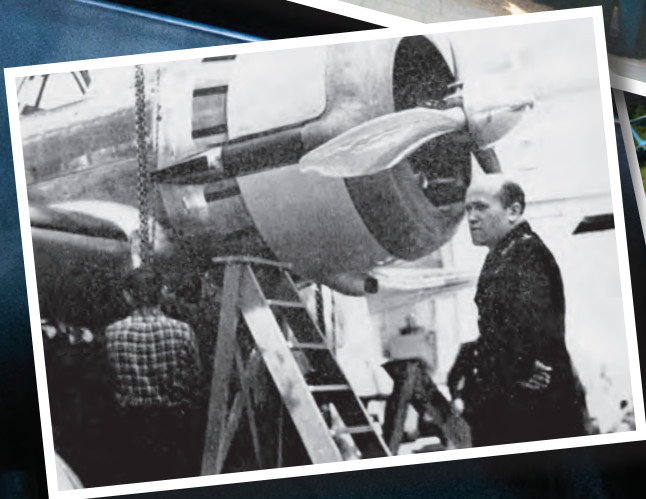


SAPER E AUDE

Vilniaus Gedimino technikos universiteto žurnalas

DU ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTO DEŠIMTMEČIAI



2013 AGAI 1993–2013 (VI)



SAPERE AUDE

A yellow laurel wreath is positioned behind the word 'AUDE' in the title 'SAPERE AUDE'.

Vilniaus Gedimino technikos universiteto žurnalas

DU ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTO DEŠIMTMEČIAI

2013 AGAI 1993–2013 (VI)



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTAS



Tikrasis gyvenimo variklis – svajonė, siekis. Uždeganti idėja užtvindo žmogaus dvasią ir suteikia sparnus. Tuomet nekreipiame dėmesio į laiką, baimę suklysti, sunkumus. Mus užvaldo troškimai – siekti, dirbti, kovoti, kad būtų taip ir kad atsidurtume ten, kur veda mūsų svajonė. Laimingi tie, kam teko tai pajusti, dar laimingesni tie, kam teko svajonę įgyvendinti, o laimingiausi tie, kurių siekis sutapo su aplinkinių, su šalies, su žmonijos siekiu.

Aviacija... Daugeliui iš mūsų ji prasidėjo basakojais skrydžiais išskleidus rankas gimtinių pievoje ar gainiojant aitvarą. Po to mokslo, studijos, aviatoriaus profesija, darbas. Paliau sukauptos žinios ir atsiradusi galimybė savo svajonę susieti su kitų, atverti vartus į penktąjį Pasaulio okeaną naujoms, esamoms ir būsimoms aviatorių, astronautų kartoms.

Kuo išskirtinė aviatoriaus profesija? Turbūt tuo, kad joje nėra kasdienybės. Darbas ir šventė čia visada kartu. Darbas, kur nėra smulkmenų, kur negalima ko nors nežinoti ar būti aplaidžiam. Penktasis okeanas negailestingas. Šventė, nes visuomet jauti, kad darai tai, kas yra už žmogaus įgimtų galimybių ribų, pajunti tai, ko negalėtum, jei nebūtum aviatorius, tarnauji tam, kas dar tik prieš šimtą metų žmogui buvo nepasiekama. Be to, tas erdvės, laisvės pojūtis... Kiekvieno skrydį palydinčio techniko, inžinieriaus, skrydžių vadovo ar pilotų kabinoje esančio lakūno griežtas darbinės operacijas lydi pakilus, šventinis jaudulys. Be pojūčio, kad tu tikrai nori būti tik aviatorius, pro šiuos vartus eiti neverta, nes susižavėjus tik išorine romantika pakliūsi į tikrovę, kuri gali tapti nepakeliama.

Aviacijos institutas – tai mūsų visuomenės valia ir troškimas. Jo aukurą įžiebė praeitų kartų tėvynainių siekis, atgimimas, nepriklausomybės atkūrusios valstybės poreikiai, jos aviacijos sistemą kūrusių specialistų valia, nuolatinė progresyvi universiteto raida ir svarbiausia – šimtų žmonių dvidešimties metų pasiaukojamas darbas institute, universitete ir už jo ribų.

Galbūt skaitytojas nepalaikys manęs įžūliu, jei aš padėkosiu visiems, kas kūrė Vilniaus Gedimino technikos universiteto Antano Gustaičio aviacijos institutą – per šį dvidešimtmetį vadovavusiems universiteto rektoriams, senato pirmininkams, prorektoriams, kancleriui, dekanams, profesoriams, docentams, asistentams, lektoriams, pasiaukojančiai dirbantiems instruktoriams lakūnams ir skrydžių vadovams, inžinieriams, technikams, administracijai, ūkio darbuotojams ir eiliniams darbininkams. Aviacijos instituto idėja subrandinta pilietiškai ir patriotiškai nusiteikusių valstybinio ir privataus sektoriaus aviacijos įmonių ir organizacijų vadovų bei darbuotojų kartu su besikuriančio technikos universiteto bendruomene, palaikyta daugelio per šį laikotarpį Lietuvos Respublikos Vyriausybei vadovavusių premjerų, suinteresuotų ministerijų ministrų bei Seimo narių. Negalime pamiršti rėmėjų ir bičiulių užsienio universitetuose bei aviacijos mokymo organizacijose. Bendromis pastangomis mes turime Antano Gustaičio aviacijos institutą, kuris nugalėjo sunkumus ir pasiekė tarptautinių reikalavimų lygmenį.

Mes, Nepriklausomos Lietuvos atgimimo karta, dovanojame institutą šalies ateičiai su viltimi, kad jis augs, keisis kartu su aviacija ir visada išliks mūsų šalies aukščiausio lygmens pasiekimų ir galimybių įrodymas.

*Vilniaus Gedimino technikos universiteto
Antano Gustaičio aviacijos instituto direktorius
prof. habil. dr. Jonas Stankūnas*

Turinys

AMŽINASIS LIETUVIŲ AUKŠTUMŲ ILGESYS

Knygų apie aeronautikos istoriją autorius dr. Algimantas Liekis dalijasi mintimis apie aviacijos specialistų rengimo svarbą Lietuvoje ir aiškinasi, kodėl lietuviai visais laikais ilgėjosi dangaus

4

PIRMASIS AGAI VEIKLOS DEŠIMTMETIS

18

Pasakojimas apie Aviacijos instituto gimimą ir intensyvią jo plėtrą

IŠ DANGAUS DAUGIAU MATOSI...

Atsiminimais apie AGAI darbuotoją, garsų skrydžių meistrą Leoną Jonį dalijasi jo sūnus architektas, VGTU absolventas Paulius Jonys

28

DĖL KO BUVO VERTA PAKOVOTI

Apie pirmuosius aviacijos instituto kūrimosi metus ir apie tai, dėl ko buvo verta pakovoti, pasakoja VGTU A. Gustaičio aviacijos instituto direktorius prof. habil. dr. Jonas Stankūnas

36

KURDAMI INSTITUTĄ, ĮDĖJOME DAUG DARBO

Apie Aviacijos instituto gyvenimą, prieš 20 metų prasidėjusį Elektronikos fakulteto patalpose, pasakoja pirmoji darbuotoja – reikalingą tvarkytoja Irena Janaščiūtė

44

PRISIMINDAMI SAVO DĖSTYTOJUS AGAI ABSOLVENTAI SUGRĮŽTA Į SAVĄJĄ ALMA MATER

Didžioji dalis Antano Gustaičio aviacijos instituto absolventų, apie aviaciją svajoję dar vaikystėje, pripažįsta – jų *Alma Mater* išugdė ne tik puikius aviacijos specialistus, bet ir savimi pasitikinčius, drąsius žmones

48

ANTRASIS AGAI DEŠIMTMETIS

56

KAS, JEIGU NE TU, IR KADA, JEI NE DABAR

Studentų džiaugsmams ir rūpesčiams dalijasi VGTU A. Gustaičio aviacijos instituto Studentų atstovybės pirmininkas Linas Steponavičius

94

Viršelio nuotraukos ir leidinio fotografas – Simas Bernotas. Leidinyje taip pat panaudotos Alvydo Stričkos, Kęstučio Šilkaičio, Lino Steponavičiaus, AGAI bei VGTU Viešosios komunikacijos direkcijos archyvų nuotraukos

SAPERĖ AUDE



VILNIAUS GEDIMINO TECHNINIS UNIVERSITETAS

VGTU žurnalas „Sapere aude“
Nr. 2/2013 (6)
ISSN 2029-4999

Vyriausiasis redaktorius
doc. dr. **Arnoldas Šneideris**

Žurnalo redakcinė kolegija
prof. habil. dr. **Antanas Čenys**,
prof. dr. **Alfredas Laurinavičius**

Redaktorė
Edita Jučiūtė

Meno redaktorė, maketas
Jolanta Šiugždaitė

Korektorė
Zita Markūnaitė

VGTU žurnalas „Sapere aude“
Redakcija
Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Viešosios komunikacijos direkcija
Saulėtekio al. 11
10223 Vilnius
Tel. (8 5) 274 5025
El. paštas vkd@vgtu.lt

Spausdino
UAB „Baltijos kopija“
Kareivių g. 13B
09109 Vilnius
Tiražas – 500 egz.



SA

Aviacijos istorija

AMŽINASIS LIETUVIŲ AUKŠTUMŲ ILGESYS

Dr. Algimantas Liekis,

aeronautikos istorijos knygų „Lietuvos karo aviacija (1919–1940)“ ir „Sparnuotoji Lietuva“ autorius

Šie metai reikšmingi aukštumų ir skrydžių mylėtojams: pažymime 110 metų, kai pirmą kartą pakilo skrydžiui lėktuvas, 80 metų, kai S. Darius ir S. Girėnas savo skrydžiu per Atlantą išgarsino Lietuvą, ir 20 metų, kai Vilniaus Gedimino technikos universitete savo veiklą pradėjo pirmoji Lietuvos istorijoje aukštoji aeronautikos mokykla – dabartinis Antano Gustaičio aviacijos institutas.



Man teko šiek tiek pajusti aukštumų ir skrydžių svai gulį ir pabendrauti su mūsų aviacijos sporto meistrais, pažinti ir kai kuriuos tų, kurie kūrė aviaciją po Pirmojo pasaulinio karo Nepriklausomybę išsikovojusioje Lietuvoje, taip pat susipažinti su archyvuose saugomais dokumentais.

Džiaugiuosi, kad betyrinėdamas oreivystės istoriją visuose jos raidos etapuose aptikdavau ir lietuvių pėdsakus. Tačiau neabejotinai tie pėdsakai būtų buvę kur kas ryškesni, jei ne sudėtingai susiklosčiusios istorinės aplinkybės. Tada, kai visos kitos Europos tautos iki tol neregėtais tempais vystė mokslą, techniką, steigė universitetus ir institutus, lietuvių tauta buvo priversta kovoti dėl savo elementoriaus, dėl lietuviškos spaudos ir mokymosi gimtąja kalba. Tad prisiminkime kai kuriuos kelio į erdves raidos etapus.

PIRMIEJI BANDYMAI SKRAIDYTI – PAŽABOJUS ERELĮ IR PRIPŪTUS ORO PŪSLĘ

Nuo amžių žmonės svajojo skraidyti. Tačiau niekaip negalėjo atitrūkti nuo žemės...

Viena seniausių legendų apie žmonių skrydį yra iš senovės Graikijos, kai Dedalas ir jo sūnus Ikaras pabė-

go iš nelaisvės Kretos saloje, pasigaminę iš plunksnų ir vaško sparnus. Bet skrydžiu susižavėjęs jaunasis Ikaras, nepaklausęs tėvo patarimų, pakilo per arti saulės, ištirpo vaškas ir Ikaras nukrito į Egėjo jūros bangas. Ir tik vienas Dedalas išsigelbėjo ir pasiekė savo tėvynę Graikiją.

Ir istorijoje žinoma daug atvejų, kai mėginta skristi dažniausiai iš erelių plunksnų pasidarytais sparnais.

Tarp pirmųjų, nagrinėjusių skrydžių teoriją, buvo Renesanso epochos dailininkas ir inžinierius Leonardas da Vinči (1452–1519). Jis išaiškino jėgas, kurios veikia paukščio sparnus jam skrendant, ir padarė išvadą, kad žmogus yra per menkas, jog galėtų skristi kaip paukštis. Leonardas da Vinči rašė: „Jei kas mano, kad pamėgdžiodamas paukštį žmogus gali skristi – klysta. Tam žmogui neužtektų jėgų ir, be to, paukščių sparnai praleidžia orą. Tik gal šikšnosparnių sparnai tikty, nes jie spragų neturi, lyg iš audeklo, ištisiniai [...]. Jei kada žmogus skris, tai tik šikšnosparnio sparnų pavyzdžiu...“ Leonardas da Vinči teoriškai pagrindė galimybę skrydžiams panaudoti ir propelerį bei sraigą, kurie buvo sukurti tik XVIII a. pabaigoje.

Pasaulyje mėginta skraidyti ir tiesiogine prasme – „pasikinkius“ erelius ir kitus paukščius. Bet pirmą kartą žmogus pakilo ir skrido tik pasinaudojęs lengvesniu už



Leonardas da Vinči. Skraidančių aparatų konstrukcijos

orą aparatu – pripučiamu karšto oro balionu. Tai pirmieji padarė broliai Jozefas ir Etjenas Mongolfjė, gyvenę Prancūzijoje, Liono apylinkėse. Jų 1783 m. birželio 5 d. pagaminta 600 m³ pūslė su karštais dūmais pakilo į 2 km aukštį. Po to jie ir patys kilo į orą. Kiek vėliau, 1785 m. sausio 7 d., kiti prancūzai – Ž. Blanšaras ir jo žmona Magdalena – per dvi valandas karšto oro balionu perskrido per Lamanšo sąsiaurį ir sėkmingai nusileido Anglijoje. 1794 m. balandžio 2 d. Prancūzijos parlamento nutarimu kariuomenėje buvo įsteigta pirmoji pasaulyje oreivių kuopa – karšto oro pūslės pradėtos naudoti korespondencijai persiųsti, žvalgybai. Tačiau plačiau pa-

naudoti oro pūslės trukdė jų nevaldomumas. Prancūzų inžinierius Ž. Blanšaras mėgino pritaikyti oreivių sukamus propelerius, bet jiems neužtekėjo jėgų pakeisti bent skrydžio kryptį, esant didesniai vėjui.

