacija, nustumiami į antrą planą: *na kol vaikų nebuvo, buvo viena, dabar – kita* (VDU ER 2582 4/I–11).

Tarnyba įtakoja ir šeimos elgesį, išmoko tolerancijos ir pagarbos vienas kito darbui. Taip pat tyrimo metu pastebėta, kad su šiomis problemomis susiduria toli gražu ne visi lakūnai. Reikia išskirti lengvųjų atakos lėktuvų grandies ir transporto lėktuvų eskadrilės lakūnus, nes jų tarnybos vietos su ilgesnėmis išvykomis susijusios gana menkai. Todėl jų šeimų santykiuose *nereikalingas atskiras prisitaikymas* (VDU ER 2582 4/I–56).

Nors komandiruotės, įvairios misijos normalų šeimos gyvenimo ritmą keičia, daro įtaką šeimos gyvensenai, planams, santykiams, švenčių šventimui, tačiau nežiūrint šių problemų, lakūnų šeimose, kaip parodė pokalbiai su jų žmonomis, vyro profesija gerbiama, ja didžiuojamasi. Šitoks požiūris į karo lakūnų tarnybą, akivaizdu, palaiko šeimos santykius bei vertybių sistemą, perteikiamą vaikams. Tą patvirtina ir lakūnų žmonių pasisakymai: *mes didžiuojamės turėdami tėtį ir vyrą lakūną!* (VDU ER 2582 4/III–11). *Su derama pagarba žiūriu į vyro darbą* (VDU ER 2582 4/III–2). *Tikrai nenorėčiau, kad vyras keistų darbą, tai jo pasirinkimas ir svajonių profesija* (VDU ER 2582 4/III–8). *Numirtų jis be aviacijos* (VDU ER 2582 4/III–3). Pagarba vyro specialybei net didžiavimasis ją atspindi ir buitinėje aplinkoje naudojama aviacine simbolika.

Lietuvos karo lakūnų, šeimos gyvenimui, laisvo laiko planavimui įtaką daro tarnybos pobūdis: komandiruotės, budėjimai darbo grafiko pakitimai. Todėl žmonai tenka dažniau rūpintis vaikais buitimi. Tarnyba Lietuvos karinėse oro pajėgose sudaro galimybes planuoti

žymiai sėklesnį gyvenimo būdą, kadangi aviacijos objektų, kuriose jie atlieka tarnybą, nėra mūsų šalyje daug. Dėl galimybės pasirinkti pastovią gyvenamą vietą, finansinių resursų dažnai statomas (perkamas) nuosavas namas. Šį pasirinkimą lemia ir dabartinė gyvenamosios kaitos mada, kolegų pavyzdžiai ir kitos aplinkybės.

IV. 2. Lakūnų šeimų tradicijos

Šeima – tai pati mažiausia socialinė bendrija, kiekvienos visuomenės, tautos pagrindas, praeities pažinimo ir ateities prognozavimo šaltinis (Vyšniauskaitė 2008: 13). Ji yra istoriškai kintantis fenomenas, kuris absorbuoja visuomenėje vykstančias istorines, socialines, ekonomines ir politines permainas ir kartu daro visuomenės raidai tam tikrą įtaką (Kalnins 2011: 379). XIX a. pabaigoje – XX a. pradžioje Lietuvoje buvo paplitusi dviejų kartų šeima. Terminu šeimyna buvo vadinami šeimos nariai, giminaičiai, tarnai. Valstietiškoje visuomenėje šeima ir šeimyna buvo suvokiami kaip neatskiriami socialiniai struktūriniai dariniai (Čepaitienė. 2013: 371–379). Dabar žmonės šiuos abu žodžius neretai naudoja kaip sinonimus. Svarbiausi šeimos pokyčiai, anot P. Kalniaus, prasidėjo po II pasaulinio karo, lietuviams sparčiai pradėjus migruoti į miestus. Tuo metu jaunosios kartos požiūris į šeimą kito, didėjo autonomiškumas ir jau XX a. 6 – 7 dešimtmečiais tarp lietuvių įsigalėjo mažos nuklearizuotos šeimos dydžio idealas (Kalnins 2008: 210). R. Račiūnaitė – Paužuolienė, aptardama šeimos vertybių transformacijas postmodernioje visuomenėje pastebi, kad šiuo metu *vis aktyviau siūlomos šeimos įvairovės išraiškos, keičiasi tradicinis šeimos supratimas ir terminas. Šeimos apibrėžimas palengva keičiamas į partnerystės terminą, tradicinė šeimos samprata į – „tradicinę“ partnerystės doktriną* (Račiūnaitė – Paužuolienė 2012: 171). Savaime suprantama, kad kintant šeimai, kinta ir šeimos bei bendruomenės tradicijos, jas įtakoja ir sutuoktinių socialinis statusas visuomenėje, veiklos pobūdis. Prie šeimų, kurių darbo pobūdis formuoja savitą sociokultūrinę elgseną, reikia priskirti ir kariškių šeimas.

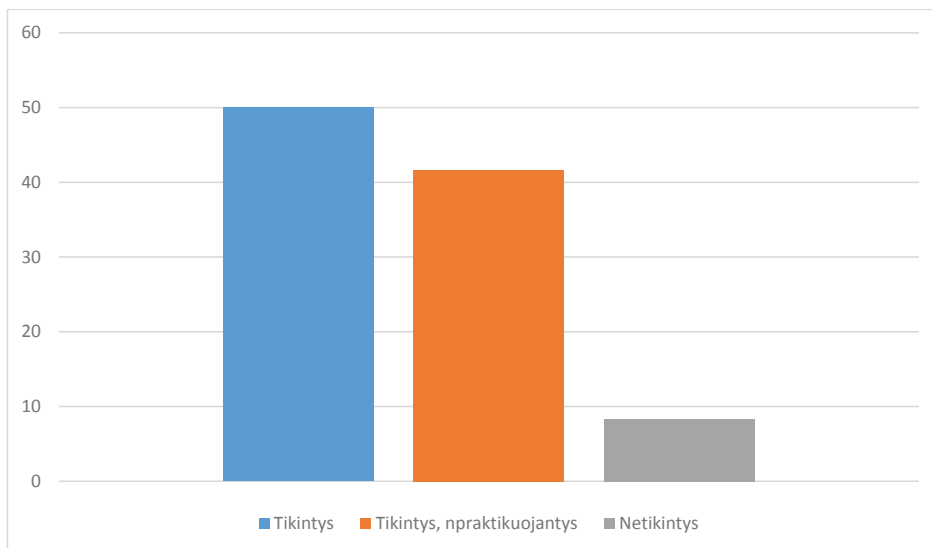
Todėl analizuojant karo aviacijos lakūnų gyvenimą šių dienų sociokultūriniame kontekste, buvo domimasi ne tik jų dabartiniu gyvenimu, bet ir lakūnų vaikystės, paauglystės šeimų tradicijomis, religingumu, karo aviacijos tarnybos socialinių, kultūrinių ypatumų įtaka lakūnų gyvenimui.

Lakūnų šeimos tradicijos. Ieškant lakūnų sociokultūrinės aplinkos išskirtinių ir bendrų su visuomene bruožų, kaip svarbus elementas, tirtos lakūnų šeimos šventės. Buvo renkami ir analizuojami duomenys apie šeimos šventes, švėstas lakūnų tėvų namuose ir jų dabartinėse šeimose, šeimos narių dalyvavimas KOP pajėgų, eskadrilių organizuojamuose renginiuose, taip pat įvertintos ir turinčios aviacinių elementų lakūnų šeimos tradicijos. Aptartas ir religinis

šeimos tradicijų aspektas, kadangi kaip minėta, Karinės oro pajėgos turi savo kapelioną, kurio veikla susijusi ne tik su lakūnų sielovada bet ir kariškų tradicijų palaikymu.

Religinis aspektas. Pirmiausia buvo domėtasi lakūnų ir jų tėvų šeimų religinėmis tradicijoms, taip pat ir apie priklausymą religinėms konfesijoms. Užfiksuota, kad didžiąją tiriamos grupės daugumą sudaro katalikai – 98 proc. Vienas ukrainiečių tautybės respondentas užaugo šeimoje, kur tėvas buvo ateistas, jo teigimu – komunistas, o motina, nors ir tarnavo sovietmečio kariškoje sistemoje, lankė cerkvę. Šioje šeimoje buvo minimos ir kai kurios religinės stačiatikių šventės. Dar dvejose šeimose vienas iš tėvų buvo ukrainiečių, kitoje – rusų kilmės. Šiais abiem atvejais abu respondentai save laiko lietuviais katalikais. Atsakyme, apibūdindamas savo religinius įsitikinimus, kilęs iš Biržų respondentas paminėjo, kad jo šeimoje vienas tėvų buvo katalikas, kitas – reformatas. Jis pats save nurodė tik kaip krikščionį.

Apklauso duomenys pateikti 12 paveiksle. Jie atskleidžia, kad 50 proc. respondentų save laiko tikinčiais, paminėdami, kad jų šeima, kurioje jie užaugo, buvo religinga. Religingumas dažnai buvo ugdomas vieno arba abiejų tėvų iniciatyva, o kartais jį skatindavo močiutės. *Mama nuo senų laikų religinga, tėvas tai ne. Esu krikščionys. Šiaip tai mama daug versdavo eit versdavo į bažnyčią. Dabar apsiženijęs su savo žmona, tai ji irgi labai mėgėja eiti į bažnyčią, tai tenka apsilankyti. Katalikiška šeima* (VDU ER 2582 4/I–4). *Kaip močiutė atvažiuodavo tai užpirdolindavo visus, <...> Šiaip tai galėdavai prasisukt, bet jeigu babcė būdavo tai jau reikėdavo eiti į bažnyčią* (VDU ER 2582 4/I–25).

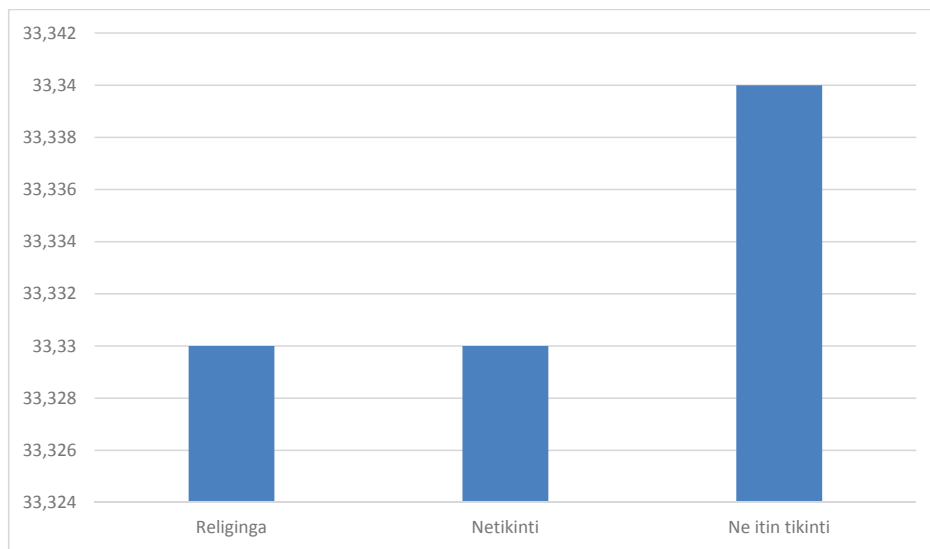


12 paveikslas. Religingumas lakūnų tėvų namuose, proc. N=60

Kiek mažesnė dalis – 41,67 proc. save ir savo tėvų šeimas laikė tikinčiomis, bet nepraktikuojančiomis. Ši riba atsakymuose sąlyginė, nes suvokimas, kiek žmogus tikintis, kaip išaiškėjo tyrimo metu, yra labai individualus. Tą rodo respondentų atsakymai: *tos tradicijos buvo, švėsdavome visas šventes, nueidavom į bažnyčią, ta prasme žinojau kas yra, nebuvo ta šeima kuri buvo kiekvieną savaitgalį* (VDU ER 2582 4/I–1). *Na kad labai religinga, tai nepasakyčiau, bet visos tos tradicinės šventės tai taip. Auklėjimas buvo toks pareiga, sakymai, Kalėdos, Kūčių vakarienė, į bažnyčią, krikštytas, pirma komunija. Taip kad griežtai, kiekvieną sekmadienį ne* (VDU ER 2582 4/I–2).

Ir tik 8,33 proc. apklaustųjų mano, kad šeimos, kuriose jie augo, buvo nereliginos. Tačiau ir jie, kaip parodė tyrimas, dalyvauja visose tarnybos metu karo kapeliono atliekamos apeigose ir pripažįsta šių apeigų reikšmę lakūnų tarnybos sėkmei.

Analizuojant religijos įtaką lakūnų gyvenseną, toliau buvo tiriamas dabartinių lakūnų šeimų religingumas. Kaip rodo 13 paveiksle pateikti duomenys, atsakymai į tris klausimus – religinga, netikinti ir ne itin tikinti – pasiskirstė bemaž apylygiai. 33,33 proc. respondentų savo šeimas laiko religingomis, tiek pat – netikinčiomis, o 33,34 proc. teigia, kad jų šeimos *ne itin religingos*.

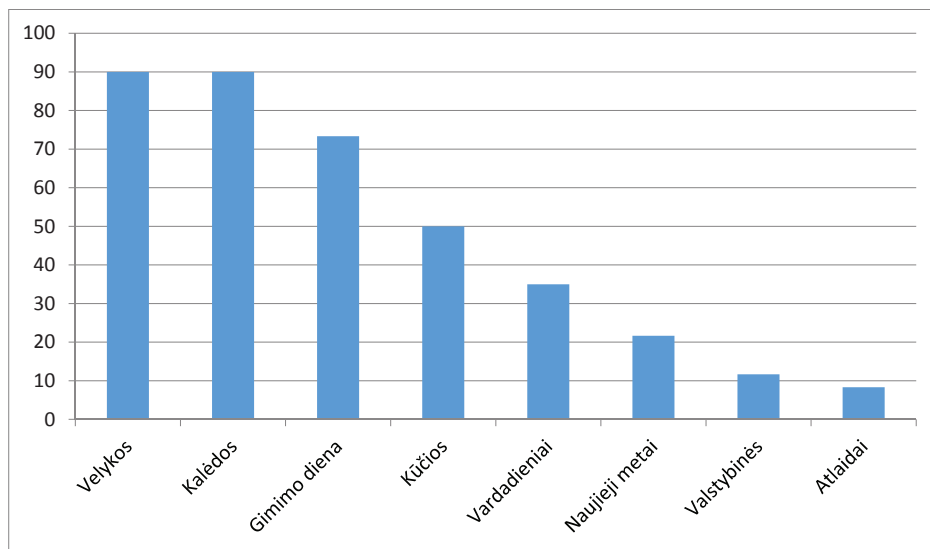


13 paveikslas. Dabartinių lakūnų šeimų religingumas, proc. N=60

Respondentų atsakymų analizė leidžia teigti, kad 91,67 proc. apklaustų lakūnų užaugo religingose šeimose. Didesnei daliai respondentų – 66,67 proc. religija yra svarbus dabartinės jų šeimos kultūrinės aplinkos elementas. Tyrimo metu pastebėta, kad karo kapeliono paslaugomis lakūnai daugiausiai naudojasi tuokdamiesi ir krikštydami vaikus. Tai – aiškus požymis, rodantis

ne tik religijos lakūnų tarnyboje ir kasdienybėje santykį, bet ir pačių lakūnų religingumą. 35 proc. lakūnų šeimose vestuvių, krikšto sakramentą suteikė KOP kapelionas: *vestuvėse, krikštynose dalyvavo KOP kapelionas* (VDU ER 2582 4/I–40). *Mūsų dukrytę <...> krikštyti prieš 3 metus buvo paprašytas KOP kapelionas. Įdomi detalė – kapelionas į ceremoniją atskrido su savo lėktuvėliu, su Cessna!* (VDU ER 2582 4/III–11). Dar 5 proc. respondentų apgailestavo, kad tokios galimybės tuokiantis nebuvo. Jie sakė, kad jeigu vestuvės vyktų dabar, kapelionas tikrai dalyvautų. Tradicijų, susijusių su kariškomis religinėmis apeigomis, populiarėjimo ženklų galime laikyti ir jauno lakūno teiginį, kad ateityje jo vestuvėse ir krikštynose tikrai dalyvaus KOP kapelionas: *ateity vestuvių, vaikų krikštynų apeigas norėsiu, kad atliktų KOP kapelionas* (VDU ER 2582 4/I–39). Svarbus faktas, kad kapelionas dalyvauja ir lakūnų laidotuvių apeigose³⁵. Bendras religingumas ir kapeliono dalyvavimas šeimos šventėse atliekant reikšmingas sakralias apeigas rodo KOP struktūroje veikiančio ordinariato įtaką lakūno gyvenimui ir šeimos tradicijų specifikai. Tai taip pat reikia laikyti simboliniu veiksmu pabrėžiančiu lakūno tapatinimąsi su karo aviacija.

Šventės lakūnų šeimose. Siekiant išskirti analizuojamos grupės šeimos kultūrinės aplinkos specifiką analizuotos lakūnų šeimos šventės jiems augant ir dabartinėje šeimoje.



14 paveikslas. Šventės lakūnų tėvų namuose, proc. N=60

Iš 14 paveikslo matyti, kad net 90 proc. respondentų svarbiausiomis šventėmis įvardino Kalėdas ir Velykas, 50 proc. lakūnų dar paminėjo Kūčias, o kiti Kalėdas ir Kūčias apibūdina vienu pavadinimu – *Kalėdų šventės*. Taip pat įsitikinta, kad daugelio lakūnų šeimose švęstos

³⁵Turima galvoje 2015 m. mirusio Sraigtasparnių eskadrilės lakūno – gelbėtojo laidotuves (VDU ER 2582 5/I–2015).

gimimo dienos – 73,33 proc. atsakymų. Nemažai respondentų (35 proc.) paminėjo ir vardadienius, jas siedami ir su krikščioniškais šventais vardais Petras, Antanas, Ona, Janina: *nu vot Petrinės, tėtis pas mus Peras, tai jas ir švęsdavom. Labiau nei Joninės. Sveikindavo mane ir tėtę* [respondento vardas Petras] (VDU ER 2582 4/I–12). *Švęsdavom Joninės, kadangi mama Janina* (VDU ER 2582 4/I–57).

Vardo dienos populiarumas atskleidžia sąsajas su Lietuvos kaimo kultūra, kadangi kaime buvo švenčiamos tik vardo dienos. Pavyzdžiui, sovietmečiu užaugęs lakūnas (tyrimo metu jis buvo 53 m. amžiaus) prisimena, kad jų šeimoje švęsdavo tik vardadienius: *vardadienius, gimtadieniai nebuvo švenčiami. Gimtadienį pradėjau švęsti nuo kariuomenės* (VDU ER 2582 4/I–8). Dar 20,66 proc. respondentų kaip šeimos šventės minėjo ir Naujuosius metus.

Tyrimo metu pateikėjai visoms šventėms apibūdinti dažnai naudojo šiuos apibendrinančius pavadinimus: *tradicinės – kalendorinės, tradicinės ir šeimos šventės, pagrindinės šventės*. Tai, jų suvokimu, yra svarbiausios mūsų dienų šeimos šventės, švenčiamos pagal kalendorių. Kadangi tiriamos grupės amžius yra nuo 25 iki 54 metų, tai dalies lakūnų vaikystė, o kitų ir jaunystė praėjo sovietmečiu. Visi šie respondentai minėjo, kad jų šeimose buvo švenčiamos Velykos, Kalėdos, Kūčios, pridurdami, kad tai buvo draudžiamos šventės. Gimimo dienos populiarumas sutampa ir su kitų mokslininkų minimomis bei sovietmečiu atsiradusiomis naujomis šeimos šventėmis (Kalnius 2008: 515–530).

Tyrimo metu paaiškėjo, kad 10, 23 proc. respondentų tarp jiems svarbių švenčių tėvų namuose minėjo ir valstybines šventes. Išskirtos šios šventės: Nepriklausomybės dienos, kariuomenės dienos minėjimas, rugsėjo 1 – oji. Respondentai teigė, kad jų vaikystėje sovietmečiu Lietuvos Respublikos valstybines šventes švęsti namuose nors ir bijota, tačiau apie šalies valstybingumui svarbias datas jie vis vien sužinojo iš giminaičių: *valstybinės buvo minimos, nes tėvukas buvo patriotas, senelis iš tėvuko pusės nesitraukė į Ameriką, protingas buvo tai jį saugumiečiai tampė. Senelis dirbo švietimo ministerijoje* [nepriklausomos Lietuvos]. *Baigęs teisę* (VDU ER 2582 4/I–10). *Turėjau senelio dėdį, jis buvo iš tėvo pusės, jis buvo susijęs su politika anksčiau, tas mane stūmėjo, jis man rodydavo vaikui žemėlapius, kokia Lietuva buvo iki Juodosios Jūros, kad Amerika yra. Vienas brolis Amerikoje vienas gyvena, Argentinoje, dar ir dabar tas iš jo pusės mane, vasario 16, kovo 11 d. jo paskatino švęsti. Nors iš kaimietiškos pusės šeimos tas nelabai buvo* (VDU ER 2582 4/I–1).

Šie respondentų pasisakymai atskleidžia, kad daliai lakūnų tai buvo svarbios šventės, formavusios jų pilietines nuostatas, patriotiškumą. Dar 8,33 proc. respondentų prie svarbių švenčių priskiria ir atlaidus: Žolinių, Baltramiejaus, Roko. Jie vykdavo miesteliuose, kur gyveno respondentai. Per juos susirinkdavo giminės, pažįstami arba lakūno šeima važiuodavo susitikti su giminėmis. Kad giminė vaidino svarbų vaidmenį šeimoje, patvirtino ir 6,66 proc.