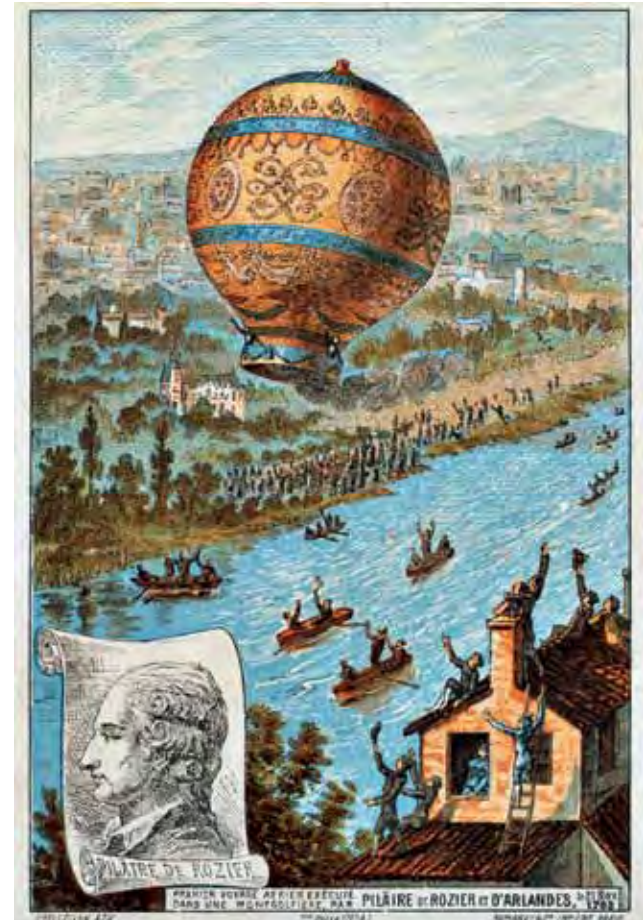
OREIVYSTĖS ISTORIJOJE – RYŠKŪS LIETUVIŲ KŪRĖJŲ PĖDSAKAI

Vilniečiai pirmą kartą skrydį karšto oro pūsle pamatė 1806 m. lapkričio 24 d. Jį atliko moldavas akrobatas ir pirotechnikas Jordakis Kuparenka (Jordaki Kuparentko). Oro pūslė buvo pagaminta iš gumuoto popieriaus. Jos



„Ikaro mirtis“, 1558 metais sukurtas Piterio Breigelio jaunesniojo





1783 m. spalį prancūzų brolių Jozefo ir Etjeno Mongolfjė sukurtu oro balionu pakilo pirmasis oreivis Fransua Pilatras de Roreras

gondoloje oreivis buvo įrengęs garo katilą, iš kurio garas tiekias į pūslę. Ji jau turėjo ir vožtuvą garui išleisti norint nusileisti. Apie pirmąjį pakilimą virš Vilniaus tada „Kurjer Litewski“ („Lietuvos kurjeris“) rašė: „Ponas Jordaki Kuparentka, moldavas, atliko pirmąjį aerostatinį bandymą balionu! Tam tikslui jis pasirinko generalgubernatoriaus rūmus. Kai 12 val. susirinko publika, jis, skatinamas šūksnių, pakilo į labai didelį aukštį [...]. Nuskridęs 1,5 mylias ir leisdamasis žemyn tarp Verkių ir Kairėnų, netoli žemės iššoko iš pintinės (gondolos – A. L.), kad neatsitrenktų į po juo įtvirtintą įkaitusį katilą [...]. Reikia pripažinti didelę p. J. Kuparenko narsą, savitvardą ir tai, kad jis nenuvylė publikos...“

Vėliau virš Vilniaus skraidė iš Paryžiaus atvykęs fizikas dėstytojas E. G. Robertsonas (1763–1837). Jis 1809 m. sausio 25 d. žavėjo vilniečius pakildamas net iki debesų (iki 4 km aukščio) vandenilio dujomis pripildytu balionu. Tuo metu garo variklius pradėta naudoti ir balionų valdymui. Tarp tokių skraidymo aparatų kūrėjų buvo ir žemaitis inžinierius Aleksandras Griškevičius (g. 1809-01-11 Vieکشnuose, nusigyvenusio bajoro šeimoje), dirbęs raštininku, vertėju į lenkų kalbą, bet už vis labiau domėjėsis skrydžiais. 1851 m. buvo išspausdinta

jo knygelė „Žemaičio garlėkis“, kurioje ir aprašė savo sukurtą garo mašiną varomą skraidymo aparatą – karšto oro baliono ir savotiško lėktuvo hibridą. Jis turėjo dvi poras sparnų: viršutinius – pusiausvyrai palaikyti, apatinius – mojuojančius, „oro pagalvei“ sudaryti.

Sparnų rėmai buvo iš bambuko, apraukti oda. Po sparnais buvo du sraigtiniai ratai, kuriuos ir turėjo sukti garo mašina. Į viršų aparatą turėjo kelti karšto garo balionas. Kai kuriuose šaltiniuose yra užuominų, kad lyg su šiuo savo aparatu A. Griškevičius ir skraidęs. Tačiau vargiai, nes jis labai gremėzdiškas. Nors, atrodo, po konstruktoriaus mirties niekas ir nebandė to aparato atstatyti ar naujai pastatyti. Beje, panašių skraidymo aparatų kurta ir kitose šalyse. Kažkuo A. Griškevičiaus garlėkis panašus į po poros dešimtmečių prancūzo garvežio mašinisto Henriko Žifaro (Giffardo, 1825–1882 m.) sukonstruotą orlaivį: jo balionas buvo 44 m ilgio ir 12 m skersmens su po juo pakabinta platforma oreiviui ir 3 AJ garo varikliui, kūrenamam anglimis. Tas garo variklis svėrė 150 kg ir suko traukiamąjį propelerį. Konstruktorius savo sukurtu aparatu 1852 m. rugsėjo 24 d. pakilo virš Paryžiaus į beveik 2 km aukštį. Posūkiams naudota drobinė burė.



Virš Bodeno ežero, Pietų Vokietijoje, 1900 m. liepos 2 d. pirmą kartą į skrydį pakilo cepelinas LZ 1. Dirizablis pakilo nuo žemės ir liko 20 minučių ore, tačiau nusileidimo metu buvo pažeistas

RAKETŲ KONSTRAVIMO TEORIJOS KŪRĖJAS – LIETUVIS KARO INŽINIERIUS KAZIMIERAS SIMONAVIČIUS

Neregėtos galimybės oreivystei atsivėrė sukūrus vidaus degimo variklius. Sėkmingiausiai lengvesnius už orą skraidymo aparatus kūrė Vokietijoje. Čia vietoje balionų iš tekstilės audinių pradėti naudoti balionai iš aliuminio skardos, o propeleriams sukti – vidaus degimo varikliai. Tokių orlaivių projektavimu ir statyba ypač išgarsėjo vokiečių kariuomenės generolas grafas Ferdinandas Cepelinas (Zeppelin, 1838–1887). Jo sukurti skraidymo aparatai cepelinai pradėti naudoti ir keleivių pervežimui. Nuo 1924 m. cepelinai skraidino keleivius

iš Europos per Atlanto vandenyną į Ameriką. 1929 m. rugpjūčio mėnesį toks cepelinas su 60 keleivių ir įgula iš 12 narių per 12 parų 12 val. 20 min. apskrido aplink pasaulį (jis praskrido ir virš Lietuvos). Tačiau cepelinų era baigėsi po to, kai 1937 m. gegužės 6 d. iš Vokietijos į Niujorką atskridęs su 100 keleivių cepelinas „Hindenburgas“ leisdamasis sprogo ir per 30 sekundžių sudegė.

Žinoma, cepelinų atsisakymą lėmė ne tik ta katastrofa, bet ir jų gremėzdiškumas, nejudrumas ir didelė naudojamų dujų sprogimo galimybė. Lengvesnius už orą skraidymo aparatus išstūmė sunkesni – lėktuvai.

Sunkesnių už orą aparatų kūryba vyko keliomis kryptimis – mėginant skristi tik savo jėgomis (plasnokliai ir kt.) ir panaudojus variklius.

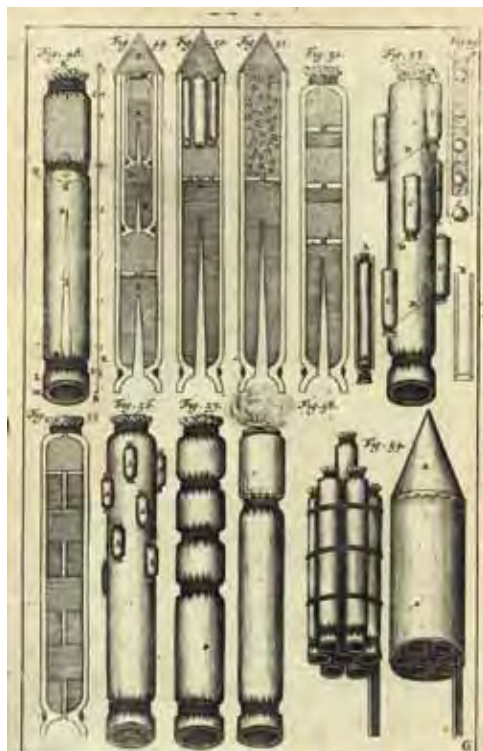
Tarp seniausiųjų mėginimų skristi sunkesniais už orą aparatais buvo mėginimai pakilti, pasinaudojus raketais. Jau senovės Kinijoje jas naudojo fejerverkams ir karui („ugninės strėlės“). Rytų tautų metraščiuose daug užuominų, kaip raketą mėginta panaudoti „karo vežimams“ varyti ir net žmonėms permesti.

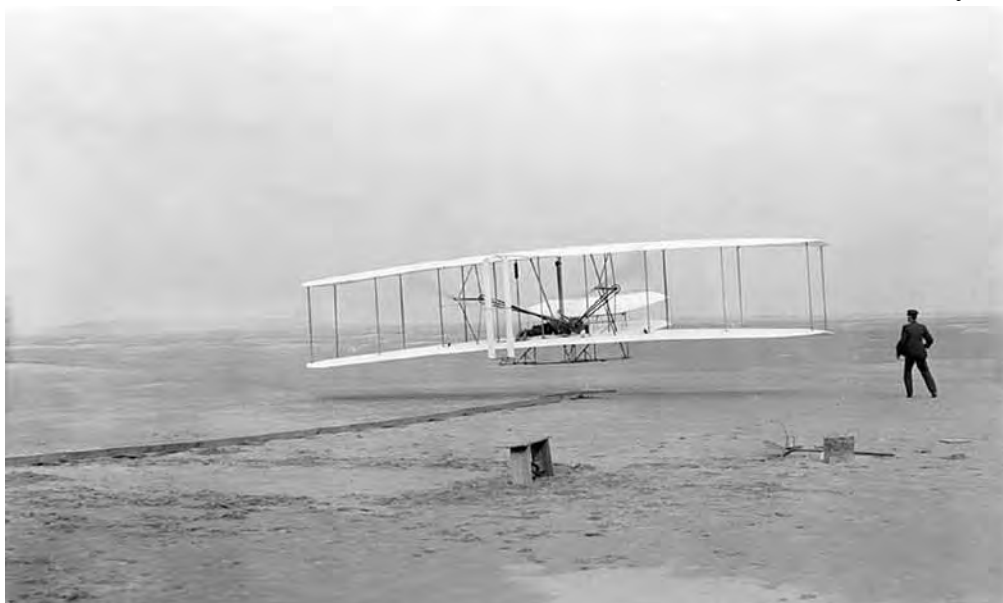
Bet pirmasis, pagrindęs raketų konstravimą ir skrydžius, buvo lietuvis karo inžinierius Kazimieras Simonavičius (g. apie 1600 m. netoli Ukmergės). Jis 1650 m. Amsterdame išleido knygą „Didysis artilerijos menas“ (*Artis Magnae Artilleriae. Pars Prima Studio et Opera Casimiro Siemenowicz, Equitis Lithuani, olim Artilleriae Regini Poloniae Propefecti. Amsterdami, apud Joannem Janssonium*, 1650).

K. Simonavičius savo veikale (lyg turėjo būti ir antras jo tomas) aprašė ir daugiapakopes raketas, kurios



Kazimieras Simonavičius – pirmo mokslinio veikalo apie raketas „Didysis artilerijos menas“, 1650 m. išleisto Amsterdame, autorius





1903 m. gruodžio 17 d. pirmą kartą pasaulio istorijoje 12 metrų pakilęs nuo žemės keletą sekundžių išbuvo ore ir 37 metrus nuskriejo brolių Orvilo ir Vilburo Raitų lėktuvas

pradėtos kurti tik XX a. antroje pusėje, pirmiausia skrydžiams į kosmosą.

Vienas pirmųjų pakilusių ir skridusių sunkesniu už orą aparatu su nejudančiais sparnais buvo vokiečių inžinierius Oto Lilientalis (Otto Lilienthal, 1848–1896). Jis 1891 m. pavasarį pasigamino iš bambuko vytelių drobe aptrauktus 30 kg svorio sparnus ir pasikabinęs po jais, bėgdamas nuo kalno, atsiplėšė nuo žemės ir skrido apie 15 metrų. Vėliau jau skrido sklandytuvu su dviem vienas virš kito įtaisytais sparnais (18 m²), savo kūnu palaikydamas jo pusiausvyrą ir valdydamas. Įgudęs, nuo 80 m aukščio kalvos nusklėsdavo iki 330 m. Vieno tokio skrydžio metu O. Lilientalis ir žuvo (1896 m. rugpjūčio 8 d.), lūžus sklandytuvo sparnui.

O. Lilientalio skraidymo aparato pavyzdžiu daugelyje šalių projektuoti ir statyti sklandytuvai. Pirmasis jų 1910 m. kovo 14 d. buvo pastatytas ir išbandytas Vilniuje veikusiame Oreivių būrelyje, o po metų savos konstrukcijos sklandytuvą pasistatė vargonų meistras Jonas Garalevičius ir rusų kariuomenės 109 pėstininkų poručikas Aleksandras Kulvinskis. Sklandytuvo sparnų ilgis buvo 10–12 m, plotas – apie 40 m², liemuo – 8 m ilgio. Sklandytuvą svėrė apie 192 kg ir kildavo nuo kalno, traukiant virve 8–10 žmonių.

Pirmąjį sklandytuvą su vidaus degimo varikliu – lėktuvą – sukonstravo amerikiečiai broliai Orvilas ir Vilburas Raitai (Orvil, Wilbur Wright), dviračių įmonės savininkai. Jie 1903 m. gruodžio 14 d. su savo pirmuoju lėktuvu „Fliger“ startavo nuo kalno nutiestais mediniais bėgiais. Lėktuve broliai pirmą kartą sumontavo valdymą viena vairalazde.

PIRMASIS LĖKTUVAS – AVIATORIŲ MOKYMU

Lėktuvų projektavimas ir gamyba greitai paplito ir po kitas išsivysčiusias pasaulio valstybes. 1911 m. vasarą Prancūzijoje buvo organizuotos ir pirmosios lenktynės – 40 lėktuvų skrido iš Paryžiaus į Londoną. Bet didžioji jų dalis dėl gedimų nusileido, trys sudužo ir jų lakūnai žuvo. Tik 9 lėktuvai pasiekė tikslą. Pirmojo pasaulinio karo metais visos kariaujančios šalys kūrė ir gamino vis daugiau kovos lėktuvų, kurie nulėmė ir daugelio mūšių baigtį. Oro mūšiuose žuvo 13 747 lakūnai iš Prancūzijos, apie 12 185 iš Vokietijos ir Austrijos (nerasta duomenų, kiek žuvo iš Anglijos, Rusijos ir kt.).

Lietuvoje nuo 1911 m. rusų kariuomenės aviatoriai demonstruodavo skraidymus, Kaune buvo dislokuotas karo aviacijos dalinys, turėjęs 17 „Farmon“ tipo lėktuvų.

Aviacijos svarbą gerai suvokė ir Nepriklausomos Lietuvos kūrėjai bei gynėjai.

1919 m. pradžioje Lietuvos Vyriausybė buvo priversta palikti sostinę Vilnių ir persikelti į Kauną, kur toliau vyko Lietuvos kariuomenės formavimas. 1919 m. sausio 30 d. tarp pirmųjų jos būrių buvo sudaryta Aviacijos dalis. Ji įsikūrė karo metais vokiečių pastatytame cepelinų angare ir kitose netoliese buvusiose patalpose.

1919 m. vasario 5 d. įsigytas pirmasis lėktuvas – fronte prie Jiezno paimtas iš Rusijos į Vokietiją skridęs ir dėl gedimų nusileidęs „Sopwith“ tipo lėktuvas. Jis buvo atgabentas į Kauną, suremontuotas ir panaudotas žvalgybai ir aviatorių mokymui. Po to iš Vokietijos buvo įsigyti 8 lėktuvai, keletas jų atimta iš sumuštų prie Radviliškio ir Šiaulių bermontininkų ir kt.



Dobi-I – pirmasis lietuviškos konstrukcijos lėktuvas, kurį 1922 m. sukūrė Jurgis Dobkevičius. Konstruktorius ką tik užbaigtame Dobi-I, Kauno aerodrome

Kovo 12 d. Aviacijos dalis pertvarkyta į atskirą Karo aviacijos dalinį, kartu įsteigta ir Karo aviacijos mokykla. Į ją priimta 50 kursantų, bet metų pabaigoje mokymus baigė ir lakūnų, mechanikų, oro šaulių diplomus gavo 34 absolventai. Kursantai teorijos ir praktikos daugiausia mokėsi iš skrydžių į frontus prieš agresorius iš Sovietų Rusijos, Lenkijos, prieš bermontininkus. Kadangi nebūta lietuvių specialistų, tai gabieji kursantai būdavo ir mokytojai, ir instruktoriai. Tarp tokių buvo būsimasis aviakonstruktorius ir generolas Antanas Gustaitis, aviakonstruktorius Jurgis Dobkevičius ir kiti.

Nuo 1919 m. pabaigos aviatoriai rengti suformuotoje Mokomojoje eskadrilėje, į kurią buvo priimami jau tu-

rintys karinius laipsnius ir baigusieji aviacijos mokyklas. Priimtieji į eskadrilę buvo mokomi pagal Aviacijos mokyklos programą. Nuo 1922 m. Mokomojoje eskadrilėje lakūnai privalėjo praeiti ir aukštojo pilotažo mokymus. Tarp pirmųjų baigusių mokymus buvo lakūnai J. Dobkevičius, A. Gustaitis, V. Šenbergas ir kiti.

Karo aviatoriai kai kuriuos dalykus studijuodavo ir Vytauto Didžiojo aukštųjų karininkų kursų Aviacijos skyriuje.

1932 m. spalio 1 d. vėl buvo atkurta Karo aviacijos mokykla. Ir veikė ji iki Lietuvos okupacijos. Beje, rengti ir aukštosios aeronautikos mokyklos įkūrimo planai, tačiau juos įgyvendinti sutrukdė okupacijos.



Lėktuvai Kauno aerodrome 1920 m.



Karo manevruose

Drauge su Karo aviacijos įkūrimu stiprinta ir jos techninė bazė, pirmiausia lėktuvų remonto ir naujų statybos įmonė, kuri iš pradžių buvo įkurta cepelinų angare, po to įrengti ir atskiri metalo, medžio, variklių ir kiti cechai pastatuose netoli Kauno aerodromo.

TARP RYŠKIAUSIŲ ATSIKURIANČIOS LIETUVOS AVIACIJOS VARDŲ – GENEROLAS ANTANAS GUSTAITIS

Atsikurianti Lietuva neturėjo lėšų pirkti užsienyje pagamintus lėktuvus ir kitą aviacinę techniką, tad stengėsi suremontuoti likusią po Pirmojo pasaulinio karo, taip

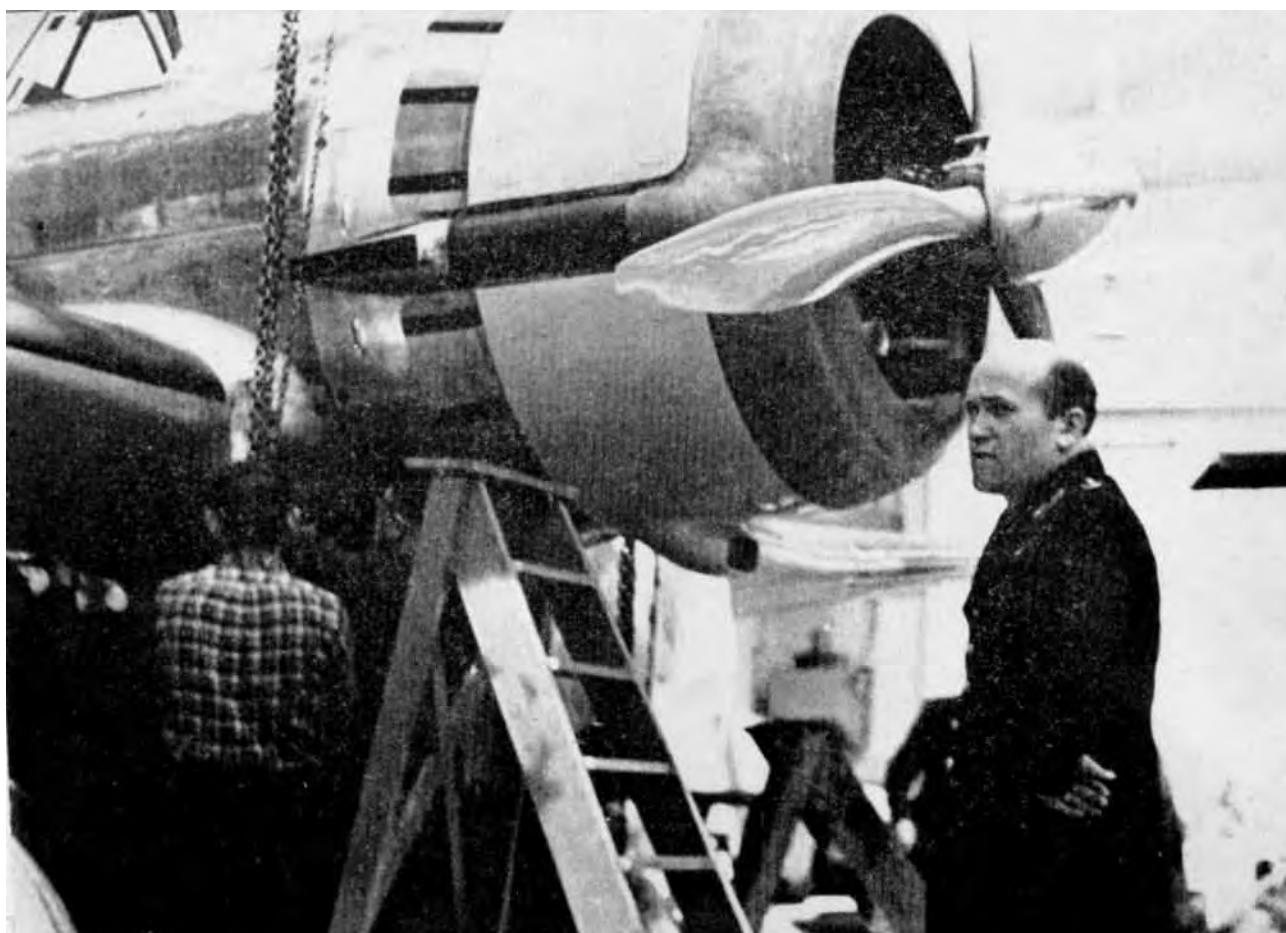
pat savo jėgomis projektavo ir statė naujus skraidymo aparatus. Greitai tarp talentingiausių kūrėjų išsiskyrė dar Aviacijos mokyklos kursantas Jurgis Dobkevičius (g. 1900 m.). 1921 m. jis suprojektavo ir pastatė vienietį monoplaną „Dobi-1“, po metų – „Dobi-2“, o po to, jau kaip Lietuvos stipendininkas Paryžiaus aukštojoje aeronautikos mokykloje, – „Dobi-3“. Bet 1926 m. balandžio 8 d., bandydamas tą savo naują kūrinį virš Kauno, leisdamasis ratais užkabino Žaliakalnio ąžuolų viršūnes, trenkėsi į žemę ir žuvo.

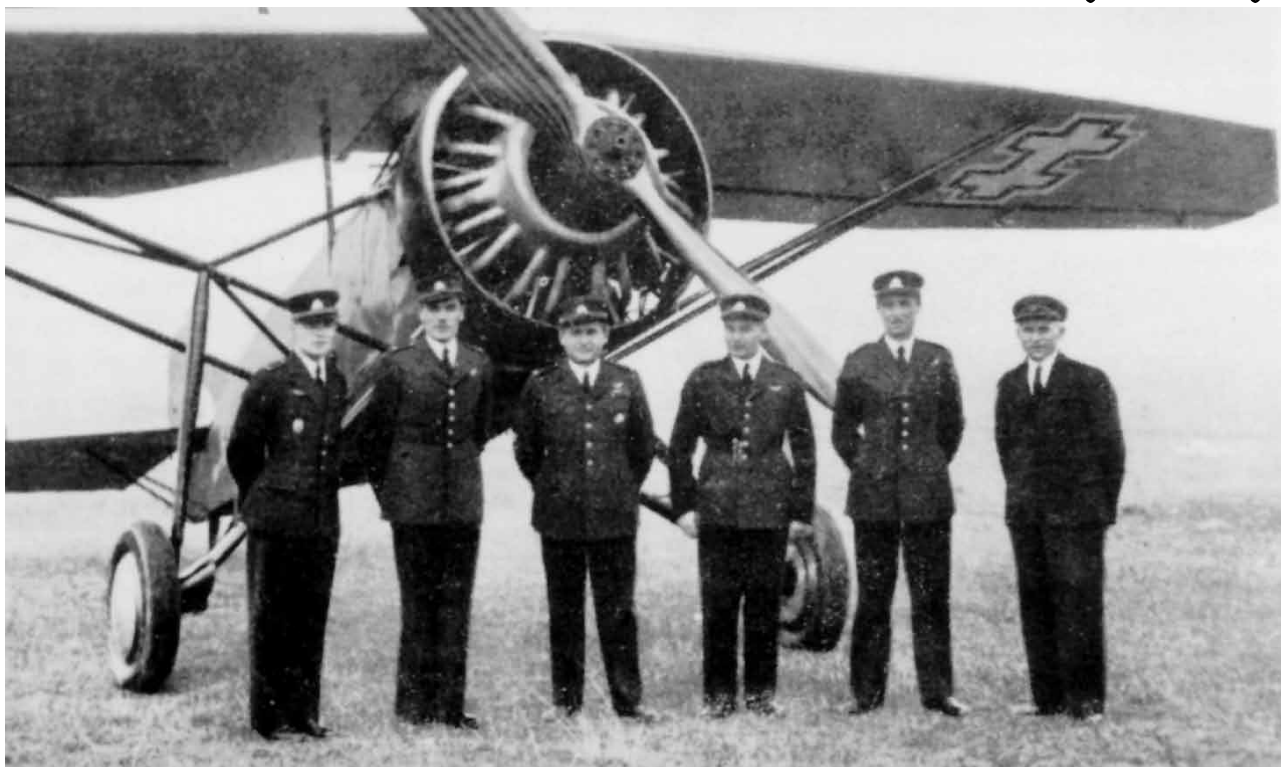
Bene ryškiausius pėdsakus aviacinės technikos kūryboje paliko lakūnas ir aviacijos konstruktorius generolas Antanas Gustaitis. Jo sukurti ir Karo aviacijos dirbtuvėse Kaune pastatyti „ANBO“ tipo lėktuvai 1935 m. sudarė beveik 80 proc. visų Lietuvos karo lėktuvų (120 vnt.). Jais (ANBO-IV) grupė karo lakūnų – A. Gustaitis ir J. Namikas, J. Liorentas ir R. Marcinkus, J. Mikėnas ir K. Rimkevičius – 1934 m. pavasarį apskrido aplink Europą, pademonstruodami lietuvių aviacijos pasiekimus daugelyje Europos valstybių sostinių. Lietuvių sukurti ir pastatyti lėktuvai prilygo geriausiems to meto lėktuvams.

Lietuvą išgarsino ir aviacijos sportininkai, savo paties suprojektuotais ir pastatytais sklandytuvais, aviamodeliais, pasiekę Europos ir pasaulio rekordų. Tad prieškario metais Nepriklausoma Lietuva garsėjo ir kaip masinio aviacijos sporto šalis. Čia didelis nuopelnas teko 1927 m. gegužės 1 d. įsteigtam Lietuvos aeroklubui (LAK), kurio padaliniai buvo įsikūrę daugelyje Lietuvos vietų.