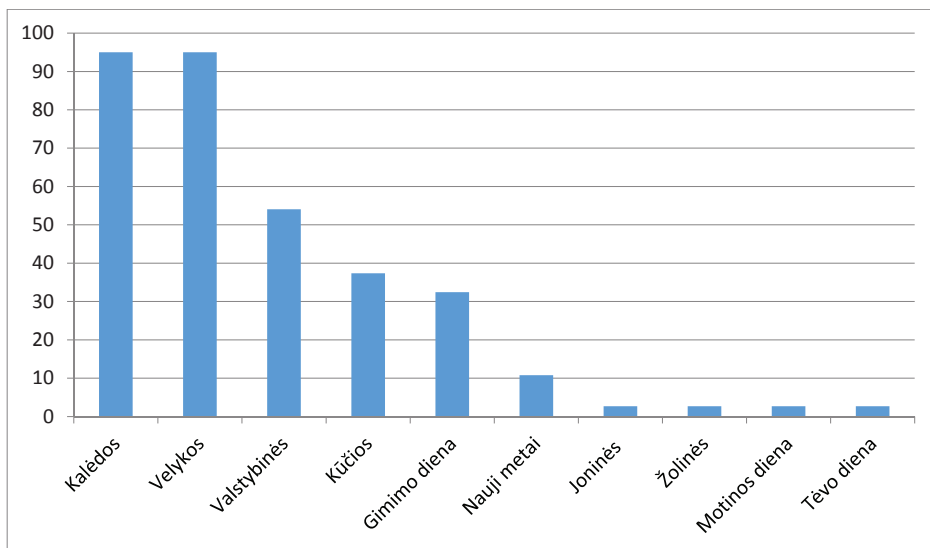
respondentų. Prie svarbių švenčių jie priskyrė būtent giminės susibūrimus, kurie dažniausiai vykdavo pas senelius.

Apklausiant, kaip svarbios šeimos šventės paminėtos ir krikštynos bei vestuvės.

Kadangi tarp tiriamos grupės narių yra ir slaviškos kilmės respondentų (abu arba vienas iš tėvų), jie įvardino ir savas šventes. 3,33 proc. prisimena, kad buvo švenčiami senieji rusų Naujieji metai. Respondentas, užaugęs sovietinio karo lakūno šeimoje, pasakoja, kad ši šventė buvo ne kas kita kaip užslėptos rusiškos Kalėdos. Tai buvo svarbi šventė, kurią švęsavo kariškiai lakūnai ir net jo tėvas, kuris *šiaip jau buvo ateistas* (VDU ER 2582 4/I–3). Respondantai pamini ir slaviškas religines šventes *Troicą*, *Nikolaj ugodnik* bei Sovietų Sąjungoje laikytas valstybinės reikšmės šventėmis ir datomis Gegužės pirmąją bei aviacijos dieną.

Pateikti duomenys ir jų analizė rodo, kad lakūnams augant, religinės šventės buvo sudėtinė šeimos tradicijų dalis, jungianti šeimą, skatinanti bendrauti su giminėmis, taip pat nuo vaikystės suformavusi lakūnų požiūrį į religiją ir šeimos tradicijas. Iš atsakymų išryškėjo, kad Kalėdos, Kūčios, Velykos, Naujieji metai, gimimo dienos lakūnų tėvų namuose buvo svarbios šeimos šventės, padariusios įtaką ir dabartinėms lakūnų šeimos tradicijoms. Pastebimi ir šių švenčių religiniai aspektai, būtent, lankymasis bažnyčioje, dalyvavimas atlaiduose, malda namuose.

Siekiant lakūnų šeimos gyvenseną išgvildenti nuodugniau, toliau buvo tirta, kokios švenčių tradicijos puoselėjamos dabartinėse lakūnų šeimose, kaip jos perimtos iš tėvų namų.



15 paveikslas. Dabartinės lakūnų šeimos šventės, proc. N=60

Iš 15 paveikslo akivaizdu, kad net 95 proc. respondentų, kaip ir ankstesniame tyrimo etape, domintis šventėmis tėvų namuose, pirmiausia išskyrė Kalėdas ir Velykas, jas apibūdindami sakė, kad tai *didžiosios tradicinės, kalendorinės šventės*. Todėl galima teigti, kad šių švenčių tradicijos lakūnų šeimose perimta iš tėvų. Tačiau žymiai mažiau, tik 37,38 proc. lakūnų atskirai įvardijo Kūčias, tuo tarpu apie šią šventę tėvų namuose pasisakė, kaip buvo parodyta 14 paveiksle, 50 proc. pateikėjų. Lakūnų šeimose per pusę, lyginant su tėvų namais, sumažėjo gimimo dienos populiarumas, ją švenčia tik 37,38 šeimų. Lyginant su 14 paveiksle pateiktais duomenimis, irgi per pusę sumažėjo Naujųjų metų šventės svarba – paminėjo tik 10,8 proc. lakūnų. Labai menkai paminėtos Joninių, Žolinės šventės – po 2,77 proc., tačiau užfiksuotos naujos, būtent, Motinos ir Tėvo dienos šventės – irgi po 2,7 proc. atsakymų.

Be viso šito, lyginant tėvų namuose švėstas ir dabartinių lakūnų šeimos šventes, krenta į akis dar vienas skirtumas, net 34 proc. išaugusi valstybinių datų minėjimo reikšmė. Ji tėvų namuose tesiekė tik virš 10 proc., o lakūnų šeimose sudaro 54,05 proc. Analizuojant šį skirtumą reikia pastebėti, kad dalies lakūnų pirmieji vaikystės metai praėjo sovietmečiu, kada šias datas minėti buvo draudžiama, nors keletas respondentų pamini, kad ir tuo metu šeimose vyravo patriotinės nuotaikos. Pasikeitus politiniai situacijai šių respondentų paauglystės laikotarpis buvo jau nepriklausomoje Lietuvoje. Užfiksuota, kad tik keletas jų paminimi valstybinių švenčių minėjimą šeimoje. Patys lakūnai dalyvaudami renginiuose, šventėse, stovyklose su vaikais vieną iš savo veikos kryptių laiko pilietiškumo ugdymą (VDU ER 2582 5/I – 2013). Todėl padidėjusi valstybinių švenčių šventimo procentą galimas sieti ne tik su nepriklausomybės atgavimu, bet ir su šios institucijos veiklos politika, kada valstybinės šventės tampa sudėtine Karinių pajėgų tradicijų, lakūno tarnybos dalimi. Dėl šios priežasties jos natūraliai tampa ir šeimos tradicijomis.

Tyrimo metu nustatyta, kad lakūnų oficialus dalyvavimas valstybinėse šventėse tampa svarbiu įvykiu ir jų šeimoms, ypač vaikams. Valstybinių datų paminėjimo renginiuose dalyvaujantys lakūnai visada kviečia dalyvauti ir savo šeimos narius: *jei tenka dalyvauti paraduose ar visuomenės ir kariuomenės šventėse, visada kviečiu savo šeimos narius ateiti sudalyvauti, pabūti* (VDU ER 2582 4/I–39). *Jeį tėtis dalyvauja eisenoje, šeima eina jo palaikyti, stebėti* (VDU ER 2582 4/III–5). *Jeigu vyras nebūna išvykęs, sausio 13-osios išvakarėse vykstame prie Seimo, kur susitinkame ir kai kuriuos savo bičiulius bei gimines. Vasario 16 ir kovo 11 progomis ne kartą esam lipę į Gedimino kalną, patriotines dainas susirenkam dainuoti su folkloro ansamblio Vilklaučiais nariais arba vyro dainingąją gimine* (VDU ER 2582 4/III–11). *Per valstybines šventes, Vėliavos dieną (sausio 1 d.), Vasario 16 d., Kovo 11 d., Kariuomenės dieną (lapkričio 23 d.) visa šeima dalyvaujame renginiuose mieste (vėliavos*

pakėlimo ceremonija, karinė rikiuotė ir pan.), bet namie kaip nors specialiai nešvenčiame (VDU ER 2582 4/III–3).

Tyrimas parodė, kad valstybinės šventės lakūnų šeimoje yra itin svarbios, jos minimos net ir tada, kai lakūnas tarnyboje organizuojamuose renginiuose dėl svarbių priežasčių netgi nedalyvauja – būna komandiruotėse, karinėse misijose ir kt. Valstybinės šventės svarbios ir lakūnų vaikų ugdymui: *Valstybines šventes paminim dalyvaudami mieste rengiamuose renginiuose, aiškindami vaikams šventės prasmę (VDU ER 2582 4/III–2) kartais, bet ne visada paminime valstybines šventes, tačiau visada pasakome vaikui, kad šiandiena nepriklausomybės ar kokia kita valstybinė šventė ir papasakojame kas tą dieną atsitiko (VDU ER 2582 4/I–38).*

Siekiant išsiaiškinti, kaip lakūnų šeimos nariai dalyvauja Karinių oro pajėgų bei eskadrilių organizuojamuose renginiuose, buvo dar atskirai apklausti 25 lakūnai ir 13 jų žmonių. Didžioji respondentų dalis, 78,38 proc. teigė, kad jų šeimos šiuose renginiuose dalyvauja, iš jų 35,13 proc. retai. Tačiau 21,62 proc. iš apklaustųjų respondentų paminėjo, kad šeimos nariai tokiuose renginiuose visai nedalyvauja. Jie nurodė, kad problemą sudaro vyrų tarnybos vieta Šiauliuose, tuo tarpu šeimos gyvena Vilniuje ar Kaune. Įtakos turi ir žmonos darbas, šeimos tarpusavio susitarimai, todėl kartais *šią laimę paliekame tėčiui (VDU ER 2582 4/III–12).*

Viena iš reikšmingiausių šeimos švenčių – vestuvės. Tyrimo metu užfiksuota, kad 16,66 proc. tiriamos grupės respondentų vestuvėse buvo ir aviacinių elementų. Jaunuosius tuokė KOP kapelionas, lakūnai buvo apsivilkę išeiginę uniformą, skraidė lėktuvai, vyko foto sesijos aerodrome arba paieškos ir gelbėjimo poste prie orlaivių, kolegos dovanuoja susijusias su aviacija dovanas. Aviacinei specifikai pabrėžti buvo naudojami ir kiti elementai. Pavyzdžiui, vienas sraigtasparnių eskadrilės lakūnas kvietimams į vestuves netgi pagamino medinius senoviškus lėktuvėlius, ant kurių buvo užrašyti svečių vardai (VDU ER 2582 5/I–2012).

Disertantui 2008 m. pačiam teko dalyvauti ir stebėti lakūno vestuves, kuriose aviacinių ir kariškų elementų buvo itin daug. Būtent šias vestuves savo anketoje lakūno žmona aprašo šitaip: *pagal vestuvių temą ir tradicijas vyras dėvėjo Lietuvos karininko vakarinę uniformą. Nuotaka ir jos atributika (aprasa, gėlių puokštės ir kt.) atitiko Karinių oro pajėgų principus ir spalvas. Vestuvių ceremonijoje dalyvavo kariai (kolegos lakūnai ir kitų padalinių kariai), kurie kartais pagerbė išeinančią iš bažnyčios porą. Beje, bažnyčia taip pat priskirta Lietuvos kariuomenės Kauno įgulai („Soboras“). Panaudotas „Excalibur Phaeton“ automobilis kabrioletas atitinkantis tarpukario dviasį. Tiltas per kurį buvo nešama nuotaka – Simono Daukanto (Kauno pėsčiųjų) – arba „Kairio tiltas“, nes tai pirmasis Lietuvoje iš tiltų po kuriuo 1996-07-04 Valstybės dienos proga lakūnas J. Kairys pirmą kartą pasaulyje legaliai praskrido po pėsčiųjų tiltu. Vėliau, 2000-09-02 praskrido aukštyn ratais („Ultra skrydis“). Ceremonijai vykstant Kauno Nemuno saloje, pjaustant KOP simbolika papuoštą jaunųjų tortą tarpukario karininko*

kardu, vestuvių dalyvius pagerbė I-ojo pasaulinio karo patrankos šūviai su asistuojančiais šarvais ir skydais pasipuošusiais kariais. Taip pat pagarbos skrydį atliko Kauno aeroklubo lėktuvas. Vestuvių liudininkais buvo KOP AB Sraigtasparnių eskadrilės vadas (tuo metu) – kpt. A. Trasauskas. Vakarinė vestuvių dalis vyko Kauno karininkų ramovėje, kur sveikinimo žodį tarė tuometinis Kauno karininkų klubo vadovas mjr. Reutas (VDU ER 2582 4/III–7).

Taigi, šioje vestuvių ceremonijoje buvo panaudoti ne tik šiuolaikiniai, bet ir su tarpukariu susiję simboliai, būtent, automobilis ir kardas. Kadangi tarpukaryje lakūnai savo vestuvių proga dėvėdavo kariškas uniformas, tai ir dabartiniai lakūnai šitai laiko vienu iš aviacinių simbolių, siedami jį su tarpukario aviacijos tradicijomis (VDU ER 2582 5/I–2011).

Tyrimo metu įsitikinta, kad dėvėti paradosines uniformas ir naudoti aviacinę bei karišką atributiką per lakūnų vestuves skatina ir Karinių oro pajėgų vadovybė. Disertantas 2013 m. buvo pakviestas dalyvauti KOP viešųjų ryšių skyriaus organizuotose parodomose viešose vestuvėse Pažaislio vienuolyno kiemelyje. Tuokėsi KOP štabo karininkas. Jų metu grojo KOP orkestras, buvo pristatoma KOP pajėgų karininko uniforma, ore keletą garbės ratų apskrido atsargos majoras, S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo direktorius E. Raubickas. Šventės vietoje buvo eksponuojamos nuotraukos apie aviaciją, svečiams – žiūrovams buvo siūlomas netgi aviacinių pavadinimų meniu (VDU ER 2582 5/I–2013).

Tyrimo metu gautų duomenų analizė įgalina teigti, kad karo aviacijos lakūnų šeimos šventės XXI a. pradžioje atspindi Lietuvos šeimos tradicijas. Vyrauja iš tėvų perimtos šventės, tačiau lakūnams tapus kariškiais, padažnėjo valstybinių švenčių minėjimas. Tai susiję su kariškų struktūrų dalyvavimu, minint valstybines šventes. Apklausos parodė, kad lakūnų šeimos dalyvauja ir KOP bei Aviacijos bazės renginiuose šventėse, taigi šeimos šventės natūraliai susilieja su tarnyboje rengiamų švenčių tradicijomis. Taip pat užfiksuota, kad tiriamos grupės šeimos tradicijoms būdingi ir aviaciniai elementai, kurie rodo pagarbą lakūno, vyro ir šeimos tėvo pasirinktai profesijai. Tai laikytina itin stipriu akstinu, formuojančiu aviacines tradicijas tarnyboje ir šeimoje. Išryškėjo, kad lakūnų šeimos religingumas, be tėvų šeimų tradicijų, nemažai susijęs ir su KOP kapeliono veikla. Turint galvoje, kad iš respondentų atsakymų akivaizdu, jog šventės savo dabartinėse šeimose jie švenčia tokias, kaip ir tėvų namuose, galima pastebėti bendrą šeimos tradicijų tęstinumą.

Lietuvos karo lakūnų šeimos šventės atspindi mūsų šalies švenčiamas šventes. Lyginant lakūnų vaikystės ir dabarties šeimos tradicijas pastebėtas išaugęs valstybinių švenčių paminėjimas, kurį reikia sieti ne tik su nepriklausomybės atgavimu, bet ir su tarnyba. Kitas išskirtinis bruožas – aviacinių elementų panaudojimas vestuvių, krikštynų metu.

Aviacijos simbolika namuose. Lankantis lakūnų namuose pastebėta, kad juose gausu nuotraukų, suvenyrų su orlaiviais, vaikų žaislų, taip pat laisvu nuo tarnybos metu dėvimi

marškinėliai su aviacine simbolika ir kt. Užfiksuota, kad šitokio pobūdžio simbolikos yra net 66,66 proc. respondentų, daugiausia aviacijos mokyklas baigusių pilotų ir borto technikų namuose. Būtent šie asmenys, kaip parodė tyrimas, yra labai motyvuoti ir savo aviacinį tapatumą vertinantys lakūnai. Taip pat išaiškėjo, jog 33,3 proc. respondentų namuose tokių daiktų neturi. Tai – daugiausia gelbėtojai ir borto operatoriai, nors yra ir pilotų. Iš to galima daryti išvadą, kad aviacinė simbolika namuose laikytina svarbiu savo tapatumą pabrėžiančių lakūnų ne tik tarnybos, bet ir gyvensenos atributu. Lakūnai savo tapatumą, akivaizdu, siekia išsaugoti ne tik darbe, bet ir buityje.

Užfiksuota, kad lakūnų namuose aviacinė simbolika yra gana skirtinga. Vienur ant sienų kabo paveikslai, nuotraukos su orlaiviais, lentynose ar knygų spintose sustatyti lėktuvų modeliai, laikrodžiai su sraigtasparniu ar lėktuvu ciferblate, o kitur – tik vienas kitas aviacinis simbolis. Anot apklaustos lakūno žmonos: *namuose vienintelis atributas liudijantis, kad vyras lakūnas, tai eskadrilės kolektyvo dovanotas suvenyras su sraigtasparniu* (VDU ER 2582 4/III–12). Kiti respondentai pažymėjo: *kelios nuotraukos ant sienos* (VDU ER 2582 4/I–58); *Laikrodis su sraigtasparniu ciferblate* (VDU ER 2582 4/I – 60); *Paveikslai rūbai, knygos, modeliai* (VDU ER 2582 4/I-59); *Nuotraukų su lėktuvais pilnos sienos. Kabo medinis propeleris* (VDU ER 2582 4/III–12).

Simboliai – svarbūs lakūnui daiktai, dovanos: *yra nuotrauka su sraigtasparniu Mi-8, kuri padovanojo vyro kolegos per vestuves. Taip pat turime Aviacijos bazės padovanotą įrėmintą nuotrauką, kur visas laimingas vyras sėdi už šturvalo sraigtasparnyje* (VDU ER 2582 4/III–11).

Tyrimo metu nustatyta, kad lakūnai vestuvių, gimtadienių proga savo kolegoms įteikia dovanas su aviacine simbolika. Ryškiausiu simboliu laikoma orlaivio, kuriuo skraidoma, nuotrauka. Lakūnų kolekcijas papildo ir oficialios dovanos, gautos iš KOP vadovybės, suvenyrai su kitų šalių aviacijos ženklais, parsivežti iš tarptautinių mokymų, misijų. Tai – puodeliai, smulkūs pakabukai prie raktų ir t. t. (VDU ER 2582 5/I–2013). Tačiau šių daiktų kiekis kartais priklauso ne tik nuo lakūno noro, bet ir nuo žmonos požiūrio: *nėra, nors vyras ir norėtų. Sutarėme, kad jų vieta darbe, tad visus paveikslus, kalendorius ir pan. su aviacine simbolika jis nešasi į darbo kabinetą* (VDU ER 2582 4/III – 3). Taip pat tyrimo metu pastebėta, kad lakūnai ant savo automobilių neretai lipdo lipdukus su orlaivio kuriuos skraido atvaizdu.

Lėktuvai, sraigtasparniai, lyginant su automobiliais ir kitokio pobūdžio žaislais, nėra itin dažna prekė parduotuvių lentynose. Bet respondentų vaikai beveik visada jų turi. Lakūnai ir jų žmonos teigė, kad žaislus perka natūraliai, nes vaikams ir patiems lakūnams jie patinka: *sūnui patinka lėktuvėliai, sraigtasparniai, todėl kartais drabužius, žaislus perkame su aviacija, bet nesame karštligiški fanai* (VDU ER 2582 4/III–2). *Sūnaus netgi mašinėlės „skraido“* (VDU ER 2582 4/I–60). Lakūnai, nupirkę elektra valdomus sraigtasparnius savo arba artimųjų vaikams,

juos pirmiausia išbando patys (VDU ER 2582 5/I–2013). Perka tokius žaislus ir dukroms: *perka tokius žaislus, bet mūsų dukros jais nežaidžia. Tad visi lėktuvų modeliukai dulka ant lentynos* (VDU ER 2582 4/III–3).

Kiti svarbūs atributai – marškinėliai, kepuraitės, raktų pakabukai. Pastaruosius turi visi lakūnai, natūraliai suvokdami, kaip įprastą tarnybos atributiką. Marškinėliai dėvimi sportuojant, budėjimo metu, jų nevengiama nešioti ir po tarnybos. Kadangi šių dienų techninės galimybės leidžia ant gaminio užrašyti užrašą ar nupiešti paveikslėlį, tai marškinėliai, kepuraitės gaminamos įvairiomis progomis, būnant, misijose, mokymuose, aviacijos švenčių proga ir būtinai su aviacijos simbolika. Šitokie daiktai tampa dovana, suvenyru, lauktuvėmis ar netgi reklama. Tai patvirtina ir lakūnų žmonių pasisakymai, kad šie rūbai namuose atsiranda savaime: *rūbų su aviacine simbolika irgi neperku – nei sau, nei dukroms, nei vyrui. Tiesa, vyras turi kitų (bendradarbių ir pan.) jam dovanotų rūbų su aviacine simbolika* (VDU ER 2582 4/III–).

Šitaip lakūnų iniciatyva kasdienėje aplinkoje, mašinoje, namuose atsiranda ženklai, patvirtinantys jo su aviacija susijusią tapatybę. Lakūnai mano, kad žmogui, kuris didžiuojasi savo darbu, tai yra labai svarbu, nes ir kasdieniame gyvenime stengiamasi parodyti savo statusą, *pabrėžti, kad tas asmuo daro tai, kas jam patinka ir kad jis yra įvertintas. Savo išskirtinumą pabrėžia tuo, kad jis turi tai, ko kitas negali turėti* (VDU ER 2582 1/I–5). *Manau, viena iš pagrindinių reikšmių yra žinoti, kas tu esi, ką darai, taip pat parodyti aplinkiniams žmonėms, kad tu neabejingas aviacijai* (VDU ER 2582 1/I–2).

Simboliu vis dažniau tampa ir kariškos lakūnų uniformos elementai, netgi pati uniforma. Kaip parodė tyrimas, neretai lakūnai ją dėvi vestuvių metu po truputį tampanti tradicija karinėse oro pajėgose. Aviacinės simbolikos buityje tyrimas leidžia teigti, kad ja įtvirtinamas lakūnų tapatumas, o pati simbolika yra svarbus faktorius respondentų kasdienybėje, šeimos ir namų aplinkoje.

IV. 3. Lakūnų laisvalaikis ir pomėgiai

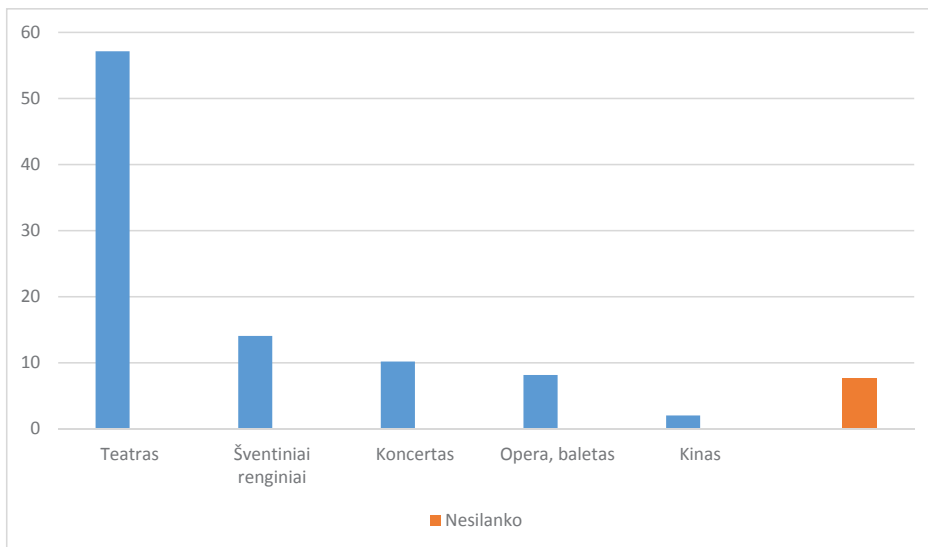
Pagrindinis lakūno tarnybos laikas teoriškai atitinka LR Darbo kodekso reikalavimus. Skirtumas tik tas, kad komandiruotėse, misijose laisvas laikas leidžiamas ne namų aplinkoje, o atskirai nuo šeimos. Tačiau ir būdamas su šeima, karo lakūnas bet kuriuo metu gali būti pašauktas vykdyti užduotį. Gyvenantis toliau kariškis savo asmeninio laiko dalį priverstas skirti vykimui į tarnybos vietą. Todėl toliau nuo tarnybos vietos gyvenančių lakūnų laisvas laikas dažnai nesutampa su šeimos ritmu. *Sunku, kai vyras būna komandiruotėse, prie jų šeima taikosi kaip įmanoma* (VDU ER 2582 4/III–6).

Žmogaus laikas po darbo yra skirtas poilsiui, buičiai. Dažnai buities darbai suvokiami kaip laisvo laiko praleidimas, šią veiklą įvardinant kaip tam tikrą poilsį nuo darbo. Tačiau be buities

darbų, svarbūs ir pomėgiai, renginių lankymas ir kiti užsiėmimai, kurių analizė leidžia įvertinti tiriamos lakūnų grupės platesnius socialinius ir kultūrinius interesus.

Tiriant lakūnų laisvalaikio pomėgius, domėtasi, kaip respondentai yra integruoti į bendrą mūsų šalies XXI a. pradžios visuomenės gyvenimą, todėl analizuoti kultūrinio ir socialinio pobūdžio klausimai. Toliau buvo tiriami ir kiti, labiau su buitimi ir lakūnų specialiuoju techniniu išsilavinimu bei jų tarnybos specifika susiję laisvalaikio pomėgiai.

Renginiai. Apklausiant lakūnus apie mėgstamus renginius, pirmiausia buvo domimasi, ar jie lanko *teatrą, operą, filharmoniją, kitus viešus renginius?* Apibendrinant atsakymus apie respondentų ir jų šeimos narių lankymąsi kultūriniuose renginiuose, paaiškėjo, kad renginiai mėgstami, juose lankosi net 92,33 proc. respondentų. Renginiuose nesilanko arba jų nemėgsta tik labai maža tiriamos grupės dalis – vos 7,66 proc. lakūnų. Iš apklaustųjų 51,92 proc. respondentų teigė, kad įvairiuose renginiuose lankosi pagal galimybes, 13,46 proc. retai, o 26,92 proc. sakė, kad lanko dažnai. Turint galvoje didelį renginius lankančių pateikėjų dalį, net 92,33 proc., galima pagrįstai teigti, kad tiriamą karo aviacijos lakūnų grupę vykstančiais kultūros ir kitais viešais renginiais domisi ir juos lanko labai aktyviai.



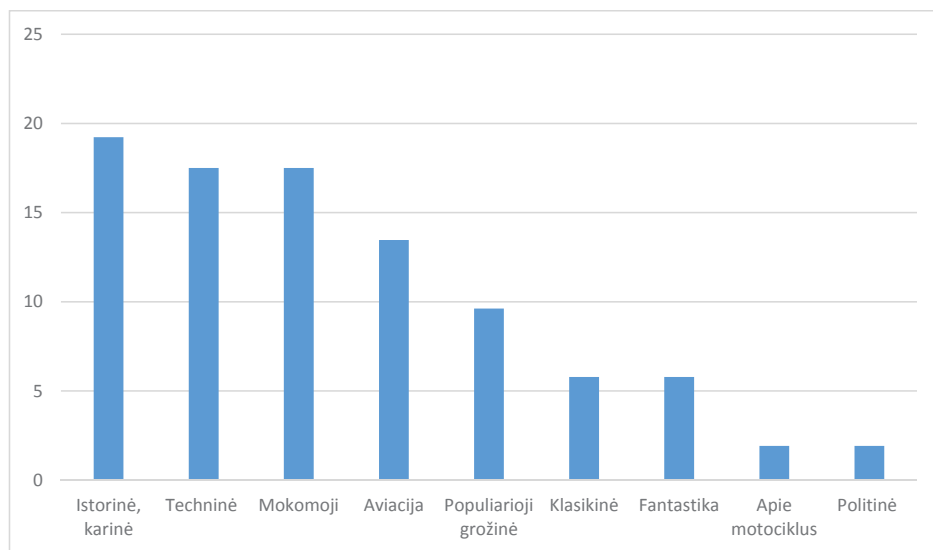
16 paveikslas. Lakūnų mėgstamiausi renginiai, proc. N=60

Kaip matome 16 paveiksle, iš išvardintų meno ir koncertinių renginių rūšių mėgstamiausi yra teatro spektakliai, juos lanko net 57,14 proc. pateikėjų. Vieni teatrą lanko dažnai (16,32 proc.), kiti – rečiau (40,82 proc.). Šiuo požiūriu itin išsiskiria panevėžiečiai, iš kurių net 90 proc. mėgsta lankyti teatrą, o vienas tame mieste gyvenantis lakūnas netgi baigęs šio teatro studiją. Be

jokios abejonės, panevėziečių pomėgį nulėmė Panevėžio Juozo Miltinio dramos teatro sukurta aplinka.

Iš apklausos taip pat akivaizdu, kad lakūnai mėgsta ir koncertus – 10,20 proc., taip pat ir viešus renginius – 14,08 proc. respondentų. Operos ir baleto spektaklius mėgsta tik 8,16 proc. pateikėjų (4 stulpelis), o kino teatrų tiriamą lakūnų grupę bemaž nelanko, apie tai pasisakė vos 2,04 proc. apklaustųjų (5 stulpelis). Iš atsakymų taip pat paaiškėjo, kad akademinės muzikos renginius lakūnai ne itin mėgsta, tačiau irgi lankosi juose kartu su žmonomis – šitokių išvykų iniciatorėmis. Vienas respondentas netgi paminėjo, kad dažniausiai klausosi fortepijono muzikos, nes šiuo instrumentu skambina jo žmona (VDU ER 2582 4/I–35). 7,7 proc. respondentų nėra aktyvūs renginių lankytojai. Apklausos duomenų analizė leidžia teigti, kad tiriamos lakūnų grupės laisvalaikio kultūriniai interesai gana platus: lankomi įvairūs renginiai, šventės, teatras.

Knygos. Tyrimo metu buvo domėtasi, ar lakūnai mėgsta skaityti ir kokio pobūdžio knygas jie dažniausiai skaito. Paaiškėjo, kad lakūnai skaito palyginti daug, tai teigė net 82,5 proc. apklaustųjų. Ir tik 17,5 proc. lakūnų prisipažino, kad skaityti nemėgsta. Tačiau kad skaityti mėgtų labai, paminėjo tik 3,85 proc. respondentų: *knygos – tai pomėgis* (VDU ER 2582 4/I 14, 35) *labai mėgstu skaityti* (VDU ER 2582 4/I–14). Kiti 28,85 proc. teigė, kad skaito, bet pagal poreikį, ir ne itin dažnai, o dar tiek pat – 28,85 proc. sakė, kad knygas skaityti mėgsta.



17 paveikslas. Lakūnų dažniausiai skaitoma literatūra, proc. N=60

Iš 17 paveiksle pateiktų apklausos duomenų matyti, kad lakūnai labiausiai – 19,23 proc. domisi istorine ir karine tematika. Dar 13,46 proc. pateikėjų skaito istorines knygas apie

aviaciją, todėl jas galima priskirti ir prie pirmosios temos. Kartu sudėjus, akivaizdu, kad istorine tematika domisi net 32, 69 proc. tiriamos grupės narių. Kaip jau buvo sakyta, 17,5 proc. respondentų pabrėžė, kad nors ir nemėgsta knygų, bet techninę literatūrą, kuri yra būtina sąlyga siekiant išlaikyti savo kvalifikaciją, tobulėjant, skaito. *Jeigu išmokai, tai pastoviai reikia pakartoti. <...> Aš tą knygą (sraigtasparnio MI – 8 technines instrukciją. – A. G.) moku atmintinai, bet aš ją kas mėnesį 2 kartus į mėnesį pražiūriu. Ir vėl aš save pagaunu, kad kažko tai nežinau. Žmogus, kuris nesupranta, jam neįdomu skaityti* (VDU ER 2582 4/I–3). Tiek pat, irgi 17,5 proc. respondentų paminėjo, kad skaito mokomąją, saviugdai skirtą literatūrą.

Taigi, techninės, istorinės, karinės, aviacinės ir saviugdai skirtos literatūros skaitymas parodo, kad šis užsiėmimas lakūnui yra suvokiamas ne tik kaip laisvalaikio užsiėmimas, bet ir kaip tobulinamasis.

Iš apklausos duomenų taip pat matyti, kad knygos skaitomos ir poilsui, nes mėgstama populiarioji grožinė – 9,62 proc., mokslinė fantastika ir klasikine tapusia grožinė literatūra – po 5,78 proc. respondentų: *Dostojevskis, pasaulinė klasika. Hugo, Sent Egziuperi* (VDU ER 2582 4/I–14).

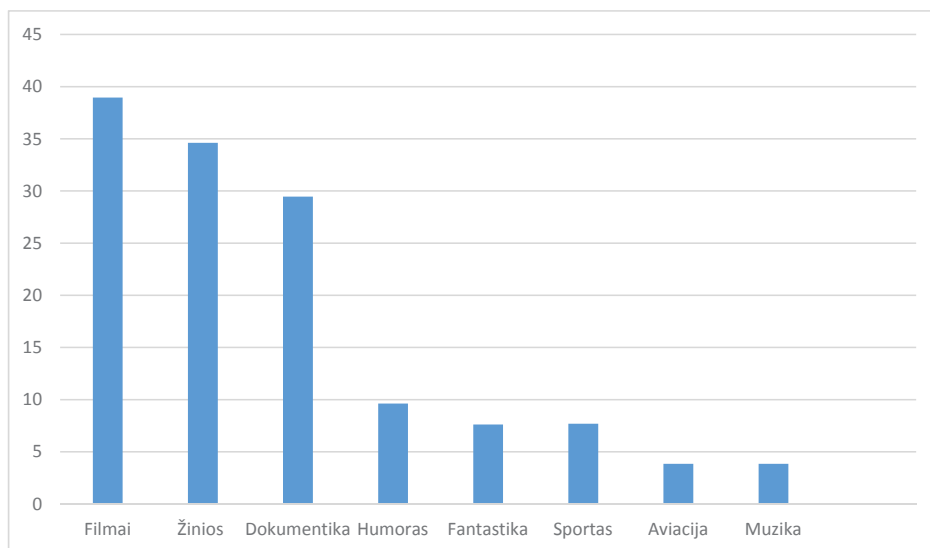
Dalis lakūnų dar skaito knygas apie motociklus bei politinę literatūrą – po 1,92 proc. atsakymų. Nors pateikti apklausos duomenys rodo, kad skaito didžioji respondentų dalis, bet atsakydami į klausimus lakūnai mini, kad su knyga, išskyrus keletą respondentų, daug laiko nepraleidžia. *Skaitau tik iš reikalo, tokių kaip pramogai ne... Gal tokią darbinę literatūrą. Dabar nežinau, kaip ten bus jeigu patvirtins su tais eurokopteriais [nauji sraigtasparniai], tai vėl laukia krūvos informacijos* (VDU ER 2582 4/I–32). Taigi, apklausos duomenų analizė leidžia teigti, jog lakūnų interesai šiuo požiūriu yra platūs, ir nors aiškiai vyrauja su profesija susijusi istorinė, techninė bei populiarioji mokslinė literatūra, tačiau tematikos prasme ji yra gana įvairi, o knygų skaitymas vieniems yra poilsio forma, kitiems – priemonė tobulėti.

Televizija. Tyrimo duomenys rodo, kad televizija svarbi net 84,33 proc. respondentų. Tačiau 16,67 proc. lakūnų nurodė, kad namuose televizoriaus neturi arba beveik jo nežiūri: *TV praktiškai nežiūriu* (VDU ER 2582 4/I–16). *Aš televizoriaus nežiūriu, turiu, nebent pavargęs grįžti, išsidrebi, ką rodo, tą rodo* (VDU ER 2582 4/I–26). *Jau 3 metus gyvename be televizoriaus. Ir esame baisiai laimingi. Nes dabartinė televizija, nėra, kas man labai įdomu. Yra internetas...* (VDU ER 2582 4/I–15). Šitai visiškai suprantama, nes dabartiniame internetinių technologijų amžiuje televizorius, norint žiūrėti filmus, sužinoti žinias, visiškai nebūtinai, užtenka kompiuterio, interneto, namų kino įrangos.

Siekiant sužinoti kas, žiūrint televizijos programas, respondentus labiausiai domina, jų buvo klausiama, kokias laidas ir filmus jie mėgsta.

Iš 18 paveiksle pateiktų tyrimo duomenų matome, kad daugiausiai yra žiūrimi filmai – 38,96 proc., po to – informacinės žinių – 34,62 proc. ir dokumentinės laidos – 29,92 proc. atsakymų. Iš 38,96 proc. mėgstančių filmus, 15,38 proc. žiūri istorinius ir filmus apie karą, 15,38 proc. lakūnų teigia, kad mėgsta įvairius filmus, 9,62 proc. – komedijas. Atsakiusiems 29,92 proc. respondentams labiau patinka dokumentiniai filmai, publicistika, šviečiamosios laidos.

Šitai, kaip ir knygų skaitymo atveju, irgi galima susieti su saviugda, naujos informacijos įsisavinimu, lavinimu ir naujomis žiniomis.



18 paveikslas. Lakūnų mėgstamos TV laidos, filmai, proc. N=60

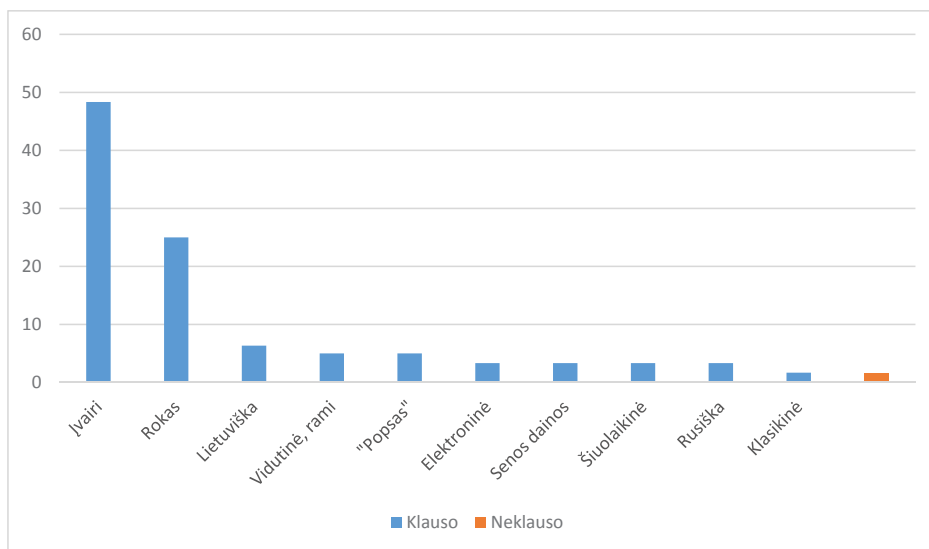
Humoro laidas mėgsta 9,62 proc., fantastiką ir sportą per televiziją žiūri po 7,69 proc. pateikėjų. Tačiau išaiškėjo, kad aviacinė tematika domina tik 3,85 proc., tiek pat respondentų žiūri ir muzikines laidas.

Apibendrinant tyrimo duomenis apie televizijos reikšmę lakūnų gyvenimui, galima pastebėti, kad ji kitokia, nei skaitant knygas. Jei anuo atveju akivaizdžiai vyravo siekis gauti su lakūno profesija susijusių istorinių ir techninių žinių, lavintis ir plėsti savo kaip specialisto kompetenciją, tai žiūrėdami televizijos programas, karo aviacijos lakūnai daugiausia tenkina savo kultūrinį ir bendrą informacinį poreikį. Žinios apie profesiją čia užima itin neženkliai vietą.

Taigi, akivaizdu, kad televizija, skirtingai nuo knygų, lakūnams yra daugiausia tik pasyvaus poilsio ir jo metu gaunamos informacijos bei emocinio ir kultūrinio pasitenkinimo priemonė.

Muzika. Nežiūrint to, kad apklausti karo aviacijos lakūnai teigė, jog muzikines televizijos laidas žiūri gana menkai, vis vien jų dar buvo atskirai teirautasi ir apie muziką. Iš apklausos

duomenų išryškėjo, kad muzika iš tikrųjų yra mėgstama, jos klausomasi itin dažnai. Mėgstama klausytis per radiją skambančios muzikos, jos įrašų, lankomi ir koncertai.



19 paveikslas. Lakūnų mėgstama muzika, proc. N=60

Kaip matome 19 paveiksle, muziką mėgsta net 98,33 proc. apklaustų lakūnų. Kad jos nemėgsta, nurodė tik labai menka dalis – vos 1,67 proc. respondentų. Šitokia teigiamų atsakymų gausa rodo, kad muzika tiriamos grupės veikloje ir gyvensenoje yra nepaprastai svarbi. Žinoma, pateikėjų pomėgiai pagal muzikos pobūdį skiriasi, tai yra visiškai natūralu, nes kaip matėme iš ankstesnių apklausos duomenų, rezultatai bet kokių tiriamų klausimų visuomet būna skirtingi.

Nors net 48,34 proc. apklaustųjų teigė, kad jiems patinka įvairi muzika, tačiau likusieji 51,66 proc. mėgstamus muzikos žanrus nurodė. Pasisakiusieji, kad jiems patinka įvairi muzika, teigė: *Neturiu jokio konkretaus atlikėjo. Gal pasakysiu, taip, jeigu aš kažkur keliauju, klausau vietinės muzikos, kad prisiliest prie tos kultūros. Kada laukėmės dukros ir kartais klausėme Mocartą, gal neilgai, pusvalandį per porą savaitių. Įsimeti, kokią radijo stotį. Neskiriu tam labai daug laiko* (VDU ER 2582 4/I–15).

Iš 19 paveikslo pateiktos duomenų analizės matyti, kad iš nurodytų muzikos rūšių mėgstamiausias yra rokas, jo klauso ir šią muziką mėgsta 25 proc. lakūnų: *klausau įvairių, bet labiausiai roką* (VDU ER 2582 4/I–43) *rokas, sunkus rokas* (VDU ER 2582 4/I–4) *teisingą – rokelis* (VDU ER 2582 4/I–43).

Toliau lakūnų muzikiniai skoniai pasiskirstė šitaip: 6,33 proc. teigė, kad mėgsta lietuvišką, 5 proc. – ramią; *tarp popsuchos ir vidutinės muzikos, teisinga muzika* (VDU ER 2582 4/I–11), taip pat 5 proc. – popmuziką: *Popsas*. VDU ER 2582 4/I–32). Dar 3,33 proc. pateikėjų sakė, jog

mėgsta elektroninę, tiek pat – senas dainas, šiuolaikinę; VDU ER 2582 4/I–23), rusišką muziką. Ir tik 1,67 proc. lakūnų nurodė, jog jiems patinka ir klausosi klasikinės muzikos.

Iš respondentų atsakymų apie mėgstamas muzikos rūšis akivaizdu, kad lakūnai daugiausia klausosi ir vertina per radiją nuolat skambančią pramoginę muziką, jos klausosi ir turi savo nuomonę apie jos įvairovę. Klasikinę muziką mėgsta tik nedidelė lakūnų dalis.

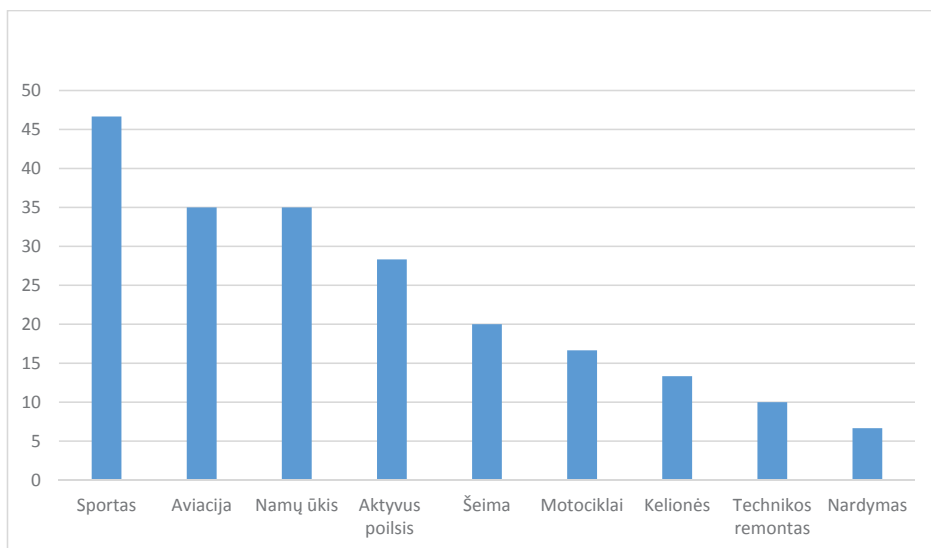
Beje, net 5 proc. apklaustųjų lakūnų minėjo, kad jie patys laisvalaikiu mėgsta groti gitara, lūpine armonikėle, o 3,33 proc. nurodė, kad muzika yra jų pomėgis. Todėl neatsitiktinai vienam iš muzikuojančių Sraigtasparnių eskadrilės lakūnų krikštyną metu buvo suteiktas slapyvardis *Maestro* (VDU ER 2582 V/I–2009).