A. Gustaitis su pirmuoju ANBO tėvų sodyboje Obelinės kaime, 1925 m.

*ANBO-VIII**Antanas Gustaitis prie ANBO-VIII*



Romualdas Marcinkus, Jonas Liorentas, Antanas Gustaitis, Juozas Namikas, Jonas Mikėnas ir Kazys Rimkevičius – demonstruodami lietuvių aviacijos pasiekimus, 1934 m. pavasarį ANBO-IV lėktuvais apskrido aplink Europą



Kauno aerodrome. Antras iš dešinės – Karo aviacijos viršininkas gen. A. Gustaitis, 1938 m.

Aviacijos plėtote rūpinosi ir Lietuvių šaulių sąjunga, turėjusi keletą savo lėktuvų. Nuo 1934 m. Lietuva ėmėsi organizuoti ir keleivių pervežimą lėktuvais. 1938 m. keleiviniai lėktuvai „Steponas Darius“ ir „Stasys Girėnas“ ėmė kursuoti tarp Kauno ir Palangos, taip pat keleiviniai lėktuvai iš Kauno skrido į Rygą, Maskvą ir kitus miestus.

Apskritai nepriklausoma Lietuva, pradėjusi savo karo, civilinę, sportinę aviaciją kurti nuo nulio, Sovietų Sąjungos okupacijos išvakarėse pagal visus jos santykinius rodiklius buvo tarp pirmaujančių aviacijos srityje Europos valstybių. Okupacijos metais visas aviacijos potencialas buvo sunaikintas, daugelis gabiausių aviatorių išžudyti, ištremti ar karui baigiantis pasitraukė į Vakarų. Tačiau skrydžių ir aukštumų ilgesio sėklos tarp likusiųjų lietuvių greitai ėmė kaltis ir vėl ėmė veržtis aukštyn, nors ir okupuotame krašte.

LIETUVA – „SKRAIDANTI RESPUBLIKA“

Tik nuo 1960 m. pradėta leisti ir lietuviams aviacijos sportininkams dalyvauti SSRS čempionatuose. Ir nuo tada lietuviai aviatoriai buvo daugelio jų nugalėtojai, o Lietuva, stebinusi visą SSRS aviacijos konstruktorių gaušą, imta vadinti „skraidančia tarybine respublika“. Daugelis Kauno, Vilniaus, Šiaulių ir kitų miestų jaunuolių iš pradžių kilo į erdves, kaip ir Nepriklausomybės metais, tik savo sukurtais ir pasigamintais sklandytuvais. Pamažu lietuviai ėmė kurti ir statyti ir pačią moderniausią

techniką. Tarp tokios technikos kūrimo iniciatorių buvo LTSR aviacijos sporto federacijos atsakingasis sekretorius inžinierius-konstruktorius Vytautas Pakarskas. Jo pastangomis 1968 m. buvusioje Prienų pieninėje buvo įkurta įmonė, kurioje buvo projektuojami ir statomi sklandytuvai iš tuo metu naujausios medžiagos – stiklo pluošto (1972 m. įmonė pavadinta Eksperimentine sportinės aviacijos gamykla).

Nors entuziastų dėka SSRS okupacijos metais tiek dalyvaujančiųjų daugelyje sportinės aviacijos šakų, tiek aviacinės technikos kūryboje skaičius net viršijo Nepriklausomybės metus, bet tik vienam kitam lietuviui pasisekdavo patekti į karo ar civilinės aviacijos aukštąsias mokyklas, beveik nežinoma lietuvių, kurie būtų priimti dirbti į svarbiausias SSRS aviacinės ir kosminės technikos kūrimo institucijas. Nepaisant to, tuo metu spaudoje ir per radiją, televiziją, oficialiuose ir neoficialiuose susirinkimuose kartota, kad tik „Tarybų valdžia sudarė sąlygas Lietuvos jaunimui skraidyti, siekti aukštumų...“ Ir cenzūra negailestingai išbraukdavo net užsiminimus apie tai, kad ir Nepriklausomoje Lietuvoje (1919–1940) būta pasiekimų aviacijoje, drausta net spausdinti nuotraukas lėktuvų ar sklandytuvų su Lietuvos valstybės atpažinimo ženklais. Tuos draudimus skaudžiai teko ir man patirti, kai aviatorių pastangomis, kaip parašiusis ir sklandytojas, buvau paskirtas Aviacijos sporto federacijos 1968 m. įkurto „Sparnų“ žurnalo atsakinguoju redaktoriumi.



Šiomet sukanka 80 metų, kai Steponas Darius ir Stasys Girėnas savo skrydžiu per Atlantą išgarsino Lietuvą

Lietuvai 1990 m. pavasarį atkūrus Nepriklausomą valstybę, pasikeitė galimybės ir aviacijos mylėtojams vėl atsivėrė neribotos kūrybos galimybės. Aviacija visada buvo „brangi“ kūrybos sritis, todėl beatsikuriančiai valstybei trūko tam lėšų. Bet pamažu viskas ėmė riedėti globalios rinkos sąlygomis: vietoje buvusio iš Maskvos valdomo „Aerofloto“ susikūrė įvairios aviacinės organizacijos, persitvarkė ir ėmė veikti daugelis sovietmečiu įkurtų aviacijos sporto klubų, susikūrė daug naujų. 1992 m. Lietuva buvo priimta į Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (JCAO), į kitus tarptautinius civilinius ir sportinius aviatorių ir aeronautikos mokslo susivienijimus.

DIDŽIAUSIAS AVIACIJOS LAIMĖJIMAS – AUKŠTOS KVALIFIKACIJOS SPECIALISTŲ RENGIMAS

Bene didžiausias laimėjimas Nepriklausomoje Lietuvoje yra aukščiausios kvalifikacijos aviatorių rengimo organizavimas, apie kurį svajota dar tarpukario Lietuvoje. 1934 m. žymusis mūsų aviacijos konstruktorius generolas Antanas Gustaitis buvo parengęs Aeronautikos instituto Lietuvoje projektą. Vėliau jis drauge su Lietuvos inžinierių ir architektų draugija parengė Gedimino vardo politechnikos instituto, kuriame būtų ir aviacijos fakultetas, įstatymo projektą. Būta ir kitokių projektų, tačiau jie neįgyvendinti dėl lėšų trūkumo ir atslinkusių okupacijų.

Šie projektai buvo prisiminti Lietuvai vėl atkūrus Nepriklausomybę. Tarp tų projektų įgyvendinimo iniciatorių

buvo tuometis Vilniaus technikos universiteto rektorius prof. Edmundas Kazimieras Zavadskas ir prof. Jonas Stankūnas, taip pat kai kurie Susisiekimo, Krašto apsaugos ministerijų vadovai ir specialistai. Buvo nutarta prie Vilniaus technikos universiteto įsteigti Aviacijos institutą. Prof. J. Stankūnas su kitais specialistais parengė tokiu instituto nuostatus, mokymo programas ir 1992 m. rugsėjo 22 d. Lietuvos Vyriausybės potvarkiu Nr. 930 leista tokį institutą įsteigti. Tačiau organizacinis darbas užsitęsė, ir tik 1993 m. vasario 10 d. įkurtas Aviacijos institutas. Nepriklausoma Lietuva pirmoji iš Baltijos valstybių ėmėsi rengti aukščiausios kvalifikacijos orlaivių pilotavimo, skrydžių valdymo, aviacijos mechanikos, aviacinių elektros įrenginių ir kitus specialistus civilinei ir karo aviacijai.

1998 m. Aviacijos institutui suteiktas žymiojo Lietuvos aviacijos konstruktoriaus, Karo aviacijos viršininko generolo Antano Gustaičio vardas. Aviacijos institutas tapo neatskiriama ne tik VGTU, bet ir visos Lietuvos, Europos Sąjungos ir pasaulio aeronautikos studijų ir mokslo dalis. Aviacijos institutas daug prisideda, kad būtų įgyvendinti legendinių lakūnų S. Dariaus ir S. Girėno priesakai, jog Lietuva taptų aukščiausios erudicijos, patriotiškų aviatorių valstybe. Aeronautika tiek praeityje, tiek ir dabar yra viena labiausiai skatinančių ir lemiančių mokslo ir technikos pažangą sričių. Aeronautika iš žmonių reikalauja drąsos, ryžtingumo, pasiaukojimo ir tikro patriotizmo jausmo.



Karo aviacijos paradas minint Lietuvos Nepriklausomybės 20-metį. Lėktuvai virš Kauno skrenda sudarę raides „A“ ir „S“ – Antanas Smetona



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETO ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTAS

- 1993 m. vasario 11 d.** įkurtas Vilniaus technikos universiteto Aviacijos institutas.
- 1993 m. kovo mėn.** įsteigta Aviainginerijos (nuo 1993 m. rudens semestro – Aviacinės mechanikos) katedra.
- 1993 m. pavasarį** AB aviakompanija „Lietuvos avialinijos“ perdavė institutui du mokomuosius lėktuvų An-2 ir JAK-40 treniruoklius.
- 1993 m. rudenį** įsteigta Skrydžių praktikos bazė ir Aviacinės technikos priežiūros tarnyba.
- 1993 m. spalio mėn.** įsteigta Skrydžių valdymo (nuo 2000 m. – Aviacijos technologijų) katedra.
- 1994 m.** pradėtas bendradarbiavimas su Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademija rengiant atsargos karininkus Lietuvos kariuomenės Karinėms oro pajėgoms.
- 1994 m. birželio pabaigoje** nupirkti pirmieji 6 vienmotoriai dviečiai mokomieji lėktuvai CESSNA 152. Pradėta pirmoji skrydžių praktika.
- 1995 m. kovo 15 d.** Aviacijos institutui perduotas AB aviakompanijos „Lietuvos avialinijos“ pastatas (Rodūnios kelias 30).
- 1995 m. gruodžio mėn.** instituto patalpose pradėjo veikti aviacinės literatūros skaitykla.
- 1996 m.** buvo nupirkti 2 vienmotoriai keturviečiai lėktuvai CESSNA 172.
- 1996 m. sausio 1 d.** įkurta Skrydžių valdymo praktikų bazė.
- 1996 m. gruodžio 4 d.** Aviacijos institutui nupirktas AB aviakompanijos „Lietuvos avialinijos“ pastatas (Rodūnios kelias 32).
- 1997 m.** buvo nupirktas pirmasis dvimotoris mokomasis lėktuvas CESSNA 310Q.
- 1997 m. gegužės 26 d.** įkurta Aviatechnikos (nuo 2000 m. – Aviacijos prietaisų) katedra.
- 1997 m. lapkričio 13 d.** institutui suteiktas Antano Gustaičio vardas.
- 1999 m.** įkurta nuosava degalų saugykla Kyviškių aerodrome, įsigyti du benzinvežiai, įrengtas avarinio gelbėjimo automobilis.
- 1999 m.** buvo nupirktas antrasis dvimotoris mokomasis lėktuvas CESSNA 310Q.

- 2000 m. balandžio 18 d.** VĮ „Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcija“ (dabar – Civilinės aviacijos administracija) išdavė pirmąjį sertifikatą Nr. 25, patvirtinantį, kad Antano Gustaičio aviacijos institutas tenkina ICAO reikalavimus.
- 2001 m. birželio 25 d.** įkurtas Aviacijos specialistų kvalifikacijos tobulinimo centras.
- 2003 m.** Aviacinės mechanikos katedroje įkurta Aviacinės mechanikos mokomoji laboratorija.
- 2003 m.** Aviacijos prietaisų katedroje įkurta Avionikos mokomoji laboratorija.
- 2007 m. sausio 3 d.** pasirašyta VGTU ir Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademijos sutartis dėl bendradarbiavimo rengiant aviacijos specialistus krašto apsaugai. Pradėtos vykdyti VGTU AGAI ir LKA jungtinės studijų programos.
- 2007 m. sausio 11 d.** Civilinės aviacijos administracija išdavė Aviacinės technikos priežiūros mokymo organizacijos (147 organizacijos) patvirtinimo pažymėjimą **Nr. LT.147.004**.
- 2008 m. vasario 13 d.** Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 159 buvo patvirtinta „Aviacijos specialistų rengimo ir mokomosios bazės atnaujinimo 2008–2013 metų programa“.
- 2008 m. kovo 26 d.** Senato nutarimu Nr. 27-3.8 Aviacijos institute pagal Europos aviacijos saugos agentūros EASA reglamento 145 dalį (veikianti orlaivių techninės priežiūros organizacija (145 organizacija) ir 147 dalį (veikianti aviacinės technikos priežiūros mokymo organizacija (147 organizacija) įkurta Aviacijos inžinerijos praktikų bazė.
- 2009 m. spalio mėn.** vykdant Aviacijos specialistų rengimo ir mokomosios bazės atnaujinimo 2008–2013 metų programos priemones 2.1, 2.2 Lietuvos kariuomenė VGTU perdavė Kyviškių aerodromą ir jame esantį nekilnojamąjį ir ilgalaikį materialųjį turtą.
- 2009–2010 m.** vykdant *Aviacijos specialistų rengimo ir mokomosios bazės atnaujinimo 2008–2013 metų programos* priemonę 2.6 buvo nupirkta aerodromo priežiūros technika.
- 2009–2010 m.** vykdant *Aviacijos specialistų rengimo ir mokomosios bazės atnaujinimo 2008–2013 metų programos* priemones 3.1, 3.3 buvo nupirkti nauji:
- Kanados kompanijos *Mechtronix Systems Inc.* skrydžio navigacijos ir procedūrų treniruoklis;
 - FNPT II MCC;
 - trys nauji lėktuvai CESSNA 172SP;
 - vienas naujas dvimotoris lėktuvas *Piper Seneca V* (PA-34-220T).
- 2010 m. sausio 29 d.** Civilinės aviacijos administracija VGTU valdomam Kyviškių aerodromui išdavė Civilinio aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimą **Nr. 49**.
- 2010 m. gegužės 4 d.** Civilinės aviacijos administracija išdavė Aviacinės technikos priežiūros tarnybos (145 organizacijos) patvirtinimo pažymėjimą **Nr. LT.145.015**.
- 2010 m. gruodžio 3 d.** Civilinės aviacijos administracija išdavė skrydžio navigacijos ir procedūrų treniruoklio FNPT II MCC tinkamumo pažymėjimą **Nr. LT/TR-4**.
- 2013 m. kovo 5 d.** Skrydžių valdymo praktikų bazėje VĮ „Oro navigacija“ įrengė naują skrydžių valdymo treniruoklių kompleksą EXPERT.



SA

Aviacijos istorija

PIRMASIS AGAI VEIKLOS DEŠIMTMETIS

Ridas Viskauskas

„Lietuvoje, kur aviacinė pramonė gyvena rudimentalią būklę ir neturi pakankamai išprususių specialistų, pri-tariu, kad reikalingas Aeronautikos institutas. Tokie in-stitutai seniai egzistuoja beveik visose valstybėse, kurios nori turėti savo aviaciją ir nori savarankiškai gaminti gerus lėktuvus. Tuo būtų patenkinti ir šių dienų reikala-vimai, ir mūsų tautinė ambicija.“

Generolas Antanas Gustaitis

Aviacijos raida Lietuvoje žengė į koją su pasaulio aeronautika. 1919 m. kovo 23 d. Lietuvoje įkurta karo aviacija. Tą pačią dieną buvo įkurta ir pirmoji Lietuvoje Konstantino Fugelevičiaus vadovaujama karo lakūnų mokykla. Mokykla gyvavo metus, ją baigė pirmųjų lietuviškų lėktuvų konstruktorius ir bandytojas Jurgis Dobkevičius, aviacijos konstruktorius, lakūnas, Lietuvos karo aviacijos viršininkas, brigados generolas Antanas Gustaitis.

Antrą kartą aviacijos mokykla buvo įkurta 1932 m. (veikė iki 1940 m.), jai vadovavo majoras, vėliau pulkininkas leitenantas Viktoras Reimontas. Abi mokyklos nebuvo aukštosios.

INSTITUTAS KŪRĖSI PIRMAISIAIS ATKURTOS NEPRIKLAUSOMYBĖS METAIS

1990 m. Vilniaus inžineriniam statybos institutui buvo suteiktas Technikos universiteto statusas. Reikėjo užtikrinti, kad Nepriklausomybę atgavusi Lietuva būtų aprūpinta visų reikalingų technikos sričių specialistais. Lietuva nuo 1940 m. neturėjo aviacijos mokyklos, visi specialistai buvo rengiami kitose buvusiose SSRS res-publikose.

Elektronikos fakulteto dekanui doc. Kazimierui Vy-tautui Maceikai pasiūlius, doc. dr. Jonas Stankūnas, kaip aviacijos specialistas, buvo įpareigotas nustatyti aviacijos specialistų poreikį ir galimybę rengti aviacinių elektros įrenginių bei elektronikos inžinierius. Specialistų, kurių parengimas atitiktų Europos ir tarptautinius stan-dartus, problema buvo aktuali visai Lietuvos transporto sistemai. Kryžkelėje tarp Vakarų ir Rytų esančioje Lietu-voje transportas – perspektyvi ekonominės veiklos sri-tis. Vyriausybė 1992 m. sudarė darbo grupes aukštąjį išsilavinimą siekiančių įgyti transporto specialistų rengimo, tobulinimo ir perkvalifikavimo klausimams



Konstantinas Fugelevičius



Antanas Gustaitis



Jurgis Dobkevičius



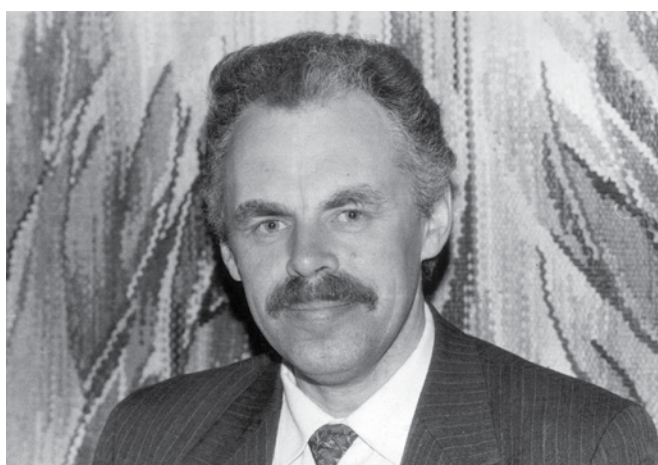
Viktoras Reimontas



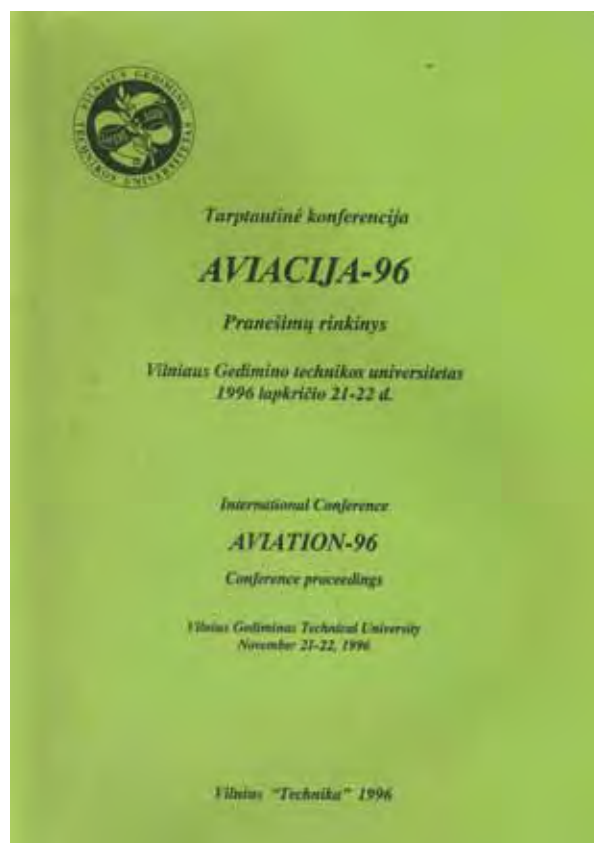
1993 m. pirmasis AGAI kabinetas Elektronikos fakulteto patalpose, Aušros Vartų gatvėje



Pirmasis sertifikatas



Jonas Stankūnas



Pasirašant sutartį su Tartu aviacijos koledžu

nagrinėti. 1993 metų vasario 11 d. Vilniaus technikos universiteto tarybos sprendimu buvo įkurtas fakulteto teisės turintis VTU Aviacijos institutas, jo direktoriumi tų pačių metų kovo 19 d. paskirtas doc. J. Stankūnas. Veiklą Aviacijos institutas pradėjo Elektronikos fakulteto patalpose, buvo priimti pirmieji darbuotojai – reikalų tvarkytoja Irena Janaščiūtė ir direktoriaus pavaduotojas dr. Algimantas Jakučionis. Vėliau Aviacijos institutas įsikūrė „Lietuvos avialinijų“ administraciniame pastate (Rodūnės kelias 30). Buvo kuriama instituto struktūra, rengiamos studijų programos, steigiamos katedros, ieškoma specialistų, perkami mokomieji lėktuvai. Veiklą rėmė tuometis universiteto rektorius prof. Edmundas Kazimieras Zavadskas.

Pagal Susisiekimo ir Krašto apsaugos ministerijų bei Karinių oro pajėgų suderintą programą Vilniaus technikos universitete turėjo būti rengiami šešių studijų programų (orlaivių pilotavimo, skrydžių valdymo, aviacinės elektronikos, aviacinių elektros įrenginių, aviacinės mechanikos ir vežimų oru vadybos) aviacijos specialistai. Dviem pirmosioms studijų programoms reikėjo lėktuvų ir treniruoklių, todėl buvo nutarta kurti specializuotus praktinio rengimo padalinius – skrydžių ir skrydžių valdymo praktikos bazes.

AVIACIJOS TECHNOLOGIJŲ KATEDRA

Tai pirmoji Aviacijos instituto katedra, įsteigta 1993 m. (tuometis pavadinimas – Skrydžių valdymo katedra, naujasis pavadinimas suteiktas 2000 m.). Tuo metu buvo svarstoma, ar Aviacijos institutas pats rengs specialistus, ar koordinuos, o specialistus rengs

specializuoti Mechanikos, Elektronikos, Transporto fakultetai. Tačiau orlaivių pilotavimo ir skrydžių valdymo studijų programoms kitos universiteto profilinės katedros netiko, todėl Aviacijos institute ir buvo įkurta Skrydžių valdymo katedra. Katedros vedėjo pareigoms buvo pakviestas doc. Vytautas Giniotis. Katedros specialistai dėstė meteorologiją, navigaciją, aerodinamiką, oro teisę, skrydžių saugą, skrydžių ir jų valdymo technologijas, aviacines kompiuterines sistemas, aviacijos įmonių valdymą.

Dauguma disciplinų Lietuvoje buvo dėstoma pirmą kartą, o literatūra – tik Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartai, rekomendacijos, vienas kitas vadovėlis rusų kalba. Katedros vedėjas doc. V. Giniotis organizavo daug tarptautinių projektų; lankytasi ICAO būstinėje Monrealyje (Kanada), buvo užmegzti ryšiai su Londono Sičio universitetu, įvairiomis Anglijos aviacijos mokyklomis, dalyvauta tarptautiniuose TEMPUS projektuose.

AVIACINĖS MECHANIKOS KATEDRA

Ji buvo steigama kartu su Aviacijos institutu, tik iš pradžių, 1993 m., ji įkurta Mechanikos fakultete. Katedros vedėju buvo paskirtas doc. Juozas Zujus, baigęs Maskvos aviacijos institute aviacijos inžinieriaus specialybę, vadovavęs Lietuvos mokslinės techninės informacijos institutui, redagavęs aviacijos žurnalą „Sparnai“.

1994 m., pasiūlius universiteto studijų skyriaus vedėjui Vytautui Plakiui, rektorato sprendimu katedra perduota Aviacijos institutui. Profilinė Aviacinės mechanikos



Įšikilmės Lietuvos mokslų akademijoje 1997 m. lapkričio 13 d. suteikiant institutui Antano Gustaičio vardą



Instituto patalpų atidarymas Rodūnios kelyje 30



1997 m. lapkričio 13 d. suteikiant institutui Antano Gustaičio vardą.

Iš kairės: Senato pirmininkas prof. Leonas Saulis, instituto direktorius prof. Jonas Stankūnas ir rektorius prof. Edmundas Kazimieras Zavadskas



Pirmasis dvimotoris lėktuvas CESSNA 310Q



CESSNA 310Q



Pirmosios orlaivių pilotavimo laidos studentai su KOP instruktoriumi Ernestu Tamuliu



Skrydžių praktika: apžiūrint lėktuvo CESSNA C152 variklį

katedra apima pagrindines aviacinės mechanikos sritis – orlaivius, sraigtasparnius ir aviacinius variklius. Pagrindinės dėstomos disciplinos – orlaivių konstrukcijos, sraigtasparniai, aviacinių variklių teorija, aviacinių variklių konstrukcijos pagrindai, orlaivių techninė priežiūra ir orlaivių techninė diagnostika.

1997 m. katedroje pradėtos magistrantūros studijos. Imta dėstyti naujas disciplinas – reaktyvinių variklių reguliavimo sistemas, patikimumo teoriją ir kitas. 1999 metais Aviacinės mechanikos katedros vedėju paskirtas prof. habil. dr. Eugenijus Pileckas.

2000 m. Eduardas Lasauskas, dėstęs aviacijos pagrindus, aerodinamiką ir skrydžio dinamiką, apgynė technikos mokslų daktaro disertaciją tema „Sportinio sklandytuvo sparno profilio analizė ir projektavimas“. Tai pirmoji AGAI daktaro disertacija aviacijos tema.

AVIACIJOS PRIETAISŲ KATEDRA

Ji įkurta 1997 m., reorganizavus Skrydžių valdymo katedrą, ir iš pradžių buvo vadinama Aviatechnikos kated-

ra. 2000 m. VGTU tarybos sprendimu katedra pavadinta Aviacijos prietaisų katedra. Jos dėstymo objektai – aviacinės elektros, elektroninės sistemos ir prietaisai.

Kuriant Aviacijos institutą buvo manoma, kad aviacinių elektroninių ir elektros specialybių bakalauro rengs Elektronikos fakultetas, o specializuotas profesines ir magistrantūros studijas jiems tęsti padės Aviacijos instituto Aviatechnikos katedra. Bandymas nepavyko, nes bakalauro studijų metu susiradę darbą studentai specializuotis aviacijoje nebeįsitraukė. 1997 m. AGAI direktoriaus pavaduotojui studijų reikalams doc. Algimantui Jakučioniui patikėta eiti Aviatechnikos katedros vedėjo pareigas ir organizuoti šios krypties studijas. Katedroje vyksta pagrindinės, magistrantūros ir doktorantūros studijos.

Tuo metu Aviatechnikos katedroje dirbęs Jonas Stankūnas, dabar AGAI direktorius, už darbų ciklą „Plačiajuosčiai elektroniniai įtaisai informacijos apdorojimo sistemoms. Teorija, modeliavimas ir taikymas (1981–1996 m.)“ kartu su VGTU kolegomis Zenonu Vainoriu, Raimundu Kirvaičiu, Romanu Martavičiumi,



Skrydžių valdymo treniruoklis



JAK-40 treniruoklis



AN-2 treniruoklis



Radio ryšio frazeologijos užsiėmimas

Aviacijos istorija

Juliumi Skudučiu ir Stanislovu Štaru 1997 m. pelnė Lietuvos mokslo premiją. O 2000-aisiais pirmasis katedros doktorantas Raimundas Andriušaitis apsigynė daktaro disertaciją tema „Stacionarių ir greitai judančių objektų poslinkių tikslieji matavimai“.

SKRYDŽIŲ PRAKTIKOS BAZĖ

Skrydžių bazei priklauso lakūnai instruktoriai, orlaivių techninės priežiūros tarnyba, treniruoklių personalas, mokomieji lėktuvų treniruokliai, skrydžių bazė su mokomaisiais lėktuvais, angariais, mokymo, buitinėmis ir techninėmis patalpomis, degalų baze, benzinvežiais, avarinio gelbėjimo automobiliu ir kita technika. 1993 metų rudenį priimti pirmieji pilotai turėjo skraidyti jau 1994 m. birželį. 1993 m. rugsėjo 1 d. tuometinio susisiekimo ministro Jono Biržiškio iniciatyva Aviacijos institutui buvo skirta 83 000 litų parama. Jau pirmaisiais mokslo metais Aviacijos institute buvo įrengta moderni kompiuterinių treniruoklių laboratorija, turinti 12 kompiuterių su vairais, vairalazdėmis ir valdymo pedalais. 1993-ųjų pavasarį, tarpininkaujant generaliniam direktoriui Stasiui Dailidkai, „Lietuvos avialinijos“ institutui perdavė du mokomuosius lėktuvų AN-2 ir JAK-40 treniruoklius. Institute atsirado galimybė atlikti kvalifikuotą ikiskrydinį rengimą. To ėmėsi patyręs sportinės aviacijos lakūnas instruktorius, akrobatinio skraidymo meistras Leonas Jonys (1951–2013) ir treniruoklio instruktorius, lakūnas Aleksej Chriukin.