Apibendrinant apklausos apie muzikos reikšmę lakūnų laisvalaikiui duomenis, būtina pabrėžti, kad lakūnai, nors muzikos ir klausosi dažnai, tačiau jos kaip laisvalaikio praleidimo formos visgi neįvardina. Nors jie klausosi įvairaus žanro muzikos, dažniausiai per radijo stotis, turi ir savo mėgstamą muziką, atlikėjus, tačiau visų rūšių muzika jiems yra daugiausia tik kaip natūralus fonas, jų įtemptos kasdienybės palydovė, be kurios, kaip matėme iš apklausos rezultatų, tiriamos lakūnų grupės nariai savo veiklos ir poilsio neįsivaizduoja.

Kiti laisvalaikio pomėgiai. Tyrimo metu buvo domimasi ir kitais lakūnų pomėgiais. Iš 20 paveiksle pateiktų tyrimo duomenų analizės matyti, kad tarp kitų lakūnų laisvalaikio pomėgių labai svarbus yra sportas. Jį nurodė net 46,66 proc. respondentų, taigi bemaž pusė tiriamos grupės narių. Iš atsakymų paaiškėjo ir populiariausios sporto šakos, tai – krepšinis, futbolas, tinklinis, bėgiojimas, plaukimas, darbas su treniruokliais. *Krepšinis, grupiokas yra subūręs krepšinio komandą. Žaidžiu 3 metai* (VDU ER 2582 4/I–4) *Dažnai rudenį žiemą sportuoju* (VDU ER 2582 4/I–7).

Sportas lakūnų laisvalaikio pomėgiu nurodytas neatsitiktinai, nes jis tiesiogiai siejasi ir su tarnyba. Kaip žinoma, viena svarbiausių lakūno darbo sąlygų yra gera sveikata ir fizinis pasirengimas, tad sportas kaip pomėgis lakūnų kasdieninį gyvenimą ir tarnybą susieja natūraliai. Tą pabrėžė ir vienas pateikėjas: *mėgstu su kolektyvu tinklinį pažaišt, nebūtinai, kad dirbi,...>nes reikia pasportuot ir prisižiūrėt jei nori būti šioje srityje* (VDU ER 2582 4/I–2). Sporto reikšmė buvo svarbi ir Lietuvos karo aviacijos istorijoje, sportas buvo neatsiejama kariško gyvenimo dalis.

Nemaža lakūnų dalis, kaip parodyta 20 paveiksle, savo laisvalaikį sieja ir su aviacija. Ši pomėgi nurodė net 35 proc. pateikėjų. Išaiškėjo, kad karo lakūnai ir laisvu nuo tarnybos metu aktyviai domisi dalykais, susijusiais su jų profesija, tačiau tai įvardina tik pomėgiu, kadangi jie yra kitokio, nei jų tiesioginis darbas, pobūdžio.



20 paveikslas. Kiti lakūnų laisvalaikio pomėgiai ir hobis N=60

Pomėgių, susijusių su aviacija, kaip nurodė pateikėjai, spektras gana platus: skraidymas aeroklubuose, modelių gaminimas, nuosavų skraidymo aparatų tvarkymas, domėjimasis aviacijos istorija, aviacinių internetinių svetainių kūrimas, aviacinių daiktų kolekcionavimas. *Aviamodeliai, aviacija. Aviacija iš tikrųjų, iš įvairių pusių* (VDU ER 2582 4/I–11). *Savaime suprantama, seni pomėgiai aviacija, aviamodelizmas. Man patinka mažų lėktuvėlių plastmasines kopijas daryti* (VDU ER 2582 4/I–22). *Skraidymas* (VDU ER 2582 4/I–25). Atsakymuose nurodytas ir laisvalaikio darbas aeroklube (VDU ER 2582 4/I–2). Vieni lakūnai laisvu nuo tarnybos metu ten dirba instruktoriais, kiti – mėgsta skraidyti mažaisiais lėktuvėliais, visa tai įvardindami kaip laisvalaikio pomėgius. *Hobis aviacija, akrobatinis skraidymas* (VDU ER 2582 4/I–31) *Nuo mano darbo padeda pailsėti pasiskraidymas lėktuvėliu. Mano mažoji, nežinau ar jai pasisekė ar našta, jau kilo į orą, kai jai buvo 1,5 mėnesio* (VDU ER 2582 4/I–15). Keletas lakūnų turi netgi įsigiję sklandytuvą, skraidyklę, mažus lėktuvėlius. Vienas lakūnas savo namuose turi gausią aviacinių knygų biblioteką, keletas jų minėjo, kad savo prie savo namo ūkiniame pastate norėtų įsirengti dirbtuvėles – garažą skraidymo priemonėms laikyti ir tvarkyti.

Atsakymų apie su aviacija susijusių pomėgių analizė leidžia teigti, jog aviacinė aplinka tarnyboje ir namuose ne tik stiprina lakūnų kaip profesionalumą, bet ir parodo, kad skraidymas jiems iš tikrųjų yra malonus užsiėmimas. Todėl visiškai nenuostabu, kad tarnyboje įprastus sraigtasparnius, transporto ir kitus lėktuvus šie lakūnai laisvalaikiu keičia į mažuosius lėktuvėlius, sklandytuvus ar netgi skraidyklas, tuo kompensuodami kitokio skraidymo trūkumą.

Kaip ir visi žmonės, lakūnai laisvalaikio dirba prie savo namų, sodybų, ar šiaip leidžia laiką su šeima. Tyrimo metu 35 proc. respondentų minėjo, kad jie dirbti namų ūkio darbus (3 stulpelis) mėgsta: ne tik ką nors remontuoti ar meistrauti, bet ir eksperimentuoti darže. *Jeigu paimčiau vasaros metų, visas laisvalaikis yra sode. Ten padirbt, kažką pasodint kažką užauginti pamatyti rezultatą po dvidešimt dienų, pvz. kaip užauga ridisėliai. <...> Dabar bandau padaryt agrasto medį* (VDU ER 2582 4/I–3). *Neišskirčiau, kažką. Mes auginam pomidorus, viena sėkla – litas, kiek pažiūri, kiek ten sueina... Vienas dalykas žinai, ką valgai, antras dalykas paeksperimentuoji. Nugeni, pažiūri, kas išeina. Pats susikonstravau priekabą, gal savikaina ir didesnė, bet turim, ką turim...* (VDU ER 2582 4/I–8). *Kadangi dar turiu, daug darbų prie namo, atsipalaiduojų dirbdamas. Kol kas mano namas – hobis* (VDU ER 2582 4/I–27). Vienas tiriamos grupės lakūnų savo ūkyje kaime augina netgi elnius – danielius.

Lakūnams taip pat patinka aktyvus poilsis gamtoje, žvejyba, važinėjimasis dviračiais, plaukiojimas baidarėmis, slidinėjimas. Šitaip teigė 28,33 proc. respondentų: *mėgstu žuvažiuoti* (VDU ER 2582 4/I–16); *Man patinka miške, patinka į gamtą* (VDU ER 2582 4/I–8); *Slidinėjimas, dviračiai, baidarės, kelionės* (VDU ER 2582 4/I44). Dar 6,66 proc. lakūnų įvardino, kad jų laisvalaikio pomėgis yra nardymas.

Dėmesį respondentai laisvalaikio skiria ir savo šeimai. 20,83 proc. lakūnų teigė, kad jiems svarbus praleistas laikas su šeima, išvykos, *buvimas namuose su šeima* (VDU ER 2582 4/I–47). *Vaikai* (VDU ER 2582 4/I–42). *Gal daugiau pabūnam su žmona. Tai ryšium, kad mes savaitę būnam atskirai Daugiau su žmona pakeliaut. Sėdi šiandien į mašiną važiuoji į Latviją 400-500 km. Bet abudu. Pomėgiai susiję su kelionėmis* (VDU ER 2582 4/I–1). Pomėgi keliauti su šeima, kaip laisvalaikio formą įvardino 13,33 proc. respondentų. Nors neretai naudojamosi turizmo įmonių paslaugomis, itin dažnai lakūnai su savo šeimos nariais keliauja nuosavais automobiliais arba net privačiais lengvaisiais lėktuvais.

Nemaža respondentų dalis savo laisvalaikį skiria įvairiai kitai technikai. 16,63 proc. respondentų laisvalaikio pomėgiu nurodė motociklus, 10 proc. lakūnų atsakė, kad jie mėgsta tvarkyti įvairią techniką: senus automobilius ir motociklus (8 stulpelis). Be jokios abejonės, šio pomėgis susijęs su jų techniniu išsilavinimu ir asmeniniais sugebėjimais: *O iš taip hobių įdomių, garaže atkėlinėti mašinas, padaryti kažką gražaus iš jau pasmerktos daiktos* (VDU ER 25282 4/I–57).

Motociklus 2009 – 2011 m. tyrimo duomenimis turėjo vos keli lakūnai, 2015 m. juos buvo įsigiję jau 18,33 proc. respondentų, ir kaip sakytą, 16,67 proc. tai įvardino kaip pomėgį. Lakūnai važinėja moderniais Honda, Yamaha, baikerių žargonu vadinamai *čioperiais*, taip pat sportiniais, turistiniais motociklais. Tarp lakūnų populiarūs ir seni motociklai IŽ, Dnepr, Minsk,

BMW, Jawa. Vienas pateikėjas netgi paminėjo, kad dėl savo pomėgio jis lavina lenkų kalbos įgūdžius – šia kalba skaito žurnalus apie motociklus (VDU ER 2582 4/I–10).

Motociklai, lakūnų teigimu, jiems siejasi su Lietuvos aviacijos istorija (VDU ER 2582 5/I – 2008, 2009). Tarpukario nuotraukose matome karo aviacijos lakūnus, pozuojančius su motociklais prie lėktuvų. Kad lakūnai tikrai buvo aktyvūs motociklininkai, patvirtina ir Rimantas Bružas knygoje „Bikerstory.Lt Lietuvos motociklizmo istorija 1918 – 1940 m“ (Bružas 2012). Autorius rašo, kad lakūnai tarpukariu turėję galimybę gauti beprocentines paskolas ir buvo įsigiję net 46 motociklus (Bružas 2012: 29). Motociklais jie vykdavo į darbą, važinėdavo po tarnybos teritoriją. Tai buvo ir laisvalaikio praleidimo priemonė, išreiškianti jų veržlų būdą. Karo aviacijos lakūnų apranga turėjo įtakos netgi motociklininkų įvaizdžiui, kuris išliko ir iki mūsų dienų: *motociklistų aprangą neabejotinai įtakojo aktyviausi to meto motociklizmo propaguotojai ir populiariausieji lakūnai, iš kurių aprangos perimtos ir iki šiolei plačiai paplitusios lakūnų stiliaus striukės, akiniai ir kepurės <...> Tiesa, kalbant apie pirmųjų motociklininkų aprangą, <...> negalima atmesti, jog pilotų apranga tarp motociklininkų išpopuliarėjo ir dėl aukšto lakūnų visuomeninio statuso ir drąsių pramušgalvių reputacijos* (Bružas 2012: 63).

Aktyvią lakūnų veiklą, propaguojant motociklus ir svarų indėlį į šio reiškinio plėtojimą Lietuvoje patvirtina tai, kad 1928 m. motociklų varžybose iš 13 į startą stojusių lenktynininkų 5 buvo karo aviacijos lakūnai.

Tarpukariu itin populiarius buvo nuo 1931 m. rengiamas automobilių ir motociklų ralis „Aplink Lietuvą“. Mėgindami atkurti šias tarpukario tradicijas, nuo 2012 m. tiriamos lakūnų grupės nariai laisvalaikiu pradėjo rengti panašias motociklų keliones „Aplink Lietuvą“. Dalyviams, vieno iš lakūnų užsakymu, buvo pagaminti sertifikatai – nuotraukos su užrašu *Aplink Lietuvą. Sraigtasparnių eskadrilė 2012 m.* (VDU ER 2582 5/I–2012). Norėdami dar labiau pabrėžti sąsajas su praeities raliu, 2013 m. ir 2014 m. sraigtasparnių eskadrilės lakūnai keliavo senais motociklais IŽ, Jawa, Dnepr, BMW. Jų palaikymo komanda ralio dalyvius lydėjo moderniais motociklais. Ta proga buvo pagaminti marškinėliai su užrašu *1000 km. ralis po Lietuvą. Oldtimer run 2014* ir su Lietuvos žemėlapiu kontūrais ir motociklu. Kelionės metu specialiai buvo dėvimi seni ano meto motociklininkų – lakūnų akiniai.

Motociklizmo ir aviacijos sąsajas šiandien liudija ir aerodromuose neretai rengiami baikerių suvažiavimai. Pavyzdžiui, 2012 m. Dariaus ir Girėno aerodrome Kaune vyko „Bike show Milenium“, 2011 m. ir 2012 m. Kazlų rūdos aerodrome – „Royal rally“ šventė. Organizatoriai stengėsi, kad šventėse būtų kuo daugiau aviacinių elementų. Todėl 2011 m. baikerių šventės dalyviai lankėsi ir Kauno karo lakūnų memoriale, pagerbė žuvusių ir mirusių lakūnų atminimą. Virš susirinkusių planinį skrydį atliko ir KOP sraigtasparnis (VDU ER 2582 5/I–2012). Baikerių

suvažiavimas 2013 m. buvo surengtas Zoknių kariniame aerodrome, aplankyti ir NATO oro policijos misiją atliekantys prancūzų lakūnai.

Motociklininkų šventėse savo laisvalaikio metu, nurodydami tai kaip pomėgį, nuolatos dalyvauja ir tiriamos grupės lakūnai, taip pat KOP tarnaujantys kariai, jų šeimų nariai. Renginių metu vyksta įvairios improvizuotos varžybos, o nugalėtojai apdovanojami prizais, pagamintais iš nenaudojamų motociklų detalių bei suvenyrai su KOP atributika. Sraigtasparnių eskadrilės lakūnai ant savo motociklų visuomet būna užsiklijavę lipdukus su sraigtasparniu – šitaip pabrėžiama priklausomybė eskadrilei (VDU ER 2582 5/I–2013).

Dauguma lakūnų laisvalaikio pomėgių susiję su tarnybos pobūdžiu ir jų poreikiais. Literatūros skaitymas, filmų, žiūrinių laidų tematika parodo, kad šios priemonės labiausiai naudojamos informacijai gauti, savęs lavinimui ir tobulinimui. Išvardindami savo pomėgius ir laisvalaikio praleidimo formas, respondentai dažniausiai mini sportą, kuris itin svarbus, palaikant gerą sveikatą ir lakūnui būtiną fizinį pasirengimą. Respondentų tapatybę atskleidžia ir jų laisvalaikio aviaciniai pomėgiai (juos įvardino net 35 proc. respondentų) skraidyti kitokio tipo nei tarnyboje priemonėmis. Tyrimo metu išryškėjo ir pomėgis važinėti motociklais, kurį patys respondentai sieja su aviacijos istorija. Šios laisvalaikio formos jungia lakūnų kasdieninį gyvenimą ir tarnybą, patvirtindamos respondentų dažnai kartojamą teiginį, kad aviacija – tai ne tarnyba, bet gyvenimo būdas. Nemaža dalis respondentų savo laisvalaikį leidžia aktyviai dirbdami, keliaudami. Išryškėja ir tai, kad beveik visi poilsio būdai yra aktyvūs, susiję su naujomis žiniomis, darbu, veikla.

Todėl karo aviacijos lakūnus pagrįstai galima įvertinti kaip žingeidžią ir aktyvią visuomenės grupę, pilnai integruotą į mūsų šalies socialinį ir kultūrinį gyvenimą.

IŠVADOS

1. Lietuvos karo aviacijos socialinę ir kultūrinę situaciją lėmė mūsų šalies geopolitinė, būtent, paribio tarp Vakarų ir Rytų padėtis, kuri apsprendė iki šiol naudojamų aviacijos objektų atsiradimą. Kariškos, aviacinės, NATO, ES bei Lietuvos juridinės normos šiandien nustato lakūnų veiklos ir elgesio standartus, daro įtaką ir tradicijoms. Ekonominė šalies situacija apibrėžia šalies karinių oro pajėgų galimybes ir strategines gaires. Kultūrinis kontekstas formuoja ir socialinio elgesio tarnyboje, šeimoje normas bei tradicijas, atskleidžia bendrus sociokultūrinius Lietuvos karo aviacijos bruožus. Šios aplinkybės suformavo Lietuvos karo aviacijos galimybes vykdyti daugiausiai logistinio bei aptarnaujamo pobūdžio veiklą, susijusią su civilinėmis visuomenės reikmėmis bei dalyvavimą NATO struktūroje.

2. Lakūnų profesijos pasirinkimui svarbią įtaką padarė aviacinė aplinka. Dauguma lakūnų užaugo Šiaulių, Panevėžio, Kauno, Vilniaus miestuose ir šalia jų, kur sovietmečiu veikė didžiausi Lietuvoje kariniai aerodromai, karinės aviacijos bazės bei civiliniai oro uostai. Dalis lankė aviacijos klubus, kitų apsisprendimą tapti lakūnu lėmė ir šeimos nariai aviatoriai, perteikę ankstesnių kartų tradicijas, mąstymo ir elgesio elementus.

3. Tiriant lakūnų kvalifikaciją, nustatyta, kad 90 proc. respondentų įgiję aukštąjį, rečiau – aukštesnįjį išsilavinimą. Svarbiausia personalo grandis karo aviacijoje, – pilotai – aviacijos karininkai, sudarantys tiriamoje grupėje daugumą. Jie tampa Aviacijos bazės, KOP vadais, užima kitas aukštas pareigas štabuose, nuo jų priklauso KOP strategija, struktūros formavimo vizija, personalo politika tradicijos. Tyrimas atskleidė, kad baigę aviacijos mokyklas pilotai yra labiau motyvuoti, turintys bendrą aviacijos suvokimą (lyginant su baigusiais bendrą aviacijos instituto ir karo akademijos programą). Norint išsaugoti aviacinį mąstymą, elgesio normas, tradicijas, lakūnus būtina ruošti ne Karo akademijoje, o Antano Gustaičio aviacijos institute, kuriame vyrauja aviacinė aplinka, daugelis dėstytojų buvę lakūnais arba yra artimai su aviacija susiję žmonės.

4. Karo aviacijos lakūnų kultūrinė aplinka yra svarbus šios grupės išskirtinumo bruožas, atskleidžiantis bendruomeniškumą, tapatinimąsi su savo profesija naudojant simbolius, išsiskiriant savitomis elgesio taisyklėmis. Reikšminga ir tradicijų, kurių dalis suformuotos kariškos aplinkos, gausa, pabrėžianti lakūnų priklausymą aviatorių bendruomenei. Svarbiausiu šių tradicijų bruožu reikia laikyti jaunų lakūnų krikštynų apeigas, atlikus pirmą savarankišką skrydį ir akcentuojant, kad gimė naujas lakūnas. Karo aviacijos kultūrinės aplinkos specifiką atskleidžia ir kapeliono veikla, psichologiškai sutvirtinanti lakūnų elgseną, bendraujant ir atliekant apeigas.

5. Svarbi lakūnų tarnybos ir gyvenamosios aplinka – miestai. Lietuvos miestuose – Kaune, Šiauliuose ir Panevėžyje, be bendrumų, jau nuo tarpukario formavosi skirtinga aviacinė aplinka. Tyrimas parodė, kad būtent karinis, o ne civilinės aviacijos aerodromas yra pagrindinis, santykio su kiekvienu šiuo miestu, objektas. Aerodromas lemia investicijas, miesto plėtros kryptis, šalia aerodromo esančių mikrorajonų išsidėstymą ir gyventojų sudėtį, taip pat ir miesto tapatumą bei kultūrinę aplinką. Tarpukario ir net sovietmečio aviacijos materialus ir nematerialus palikimas tampa miesto istorijos sudėtine dalimi. Investicijos į karinio aerodromo infrastruktūrą, kaip parodė ištirtas Šiaulių atvejis, paskatino ir šio miesto ekonomikos atsigavimą. Tuo tarpu Panevėžyje uždarius karinį aerodromą ir nesant civilinio oro uosto, aviacinė veikla susilpnėjo, miestas prarado galimybę būti oro transporto mazgu, sumažėjo plėtros galimybės. Analizuojant kultūrinius aviacijos raiškos būdus mieste, nustatyta, kad svarbiausias vaidmuo tenka aerodromuose rengiamoms aviacijos šventėms, kurios dažnai tampa neatsiejama aviatorių bendruomenės gyvenamosios ir miesto kultūrinio gyvenimo dalimi.

6. Lakūnų gyvenamosios vietos ir jų pasirinkimas labiausiai susijęs su aviacinėmis zonomis t. y. Šiaulių, Kauno, Panevėžio, Klaipėdos (Nemirseta), Vilniaus miestais ir rajonais. Kitas svarbus aspektas yra tai, kad tarnyba Lietuvos karinėse oro pajėgose sudaro sąlygas palyginti sėsliam šeimos gyvenimui. Maži atstumai ir nuolatinės tarnybos vietos sudaro galimybę planuoti gyvenamo būsto įsigijimą, derintis ir prie žmonos darbo. Lakūnai anksčiau nei kiti kariškiai gali pradėti formuoti sėslių šeimos gyvenamąją aplinką. Dėl galimybės pasirinkti nuolatinę gyvenamąją vietą, finansinių resursų dažnai statomas (perkamas) nuosavas namas. Šį pasirinkimą lemia ir dabartinė gyvenamosios kaitos mada, kolegų pavyzdžiai ir kitos aplinkybės.