Reikėjo spręsti mokomųjų lėktuvų problemą. Lietuvos aviacija tuo metu turėjo daug nenaudojamų An-2, aeroklube buvo gausybė sportinių JAK-52, bet jie buvo neekonomiški. Nutarta įsigyti amerikietiškus CESSNA mokomuosius lėktuvus. Vyriausybė Aviacijos instituto mokomajai bazei kurti skyrė milijoną litų. Konkursinei komisijai apsvarsčius, su amerikiečio Bilo Volkerio kompanija buvo sudaryta pirkimo sutartis šešiams dviviečiams pradinio rengimo lėktuvams CESSNA 152 įsigyti. Po daugybės peripetijų 1994-ųjų birželio pabaigoje Lietuvą pasiekė du konteineriai su mokomaisiais lėktuvais. LAL generalinis direktorius S. Dailidka skyrė brigadą inžinierių ir technikų skubiam lėktuvų surinkimui. Amerikiečio lakūno instruktoriaus Lino Čepulio ir L. Jonio dėka, įveikus biurokratijos trukdžius, lėktuvai buvo nuskraidinti į Kyviškes.

Vėliau teko rinkti personalą – vadovus, lakūnus instruktorius, inžinierius ir technikus. Karinės oro pajėgos, komandiravusios karo lakūnus, padėjo surengti dvi skrydžių praktikas, kurioms iki 1988-ųjų vadovavo L. Jonys. Vėliau bazės vadovo pareigas perėmė VGTU Aviacijos instituto auklėtinis Virgilijus Kaminskas.

1995 m. aviakompanija „Aviabtika“ institutui padovanojo nurašytą sraigtasparnį Mi-2. Gavus dar du milijonus litų, 1996 m. buvo nupirkti du keturviečiai mokomieji lėktuvai CESSNA 172 ir du dvimotoriai lėktuvai CESSNA 310Q (1997 ir 1999 m.). Kyviškėse 1999-aisiais buvo įkurta degalų saugykla, įsigyti du benzinvežiai. 2000-aisiais įrengtas avarinio gelbėjimo automobilis.

SKRYDŽIŲ VALDYMO PRAKTIKOS BAZĖ

Ši bazė sukurta būsimų skrydžių vadovų praktiniams įgūdžiams ugdyti. AGAI rengiami inžinieriai, skrydžių vadovai studijuoja pagal visus tarptautinėje praktikoje įteisintus skrydžio valdymo lygmenis. Tai aerodromo bokšto skrydžių valdymas, procedūrinis ir radarinis prieigų skrydžių valdymas, procedūrinis ir radarinis oro erdvės skrydžių valdymas bei skrydžių vadovo darbo frazeologija. Aerodromo bokšto skrydžių valdymas – žemiausia pakopa. Čia valdomi lėktuvų skrydžio kilimo ir tūpimo etapai bei lėktuvo riedėjimas aerodromo takais. Darbas vizualus ir atliekamas skrydžių valdymo bokšte.

Prieigos – artima aerodromui aplinka, kur lėktuvai ruošiasi tūpti, pasirenka tūpimo schemą, laukia savo eilės. Pakilę lėktuvai šioje zonoje susiranda reikiamą skrydžių kryptį. Valdant procedūriškai, skrydžių vadovas





Pirmoji lakūnų laida su instruktoriumi Jonu Vasiliausku

visą orlaivių išsidėstymą laiko savo atmintyje, jam radaras nepadeda. Valdant su radaru, lėktuvus ir jų skrydžio duomenis skrydžių vadovai mato ekrane.

Oro erdvės skrydžių valdymas – lėktuvų stebėjimas virš skrydžių valdymo centro kontroliuojamos teritorijos, paskirstant skrydžių koridorius ir lygmenis juose. Šiam valdymui reikia ilgo skrydžių vadovų treniravimo naudojant specialius treniruoklius. Pradiniu instituto etapu treniruotės buvo atliekamos LR civilinės aviacijos direkcijos oro navigacijos tarnybos skrydžių vadovų darbo vietose. Ten savarankiškai dirbti, modeliuoti sudėtingesnes situacijas, intensyvesnį eismą buvo neįmanoma. Pirmieji studentai buvo siunčiami į Švedijos Malmės skrydžių valdymo akademiją bei Tartu aviacijos kolegiją, bet tai reikalavo didelių lėšų. Po derybų Susisiekimo ministerijoje ir Civilinės aviacijos direkcijoje (CAD) buvo rastos lėšos Aviacijos instituto patalpų remontui, buvo nupirkti treniruokliai ir įrengtos modernios bokšto, prieigų ir oro erdvės skrydžių valdymo kompiuterinės laboratorijos bei oro ryšio frazeologijos kabinetas. Pagal ICAO reikalavimus, laboratorijose instruktoriais dirba galiojančias licencijas turintys skrydžių vadovai.

AVIACIJOS MOKSLO LABORATORIJA

Tokios laboratorijos kūrimo idėja sklandė nuo pat AGAI įkūrimo.

Pirmiausia inžinieriaus Justo Verbicko, lakūnų Jono Vasiliausko ir Piotro Gumovskio bei studentų iniciatyva atsirado aviacinės kūrybos būrelis, kuris 1999 m. pradėjo veikti Vilniaus tarptautiniame oro uoste atlaisvintame AGAI priklausiusiame garaže.

Aviacijos mokslo laboratorija susikūrė, kai į AGAI atėjo dirbti Prienų eksperimentinės aviacijos gamyklos aerodinamikas Eduardas Lasauskas, lietuviško lėktuvo LAK-X kūrėjas Kęstutis Leonavičius, o vadovu tapo dr. Vladas Sniečkus. Laboratorija įkurta 1999 m. gruodžio 22 dieną.

Nuo 1994 m. institutas organizuoja tarptautines ir Lietuvos aviacijai skirtas mokslines konferencijas ir leidžia kasmetį mokslo žurnalą „Aviacija“ (jis nuo 2000 m. tapo mokslo žurnalo „Transportas“ metiniu priedu).

AGAI taip pat atlieka Susisiekimo ministerijos ir aviacijos įmonių užsakymu mokslo tiriamuosius darbus.



IS DANGAUS DAUGIAU MATOSI...

„Aukštų algoritmų ir žemų skrydžių meistras“ – taip skyrių apie Leoną Jonį savo knygoje „Aukštumos“ (2005) pavadino žurnalistas Edmundas Ganusauskas.

Sporto pasaulyje Leonas Jonys žinomas kaip SSRS akrobatinio skraidymo čempionatų prizininkas, tarptautinių varžybų nugalėtojas ir prizininkas, tarptautinės kategorijos teisėjas, SSRS sporto meistras, LTSR nusipelnęs treneris. Nuo 1994 m. Leonas Jonys dirbo Vilniaus Gedimino technikos universiteto A. Gustaičio aviacijos institute – ėjo direktoriaus pavaduotojo skrydžiams, vyriausiojo inspektoriaus ir Aviacijos technologijų katedros asistento pareigas.

Atsiminimais apie Leoną Jonį (1951 m. gruodžio 13–2013 m. vasario 2 d.) paprašėme pasidalyti jo sūnų – architektą, VGTU absolventą Paulių Jonį.

Ridas Viskauskas

Jūsų tėvas gimė 1951 m. gruodžio 13 d. Pūčkornės kaime, Varėnos rajone. Ką Jums yra pasakojęs apie vaikystę pokario metais?

Tėvas nuo mažens domėjosi aviacija, kartu su broliu Alfonsu klijavo aviamodelius. Tėčio tėvai (pagal profesiją telefonistas ir medicinos sesuo) bei dar viena šeima gyveno mūriniame dviejų aukštų name su mansarda Valkininkų geležinkelio rajone. Vaikai tuo metu žaisdavo karą, darydavo raketas, kartais gamindavo sprogmenis iš kalio permanganato... Vėliau tėvelio šeima persikėlė į Daugus (Alytaus r.), kur pasistatė mūrinį namą ant ežero kranto sodų bendrijos teritorijoje. Pro langą atsiverdavo didingas vaizdas...

Tėvas baigė matematikos studijas Kauno politechnikos institute, 1975–1982 m. dirbo Kauno fizikinių techninių energetikos problemų institute.

Aviacija jam iš pradžių buvo kaip hobis, tais laikais viskas buvo nemokama... Dirbo institute su pirmaisiais kompiuteriais. Kodėl apleido matematiką, tiksliai nepasakysiu, visokių pasakojimų būta. Prasidėjo varžybos, profesionalaus sportininko karjera. Įdomi mano tėvų pažinties istorija. Mano mama gyveno Marijampolėje, taip pat sportavo. Vėliau studijavo Kaune ir panoro lanky-

ti parašiutizmo treniruotes. Atėjo į teorinius užsiėmimus, bet suklydo rinkdamasi auditoriją. Žiūri, kad aplinkui vieni vyrai; kalba ėjo apie oro dinamiką. Ir paskaitą vedė labai gražus instruktorius... Mama, lietuvių kalbos mokytoja, vienuolika metų jaunesnė buvo už tėtį. Kai gimiau aš, mamos sportinė veikla baigėsi...

Kiek tėtis laimėjo medalių, kokiais ženkliais apdovanotas, kokiose varžybose dalyvavo – neprisiminsiu, nesuskaičiuosiu. Varžybos vykdavo vos ne kiekvieną savaitę. Diplomų – begalė. Per klaidą pakurom sode kelis sudeginau... Archyvo dar netvarkėme, medžiagos daug, reikės kruopščiai viską įvertinti ir susisteminti.

Gimiau 1986 metais, tuo metu gyvenome Kyviškių aerodrome (Vilniaus r.). Dabar ten – Antano Gustaičio aviacijos instituto praktikos bazė. Iš pradžių gyvenome kartu su kitomis dviem lakūnų šeimomis „alytnamyje“, vėliau trumpam persikraustėm į kitą aeroklubo pastatą, darbinės instruktorių patalpas. Kai lakūnai gavo Kyviškės žemės sklypelius, prasidėjo namelių statybos pagal vieną tipinį projektą. Kas kaip mokėjo, tas taip ir statė. Todėl pirmieji namai pastatyti su defektais. Statyti vėlesniu laiku – tobulesni. Mūsų namas – toliau nuo kelio, statytas vėliau, todėl mažiau pasviręs...

Visų aerodromų infrastruktūra panaši. Būtinai yra krepšinio, teniso, tinklinio aikštelės, paprasti treniruokliai, kad lakūnai, kai nėra skrydžių, palaikytų sportinę



formą. Kai tėvas nebegalėjo skraidyti, gyvenimas tapo sunkesnis, nežinojo, ko griebtis. Lakūnų kiekviena diena vis kitokia, prie monotonijos jie nepratę. Iš dangaus daugiau matosi. Ir žemėje susitikę su draugais lakūnai tarsi tęsia skrydį mintimis: aptarinėja, diskutuoja. Arba ūkininkauja savo sodų sklypeliuose.

Atkūrus nepriklausomybę, į Lietuvą pradėjo plūsti užsieniečiai, norėję gana pigiai išmokti skraidyti. Rusų palikta technika buvo neblogo, instruktoriai kvalifikuoti. Tėvas vedė tiems užsieniečiams kursus. Tais laikais užsimezgė daug kontaktų.

2002 metais sukurta dokumentiniame filme „Sparnas prie sparno“ (scenarijaus autorius – Edmundas Ganusauskas, režisierius – Juozas Sabolius) Rolandas Paksas liudija, kad lėktuvai, kuriais skraidė Vilniaus akrobatinio skraidymo grupė (R. Paksas, Jūsų tėvas ir Robertas Noreika), nebuvo itin geri... Filmo herojai akcentuoja tarpusavio pasitikėjimo svarbą. Grupinė akrobatika priskiriama sudėtingiausių skrydžių kategorijai.

Taip, sportiniai lėktuvai „Jak-50“ – atskira istorija. Bet apie juos lakūnai tiksliau papasakotų...

Užsimezgs tarptautiniams ryšiams, lietuviai remontuodavo techniką, o tėtis turėjo teisę skraidyti įvairių tipų lėktuvais, transportuodavo juos iš Lietuvos į kitas Eu-

ropos šalis. Patyrė daug nuotykių. Su mažu lėktuvėliu, neturint geros navigacinės sistemos, skristi per visa Europą – sudėtinga. Jis labai kruopščiai analizuodavo meteorologinę medžiagą. Bet užklupdavo audros, tek-davo leistis kalnuose... Žurnale „Aviacijos pasaulis“ tėtis publikavo atsiminimus apie patirtus nuotykius. Yra ir per Atlantą skraidinęs lėktuvą A. Gustaičio aviacijos institutui. Būta filmuotos medžiagos, bet kur ji dabar yra, nežinau...

Vilniaus akrobatinio skraidymo grupė dalyvau-davo įvairiose šventėse. Mes, lakūnų vaikai, esame panašaus amžiaus. Užaugome Kyviškių soduose. Mus siejo panašūs interesai, tėvų patirtys. Vasarom vykdavo daug aviacijos švenčių. Tėvai skraidydavo su dviviečiais „Jak-52“, mus, kaip „atsarginius pilotus“, skraidinda-vo kartu į šventes. Linksma būdavo. Mane, mažesnį, sodindavo ant dviejų pagalvių, aprišdavo parašiotu. Įsivaizduokite: nusileidžia lėktuvas, policija praskiria didelę minią, išlipa tėvas, atletiškas ir aukštas, išlipu ir aš – išsiimu dvi pagalves, parašiotą, didesnį už save, ir bidzenu... Juokinga dabar prisiminti. Per vieną aviaci-jos šventę iš Kyviškių nuskridome į Palangos oro uostą. Deja, tos šventės metu Jurgis Kairys sudaužė net du lėktuvus. Vienam skrisdamas žemai sumalė propelerį, kitą pasiskolinęs iš R. Pakso sulaužė neišsiskleidus važiuoklei. Tėvai namo skrido, o mus, vaikus, vežė au-



tomobiliu. Patyrėme nuoskaudą: ilgai užtrukome, pavargome, o įspūdžių mažiau...

Tėvo pagrindinis numeris akrobatinio skraidymo programoje buvo tas, kad jis labai žemai skraidydavo. Per vieną šventę tėvo lėktuvo sparnas buvo įrežtas daugiau nei pusę, berods, kažkokio paviljono antenos. Ir su įplėštu sparnu jis dar į Kyviškes grįžo...