7. Lietuvos karo lakūnų šeimos šventės atspindi mūsų šalies švenčiamas šventes. Lyginant lakūnų vaikystės ir dabarties šeimos tradicijas pastebėtas išaugęs valstybinių švenčių minėjimas, kurį reikia sieti ne tik su nepriklausomybės atgavimu, bet ir su tarnyba. Kitas išskirtinis bruožas – aviacinių elementų panaudojimas vestuvių, krikštynų metu. Lakūno tarnybos įtaką kasdienybei atskleidžia aviacinė simbolika namuose: rūbai, žaislai, suvenyrai. Tai svarbus faktorius, formuojantis respondentų kasdienybę, šeimos namų aplinką, šeimos tapatybę, susijusią su aviacija.

8. Tyrimo metu gautų duomenų analizė įgalina teigti, kad karo aviacijos lakūnų šeimos šventės XXI a. pradžioje atspindi Lietuvos šeimos tradicijas. Vyrauja iš tėvų perimtos šventės, tačiau lakūnams tapus kariškiais, padažnėjo valstybinių švenčių minėjimas. Tai susiję su kariškų struktūrų dalyvavimu, minint valstybines šventes.

9. Dauguma lakūnų pomėgių susiję su tarnybos pobūdžiu, kiek mažiau su asmeniniais poreikiais. Skaitomos literatūros, žiūrimų filmų, laidų tematika parodo, kad šios priemonės naudojamos informacijai gauti, savęs lavinimui ir tobulinimui. Iš pomėgių ir laisvalaikio

praleidimo formų respondentams svarbiausias yra sportas, svarbus palaikant būtiną lakūnui fizinį pasirengimą. Tapatybę atskleidžia aviaciniai pomėgiai – skraidymas kitokio tipo nei karinės aviacijos orlaiviai priemonėmis. Šį pomėgį įvardino 35 proc. respondentų. Išryškėjo ir pomėgis važinėti motociklais, kurį patys respondentai sieja su aviacijos istorija. Minėtos laisvalaikio formos jungia lakūnų kasdieninį gyvenimą ir tarnybą, patvirtindamos teiginį, kad aviacija ne tarnyba, bet gyvenimo būdas. Nemaža dalis respondentų savo laisvalaikį leidžia aktyviai dirbdami, keliaudami. Analizė rodo, kad beveik visi lakūnų poilsio būdai yra aktyvūs, susiję su naujomis žiniomis, darbu, veikla. Remiantis tyrimo duomenimis, lakūnus galima įvardinti kaip žingeidžią ir aktyvią grupę, integruotą į šiuolaikinę visuomenę.

Disertacijoje naudotos santrumpos

AGAI – Antano Gustaičio aviacijos institutas

KOP – Karinės oro pajėgos

LALG – Lengvųjų atakos lėktuvų grandis

OGB – Oro gynybos batalionas

OESKV – Oro erdvės stebėjimo ir kontrolės valdyba.

SE – Sraigtasparnių eskadrilė

TLE – Transporto lėktuvų eskadrilė

LITERATŪRA IR ŠALTINIAI

Mokslinė literatūra

1. Adams E. Abigail Dyke to Dyke: Ritual Reproduction at a U.S. Men's Military College. *Anthropology Today*, 1993 9. 5. p. 3–6. Prieiga per internetą: <http://www.warren-wilson.edu/~socanth/coursepages/DyketoDyke.pdf> (žiūrėta 2011.10.10).
2. Adell G. *Theories and models of the peri-urban interface: a changing conceptual landscape*. London: UK, 1999. Prieiga per internetą: http://www.ucl.ac.uk/dpu-projects/drivers_urb_change/urb_economy/pdf_Urban_Rural/DPU_PUIAdell_THEORIES_MODELS.pdf (žiūrėta 2014.05.10).
3. Adler A. *Žmogaus pažinimas*. Vilnius: Vaga, 2003.
4. Aleksa K. JAV karinės transformacijos poveikis Šiaurės Korėjos gynybos politikai. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2010 – 2011*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio akademija, 2011, T. 9, p. 39–62.
5. Anderson B. *Įsivaizduojamos bendruomenės*. Vilnius: Baltos lankos, 1999.
6. Anušauskas A. Sovietinė kariuomenė Lietuvoje. *Lietuva 1940-1990*. Vilnius: Lietuvos gyventojų genocido ir rezistencijos centras, 2007, p. 555–560.
7. Anušauskas A. (vyr. red.) *Lietuva 1940 – 1990*. Vilnius: Lietuvos gyventojų genocido ir rezistencijos centras, 2007.
8. Apanavičius R. Sodybos ir jų apželdinimo aplinka nuo senųjų tradicijų iki „prerijų kultūros“ Lietuvoje. *Kaimo raidos kryptys žinių visuomenėje*. Šiauliai: Šiaulių universitetas, 2011, 2. p. 21–34.
9. Apanavičius R. Kaimas į miestą ar miestas – į kaimą? Priemiesčio vietovių pokyčiai 1990 – 2012 metais: Rokų kaimo atvejis. *Kaimo raidos kryptys žinių visuomenėje*. Šiauliai: Šiaulių universitetas, 2012, 1(3). p. 22–42.
10. Ažubalis A. (Ats. Red). *Karo pedagogika Lietuvoje 1918-1940*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio akademija, 2007.
11. Barkauskaitė G. Tradiciškumas miesto šventėse. *Res humanitariae*. Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2013, XIII p. 95–107.
12. Berenis V. Istorinė tradicija ir moderniosios istorijos iššūkiai. *Kultūra globalizacijos formomis*. Vilnius: KFMI, 2006, p. 10–28.
13. Berger L. Peter, Lukmann T. *Socialinės tikrovės konstravimas: žinojimo sociologijos traktatas*. Vilnius: Pradai, 1999.

14. Bružas R. *Biker story. Lt. Lietuvos motociklizmo istorija 1918 – 1940 m.* Vilnius: Vaga, 2012.
15. Butkus T.S. *Miestas kaip įvykis.* Vilnius: Vario burnos, 2011.
16. Castells M. *Tinklaveikos visuomenės raida.* Kaunas: Poligrafija ir informatika, 2005.
17. Cirtautas M. Šiuolaikinė priemiestinės zonos samprata. *Mokslas – Lietuvos ateitis.* Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2010, T. 2, Nr. 3, p. 11–17.
18. Čepaitienė A. *Gyvenimo etnografija: vietos, struktūros ir laikas. Besikeičianti Lietuva XX amžiuje.* Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2013.
19. Čepaitienė A. Įvadas į kasdienybės studijas: kasdienybė, kaip kultūrą tvarkanti erdvė. *Lietuvos etnologija: socialinės antropologijos ir etnologijos studijos.* Vilnius Lietuvos istorijos institutas, 2005, 5 (14) p. 12–26.
20. Čepaitienė A. Valstietiškoji kultūra, visuomenė ir laikas: besikeičiantis Lietuvos kaimas XX amžiuje. *Kaimo raidos kryptys žinių visuomenėje.* Šiauliai: Šiaulių universitetas, 2012, 1(3) p. 44–3.
21. Čiubrinkas V. *Socialinės ir kultūrinės antropologijos teorijos.* Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, 2007.
22. Čiužas A. Miestų socialinės raidos tyrimai Lietuvoje. *Iš Lietuvos sociologijos istorijos.* Vilnius. Lietuvos filosofijos ir sociologijos institutas, 1999, II, p. 141–179.
23. Dariūtė – Maštarienė N. *Darius ir Girėnas.* Vilnius: Mintis, 1990.
24. Daukšas D. Tarp tradicijos ir modernybės: lietuvių gyvenimo stiliaus kaita tarpukariu. *Liaudies kultūra.* 2004, Nr. 4. p. 26 – 33.
25. Deksnys G. *Kilkime...* Kaunas: Aušra, 2014.
26. Deksnys G. *Pasitikėjimo kultūros link Kaunas. Lietuvos kariuomenės įvaizdžio formavimo galimybės.* Kaunas: Poezija, 2011.
27. Donskis L. Gyvensena. *Visuotinė lietuviškoji enciklopedija.* Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 2007, T. 11, p. 224–225.
28. Dubauskas G. *Organizacijos kultūra.* Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2006:
29. Gamziukas A. *Antanas norėjo būti ore.* Kaunas: Plieno sparnai, 1997
30. Gamziukas A. *Aviacija Lietuvoje 1919 -1940.* Kaunas: Plieno sparnai, 1993.
31. Gamziukas A. *Du dešimtmečiai padangės sargyboje. Lietuvos karinės oro pajėgos 1992 – 2012.* Vilnius: KAM, 2012.
32. Gamziukas A. *Lietuvos karinė aviacija 1990–2009.* Kaunas: Aušra, 2009.
33. Gamziukas A. *Lietuvos kariuomenės Karinės oro pajėgos 1992 – 2006.* Vilnius: KAM, 2007.

34. Gamziukas A. *Padangės sargyboje. Lietuvos karinių oro pajėgų dešimtmečiui*. Vilnius: KAM, 2003.
35. Gamziukas A. *Padangių vyčiai*. Kaunas: Aušra, 2008.
36. Ganusauskas E. *Lemties kilpa*. Kaunas: Kauno aviacijos muziejus, 1996.
37. Gečas S. *Steponas Darius kariuomenėje ir Lietuvos sporte* Vilnius: KAM 2005.
38. Geertz C. *The interpretation of cultures*. New York: Basic Books, inc., Publishers, 1973.
39. Gellner. E. *Tautos ir nacionalizmas*. Vilnius: Pradai, 1996.
40. Genzelis B., Žigaras F., Kazlauskaitė – Merkelienė R., Petrauskaitė A. *Šiuolaikinės visuomenės vertybinės orientacijos ir Lietuvos kariuomenė*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2008.
41. Giddens A. *Modernybė ir asmens tapatumas*. Vilnius: Pradai, 2000.
42. Giddens A. *Sociologija*. Vilnius: Poligrafija ir informatika, 2005.
43. Gražulevičiūtė – Vileniškė I., Vitkuvienė J., Ažukaitė L. Kaimo ir miesto gyvensenos ir estetikos darna priemiestinėse teritorijose: kaimo aplinkos relikto integracijos miesto plėtroje gairių. *Miestų želdynų formavimas*. Klaipėda: Klaipėdos valstybinė kolegija, 2012, 1(9) p. 25 – 37.
44. Gričiūtė L. *S. Dariaus ir S. Girėno kultas: raida ir ištakos*. Istorijos bakalauro baigiamasis darbas. Šiaulių universitetas, 2011.
45. Griškus A. *Sraigtasparnių eskadrilė: socialinės grupės tyrimas*. Etnologijos bakalauro baigiamasis darbas. Vytauto Didžiojo universitetas, 2009.
46. Griškus A. *Aviacinių tradicijų kūrimas Lietuvoje po nepriklausomybės atkūrimo*. Etninės kultūros magistro baigiamasis darbas. Vytauto Didžiojo universitetas, 2011 (a).
47. Griškus A. Aukštaitijos didieji miestai – Lietuvos karo aviacijos istorijos ir tradicijų lopšys. *Žiemgala*. Nr. 2, 2011(b). p. 6–13.
48. Griškus A. Iš miesto į kaimą: Lietuvos karo aviacijos lakūnų gyvensenos 1991 - 2012 m. kaita *Kaimo raidos kryptys* 1 (3) Šiauliai: Šiaulių universitetas 2012, p. 55–65.
49. Griškus A. Lietuvos karo aviacijos tradicijos 1991 – 2012 m.: tęstinumo ir inovacijų problemos. *Res humanitarine* Klaipėda: Klaipėdos universiteto leidykla, 2013, XIII, p. 136–159.
50. Griškus A. Ribos tarp „savo“ ir „kito“ šių dienų Lietuvos karo aviacijoje. *Savas ir kitas šiuolaikiniais požiūriais*. Vilnius: LII, 2014, p. 307–338.
51. Hall P. *Cities of Tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Blackwell, 2002.
52. Yla S. *Lietuvių šeimos tradicijos: Šeimo kūrimo vyksmai*. Chikago: Amerikos lietuvių bibliotekos leidykla, 1985.

53. Jankuvienė E., Jasaitis J. Šiuolaikinė lietuviška sodyba kaime: lūkesčiai ir nauji sprendimai. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2009, 3 (16) p. 202–208.
54. Jasaitis J. Kaimo raidos tyrimų kompleksiskumo problema. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*, Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2006, 1 (6). p. 87–95.
55. Jasaitis J. Šurkuvienė S. Neurbanizuotų vietovių šiuolaikinių funkcijų sistemos kūrimas. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*, Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2006, 2 (7). p. 85–93.
56. Jasaitis J. Šiuolaikinio lietuviško kaimo vizijos kūrimas. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2008. 2 (11) 15-27.
57. Jasaitis J. *Užmiesčio raidos klausimai*. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2014.
58. Jasiukėnaitė B. „Naujųjų karų“ koncepcija pagrįstumo klausimas. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2010 – 2011*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2011, T. 9, p. 23–39.
59. Kačerauskas T. Miesto erdvės ir kultūros naratyvai. *Urbanistika ir architektūra*. Vilnius: Technika, 2011, 35(2) p. 141–146.
60. Kalnius P. Miesto šeimos etnodemografiniai bruožai ir vidaus organizacija XIX – XX a. *Lietuvių šeima ir papročiai*. Vilnius: Mintis 2008, p.190–240.
61. Kalnius P. Šeima. *Lietuvos etnologijos ir antropologijos enciklopedija*. Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2011, p. 379–385.
62. Kaschuba W. Dabarties istorizavimas? Praeities konstravimas ir dekonstravimas. *Socialinės antropologijos ir etnologijos studijos*. Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2003, Nr. 3(12), p. 12–31.
63. Kavolis T. *Nacionalistinių grupuočių formavimosi ypatumai Lietuvoje: Skinhedų atvejis* Daktaro disertacija. Kaunas: Vytauto didžiojo universitetas, 2014.
64. Kazlauskaitė – Merkelienė R., Petrauskaitė A. Akademinio ir profesinio tapatumų sąveika. *Socialinių mokslų studijos*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2013, 5(1) p. 151–164.
65. Kazlauskaitė – Merkelienė R., Petrauskaitė A. Pilietinė visuomenė ir nacionalinis saugumas. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2010 – 2011*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2011, T.9. p. 235–253.
66. Kocai E. Varguomenės būklės bruožai. *Varguomenė: gyvensena ir vertybės*. Vilnius: Socialinių tyrimų institutas, 2004, p. 56–68.
67. Kraniauskas L. Švenčių ir miesto erdvės santykis: trijų Klaipėdos miestų švenčių sociologija. *Sociologija, mintis ir veiksmas*. Vilnius: VU, 2011, 1(28) p. 149–182.

68. Krukauskienė E. Miestiečių kultūrinis tapatumas. *Filosofija, sociologija*. Vilnius; LMA, 2002, Nr. 1, p. 40–46.
69. Krupickaitė D. Pečiukonytė L., Pociūtė G. Aptvertos ir saugomos gyvenvietės Lietuvoje – naujos gyvenmenos išraiška ar būtinybė. *Annales Geographicae*. Vilnius: Geologijos ir geografijos institutas 2010, 43 (1–2), p. 3–15.
70. Kuznecovienė J. (Ne)lietuviškumo dėmenys: savo / svetimo ribų braižymas. *Lietuviškojo identiteto trajektorijos*. Kaunas: VDU, 2008 p. 89–108.
71. Landry Ch. *The Creative city*. London: Earthcan 2005.
72. Laužikienė N. Jūros šventės įtaka Klaipėdos miesto vystymuisi. *Inter-studia humanitatis*. Nr 3, Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2006, p. 108–125.
73. Lazarevaitė L., Rauplienė A., Perkumienė D. Šiuolaikinių kaimo plėtros idėjų pritaikymas Lietuvoje. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2006. 1 (6). p. 117–124.
74. Lesčius V. Lietuvos kariuomenės organizavimo, dislokavimo ir ginkluotės pokyčiai 1938 – 1940 m. *Karo archyvas*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija 2009 XXIV p. 116–206.
75. Leščius V. *Lietuvos kariuomenė 1918-1920*. Vilnius: Leidybos centras, 1998.
76. Liekis A. *Lietuvių karyba ir ginkluotė (iki 1940 m.)*. Vilnius: Lietuvos mokslas, 2002.
77. Liekis A. *Lietuvos karo aviacija (1919-1940)*. Vilnius. Lietuvos mokslas, 1999.
78. Liekis A. *Sparnuotoji Lietuva*. Vilnius. Lietuvos mokslas, 2008.
79. Luobikienė I., Butkevičienė E. Miesto kultūros erdvės konstravimas: jaunimo įžvalgos. *Jaunimo vertybinės orientacijos straipsnių rinkinys*. Vilnius: Socialinių tyrimų institutas, 2003, p. 97–103.
80. Mažeikis G. Simbolinių pasaulių kūryba, gamyba ir kolonelizacija. *Grupės aplinkos*. Kaunas. Vytauto Didžiojo universitetas, Nr. 1, p. 29–48.
81. Milius V. Kasienybės darbų pasiskirstymas Lietuvos kaime XIX a. antroje pusėje – XX a. pirmoje pusėje. *Lietuvos etnologija: socialinės antropologijos ir etnologijos studijos*. Vilnius Lietuvos istorijos institutas, 2005, 5 (14) 27–34.
82. Milerius N., Tornau U., Dranseika V. (sudarytojai) *Rytų ir Vidurio Europos miestų kaita: architektūriniai, kultūriniai ir socialiniai aspektai*. Vilnius: VU leidykla, 2009.
83. Merkienė, R. Grigiškių bandomojo popieriaus kombinato darbininkų butis ir kultūra. Kadru formavimasis, jų kilmė ir sudėtis. *Lietuvos TSR MA darbai*. Vilnius 1965, serija A, T. 1 (18), p. 137-141.
84. Mumford L. *The Lewis Mumford Reader*. Ed. D.L. Miller. New York Pantheon Books, 1986.

85. Navaitis A. *Karo lakūnai kovoje dėl Lietuvos laisvės*. Vilnius: Ciklonas, 2003.
86. Novagrockienė J. Kario profesijos įvaizdis Lietuvoje: karių, visuomenės ir jaunimo požiūris. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2009*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2010 T. 8, p. 193–216.
87. Novagrockienė J. Kariuomenės transformacija XXI amžiuje: Lietuvos atvejis. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2004*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2005 2005, p. 197–214
88. Olsen J. A. *European Air Power: Challenges and opportunities*. VA: Potomac Books, 2014.
89. Paulauskas K. NATO šiandien: pasiklydę transformacijose? *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2009*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija 2010, T. 8, p. 29–53.
90. Pečiulis M. Lietuvos ekonominė padėtis XXa.6-7 dešimtmečiais. *Laikas ir žodis*. Kaunas. Vytauto didžiojo universitetas, 2008, Nr. 1 p. 113–122.
91. Petraitis D. Rusijos Ginkluotojų pajėgų reforma 2005 -2015 m. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2010*, Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2011 T. 9, p. 159–191.
92. Petrauskaitė A. Karininkijos dorovinės problemos prieškario Lietuvoje. *Karo archyvas*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2006, 21, p. 117–135.
93. Petružytė D. *Atliekų rinkėjų gyvensena: Kariotiškių savartyno atvejo studija*. Daktaro disertacija. Sociologija. Vilniaus universitetas, 2009.
94. Pugačiauskas V. Rusijos karinė doktrina ir praktinės realijos. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2010 – 2011*, Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2011, T. 9, p. 145–159.
95. Račius E. Lietuva NATO misijoje Afganistane: tarp idealizmo ir pragmatizmo. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2009*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2010, T. 8, p. 173–193.
96. Račiūnaitė – Paužuolienė R. Kultūros reiškinių migracija: Tarpukario Kaunas ir jo priemiesčiai. *Rytų Europos kultūra migracija kontekste: tarpdalykiniai tyrimai*. Sud. R. Merkienė. Vilnius: Versus auerus, 2007 p. 378–396.
97. Račiūnaitė R. Nacionalinių vertybių ir miestietiškos sąmonės plėtra: tarpukario Kaunas ir jo priemiesčiai. *Lietuvos etnologija: socialinės antropologijos ir etnologijos studijos*. Vilnius: LII, 2004, Nr. 4 (13), p. 111-133
98. Račiūnaitė – Paužuolienė R. Regioninės kultūros savitumai tarpukario Kaune. *Liaudies kultūra*. 2009, Nr. 3, p. 37–45.

99. Račiūnaitė – Paužuolienė R. Tarpdisciplininės miesto tyrimų perspektyvos *Lithuanian Journal of Anthropology*, 2014, Nr. 1, p. 89–110.
100. Račiūnaitė – Paužuolienė R. *Lietuvių šeima vertybių sankirtoje. XX a. –XXI a. pradžia*. Kaunas: VDU, 2012.
101. Ramanauskaitė E. *Šiuolaikinės kultūros tyrinėjimai*. Kaunas: VDU, 2002.
102. Ramanauskaitė E. *Subkultūra: fenomenas ir modernumas*. Kaunas: VDU, 2004.
103. Ramoška G. *Lietuvos aviacija*. Kaunas. Šviesa, 2009.
104. Raubickas E. *Ženklas ant munduro*. Vilnius: KAM, 2005.
105. Rezmer W. *Litewskie Lotnictwo Wojskowe 1919-1940*. Torun: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 1999.
106. Samalavičius A. *Miestas ir protas*. Vilnius: Technika, 2013.
107. Savolainen R. Everyday Life Information Seeking: Approaching Information Seeking in the Context of “Way of Life“. *Library & information science research*. 1995 T. 17, Nr.3, p. 259 – 294. Prieiga per internetą: <http://bogliolo.eci.ufmg.br/downloads/SAVOLAINEN%201995.pdf> (žiūrėta 2014.10.21)
108. Savoniakaitė V. Bendruomenė. *Lietuvos etnologijos ir antropologijos enciklopedija*. Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2011 (a), p. 54–57.
109. Savoniakaitė V. Tapatybė. *Lietuvos etnologijos ir antropologijos enciklopedija*. Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2011 (b), p. 389–392).
110. Savoniakaitė V. Lietuvybės simbolių perteikimai. *Lituanistica*. Vilnius: Lietuvos Mokslų akademija, 2002, 2 (50), p. 39–48.
111. Sirutavičiaus V. Šventės nacionalizavimas. „Tautos šventės“ atsiradimas Lietuvos Respublikoje XXa. 4 dešimtmetyje. *Nacionalizmas ir emocijos*. Vilnius. Lietuvos istorijos institutas 2001.
112. Surgailis G. (vyr. red.) *Lietuvos krašto apsaugos ministrai ir kariuomenės vadai*, II. Vilnius: KAM, 2008.
113. Sverdiolas A. Clifford Geertz kultūros antropologijos modelis. *Clifford Geertz. Kultūrų interpretavimas*. 2005 p. I - XIII.
114. Sviderskytė G. *Uragano kapitonas*. Vilnius: Artseria, 2004.
115. Stankūnas J., Baublytė M., Gamziukas A., Zemlickas G. *Gyvenimas skrydžiui*. Vilnius: Technika, 1999.
116. Stoliarovas A. „Kariško munduro“ garbės gynimas prieškarinio Lietuvoje. Lietuvos istorijos metraštis 2012 p. 63 – 80.
117. Stoliarovas A. Policijos batalionai. Lietuvių karinės – policinės struktūros 1941 – 1944 metais. *Laikas ir žodis*. Kaunas: VDU, Nr. 1. p. 97–113.