Vėliau, berods, Vytautui Lapėnui (1958–2008) paprašius, tą sparną kaip laimės simbolį pakabino aerodromo bare... Pasisekė, kad nežuvo... Didelį įspūdį kelia žmogaus sėkmė.

Tėvai, lakūnai, treniravosi Kyviškėse.

Su broliu ir mama kitoje ežero pusėje stebėdavome programą.

Matydavome, kaip tėvas, pikiruodamas, pranykdavo aukštų smilgų ir javų pievoje...

Kiekvieną kartą kildavo nerimas: ar neužsimušė? Lengviau įkvėpdavome, kai pamatydavome vėl kylantį lėktuvą...

Grįždami iš kokios nors šventės, tėvai demonstratyviai praskrisdavo virš savo namų, kad jų žmonos juos matytų...



Taigi didžiąją gyvenimo dalį tėtį lydėjo rizika dėl galimų techninių gedimų, o Jūsų mamą – nerimas.

Vaikas būdamas to nesupratau. Mama išgyveno. Ir Vytautas Lapėnas žuvo...

Mokantys plaukti žmonės dažniau nuskęsta nei nemokantys...

Tėčio brolis, lakūnas Alfonsas Jonys (1950–1980), irgi žuvo...

Turbūt dėl tų pačių gedimų, kurie pasitaiko visuose „Jak-52“ ir „Jak-50“.

Tėvas spėjo, kad kokia nors detalė atsipalaidavo ir užkrito, įstrigo tarp vairo trosų ir laidų, kuriais valdomas lėktuvo skrydžio aukštis ir kryptis.

Skrydžio metu lėktuvas „makaluojasi“; matyt, kai į žemę pikiravo, detalė ir užstrigo... Tėvo buvo tokia hipotezė.

Ar tėtis turėjo humoro jausmą?

Jo humoras buvo juodas, ne visiems suprantamas... Turbūt ir aš tokį patį turiu.

Tėtis gražiai dzūkavo „ce ce ce“. Tarmės neslėpė.

Ar prieš skrydžius nebūta kokių nors ritualų tradicijos?

Kažin... Tėvas buvo matematikas. Skrydžiams ruošdavosi labai kruopščiai, apskaičiuodavo viską, atsitiktinumams, kurie galėtų tragiškai baigtis, nepalikdavo vietos. Net ir kasdieniame gyvenime viską mėgo aiškinti matematikos formulėmis. Gilindavosi ir į paprastus dalykus. Man, vaikui, įsiminė tokia detalė: lakūnai turėdavo korteles, kuriose sutartiniais ženklais būdavo nubraižytos jų akrobatinės figūros, ką turės atlikti skrydžio metu; pratybų žemėje metu jie įsivaizduodavo skrydį ir atlikdavo visus veiksmus su menamais lėktuvo



valdymo įrankiais. Iš pradžių nesuprasdavau tų judesių reikšmės...

Treniruotės, skrydžiai, administracinis darbas... Ar tėvas turėjo laiko šeimai?

Kaip ir visi lakūnai, tėvas namie būdavo retai. Nepažįstu nė vieno lakūno, kuris daug laiko skirtų vaikams, buičiai. Galėdavo, mamos paprašytas, kokios rozetės neįsukti metus – menkniekiais neužsiimdavo.

Tėvas mėgo fotografuoti – ypač mane, pirmagimį (jaunesnį brolį vaikystėje fotografavo jau rečiau). Buvo įsirengęs fotostudiją tamsiame kambarėlyje. Aistra fotografijai buvo rimta, yra išleista albumų.

Mokydamasis kartais klausdavau matematikos reikalų. Aiškino sudėtingai. Pradinuko uždaviniui ieškojo papildomų formulių. Man, kaip ir visiems vaikams, mokslai nebuvo labai įdomūs, o papildomos formulės matematikos veiklai neįkvėpdavo... Erzino jo posakis: „Tu mokykis dešimtukais – tai taip paprasta. Tiesiog mokykis dešimtukais.“ Suprask, kaip nori...

Nebuvau drastiškas paauglys. Ilgesnių plaukų tėvas nedraudė, o iš keistesnių kelnų pasišaipydavo. Bet mano individualybės nevaržė, tikėjo manimi. Negėriau, nerūkiau, su kompanijomis nesiautėjau. Priešingai, mane reikėjo stumti iš namų, kad išeičiau su draugais pašėlti.

Ar nenorėjo tėvas iš Jūsų savo darbų tęsėjo sukurti?

Mąstyti taip, kaip jis, nevertė. Mama draugėms gyrėsi, kad aš – savarankiškas, manimi nereikia daug

rūpintis. Turėjau savo pasaulį, žinojau nuo mažens, ko noriu. Konstruodavau, piešdavau, žaisdavau. Jei neturėdavau kokio žaislo, sulaužydavau seną ir naują pasidarydavau pats. Tėvas, kaip konstruktorius, turbūt džiaugėsi tai matydamas. Mes kartu mokėmės klijuoti miniatiūrinius aviamodelius (maketus). Tėvas su savo broliu turėjo didelę senų modelių, nesuklijuotų, kolekciją. Aš ją vieną dieną pas močiutę, tėčio mamą, aptikau ant aukšto tokiam dideliame krepšyje. Kiekvieną kartą, viešėdamas pas močiutę, vis kokį modelį „nugriebdavau“ ir parsiveždavau. Kartais nevykusiai suključdavau. Laikui bėgant, tėvas pastebėjo. Gavau barti, kad nekrupoščiau klijuoju, pamokė, kaip reikia dirbti... Kartu važiuodavome pirkti lėktuvų modeliukų į vieną kolekcionierių parduotuvę Rūdininkų gatvėje.

Tėvas mėgo piešti ir pasakoti, kas vaizduojama. Nežinau, ar piešimo jis mokėsi, bet talentingai pieštuku piešdavo žmonių veidus, šaržus. Neseniai iš močiutės namų parsivežėme visą piešinių kolekciją. Kai dirbo Kaune, tuometinės skaičiavimo mašinos veikė gana primityviai. Reikėdavo įdėti į jas rudo kartono korteles su skaitmenimis. Mašinos, matyt, išmušdavo atsakymą ant kortelių. Taigi tėvas piešdavo ant tų kortelių lėktuvus, užrašydavo pavadinimus – gaudavosi tokie atvirutės tipo darbai. Kaupė biblioteką aviacijos tema. Mėgau, mažas būdamas, knygas vartyti – įvairiausių tipų lėktuvai jose būdavo pavaizduoti (brėžiniai, nuotraukos, charakteristikos). Daug čekiškų, lenkiškų, rusiškų ir vokiškų žurnalų apie aviaciją būdavo. Piešimu ir aš užsikrėčiau. Man, architektui, piešimo įgūdžiai labai praverčia dirbant.

Mes labai anksti, gal 1993 metais, įsigijome kompiuterį. Atsiuntė draugai iš JAV. Nežinau, ką tuo

metu buvo galima su juo veikti, nes internetas Lietuvoje dar nebuvo paplitęs. Matyt, tėvas mokėsi atlikti skaičiavimus, kaip optimizuoti skrydžius. A. Gustaičio aviacijos institute tėvui reikėjo skaičiuoti skrydžių valandas, išnaudotą kurą. Būdavo nesusipratimų dėl kuro: jei jo neišdegindavo per skrydžius, turėdavo išpilti lauk, nes kitą kartą galėdavo jo gauti mažiau... Tėvas, matyt, kompiuteriu ieškojo formulį, kaip normalizuoti apskaitą. O aš žaisdavau paprastučius žaidimus, imituojančius aviaciją.

Jau kai dėl sveikatos negalėjo intensyviai skraidyti, tėvas labai užsidedęs ieškojo sąsajų tarp dzūkų ir... prancūzų (iš Elzaso regiono). Susiejo kai kuriuos kalbos skambesius, pradėjo ieškoti panašių žodžių. Mama, filologei, tokios „kalbos istorijos“ paieškos kėlė šypseną...

Tėvas turėjo gabumų ir rašymui. Rašė aiškiai, sklandžiai, kartais metaforiškai. Mes jo per daug negyrėme, nes išdidumo jam nestigo. Gaila, dėl laiko stokos rašė mažai. Kūrė trumpus eilėraščius, įdomius pasveikinimus.

O kaip vertino sovietmetį?

Aviatoriams tas laikas kelia nostalgiją: buvo daugiau skrydžių, benzino – iki valios, technika buvo prasta, bet jos buvo daug. Tas laikas sutapo su tėvo aktyviu sportiniu gyvenimu. Tėvas buvo patriotas, yra pasakojęs apie savo giminės vyrų kovas su naciais. O mamos giminėje buvo partizanų, kovojusių prieš sovietus...

1991 m. jis tapo Savanoriškosios krašto apsaugos tarnybos (SKAT) aviacijos junginio Vilniaus eskadrilėje lakūnu instruktoriumi, kuopos vadu, skraidymų organizavimo skyriaus viršininku. Lietuvos civilinės aviacijos administracijos direktoriaus pavaduotojas Alvydas Šumskas viename interviu žurnale „Aviacijos pasaulis“ tą įtemptą laiką prisiminė taip: „Rimčiausia grėsmė, galvojome, bus sraigtasparnių Mi-8 ataka ir desantininkų nuleidimas ant Aukščiausiosios Tarybos stogo. Kad sunkiau būtų tai padaryti, imtasi įvairių priemonių. (...) Akrobatinio skraidymo meistras Leonas Jonys, vis klausdamas dzūkiškai, „kū cia galima padaryci“, pasisiūlė sraigtasparnį taranuoti lėktuvu Jak-50! Rėždamasis į korpusą, nors ir dideliu greičiu, jakas būtų menkas taranas, tačiau kliudydamas sraigtasparnio uodegos sraigta su išleistos važiuoklės ratu sraigtasparnį paralyžiuotų ir nuskristų toliau. (...) Planas buvo rimtai svarstomas ir Krašto apsaugos departamente. Tačiau jo atsakyta dėl to, kad orlaivių susidūrimas virš pastato būtų pavojingas (juk tomis dienomis ten rinkosi daug žmonių).“

Buvo ištikimas Lietuvai, be abejonės.

Kaip vertino tai, kad rinkotės architektūros studijas?

Iš pradžių galvojau rinktis aviacijos studijas, nes puikiai pažinojau lakūnų gyvenimą. Tik 12 klasėje pradėjau galvoti ir apie architektūrą. Lankiau piešimo kursus ir sykiu treniravausi fiziškai.

Stojant į aviaciją, kruopščiai tikrinausi sveikatą ir atlikau profesinio tinkamumo tikrinimo testus (buvo logikos, erdvinio mąstymo uždaviniai ir 300 psichologinių klausimų, tiriančių stojančiojo asmenybę). Viskas klostosi neblogai, bet... Pasakė du skaičius, tarkime, 2 ir 5, juos reikėjo sudėti, prie gautos sumos pridėti dar tiek pat, ir taip toliau, ir kuo greičiau... Kurį laiką susikaupus spręsti nesunku, bet ilgainiui pradedi maišytis, sutrinki, o tave stebi komisija. Vedėjas sufleruoja atsakymą – bet jis gali būti ir neteisingas. Komisija vertina stojančiojo reakcijas: kuo pasitiki – savimi ar vedėju?

Tuo metu turėjau ilgokus, į kaselę surištus plaukus. „Kodėl jūsų tokia šukuosena?“ – paklausė. Po visų darbinių užduočių tai pasirodė kaip išpuolis, provokacija... Sutrikau, pradėjau gintis, kad tai mano individualumo bruožas. Reikėjo pagrįsti motyvaciją, kodėl norime būti lakūnais. Pastebėję mažiausią stojančiųjų abejonę ar dvejonę, braukdavo lauk. Lakūnas esą turi būti besąlygiškai atsidavęs savo profesijai. „Pasvaigti“ nesunku, bet netyčia leptelėjau, kad stoju ir į architektūrą. Iš karto buvau išbrauktas kaip galintis nepritapti individualistas. Nežinojau, kaip vertinti faktą – vis tik šioks toks pralaimėjimas... Paskambinau tėvui. Jis žinių sutiko kaip asmeninį įžeidimą. Jo nuomone, tinkamumas lakūno profesijai turėtų būti vertinamas kitaip. „Reikia turėti jausmą...“ – jis sakydavo (žodis „jausmas“ jam turėjo daug prasmės). „Tik tie žmonės, kurie jautriai vertina aplinką (aplinkybes), gali būti lakūnais“, – tikėjo jis.

Dvyliktoje klasėje draugavau su mergina, kuri svajojo būti naikintuvo pilote. Ji mane taip pat uždegė tuo, kad turiu būti lakūnu... Kai mūsų draugystė nutrūko, aviacija prarado svarbą... Dabar džiaugiuosi, kad baigiau architektūrą. Nutolau nuo aviacijos.

Mano gražiausios vaikystės dienos prabėgo Kyviškių aerodrome. Kai žmogus ten nuvažiuoja pirmą kartą, jį glumina visų transporto rūšių sankirta. Dunda pramoniniai ir keleiviniai traukiniai, skrenda lėktuvai – decibelų daug, jei virš stogo lekia. Kai gyveni ten nuolat, net pilotuojančio lėktuvo garsas, kuris įvairiai užia, keisdamas aukštį, atrodo kaip drugelio plasnojimas ar bitutės zvimbtelėjimas... Tas garsas taip ramina, gyvenimą be jo sunku įsivaizduoti. Tokia natūrali ir žavinga aplinkos dalis. Pietų miegelio užmigti man tikrai netrukdė...