118. Šidiškienė I. Kultūrinio tapatumo gairės. Simboliniai veiksmai vestuvėse. *Lietuvos kultūra. Aukštaitijos papročiai*. Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2007, p. 117–145.
119. Šlekys D. Amerikietiškos kariavimo tradicijos svarba ir keliamos problemos. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga*. 2007. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2008, p. 25–47.
120. Tininins V. Lietuvos ūkio integravimas į SSRS. *Lietuva 1940 – 1990*. Vilnius: Lietuvos gyventojų genocido ir rezistencijos centras, 2007, p. 432 – 441.
121. Toliver R. F., Constable T.V. *Šviesiaplaukis Vokietijos riteris. Ericho Hartmano biografija*. Vilnius: Briedis, 2014.
122. Urbelis V. Išmaniosios gynybos koncepcijos pasekmės mažosioms Aljanso valstybėms *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2012 -2013*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2013, T.11, p. 9–29.
123. Urbelis V. Mažųjų valstybių reikšmė NATO. *Lietuva ir NATO 10 metų kartu*. Vilnius: KAM, 2014 p. 113–120.
124. Užurka J. *Lietuvos kariuomenės atkūrimas 1988-1991*. Vilnius: Kronta, 2004.
125. Vaičenonis J. *Lietuvos kariuomenė valstybės politinio gyvenimo verpetuose (1927–1940)*. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas 2004.
126. Vaitekūnas S. *Lietuvos gyventojai. Per du tūkstantmečius*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2006.
127. Vanagas J. Miestas. *Visuotinė lietuviškoji enciklopedija*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 2004, T. 5, p. 50–55.
128. Vyšniauskaitė A. Kalnius P. Paukštytė – Šaknienė R. *Lietuvių šeima ir papročiai*. Vilnius: Mintis. 2008.
129. Vosyliūtė A. *Varguomenė: gyvensena ir vertybės*. Vilnius; Sociologijos institutas, 2004.
130. Zapolskis M. NATO transformacijos scenarijai. *Lietuvos metinė strateginė apžvalga 2009*. Vilnius: Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija, 2010, T. 8, p. 53–77.
131. Žalimas D. Teisinis kelias į NATO. *Lietuva ir NATO. 10 metų kartu*. Vilnius: KAM, 2014, p. 79–95.
132. Wirth L. Urbanism as a Way of Life. *The american Jurnal of sociology*. 1938. The American Journal of Sociology, Vol. 44, No. 1, (Jul., 1938), pp. 1-24 Published by: The University of Chicago Press. Prieiga per internetą: <http://www.jstor.org/stable/2768119> (žiūrėta 2012.04.06).
133. Абрамова М. Влияние праздника на сохранение этнокультуры и формирование мультикультурности современного города. *Šventės šiuolaikiniame mieste*. Vilnius: Lietuvos edukologijos universitetas, 2013, p. 11–21.

134. Возмитель А. А., Осадчая Г. И. Образ жизни теоретико – методологические основы анализа. *Социологические исследования*. № 8, Август 2009, С. 58-65. Prieiga per internetą: http://www.isras.ru/files/File/Socis/2009-08/Vozmitel_Osadchaya.pdf. (Žiūrėta 2013.05.20).
135. Возмитель А. А., Осадчая Г. И. Образ жизни в Рооссии динамика изменений *Социологические исследования*. № 1, 2010 с. 17–27. Prieiga per internetą http://www.inspp.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=248&Itemid=1 (žiūrėta 2013.05.20)
136. Возмитель А. А. *Образ жизни: тенденции и характер изменений в пореформенной России*. Москва: Институт социологии РАН, 2012.
137. Гриценко В. Праздник как средство формирование просоциального поведения мигрантов в условиях межкультурного взаимодействия. *Šventės šiuolaikiniam miestui*. Vilnius: Lietuvos edukologijos universitetas, 2013, p. 31 – 41.
138. Жирихов М. *Асы над тундрой*. Москва: Центрполиграф, 2011.
139. Земфилов М. *Асы второй мировой войны. Союзники Люфтваффе. Венгрия. Румыния. Болгария. Хорватия. Словакия. Испания*. Москва: АСТ, 2003.
140. Земфилов М. *Асы Люфтваффе. Ночные истребители*. Москва: АСТ, 2001.
141. Земфилов М. *Асы Люфтваффе. Бомбардировочная авиация*. Москва: АСТ, 2003.
142. Земфилов М. *Асы Люфтваффе. Дневные истребители*. Москва: АСТ, 2003.
143. Земфилов М. *Асы Люфтваффе. Штурмовая авиация*. Москва: АСТ, 2005.
144. Золотова Т. Праздничный код сибирского города: проблемы классификации, соотношения традиций и инноваций *Šventės šiuolaikiniam miestui*. Vilnius: Lietuvos edukologijos universitetas, 2013, p. 100–127.
145. Маликова Н. Феномены межэтнической аккультурации и этноглокальности в городских праздниках Москвы. *Šventės šiuolaikiniam miestui*. Vilnius: Lietuvos edukologijos universitetas, 2013, p. 342 -52.
146. Матлин М. Г. Фольклор военных училищ. *Современный городской фольклор*. Москва: Российский государственный гуманитарный университет, 2003.
147. Рывкина Р. Образ жизни населения России: социальные последствия реформ 90-х годов. *Социологические исследования*. 2001. N4. с. 32-48. Prieiga per internetą: <http://ecsocman.hse.ru/rubezh/msg/16514078.html> (žiūrėta 2013.05.10).
148. Клинге А. *Юнкерс-87. Stuka в бою*. Москва: Яуза Эксмо, 2011.
149. Ливанова Н. Е. Фольклор парашютистов. *Современный городской фольклор*. Москва: Российский государственный гуманитарный университет, 2003.

150. Полак Т. Шоурз К. *Асы Сталина. Статистика побед и поражений*. Москва: Эксмо, 2006.
151. Смелзер Н. *Социология*. Москва: Феникс, 1994.
152. Солонин М. *Новая хронология катастрофы 1941*. Москва: Яуза Эксмо, 2010.
153. Солонин М. *Другая хронология катастрофы 1941. Падение „Сталинских соколов"*. Москва: Яуза Эксмо, 2011.
154. Тамаев Д. В. К проблеме профессиональной инициации в условиях воинской среды. Вестник № 2 УДК 159.9:355.01. Prieiga per internetą: <http://elibrary.ru/item.asp?id=13583197> (žiūrėta 2012 06 06).
155. Туров И. С. Городской образ жизни: теоретический аспект. *Социологические исследования*. 1995. № 1. С. 131-134. Prieiga per internetą: <http://ecsocman.hse.ru/data/662/920/1219/015.TUROV.pdf>. (žiūrėta 2013.09.10).
156. Френкс Н., Бейли Ф., Гест Р. *Германские асы первой мировой войны*. Москва: Эксмо, 2006.

Kita literatūra ir interneto duomenys

1. *Aleksoto aerodromas nesutarimo gniaužtuose*. Prieiga per internetą: <http://www.alfa.lt/straipsnis/188682/aleksoto-aerodromas-nesutarimu-gniauztuose> (žiūrėta 2015.10.20).
2. *Alytaus aeroklubo internetinė svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.aeroalytus.lt/naujienos/aviacijos-svente-alytus-ore> (žiūrėta 2015.10.12).
3. *Alytaus turizmo informacijos centro svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.alytus-tourism.lt/lt/>. (žiūrėta 2014.08.02).
4. Aviacijos bazės kariai dalinosi Kalėdų šiluma Šiaulių miesto kūdikių namuose. *KOP naujienos 2014*. Prieiga per internetą: (http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_struktura/karines_oro_pajegos/kariniu_oro_pajegu_naujienos/kop_2014_metai/siauliu_kudikiu_namams_nato_kariu_ir_policininku_dovanos.html?pbck=0) (žiūrėta 2015.10.10)
5. Ašmenskas V. *Mano šimtamečio gyvenimo prošvaistės 1912 – 2015*. Vilnius: Diemedžio leidykla, 2012.
6. Baipšys S. *Nuotyčiai padangėje ir žemėje*. Kaunas: Plieno sparnai, 1995.
7. *Bazinis karinis rengimas*. Generolo Jono žemaičio karo akademijos svetainė. Prieiga per internetą: <http://www.lka.lt/lt/karinis-rengimas/bazinis-karinis-rengimas.html> (žiūrėta 2015.10.02).
8. Buitvytienė G. *Ištekėjusios už karininkų*. 2006, prieiga per internetą: <http://www.delfi.lt/gyvenimas/istorijos/istekejusios-uz-karininku.d?id=9968331> (žiūrėta 2014.12.30).

9. *Dabartinės lietuvių kalbos žodynas*. Prieiga per internetą <http://dz.lki.lt/search/> (žiūrėta 2014.09.10).
10. De Žofras F. *Normandija-Nemunas*. Vilnius: Mintis 1985.
11. Dovydaitis V. *Lemta buvo išlikti*. Kaunas: Plieno sparnai, 1994.
12. Eidukaitis V. *Vienišos vilkės vaikai. Kario dienoraštis*. Kaunas: Spindulys, 2001.
13. *Enciklopedinis karybos žodynas* (2008). Prieiga per internetą: http://www.lka.lt/EasyAdmin/sys/files/KARYBOS_ZODYNAS.pdf (žiūrėta 2012.03.04).
14. Gamziukas A. *Brg. gen. inž. Antanas Gustaitis: Lietuviškų lėktuvų ANBO kūrėjas*. (Informacinis lankstinys), Vilnius: KAM, 2012.
15. Hiksa P. *Gyvenimas kaip skrydis*. Vilnius: Aviacijos pasaulis, 2014.
16. Į Lietuvą atskrido pirmas iš trijų Naujų Lietuvos kariuomenės įsigytų paieškos ir gelbėjimo sraigtasparnių. *KOP naujienos* 2015. Prieiga per internetą: http://www.kam.lt/lt/naujienos_874/aktualijos_875/i_lietuva_atskrido_pirmasis_is_triju_naujuju_lietuvos_kariuomenes_isigyto_paiskos_ir_gelbejimo_sraigtasparniu.html (žiūrėta 2015.09.18).
17. *Įstros aviaparko internetinė svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.aviapark.lt/lt/istorija#text> (žiūrėta 2014.08.02).
18. *Youtube interneto svetainė*: Prieiga per internetą: <https://www.youtube.com/?gl=LT&hl=lt>. (žiūrėta 2012.06.05; 2012.09.10, 2013.04.05)
19. Jankauskienė L. Kokią naudą NATO kariai atneša Šiauriam. *LRT televizijos naujienų tarnyba 2014*. Prieiga per internetą: <http://www.lrt.lt/naujienos/ekonomika/4/39691> (žiūrėta 2015.10.10).
20. Jankienė V. Kariuomenė ir garbė – neatsiejamas. *Aviacijos pasaulis*. 2011, Nr. 8–9, p. 16–21.
21. Jurevičiūtė L. Naikintuvai kenkia Šiauriečių sveikatai. *Šiaurinių naujienos 2010*. Prieiga per internetą: <http://www.snaujienos.lt/naujienos/miesto-gyvenimas>. (žiūrėta 2015.02.03).
22. Jurgelaitis R. NATO misija: ir ekonominė nauda, ir rūpesčiai. *Kauno diena 2005*. Prieiga per internetą: <http://www.delfi.lt/news/daily/lithuania/nato-misija-ir-ekonomine-nauda-ir-rupesciai.d?id=6822740> (žiūrėta 2015.10.10).
23. *Kauno miesto savivaldybės internetinė svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.kaunas.lt/index.php?1112193506>. (žiūrėta 2013.06.10)
24. *Kauno miesto bendrasis planas 2011*: Prieiga per internetą: http://www.kaunoplanas.lt/bendrieji_planai/kauno_miesto_bendrasis_planas_esama_bukle. (žiūrėta 2015.12.10).
25. *Kauno miesto strateginis plėtros planas 2015*. Prieiga per internetą <http://senas.kaunas.lt/index.php?1611817170> (žiūrėta 2015.12.15).

26. *Kauno miesto kultūros plėtros galimybių studija 2015*. Prieiga per internetą: http://www.kaunas.lt/wp-content/uploads/sites/8/2015/06/Kauno-kulturos-pletros-studija_BGI_KULTUR.pdf (žiūrėta 2015. 11. 20).
27. *Kauno miesto kultūros sektoriaus įtaka regiono savitumui 2012*. Prieiga per internetą: http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/ESFproduktai/2012_Kauno_kulturos_sektoriaus_itakos_regiono_savitumui_tiriamoji_studija.pdf (žiūrėta 2015. 11. 20).
28. Kauno padangių spektaklio ruošėjų žodis. *Lietuvos aidas*, 1936.05.25.
29. *Kauno turizmo infrastruktūros studija 2012*. Prieiga per internetą: http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/ESFproduktai/2012_Kauno_turizmo_infrastrukturos_pletras_studija.pdf (žiūrėta 2015. 11. 20).
30. Kiseliovas A. N. (sudarytojas) Vyriausiasis aviacijos maršalas Konstantinas Veršininas. *Didžiojo tėvynės karo vadai*. Kaunas: Šviesa: 1988.
31. *KOP uždaviniai ir veikla*. Prieiga per internetą: http://kariuomene.kam.lt/lt/http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_struktura/karines_oro_pajegos/kop_uzdaviniai_ir_veikla.html (žiūrėta 2015.09.18).
32. *Lietuvių kalbos žodynas*. Prieiga per internetą: <http://lkzd.lki.lt/Zodynas/Visas.asp> (žiūrėta 2013.19.09).
33. *Lietuvos aviacijos muziejaus svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.lam.lt/lt/naujienos.html> (žiūrėta 2013. 07. 29).
34. *Lietuvos gynybos politikos baltoji knyga* (Atsak. red. Paulauskas K) Vilnius: KAM, 2006.
35. *Lietuvos respublikos aviacijos įstatymas 2000*. Prieiga per internetą: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=266951 (žiūrėta 2014.10.20).
36. *Lietuvos karinė doktrina 2010*. Prieiga per internetą: http://kariuomene.kam.lt/lt/kariuomenes_atributika/lietuvos_karine_doktrina.html (žiūrėta 2013.10.10).
37. *Lietuvos kariuomenės interneto svetainė*. Prieiga per internetą: <http://kariuomene.kam.lt/lt/titulinis.html>. (žiūrėta 2013.10.10).
38. *Lietuvos kariuomenės ordinariato internetinė svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.ordinariatas.lt> (žiūrėta 2013.10.10).
39. *Lietuvos kariuomenės vizija 2012*. http://www.kam.lt/lt/gynybos_politika_490/aktualus_dokumentai_492/strateginiai_dokumentai_494.html (žiūrėta 2013.10.10).
40. *Lietuvos krašto apsaugos ministerijos interneto svetainė*. Prieiga per internetą: http://www.kam.lt/lt/titulinis_1220.html (žiūrėta 2011.12.10; 2012.04.05; 2013.05.12; 2014.03.12).

41. *Lietuvos Respublikos darbo kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Darbo kodeksas 2002*. Prieiga per internetą <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/oldsearch.preps2?Condition1=169334&Condition2=> (žiūrėta 2013.10.10).
42. *Lietuvos Respublikos karinė strategija 2012*. Prieiga per internetą: http://www.kam.lt/lt/gynybos_politika_490/aktualus_dokumentai_492/strateginiai_dokumentai_494.html (žiūrėta 2013.10.10).
43. *Lietuvos parlamentinių partijų susitarimas dėl gynybos politikos 2012 -2016. (2012)*. Prieiga per internetą: http://www.kam.lt/lt/gynybos_politika_490/aktualusdokumentai_492/strateginiai_dokumentai_494.html (žiūrėta 2013.10.10).
44. *Lietuvos statistikos departamento svetainė*. Prieiga per internetą: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/>. (žiūrėta 2014.10.12).
45. *Luftwaffe*. Prieiga per internetą: http://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe/!ut/p/c/04_ ((žiūrėta 2012.06.10; 2013.10.15; 2014.02.03).
46. Mažintas J. Ar reikia pasakoti ir aiškinti? *Aviacijos pasaulis*. 2012, 2 (205), p.32–33.
47. Mikėnas J. *Gyvenimo skrydis*. Kaunas: Plieno sparnai, 1994.
48. *Nacionalinio saugumo strategija 2002*. Prieiga per internetą: http://www.kam.lt/lt/gynybos_politika_490/aktualusdokumentai_492/strateginiai_dokumentai_494.html (žiūrėta 2013.10.10).
49. Namikas J. *Europa iš oro*. Kaunas: Plieno sparnai, 1993.
50. *NATO šalių gynybos ir strateginė koncepcija 2010*. Prieiga per internetą: http://www.kam.lt/lt/gynybos_politika_490/aktualusdokumentai_492/strateginiai_dokumentai_494.html (žiūrėta 2013.10.10).
51. *Nauji sraigtasparniai tapo valdininkų dilema 2011*. Prieiga per internetą: <http://www.tv3.lt/naujiena/526533/nauji-sraigtasparniai-tapo-valdininku-dilema> (žiūrėta 2015.09.30).
52. *Panevėžio aeroklubo svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.aeroklubas.lt/images/apie/apie.php>. (žiūrėta 2014.08.02) <http://www.aeroklubas.lt/images/apie/apie.php>. (žiūrėta 2013. 06. 10).
53. *Panevėžio miesto strateginis plėtros planas 2013*. Prieiga per internetą: http://www.panevezys2020.lt/wp-content/uploads/2013/10/1_280.pdf (žiūrėta 2015.12.10).
54. *Panevėžio miesto bendrasis planas 2008*. Prieiga per internetą: <http://www.panevezys.lt/veikla/veiklos-sritys/architekturos-ir-urbanistikos-skyrius/teritoriju-planavimas-1985/panevezio-miesto-bendrasis-planas.html> (žiūrėta 2015.12.10).

55. *Panevėžio miesto kultūros plėtros galimybių studija 2012*. Prieiga per internetą: <http://www.panevezys2020.lt/wp-content/uploads/2012/08/kulturospletrosstudija.pdf> (žiūrėta 2015.12.10).
56. *Panevėžio miesto turizmo plėtros 2006 – 2010 m. programa 2005*. Prieiga per internetą: www.panevezys.lt/panevezys/download/12791/kpm0605-06.doc. (žiūrėta 2015.11.20).
57. *Pasakojimai apie aviaciją: Lietuvos ir JAV pilotų istorijos*. Prieiga per internetą: <http://www.delfi.lt/video/auto/pasakojimai-apie-aviacija-lietuvas-ir-jav-pilotu-istorijos.d?id=67138610> (žiūrėta 2015.02.25).
58. *Panevėžio rajono strateginis plėtros planas 2016 – 2022. 2015*. Prieiga per internetą: <http://www.panrs.lt/go.php/Strateginis-planavimas496>. (žiūrėta 2015.10.30).
59. *Panevėžio rajono bendrasis planas 2008*. Prieiga per internetą http://www.panrs.lt/architektura/bendras_planas/analize.htm. (žiūrėta 2015.10.30).
60. Peseckas L. *Karo lakūno pasakojimai*. Kaunas: Plieno sparnai, 1992.
61. Pyragius J. *Kovosiu kol gyvas*. Kaunas: Plieno sparnai, 1993.
62. *Plieno sparnai* interneto svetainė. Prieiga per internetą <http://www.plienosparnai.lt/news.php>. (žiūrėta 2011.11.10; 2012.05.05; 2013.05.12; 2014.03.12).
63. *Plieno sparnų šventės lankstinukas*. KAM, 2012.
64. *Rojūnų aerodromo internetinė svetainė*. Prieiga per internetą: <http://www.zmoguspaukstis.lt/LT/9/Rojunu-aerodromas.htm>. (žiūrėta 2014.08.02).
65. *S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo internetinė svetainė*. Prieiga per internetą: <http://aleksotasair.lt>. Naudotasi 2012 – 2015 m. <http://aleksotasair.lt>. (žiūrėta 2013 06 10).
66. *Skaistė G. Iš arčiau: ar daug kainuoja NATO? 2009*. Prieiga per internetą: (<http://www.technologijos.lt/n/technologijos/karyba/straipsnis> (žiūrėta 2014.02.03).
67. Skujaitė I. Eksperimentas: 11 brolių, juodvarniais skraidančių. *Karys*. 2009, Nr. 4, p. 10–17.
68. Stanaitis S. *Likimo vingiai*. Kaunas: Plieno sparnai, 1992.
69. *Šiaulių miesto bendrasis planas 2009*. Prieiga per internetą http://www.siauliai.lt/shared/view.php?kalba=lt&tema=miestas-detalusispl&linkback=/investicijos/investicine_aplinka.php&menu=2&title=Bendrasis%20planas (žiūrėta 2015.11.20).
70. *Šiaulių miesto strateginis plėtros planas 2015*. Projektas „2015–2024 m. strateginio plėtros plano rengimas“. Šiaulių miesto esamos būklės analizė. II etapo ataskaita. Prieiga per internetą: (<http://edem.siauliai.lt/Miesto%20strateginis%20planas667>. (žiūrėta 2015.12.10)

71. *Šiaulių naujienos. Internetinė svetainė.* Prieiga per internetą: <http://www.snaujienos.lt/naujienos/miesto-gyvenimas> (žiūrėta 2013 – 2015).
72. *Šiaulių tolygaus turizmo galimybių studija metai 2011.* Prieiga per internetą: <http://sena.akmene.lt/get.php?f.16407> (žiūrėta 2015.12.10).
73. Tarptautinio Šiaulių oro uostas internetinė svetainė. Prieiga per internetą: (<http://www.siauliai-airport.com/lt/oro-uostas/oro-uosto-istorija>) (žiūrėta 2015.11.15).
74. *Tarptautinių žodžių žodynas.* Prieiga per internetą: <http://www.zodziai.lt> (žiūrėta 2014.12.10).
75. *The Official Home Page of the U.S. Air Force* Prieiga per internetą: <http://www.af.mil/>. (Žiūrėta 2012.06.10; 2013.10.15; 2014.02.03).
76. *Teisės aktai reguliuojantys karinę aviaciją ir transportą. Prieiga per internetą:* [http://www.kam.lt/lt/teisine informacija karine aviacija ir transporta.html](http://www.kam.lt/lt/teisine-informacija-karine-aviacija-ir-transporta.html) (žiūrėta 2014.09.26).
77. *United States Air Force.* Prieiga per internetą: <http://www.airforce.com/> (žiūrėta 2012.06.10; 2013.10.15; 2014.02.03).
78. *Viešbučių darbuotojai mato NATO karių socialinį gyvenimą 2015.* Prieiga per internetą: <http://etaplus.lt/viesbuciu-darbuotojai-mato-nato-kariu-socialini-gyvenima> (žiūrėta 2015.10.10).
79. Visuomenė ir gyvenimo stiliai (Klausimynas) *Grupės ir aplinkos.* (vyr. red. E. Ramanauskaitė). Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, 2009. Nr. 1. p. 307.
80. *Visuomenės nuomonės ir rinkos tyrimų centras Vilnius.* Prieiga per internetą: <http://www.vilmorus.lt> (žiūrėta 2014.12.20).
81. Volovaitė A. *Naikintuvų riaumojimo valdžia negirdi 2011.* prieiga per internetą: <http://balsas.tv3.lt/m/ naujiena/ 551382/naikintuvu- riaumojimo-valdzia-negirdi> (žiūrėta 2015.02.03).
82. *VU dėstytojo Artūro Vito tinklalapis.* Prieiga per internetą: <http://web.vu.lt/ef/a.vitas/2011/12/26/> (žiūrėta 2015.01 01).
83. Вооруженные Силы России/Военно-воздушные силы России: Prieiga per internetą: <http://army.lv/ru/Voenno-vozdushnie-sili-Rossii-segodnya-i-zavtra/2612/3723>. (žiūrėta 2012.06.10; 2013.10.15; 2014.02.03).
84. Пресняков А. *Над волнами Балтики.* Москва: Воениздат, 1979.
85. Рихтгофен фон Манфред. *Красный барон.* Москва: Быстров, 2003.

Tyrimo apklausų archyvinė medžiaga

VDU ER – Vytauto Didžiojo universiteto Kultūrų studijų ir etnologijos katedros rankraštynas

86. VDU ER 2582 1/I. Apklausa, naudojant Vytauto Didžiojo universiteto Kultūrų tyrimo centro parengtą klausimyną „Visuomenė ir gyvenimo stiliai“, Interviu su lakūnais, 2007 – 2009 m. Užrašė Arvydas Griškus.
87. VDU ER 2582 1/II. Interviu su lakūnais, 2007 – 2009 m. Užrašė Arvydas Griškus.
88. VDU ER 2582 1/II.I Interviu su civiliais apie aviaciją, 2007 – 2009 m. Užrašė Arvydas Griškus.
89. VDU ER 2582 2/I. Apklausa, naudojant Vytauto Didžiojo universiteto Kultūrų tyrimo centro parengtą klausimyną „Visuomenė ir gyvenimo stiliai“. Interviu su lakūnais, 2009 – 2011 m. Užrašė Arvydas Griškus.
90. VDU ER 2582 2/II. Pokalbiai, interviu su lakūnais, kariškiais, aviatoriais, 2007 – 2011 m. Užrašė Arvydas Griškus.
91. VDU ER 2582 3. Aviacinis folkloras, 2007 – 2015 m. Užrašė Arvydas Griškus.
92. VDU ER 2582 4/I. Interviu su lakūnais, 2011 – 2015 m. Užrašė Arvydas Griškus.
93. VDU ER 2582 4/II. Aviacijos švenčių dalyvių apklausa, 2012 – 2013 m. Užrašė Arvydas Griškus.
94. VDU ER 2582 4/III. Lakūnų žmonių apklausa, 2012 – 2014 m. Užrašė Arvydas Griškus.
95. VDU ER 2582 4/IV. Užsienio šalių lakūnų apklausa, 2010 – 2013 m. Užrašė Arvydas Griškus.
96. VDU ER 2582 4/V. Savivaldybių tarnautojų, kariškių apklausa, 2007 – 2016 m. Užrašė Arvydas Griškus.
97. VDU ER 2582 5/ I. Arvydo Griškaus mokslinis dienoraštis, 2008 – 2016 m.
98. VDU ER 2582 5/ II. Lietuvos karinių oro pajėgų N lakūno dienoraštis (cituojuama, bet dienoraščio autoriaus duomenų viešinti negalima).
99. VDU ER 2582 5/III. Įvairi aviacinė statistika, 2007 – 2016 m. Užrašė Arvydas Griškus.
100. VDU ER 2582 6/I moksleivių apklausos, 2012 – 2013 m. Užrašė Arvydas Griškus.

A. GRIŠKAUS MOKSINIAI STRAIPSNIAI DISERTACIJOS TEMA

Tarptautinėse duomenų bazėse įregistruotuose leidiniuose

Griškus A. Aukštaitijos didieji miestai – Lietuvos karo aviacijos istorijos ir tradicijų lopšys. *Žiemgala*, 2011, Nr. 2, p. 6–13. *Index Copernicus*

Griškus A. Lietuvos karo aviacijos tradicijos 1991–2012 m.: tęstinumo ir inovacijų problemos. *Res humanitarie*, t. 13, 2013. p. 136 – 159. *Index Copernicus*

Kituose recenzuojamuose leidiniuose

Griškus A. Iš miesto į kaimą: Lietuvos karo lakūnų gyvenimo kaita 1991 – 2012 metais.

Kaimo raidos kryptys žinių visuomenėje, 2012, Nr. 1 (3), 1 d., p. 55–65.

Alenskaitė E., Apanavičius R., Griškus A. Kaimo kultūrinės veiklos modeliavimo principai.

Kaimo raidos kryptys žinių visuomenėje, 2013, Nr. 2 (13), p. 7–26.

Griškus A. Ribos tarp „savo“ ir „kito“ šių dienų Lietuvos karo aviacijoje. *Savas ir kitas šiuolaikiniais požiūriais*. Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2014, p.307 – 339

Pranešimai mokslinėse konferencijose

Griškus A. Aviacinis folkloras – lakūno dvasinio pasaulio veidrodis. *Šiuolaikinio folkloro tyrimų patirtis ir perspektyvos*. Vytauto didžiojo universitetas, 2010 09 24.

Griškus A. Iš miesto į kaimą: Lietuvos karo lakūnų gyvenimo 1990 – 2012 m. kaita. *Šiuolaikinio kaimo vizija (5 –oji Jono Aleksos tarptautinė mokslinė konferencija)*. Šiaulių universitetas, Kaimo plėtros tyrimų centras, 2012 09 21.

Griškus A. Lietuvos karo aviacijos tradicijos 1990 - 2012 metais; tęstinumo ir inovacijų problemos. II tarptautinė konferencija *Tradicijos ir modernumo dermė, priešprieša, raidos perspektyvos*. Klaipėdos universitetas, Humanitarinių mokslų fakultetas, 2012 11 16.

Griškus A. Kaimiško „kvapo“ įtaka Lietuvos karo lakūnų gyvenimo pokyčiams ir papročiams 1991–2012 m. *Kvapas kultūroje*. Interdisciplininė tarptautinė mokslinė konferencija. Šiaulių universitetas, Humanitarinis fakultetas, 2013 05 17.

Alenskaitė E., Apanavičius R., Griškus A. Kaimo kultūrinės veiklos modelio principai: Jurbarko ir Marijampolės savivaldybių pavyzdys. 6 – oji Jono Aleksos tarptautinė mokslinė konferencija *Šiuolaikinio kaimo vizija*. Šiaulių universitetas, Kaimo plėtros tyrimų centras, 2013 09 25.

Griškus A. „Savas“ ir „kitas“ Lietuvos karo aviacijoje. *Savas ir kitas šiuolaikiniuose tyrimuose*. Tarptautinė mokslinė konferencija. Lietuvos istorijos institutas, 2013 10 25.

PRIEDAI

Klausimynas Nr. 1, 2007 – 2009 m.

1. Įvardinkite Jums svarbiausią draugų grupę/ bendriją/ kultūrinę aplinką/ subkultūrą, su kuria siejate save arba kurioje dalyvaujate? (kaip vadinat savo tarnybą)

2. Jūsų įvardinta draugų grupė/ bendrija/ kultūrinė aplinka/ subkultūra yra susijusi su: (pabraukite visus tinkamus atsakymus)

Laisvalaikiu

Profesija

Užsiėmimu

Studijomis

Pasaulėžiūra

Religija

Filosofija

Asmens tapatybė

Pomėgiais

Kita

3. Ar Jūs esate tik įvardintos grupės dalyvis ar ir pats stengiatės individualiai pristatyti aviacijos / eskadrilės kultūrą? (pabraukite tinkamą atsakymą)

Aš dalyvauju grupėje

Aš individualiai pristatau kultūrą

Kita (įrašykite)

4. Kaip atskiriate skraidančius žmones, dirbančius aviacijoje nuo neskraidančių, nesusijusių su aviacija?

5. Kaip atskiriate lakūnus „fanatikus“ nuo „ne fanatikų“?

6. Kiek procentų dirbančiųjų eskadrilėje yra aviacijos „fanatikai“?

Kiek procentų eskadrilės pilotų „fanatikai“?

Ar Jūs fanatikas?

7. Kokios pagrindinės idėjos/pasaulėžiūra/nuostatos vienija:

žmones dirbančius aviacijoje,

lakūnus,

eskadrilę,

įgulą.

8. Kokios idėjos/ pasaulėžiūra/ nuostatos Jums asmeniškai yra svarbiausios?

9. Kuo skiriasi Jūsų asmeninės idėjos/ pasaulėžiūra/ nuostatos/ ar gyvenimo būdas nuo kitų grupės(eskadrilės) narių?

10. Kokias temas dažniausiai aptariate bendraudami grupėje(eskadrilėje) ?

11. Kokiais klausimais (idėjomis) eskadrilės nariai yra vieningiausi?

12. Kaip dažnai namuose kalbate apie:

eskadrilę

skraidymą

aviaciją?

13. Kiek laiko skiriate informacijai, reikalams susijusiems:

su tarnyba? - su sraigtasparniais?

su aviacija?

14. Kokio tai pobūdžio reikalai ir informacija? Ar tai darote specialiai, ar Jus sudomina tik atsitiktinė informacija?

15. Ar dažnai, ne tarnybos metu galvojate apie skraidymą?

16. Kiek laisvo laiko skiriate eskadrilės reikalams? Kiek laisvo laiko skiriate aviacijai?

17. Kokia jūsų hobi?

18. Jūsų požiūris į politiką?

19. Ar turite pomėgių susijusių su aviacija? Jei taip tai pakomentuokite.

20. Ką Jūs įprastai veikiate tarnybos metu (kokius darbus dirbate, kaip ilsitės laisvu nuo darbo metu)

21. Kaip pakliūti į eskadrilę/ karinės oro pajėgas?

22. Kodėl pradėjote skraidyti? Kaip papuolėte į eskadrilę. Ar svajojai (norėjai) skraidyti sraigtasparniu?

23. Ar yra kokie nors apribojimai siekiant tapti grupės nariu? (Prašome pabraukti Jums tinkantį atsakymą):

Amžius

Lytis

Socialinis statusas

Finansinė padėtis

Religija

Išsilavinimas

Tautybė

Politinės pažiūros

Kitas atsakymas

Nėra jokių apribojimų norint tapti grupės nariu

Jūsų komentarai:

24. Požiūris į moterį aviacijoje, karinėse oro pajėgose. Ar moterys galėtų valdyti sraigtasparnį?

Įvaizdis ir tapatybė

25. Ar eskadrilės nariai/ lakūnai turi jiems būdingą aprangos stilių. Jei taip prašome nurodyti svarbiausius elementus:

Jūsų komentaras:

26. Įvardinkite keletą svarbiausių simbolių būdingų aviacijai

27. Ar eskadrilės nariai stengiasi išsiskirti ženklais ar simboliais iš aplinkinių? Kokiais?

28. Ar šie simboliai yra naudojami tik Lietuvoje, ar juos naudoja ir kitų šalių skraidantieji?

29. Kokios svarbiausios šių simbolių reikšmės?

30. Ar Jums reikia pakeisti savo vardą tampant grupės nariu? (Ar suteikiama pravardė/slapyvardis?)

Kas suteikia? Pagal kokius kriterijus?

Komentarai.

Koks Jūsų slapyvardis (pravardė), jo atsiradimo istorija?

31. Koks specifinis (išsiskiriantis) elgesys būdingas dirbantiems aviacijoje?

a. kalba arba slengas. Pavyzdžiai:

b).Pasisveikinimas ar kreipimasis. Pavyzdžiai:

c).Kūno kalba ir gestai. Pavyzdžiai:

d).Maistas ir gėrimai Pavyzdžiai:

Bendravimas su visuomene

32. Kaip Jūs apibūdintumėte save nepažįstamam bendraamžiui?

33. Kaip Jūs apibūdintumėte grupę (eskadrilę) supančią 'plačiąją visuomenę'? (neskraidančius)

34. Kaip Jūs apibūdintumėte eskadrilę bendraamžiui, kolegai ar kitiems aplinkiniams? Kokia jos paskirtis, atliekamos funkcijos?

35. Jūsų nuomone, kokia eskadrilės reikšmė visuomenei, valstybei? Kokį ji daro poveikį aplinkiniams? Apibūdinkite.

36. Kaip aplinkiniai apibūdintų Jūsų grupę?

37. Ką kitos kariuomenės rūšys galvoja apie lakūnus?

38. Ką kitos kariuomenės rūšys galvoja apie "malūnininkus"?

39. Ką kiti skraidintys civilėje ir karinėje aviacijoje galvoja apie skraidančius sraigtasparnių eskadrilėje?

40. Su kuriomis kariuomenės rūšimis, valstybės tarnybomis, visuomenės grupėmis jūsų gyvenimo būdas, darbas, pasaulėžiūra yra giminingiausia?

41. Su kiek žmonių, kurie nėra grupės nariai, Jūs asmeniškai palaikote artimus ryšius? (Pabraukite Jums tinkantį atsakymą)

Aš nepalaikau jokių artimų ryšių .

1

2-3

4-6

7-10

11-ir daugiau

Muzika ir kitos meno rūšys

42. Kokią muziką/ ar kitą meno rūšį Jūs asmeniškai labiausiai mėgstate?

Kokia tematika dominuoja?

43. Kaip Jūs apibūdintumėte šios muzikos ar kito meno esmę žmogui, kuris niekada nėra susidūręs su minėta kūryba?

44. Kokie yra Jūsų mėgiamiausi muzikantai/ menininkai? (Įrašykite žemiau)

Lietuvoje:

Užsienyje

45. kokių mėgstate žiūrėti filmus?

Įtampų grupėje ir su aplinka

46. Ar būna kokių nors nesutarimų tarp grupės narių?

a). Jei taip, tai kokios tų nesutarimų pagrindinės priežastys?

b). Jei taip, tai kaip Jūs dažniausiai sprendžiate kilusius nesutarimus?

47. Ar Jūsų asmeninės idėjos/ pasaulėžiūra / vertybės skiriasi nuo kitų grupės narių?

a). Jei taip, tai kuo Jūsų asmeninės idėjos/ pasaulėžiūra / vertybės skiriasi nuo kitų grupės narių?

b). Įvardinkite tris pagrindines įtampas/ nesutarimus, kurie kyla grupės viduje.

(Išdėstykite juos pagal svarbą).

Įvertinkite šių įtampų/ nesutarimų stiprumą dešimtbalėje skalėje:

Pirma įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Antra įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Trečia įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

48. Įvardinkite tris pagrindines įtampas/ nesutarimus, kurie kyla tarp eskadrilės ir kitų grupių (tarnybų)? (Išdėstykite atsakymus pagal svarbą):

Įvertinkite Jūsų aukščiau paminėtų įtampų stiprumą dešimtbalėje skalėje :

Pirma įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Antra įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Trečia įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

49. Įvardinkite vieną, dvi kitas grupes (gali būti karinės struktūros, vidaus reikalų ministerijos, visuomeninės organizacijos), kurios Jums asmeniškai yra mažiausiai priimtinos:

Kodėl Jums nepriimtinos?

50. Ar skiriasi Jūsų grupės idėjos/ pasaulėžiūra/ nuostatos nuo plačiosios visuomenės vertybių?

Jei taip, tai kuo skiriasi Jūsų grupės idėjos/ pasaulėžiūra/ nuostatos nuo plačiosios visuomenės vertybių?

51. Įvardinkite tris pagrindines įtampas/ nesutarimus, kurie kyla tarp Jūsų grupės ir 'plačiosios visuomenės'? (Išdėstykite atsakymus pagal svarbą):

Įvertinkite Jūsų paminėtų įtampų/ nesutarimų stiprumą dešimtbalėje skalėje?

Pirma įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Antra įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Trečia įtampa: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

52. Kokias visuomenės reakcijas Jums yra tekę patirti būnant lakūnu nariu?

Tarnaujant sraigtasparnių eskadrilėje?

Besimokant?

53. Kaip/ kokių vardu Jūsų grupę (eskadrilę) vadina aplinkiniai?

54. Ar esate turėję kokių nors problemų/nesutarimų bendraujant su oficialių valstybinių institucijų atstovais? Jei taip tai kokių?

55. Įvertinkite ir pakomentuokite kaip skraidančius sraigtasparniais pristato žiniasklaida.(ypatingai respublikiniai laikraščiai, televizija. Parašome įvertinti balais nuo -5 iki +5 (- reiškia neigiamai, 0 neutraliai, + teigiamai) Paryškinkite arba pabraukite.

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

56. Įvertinkite ir pakomentuokite kaip Jūsų eskadrilę pristato žiniasklaida. Parašome įvertinti balais nuo -5 iki +5 (- reiškia neigiamai, 0 neutraliai, + teigiamai)

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

57.Įvertinkite ir pakomentuokite kaip lakūnus pristato žiniasklaida. Parašome įvertinti balais nuo -5 iki +5 (- reiškia neigiamai, 0 neutraliai, + teigiamai)

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

58. Įvertinkite ir pakomentuokite kaip aviaciją pristato žiniasklaida. Parašome įvertinti balais nuo -5 iki +5 (- reiškia neigiamai, 0 neutraliai, + teigiamai)

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

Grupės vidiniai santykiai

59. Su kiek grupės narių Jūs palaikote artimus ryšius? (Prašome pabraukti Jums tinkamiausią atsakymą)

1

2 - 3

4 - 5

6 - ir daugiau

60. Kaip Jūs įprastai bendraujate grupėje? (Prašome įvertinti atsakymus pagal svarbą):

2. bendraujame tiesiogiai

5. kiti būdai

4. internetu

1. telefonu

3. grupės renginiuose/ šventėse/ vakarėliuose

61. Dėl kokių priežasčių, Jūsų nuomone, grupės nariai kartais palieka grupę (eskadrilę).

62. Ar didžiuojatės, kad skraidote „malūnu“?

63. Ar norėtumėt pereiti į kitas KOP rūšis („transportus“, „naikintojus“) ar civilinę aviaciją?

Kokios priežastys tai galėtų nulemti. Kiek kartų reikėtų padidinti atlyginimą kad paliktum aviaciją, sraigtasparnius?

Tradicijos

64. Kokios šventės ir datos minimos sraigtasparnių eskadrilėje?

65. Kokie etapai pažymimi piloto, borto mechaniko, gelbėtojo tarnyboje? Kaip?

66. Jūsų pirmas savarankiškas skrydis ir jo iššventinimo ritualas? (trumpai)

67. Kokią dainą laikote savo himnu? Kaip dažnai ją klausote, dainuojate.

68. Ar jaučiamas perėjimas nuo rusiškų tradicijų prie vakarietiško Lietuvos aviacijoje?

69. Kaip jums svarbūs aviaciniai „ženkliai“, ar juos nešiojate laisvalaikio, buityje?

70. Kokie anekdotai dažniausia pasakojami tarnybos metu (kokia kalba)?

Išsilavinimas

Kiek laiko eskadrilėje.

Tarnybinės pareigos

Gyvenamoji vieta

Gimimo vieta

Amžius

Užsienio kalbos, įvertinkite savo žinias: (pvz.: suprantu, susikalbu, kalbu laisvai ir t.t.)

Anglų k.

Rusų k.

Kitos.

Klausimynas Nr. 2, 2009 – 2015 m.

1. Kaip savo tarnybą (darbą) vadinate tarpusavyje?
2. Su kuo dar susijusi jūsų tarnyba: (pabraukite visus tinkamus atsakymus)

Laisvalaikiu

Profesija

Užsiėmimu

Studijomis

Pasaulėžiūra

Filosofija

Asmens tapatybė

Pomėgiais

Kita

3. Kaip atskiriate skraidančius žmones, dirbančius aviacijoje nuo neskraidančių, nesusijusių su aviacija?

4. Ar yra lakūnų „fanatikų“? Kiek daug teko sutikti?

5. Kokios pagrindinės idėjos, pasaulėžiūra, nuostatos vienija:

6. Kokios idėjos, pasaulėžiūra, nuostatos Jums asmeniškai yra svarbiausios?

7. Kokias temas dažniausiai aptariate bendraudami eskadrilėje ?

8. Kaip dažnai namuose kalbate apie:

eskadrilę,

skraidymą,

aviaciją?

9. Kiek laiko ne darbo metu skiriate informacijai, reikalams susijusiems:

su tarnyba, stengiuosi tarnybos reikalus atlikti darbo metu arba po darbo, bet ne namuose.

su aviacija?

10. Kokio tai pobūdžio reikalai ir informacija? Ar tai darote specialiai, ar Jus sudomina tik atsitiktinė informacija?

11. Ar dažnai, ne tarnybos metu galvojate apie skraidymą?

12. Kokia jūsų hobi? Ar turite pomėgių susijusių su aviacija? Kaip leidžiate laisvą laiką?

13. Kodėl pradėjote skraidyti? Kaip papuolėte į eskadrilę. Ar svajojote skraidyti dabartiniu orlaiviu?

14. Požiūris į moterį aviacijoje, karinėse oro pajėgose ?

Įvaizdis ir tapatybė

15. Ar eskadrilės nariai ne tarnybos metu stengiasi išsiskirti apranga, ženklais ar simboliais iš aplinkinių? Kokiais?

16. Įvardinkite keletą svarbiausių simbolių būdingų aviacijai, eskadrilei? Kokios svarbiausios šių simbolių reikšmės?

17. Ar Jums reikia pakeisti savo vardą tampant eskadrilės nariu? (Ar suteikiama pravardė, šaukinys?)

Kas suteikia? Pagal kokius kriterijus?

Komentarai.

Koks Jūsų slapyvardis (pravardė), jo atsiradimo istorija?

18. Koks specifinis (išsiskiriantis) elgesys būdingas eskadrilės lakūnams?

a) kalba, posakiai. Pavyzdžiai:

b).Pasisveikinimas ar kreipimasis. Pavyzdžiai:

c).Maistas ir gėrimai. Pavyzdžiai:

Bendravimas su visuomene

19. Kaip Jūs apibūdintumėte eskadrilę bendraamžiui, kolegai ar kitiems aplinkiniams? Kokia jos paskirtis, atliekamos funkcijos?

20. Jūsų nuomone, kokia eskadrilės reikšmė visuomenei, valstybei? Kokį ji daro poveikį aplinkiniams? Apibūdinkite.

21.Ką kitos kariuomenės rūšys galvoja apie lakūnus?Jūsų eskadrilę?

22. Ką kitos KOP eskadrilės galvoja apie jūsų eskadrilę

23. Jūsų požiūris į Lietuvos KOP transporto lėktuvus ir jais skraidančius vyrus? Kaip jūs juos vadinate?

24. Jūsų požiūris į Lietuvos KOP sraigtasparnius ir jų įgulos narius? Kaip juos vadinate?

25. Su kiek žmonių, kurie nėra grupės nariai, Jūs asmeniškai palaikote artimus ryšius? (Pabraukite Jums tinkantį atsakymą)

Aš nepalaikau jokių artimų ryšių .

1

2-3

4-6

7-10

11-ir daugiau

Muzika ir kitos meno rūšys

26.Kokią muziką ar kitą meno rūšį Jūs asmeniškai labiausiai mėgstate?

27. Kokie yra Jūsų mėgiamiausi muzikantai/ menininkai? (Įrašykite žemiau)

Užsienyje:

28. Kokius mėgstate žiūrėti filmus?

Įtampas grupėje ir su aplinka

29. Ar būna kokių nors nesutarimų tarp grupės narių?

a) Jei taip, tai kokios tų nesutarimų pagrindinės priežastys?

b) Jei taip, tai kaip Jūs dažniausiai sprendžiate kilusius nesutarimus?

30. Įvardinkite tris pagrindines įtampas, nesutarimus, kurie kyla grupės viduje. (Išdėstykite juos pagal svarbą).

31. Įvardinkite tris pagrindines įtampas, nesutarimus, kurie kyla tarp eskadrilės ir kitų tarnybų, eskadrilių? (Išdėstykite atsakymus pagal svarbą).

32. Įvardinkite tris pagrindines įtampas, nesutarimus, nesusipratimus kurie kyla tarp Jūsų grupės ir 'plačiosios visuomenės'? (Išdėstykite atsakymus pagal svarbą).Nekyla

33. Kokias visuomenės reakcijas Jums yra tekę patirti būnant lakūnu ?

34. Kaip Jūsų tarnybą (eskadrilę) vadina aplinkiniai? Kitų eskadrilių nariai, štabo darbuotojai?(ne tik oficialus pavadinimas)

35. Kaip jūsų nuomone žiniasklaida pristato:

Karinės oro pajėgas,-

Jūsų eskadrilę.

Grupės vidiniai santykiai

36. Su kiek grupės narių Jūs palaikote artimus ryšius? (Prašome pabraukti Jums tinkamiausią atsakymą)

1

2 - 3

4 - 5

6 - ir daugiau

37. Kaip Jūs įprastai bendraujate grupėje? (Prašome įvertinti atsakymus pagal svarbą):
bendraujame tiesiogiai visada

kiti būda

internetu

telefonu kai reikia

grupės renginiuose, šventėse, vakarėliuose stengiuosi dalyvauti visuose

38. Dėl kokių priežasčių, Jūsų nuomone, grupės nariai kartais palieka grupę (eskadrilę)?

39. Ar didžiuojatės, kad skraidote būtent tokiu orlaiviu?

40. Ar norėtumėt pereiti į kitas KOP rūšis ar civilinę aviaciją? Kokios priežastys tai galėtų nulemti. Kiek kartų reiktų padidinti atlyginimą kad paliktum savo darbą?

Tradicijos

41. Kokios šventės ir datos, aviacijos tradicijos minimos pažymimos Jūsų eskadrilėje? Kaip?

42. Kokie etapai pažymimi (yra svarbūs) eskadrilės lakūno tarnybos metu?

43. Ar buvo pažymėtas Jūsų pirmas savarankiškas skrydis eskadrilėje? Jeigu taip tai kaip?

44. Kokią dainą laikote aviacijos himnu? Ar patinka muzikiniai kūriniai apie aviaciją?

45. Jūsų nuomone ko Lietuvos Karinėse oro pajėgose daugiau „vakarietiško“ ar „rusiško“?

46. Apie ką dažniausiai pasakojami anekdotai tarnybos metu? Kokia kalba?

47. Pateikite bent su skraidymu arba tarnyba susijusį posakį.

Vardas pavardė:

Gyvenamoji vieta:

Gimimo vieta:

Amžius:

Kiek laiko eskadrilėje:

Užsienio kalbos, įvertinkite savo žinias: (pvz.: suprantu, susikalbu, kalbu laisvai ir t.t.)

Anglų k.:

Rusų k.:

Kitos.:

Klausimynas Nr. 3, 2009 – 2015 m.

Ankstesnis gyvenimo etapas ir aplinka

1. Kur gimėte ir užaugote? (Šeimos sudėtis)
2. Ar gyvenote miestietišškai ar kaimiškai? (Kelinta karta gyvenate mieste?)
3. Ar tekdavo vaikystėje būti pas senelius „tikrame“ kaime? (Ar jūsų seneliai gyveno ūkiškai? ar tėvai turėjo sodą?)
4. Kokias tradicijas puoselėjo jūsų šeima?
 - a) buvo religinga
 - b) nebuvo religinga
5. Kokios šventės buvo minimos šeimoje, tarp giminių, tarp šeimos draugų (valstybinės, šeimos, tradicinės kalendorinės)?

Dabartinis gyvenimas

6. Jūsų dabartinė gyvenamoji vieta? (Miestas ar priemiestis? nurodykite tiksliai)
7. Apibūdinkite dabartinę savo šeimą
8. Kodėl pasirinkote šią gyvenamą vietą?
 - a) įtakoją jūsų darbas
 - b) finansinės galimybės
 - c) kita
9. Ar esate patenkintas savo pasirinkta gyvenama vieta? Kaimynais? (Ar keistumėte gyvenimo būdą esant galimybei? Kaip?)
10. Jeigu gyvenate sodyboje, nuosavame name ar turite daržą, auginate gyvulių?
11. Kolie santykiai su kaimynais
 - a) Kviečiate į svečius,
 - b) kreipiatės tik reikalui esant
 - c) sveikinatės
 - d) žinote kaimynų profesijas, iš kur kaimynai kilę
 - e) daugelio net nepažystate (galima pakomentuoti plačiau)
12. Ar kaimynai žino kokia jūsų profesija? (Kaimynų požiūris į jūsų specialybę?)

Apie save (Darbas, išsilavinimas, pomėgiai, patirtys)

13. Apibūdinkite savo darbą?
14. Kodėl pasirinkote šią profesiją?
15. Jūsų dabartinės pareigos? Karinis laipsnis?
16. Kiek metų „aviacijoje“? Kiek metų karinėse oro pajėgose?
17. Kaip Jūsų šeima prisitaiko prie Jūsų tarnybos pobūdžio?
18. Jūsų išsilavinimas?
19. Kur baigėte mokslus? (kaip įsigijote dabartinę specialybę?)
20. Kokius dar papildomus mokslus (kursus) baigėte tarnaudami karinėse oro pajėgose?
21. Ar planuojate mokytis toliau?
22. Kur dar galėtumėte dirbti su turimu patirties bagažu ir išsilavinimu jeigu staiga išeitumėte iš karinių oro pajėgų?
23. Kokią įtaką jūsų darbas (specialybė) daro Jūsų gyvensenai (gyvenimo būdai), poelgiams, mastymui?

24. Jūsų pomėgiai? (hobi, darbai, užsiėmimai kurie padeda atsipalaiduoti? Ką dažniausia veikiate po darbo?)
25. Ar esante bendraujantis žmogus, ar bendraujate daugiau tik su savo kolegomis ar ir kitais žmonėmis?
26. Ar mėgstate skaityti knygas ? Kokias?
27. Kikius žiūrite filmus televizijos laidas, (programas) mėgstate žiūrėti?
28. Kokią muziką klausote?
29. Ar lankote teatrą, operą, filharmoniją?
30. Kokiom kalbom kalbate?

Jūsų nuomonė

31. Kodėl kaip kurie žmonės keliai į kaimą, stengiasi įsigyti namą daržą?
32. Ar Jums svarbu bendruomeniška aplinka? Bendros šventės su kaimynais, artimi santykiai?
33. Jūsų požiūris į gyvenvietes susijusias su profesija?
3. Kokie Lietuvos miestai istoriškai susiję su aviacija? (kodėl buvo pasirinkti būtent šie miestai? Kokia Jų ateitis?
33. Kokius mokslus (kokių specialybių atsiradimą) jūsų nuomone skatina karinių Lietuvos karinės oro pajėgos (KOP), NATO misija?
34. Kokia KOP ateitis Jūsų nuomone? (Ar būtina Lietuvos KOP modernizacija ir plėtra? Atsakymą paaiškinkite?)
35. Ar Lietuvos KOP, karo aviacijos lakūnus, SE galima laikyti bendruomene,
36. Kas Jums svarbiau
- a) kultūros globalizacijos procesai (populiarioji kultūra)
- b) tradicinės šalies vertybės
37. Kokia Jūsų nuomone mūsų šalies kultūra
- a) miestietiška
- b) kaimietiška
38. Koks gyvenimo būdas Jums priimtinas miesto ar kaimo?
39. Ar save laikote miesto ar kaimo žmogumi?

Vardas pavardė:

Tarnybinės pareigos:

Gyvenamoji vieta:

Gimimo vieta:

Amžius:

Telefono numeris:

Klausimynas Nr. 4, lakūnų žmonoms, 2012 – 2014 m.

1. Kokas šventės švenčiate šeimoje? Ar švenčiate valstybines šventes su šeima?
2. Ar šeima dalyvauja šventėse, renginiuose, vakaronėse, kurias organizuoja karinės oro pajėgos, kariuomenė, eskadrilė ? Gal priklausote karininkų žmonių „Birutės“ draugijai?
3. Ar Jūsų vestuvėse, vaikų krikštynose religines apeigas atliko KOP kapelionas?
4. Ar Jūsų vestuvėse buvo aviacinių elementų (kariška apranga, kolegos su kardais, tortas su orlaiviu ir t.t.)? Jei taip išvardinkite.
5. Ar Jūsų namuose matomose vietose yra paveikslų, nuotraukų su orlaiviais ar kitokių ženklų rodančių, kad Jūsų vyras tarnauja Karinėse oro pajėgose (yra lakūnas) ?
6. Ar perkate vaikams žaislus susijusius su aviacija. Ar perkate sau, vaikams, vyrui rūbus su aviacine simbolika, ženklais?
7. Kaip Jūsų šeima prisitaiko prie vyro tarnybos pobūdžio? Jūsų požiūris į vyro darbą?
Ar norėtumėt kad vyras keistu darbą?
8. Ar žinote, kad yra aviacijos diena?
9. Ar sveikinate vyrą kariuomenės dienos proga, aviacijos dienos proga?

Vardas pavardė:

Specialybė, užsiėmimas, išsilavinimas

Gimimo vieta:

Klausimynas Nr. 5, moksleiviams, 2011 – 2015 m.

1. Kokios ekskursijos ar išvykos su klase buvo įsimitinos? Kur?
2. Kur dar norėtumėte nuvykti?
3. Ar esate su klase buvęs Šiauliuose?
4. Kas išvykoje į Šiaulius buvo įsimintina?
5. Ar lankėtės karinės aviacijos objektuose? Kokiuose?
6. Kas patiko, sudomino ?
7. Ar yra tekę būti aviacijos muziejuje?
8. Kas patiko, sudomino?
9. Ar teko lankytis aviacijos šventėje?
10. Jeigu taip, kas labiausiai patiko?
11. Su kuo norėtumėte, kad jūsų mokykla bendradarbiautų ir draugautų (būtų partneriai)?

Išskirkite 3 labiausiai pageidautinas organizacijas skaičiais didėjančia tvarka. 1, 2, 3.

Vytauto Didžiojo universitetas (gali būti ir kitas universitetas)

Motorizuotas pėstininkų batalionas (sausumos kariuomenė)

Karo lakūnais (Karinės oro pajėgos)

Medicinos įmone (pvz.: Jurbarko ligoninė)

Jurbarko kultūros centras (gali būti kita kultūros įstaiga)

Karinės jūrų pajėgos

Jūrų laivininkystės įmonė

Baikerių klubas

Lietuvos filharmonija

Lietuvos televizija

Gaisrinė

Policija

Pasienio užkarda

Verslo įmonė

Kita (galite įrašyti savo nuožiūra)

NUOTRAUKOS



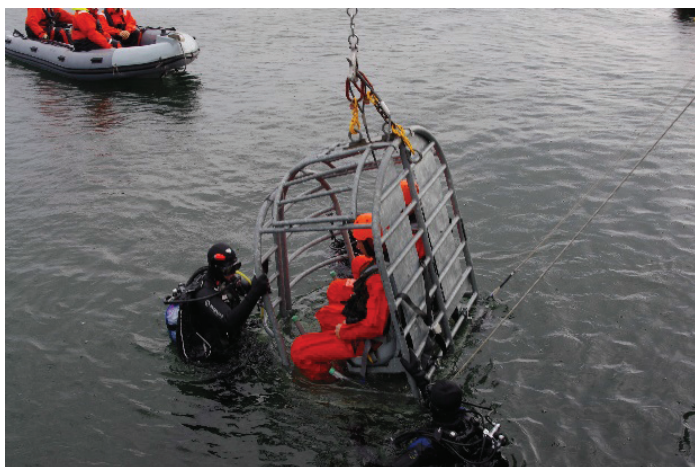
1. Pamainos simbolinis pasikeitimas misijoje Afganistane prie afganistaniečių sraigtasparnio, kuriuo, Lietuvos lakūnai mokė skraidyti Afganistano lakūnus. Pamainos vadai perduoda simbolinę mėlyną vėliavėlę su sraigtasparniu. Kandaharas. 2013.09.08. Majoro Eligijaus Rukšnaičio asmeninis archyvas.



2. Misijos Afganistane metu. Lietuvos karinių oro pajėgų gelbėtojas prie kulkosvaidžio (misijos metu perkvalifikuotas į borto šaulius). Kandaharas. Afganistanas. 2011.11.02. Seržanto Alberto Lapavičiaus asmeninis archyvas.



3. Lakūnų, išvykstančių į misiją Afganistane, palaiminimo ceremonija Šiaulių Šv. Ignaco Lojolos bažnyčioje 2013.05.27. Apeigas atlieka KOP kapelionas mjr. dr. V. Veilentas. Fotografavo Arvydas Griškus.



4. „Baltic Bikini“ tarptautiniai mokymai Latvijoje. Juose dalyvauja visų eskadrilių lakūnai. Orlaivio kabinos imitacija nardinama į vandenį, imituojant avariją. Liepoja, 2011.07.26. Arvydo Griškaus archyvas.



5. Lengvųjų atakos lėktuvų lakūnų krikštynos. Šiauliai, Zoknių aerodromas. Aviacijos bazės karininkas atlieka įvedimo ritualą jaunam lakūnui. 2009.07.01. Kapitono Kazimiero Chomičėnos archyvas.



6. Lengvųjų atakos lėktuvų lakūnų krikštynos. Šiauliai, Zoknių aerodromas. Atlikęs savarankišką skrydį, „naujas“ lakūnas bėgioja su kolegų pagamintais sparnais po aerodromą. Kadangi dėl savo garso L-39 vadina švilpukais, jis burnoje laiko švilpuką, ant galvos užsidėjęs tarpukario lakūnų skraidymo šalimą. Atsuktuvus ant kaklo technikų prižiūrinių lėktuvą ant žemės dovana – „kad sugedus orlaiviui jį pasitaisyti“ (šie lakūnai skraido be techninio personalo). 2009.07.01. Kapitono Kazimiero Chomičėnos archyvas.



7. Sraigtasparnių eskadrilės jauno lakūno krikštynos. Bučiuojamas sraigtasparnis. Panevėžys, Pajuosčio aerodromas 2006 m. Fotografavo kapitonas Rytis Svaldenis.



8. Sraigtasparnių eskadrilės lakūnų žūties metinės. Lakūnai dega žvakutes ant 2003 m. žuvusio mjr. Alvido Brazlausko kapo. 2007.03.26. Fotografavo kapitonas Rytis Svaldenis.



9. S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas miesto plane. Kauno miesto maketas Akropolio prekybos centre. 2013.08.05. Fotografavo Arvydas Griškus.



10. Aviacijos šventės „Kilkime...“ palaiminimas. Ant lėktuvo KOP kapelionas mjr. dr. Virginijus Veilentas. Kaunas. Karmėlavos oro uostas. 2007.06.16. Andriaus Vaitkevičiaus nuotrauka.



11. Aviacijos šventės „Plėno sparnai“ reklama įvažiujant į Šiaulius. 2012.05.25. Fotografavo Arvydas Griškus.



12. Aviacijos šventėje „Plėno sparnai“ tarp žmonių ir orlaivių – Lietuvos ir NATO karo lakūnai. Šiauliai, Zoknių karinis aerodromas. 2012.05.26. Fotografavo Arvydas Griškus.



13. Lietuvos himnas liepos 6 dieną Nemirsetos paieškos ir gelbėjimo poste. Lakūnai ir poste poilsiaujantys KOP struktūros žmonės su šeimomis 2013.07.06. Fotografavo Arvydas Griškus.



14. Karo lakūno vestuvių tortas. Kaunas, 2008.08.02. Kapitono Gintauto Čiuoderio archyvas.



17. Sraigtasparniais papuošti laikrodžiai. Šiauliai. Sraigtasparnių eskadrilės patalpos. 2009 m.
 Fotografavo Arvydas Griškus.



18. Sraigtasparnių eskadrilės lakūnas su marškinėliais, ant kurių pavaizduotas sraigtasparnis.
 Ekskursija Liepojoje. 2008.07.15. Arvydo Griškaus archyvas.



19. Lakūno sūnaus žaislų lentyna. Kaunas. 2013.01.25 Fotografavo Arvydas Griškus.



20. Sraigtasparnio lakūno tatuiruotė 2013.07.13. Jurbarkas. Fotografavo Arvydas Griškus.



21. Sraigtasparnių eskadrilės lakūnų organizuotas senų motociklų ralis aplink Lietuvą. Remontuojamas senas BMW motociklas. Lakūnas apsilvilkęs marškinėlius, pagamintus šiai kelionei. 2014.07.17. Jurbarkas. Fotografavo Arvydas Griškus.



22. Sraigtasparnių eskadrilės lakūnų organizuotas senų motociklų ralis aplink Lietuvą. Lakūnai išvyksta iš autoriaus kiemo. 2014.07.17. Jurbarkas. Fotografavo Arvydas Griškus.



23. KOP baikerių neformalus suvažiavimas. Nuotrauka atminimui. Kaunas, lakūnų memorialas, praskrendant sraigtasparniui. 2011.08.13. Kaunas. Arvydo Griškaus archyvas.



24. Sraigtasparnio simbolis ant lakūno mašinos. 2012.08.02. Nemirseta. Fotografavo Arvydas Griškus.



25. Transporto Lėktuvo C – 27 J „Spartan“ pašventinimo ceremonija Zoknių kariniame aerodrome. Šventina KOP kapelionas majoras dr. Virginijus Veilentas. 2009.10.21. Fotografavo Antanas Gedrimas.



26. Transporto Lėktuvo C – 27 J „Spartan“ pašventinimo ceremonija Zoknių kariniame aerodrome. Lėktuvui suteiktas Vytauto vardas. Kalba Karinių oro pajėgų vadas brigados generolas Artūras Leita. 2009.10.21. Po skėčiu stovi Krašto apsaugos ministrė Rasa Juknevičienė, greta Lietuvos kariuomenės vadas generolas leitenantas Arvydas Pocius. Fotografavo Antanas Gedrimas.

Arvydas GRIŠKUS

**LIETUVOS KARO AVIACIJOS LAKŪNŲ VEIKLA IR
GYVENSENA XX a. PABAIGOS – XXI a. PRADŽIOS
SOCIALINIAME IR KULTŪRINIAME KONTEKSTE**

Daktaro disertacija

Spausdino – Vytauto Didžiojo universitetas
(S. Daukanto g. 27, LT-44249 Kaunas)
Užsakymo Nr. K16-031. Tiražas 15 egz. 2016 05 16.
Nemokamai.