DĖL KO BUVO VERTA PAKOVOTI

Edita Jučiūtė

„Išsilavinimas yra milžiniška jėga, pavyzdžiui, tarpukario Lietuvoje aviacinį universitetinį išsilavinimą turėjo tik trys asmenys. Du iš jų – Jurgis Dobkevičius ir Antanas Gustaitis – išgarsėjo kaip lėktuvų konstruktoriai. Brigados generolas Antanas Gustaitis sukūrė aštuonių tipų orlaivius, organizavo jų serijinę gamybą, tuo metu moderniausia technika apginklavo Lietuvos karo aviaciją, buvo ilgametis karo aviacijos viršininkas. Vienas žmogus, turintis kryptį ir žinių, gali padaryti labai daug. Tuo tarpu per visą aviacijos instituto gyvavimo laiką, per dvidešimt metų, į gyvenimą išleidome arti 1 300 absolventų. Tikiu, kad tai taip pat yra neįkainojamas dalykas. Dėl to buvo verta kovoti, – įsitikinęs VGTU A. Gustaičio aviacijos instituto direktorius prof. habil. dr. Jonas Stančūnas. – Nepaisant brangių studijų, manau, investicijos tikrai atsiperka. Ir ne tik aviacijoje. Mes neturime rūdos, naftos, kitų išteklių. Didžiausias Lietuvos kapitalas – žmogiškieji resursai, aukštos kvalifikacijos specialistai. O aviacijoje tai ypač svarbu.“

Kuriant institutą, sprendžiant iškeltus uždavinius, kaip sako jo direktorius, teko susidurti su įvairiais žmonėmis – abejingais, įpareigotais ir suinteresuotais. „Pastarųjų sutikau mažiausiai, bet jie padėjo įgyvendinti esminius uždavinius...“

Prieš keletą metų duodamas interviu pasakojote, kad instituto gyvenimas – nuolatinė kova. Ar šiandien vis dar kovojate už instituto išlikimą?

Už instituto teisę gyvuoti šiandien jau nebekovojame. Šia prasme institutas jau nugalėjo. Parengėme studijų programas, specialistus, įsigijome mokomąją įrangą, turime aerodromą, Civilinės aviacijos administracijos sertifikatą. Iš esmės turime viską, ko reikia institutui. Dalis įrangos visai nauja, bet dalis, deja, nusidėvėjusi. Dabar vyksta kova jau ne už teisę įkurti, bet už teisę įtvirtinti, kas pasiekta, atnaujinti likusią seną infrastruktūrą ir techniką. Tikslas dabar yra vienas – kad institutas neatsiliktų nuo šiuolaikinių reikalavimų. Pavyzdžiui, turime aerodromą, kuris jau yra pasenęs ir reikia jį atnaujinti. Laboratorinės įrangos mes turime, bet ją šiuo metu esame priversti laikyti sandėliuose, kadangi dar nepasta-

tytas treniruoklių-laboratorių korpusas. Taip pat reikia pakeisti naujais ir dalį mokomųjų lėktuvų. Iš esmės instituto gyvenime jau įvyko persilaužimas, šiandien mes išgyvename brandą, bet instituto būklė išlieka jautri ir trapi ir, jei kažkas neatsargiai priimtų mums nepalankų politinį sprendimą, viskas gali būti sunaikinta negrįžtamai.

Kokie darbai laukia aviacijos instituto artimiausiu laiku?

Pradedame treniruoklių ir laboratorių korpuso projektavimo ir statybos darbus. Darbai vyksta ES struktūrinės paramos fondo lėšomis ir turėtų būti atlikti iki 2014 metų pabaigos.

Mūsų laukia Kyviškių aerodromo rekonstrukcija. Projektavimas jau artėja prie pabaigos. Jau šiais metais galėtumėme pradėti statybos darbus – turime lėšų statyti degalų saugyklą. Taip pat jau ieškome lėšų, kad būtų rekonstruoti kilimo ir tūpimo takas, riedėjimo takai, peronas. Tolimesnė perspektyva – angaro statyba, administracinio auditorinio korpuso ir specialiosios technikos priedangos rekonstrukcija. Šie darbai buvo numatyti 2008–2013 metų plėtros programoje, tačiau dėl aerodromo perdavimo VGTU vėlavimo, užsitęsusių projektavimo darbų ir neskirtų lėšų jie nusikelia į 2014–2020 metų periodą. Pribrendo ne tik Kyviškių aerodromo rekonstrukcija, bet ir poreikis baigti atnaujinti lėktuvų parką. Mes turime dešimt lėktuvų, iš jų keturi atnaujinti, o šeši – labai seni.

Ar atsimenate dieną, kai buvo įkurtas institutas?

Tai buvo lietuviškam sausiui būdinga diena, kai rektorato posėdyje buvo priimtas nutarimas kurti institutą. Aš buvau jaunas, tačiau puikiai supratau, kokį didelį įpareigojimą ir atsakomybę suteikia šis sprendimas. Tokio momento negalima pamiršti. Kita vertus, tai dar nebuvo institutas. Daugelis manė, kad tai bus tik koordinuojantis centras, nes dar buvo tebesvarstomos galimybės atskiras aviacijos studijų programas išsklaidyti po fakultetus ar net kitas aukštąsias mokyklas. Žinodamas,



**SA***AGAI veidai*

„Tiesiog nežinojau daug dalykų: kaip galima gauti pastatus, kaip galima institutui turėti savo aerodromą, kaip viskas susiklostys. Lavinuojant tarp vis atsirandančių naujų aplinkybių ir sąlygų, „susilipdė“ realus institutas...“





kas yra aviacijos mokymo įstaiga ir kokie specifiniai reikalavimai jai keliami, aš negalėjau su tuo sutikti. Buvau įsitikinęs, kad, esant santykinai nedideliam poreikiui, tik koncentruotai, vienoje vietoje mažiausiomis sąnaudomis galima parengti visų sričių aviacijos specialistus. Bet šį įsitikinimą dar privalėjau apginti...

Pirmoji mūsų būstinė buvo Elektronikos fakultete. Ten priėmiau pirmąją darbuotoją Ireną Janaščiūtę, kuri padėjo tvarkyti dokumentus. Kadangi fakultete dirbau nuo 1972 metų, turėjau savo darbo stalą, o Irenai skyrė stalą laboratorijoje. Vėliau pakviečiau ir pirmą dėstytoją – Algimantą Jakučionį.

Atsimenu ir kaip įžengėme į dabartinius AGAI rūmus. Tuo metu „Lietuvos avialinijų“ vadovu tapo Stasys Dailydka, talentingas vadovas, tada labai palaikęs institutą. Jam padedant įžengėme į dabartinį AGAI pastatą. Iš pradžių gavome mažą kambariuką, kuriame įsikūriau, vėliau patys pasidarėme remontą mažai raštinei. Ir taip kambariukas po kambariuko, aukštas po aukšto įsikūrėme dabartiniame institute. Nekreipėme dėmesio, kad sąlygos nebuvo itin geros, bet turėjome tikslą ir norėjome jį pasiekti.

Kaip gimė idėja prieš du dešimtmečius, 1993-aisiais, kurti Aviacijos institutą Lietuvoje?

Tuo metu su dideliu entuziazmu buvo kuriamas pats universitetas. Norėdami iš statybos instituto tapti universitetu, turėjome sukurti daug naujų studijų programų. Šis uždavinys buvo iškeltas ir Elektronikos fakultetui, kuriame dirbau. Apie 1992 m. man buvo pasiūlyta pasidomėti, ar negalėtume rengti aviacinės elektronikos srities specialistų. Pradėjau konsultacijas „Lietuvos avialinijose“, Oro navigacijos tarnyboje. Netikėtai buvau pakviestas į LR susisiekimo ministeriją. Paaiškėjo, kad reikalingi ne tik elektronikai. Buvo prašoma rengti lakūnus, skrydžių vadovus, aviacinės mechanikos inžinierius, aviacinės vadybos specialistus. Kilo sumanymai tai daryti atskiruose specializuotuose fakultetuose ar net atskirose mokymo įstaigose. Žinodamas aviacijos specifiką ir uždavinio sudėtingumą, supratau, kad tai būtų labai brangus ir netinkamas kelias. Kiekvienoje vietoje būtų buvusi reikalinga labai brangi mokomoji bazė ir sertifikuoti aviacijos dalykų dėstytojai. Pigiausiai pasiekti rezultatus galėjome tik koncentruodami viską vienoje vietoje, viename centre. Tam geriausiai tiko Vilnius, nes sostinėje buvo „Lietuvos avialinijos“ su puikiai įrengtu Aviacijos specialistų mokomuoju centru ir aukšto lygmens orlaivių technikos priežiūros padaliniu, Tarptautinis Vilniaus oro uostas su visomis navigacijos ir ryšio antžeminėmis sistemomis, skrydžių valdymo tarnyba, Kyviškių aero-



dromas ir besikuriantis Vilniaus technikos universitetas. Kaune ar kitur Lietuvoje tokių sąlygų nebuvo. Tai buvo pirmas ir labai sudėtingas dalykas, kurį privalėjau įrodyti.

Kilo mintis, kad reikia kalbėti ne apie vieną studijų programą, o apie aviacijos instituto kūrimą. Kol ėjo kalba apie vieną studijų programą, mane konsultavo mano mokytojas, patyręs vadovas, buvęs Radijo aparatūros technologijos katedros vedėjas prof. Zenonas Vainoris, bet subrendus idėjai kurti savarankišką aviacijos studijų padalinį jis patarė kreiptis pas tuometį rektorių Edmundą Kazimierą Zavadską.

„Darom“, – tada ištartas rektoriaus žodis ir jo bruožas žaibiškai priimti sprendimus ir buvo lemiamas. Esminį vaidmenį šiam apsisprendimui atliko neplanuotas tuometės Karinių oro pajėgų (KOP) vadovybės – KOP vado plk. Zenono Vegelevičiaus, jo pirmojo pavaduotojo plk. Stasio Murzos ir KOP štabo viršininko plk. Česlovo Braziulio vizitas pas rektorių, kuriame jie beveik pažodžiui pakartojo mūsų anksčiau suformuluotus argumentus ir pasakė, kad tik čia, Vilniuje, galima įkurti aviacijos institutą ir kad tai remtų ir Lietuvos kariuomenė.

Vėliau prasidėjo tikrasis didelis darbas, tikrasis instituto kūrimas, nuolatinės konsultacijos net keturiose ministerijose, Seime ir Vyriausybėje. Dėl dažnų vizitų

aviatoriai net ėmė juokauti, kad Susisiekimo ministerijoje Jonui Stankūnui reikia įkurti darbo kabinetą. Į atmintį per tuos metus įstrigo keletas epizodų: kai su rektoriumi Edmundu Kazimieru Zavadsku, norėdami sutikti aukštą Lietuvos pareigūną, keletą valandų stypsojome tamsiame laukiamojo koridoriuje, kai per vieną dieną dėl instituto reikalų buvome priimti net keturių ministerijų vadovų...

Kas per visus šiuos dvidešimt metų buvo sunkiausia?

Sunkiausia – nepasverta, nežinia kuo grindžiama opozicija institutui. Kai matau, kiek daug jaunuolių svajoja tapti aviatoriais, o atsiranda žmonių, kurie visomis pastangomis stengiasi, kad Lietuvoje nebūtų profesionalios aviacijos, tai nesuprantama ir labai skaudu.

Tai Jums daug sunkiau, nei parūpinti institutui lėšų?

Tai visai kita darbo sfera. Tai vadybininko darbas. Studijų organizatoriams prašant lėšų reikia suprasti, kad valstybėje niekas nevyksta tą pačią sekundę, be išankstinio paruošimo. Reikia paruošti ir pačią aplinką, įtikinti, išanalizuoti ir pagrįsti, kodėl reikalingos vienokios ar kito-



kios studijos, kokia jų socialinė, nacionalinė reikšmė. Po to labai nuosekliai, įvertinant kiekvieną žingsnį, koordinuoti visą procesą – rengti reikalingus dokumentus, numatyti žingsnius į priekį. Kiekviename etape vis labiau įtvirtinti tai, ką giname. Kartais neįkainojami dalykai atrodo visiškai nereikšmingi. Pavyzdžiui, rengiant ilgalaikę transporto plėtros strategiją iki 2025 metų, iš pradžių niekas nekalbėjo apie studijas. Dėjome dideles pastangas, kad įtikintumėme, jog aviacijos studijos būtų įrašytos į šią strategiją. Tokie žingsniai padaryti rengiant dar du strateginius dokumentus. Jie buvo patvirtinti Vyriausybės. Po to tai tapo pagrindu, kuriuo remiantis galime prašyti finansavimo... Taip kartais vienas sakinyss dokumente tampa labai reikšmingas...

Per šiuos metus daug žmonių į institutą žiūrėjo ir pašaipiai. Ar tai reikalinga, ar tikslinga taip elgtis, kai galima nueiti lengvesniu keliu, kuriuo dažnai nueina verslininkai?

Aviacija – aukštų technologijų sritis. Tai ir valstybės prestižas, ir jos būtiniausių poreikių užtikrinimas. Lietuva visuomet garsėjo aukštos kvalifikacijos aviacijos specialistais ir tikėjimu, kad pasaulyje esame ne blogesni. Mes turime žinių ir patirties. Kodėl negalime jos

išnaudoti ir patys sukurti sąlygų aviacijos verslui? Jei Lietuvoje nebūtų ruošiami aukštąjį išsilavinimą turintys aviatoriai, būtų didelė spraga aprūpinant specialistais karines oro pajėgas, valstybės sienos apsaugos tarnybą, oro navigacijos įmonę, privatų aviacijos sektorių ir visas kitas su aviacija susijusias institucijas. Jei neturėsime kvalifikuotų aviatorių, galime turėti moderniausią infrastruktūrą, moderniausius lėktuvus, bet visa tai bus beprasmiška.

Gal kur nors ir yra paprastesnis gyvenimas, bet man likimas lėmė atsidurti šioje pozicijoje. Tikiu, kad nuo mano darbo kai kas priklauso aviacijoje, esu įpareigotas ir, manau, neturiu teisės pasitraukti. Kita vertus, nežinau, ar turtingas verslininkas gali būti laimingesnis už gausų auklėtinių būrį išugdžiusį mokytoją...

Kokia mintis Jus palaiko nuolat rašant dokumentus, prašant institutui lėšų?

Iš pradžių nuolat ieškodamas paramos jaučiausi tikrai nejaukiai. Kai vieną kartą tuo pojūčiu pasidalijau su vienu iš įmonių vadovų, buvau labai protingai padrąsintas: „Tu ne sau prašai, tu institutui, mūsų vaikams prašai.“ Džiaugiuosi, kad pastangos nenuveina veltui, kad praradus kelias „į Gariūnus išėjusias“ galimų moks-



lininkų kartas institute auga karta, kuri mane pakeis. Per vienerius paskutinius metus mokslų daktaro disertacijas apgynė trys mano vadovauti AGAI doktorantai. Artimiausiu metu savo pirmąjį doktorantą, irgi dirbantį institute, į gynimą išleidžia kolega Eduardas Lasauskas. Auga jaunimas, bręsta vadovai. Stengiuosi, kad jaunoji karta perimtų ir tęstų tai, ką dabar darome.

Ar greit Jums prabėgo tie dvidešimt metų?

Laikas tiesiog dingo... Atsimenu save prieš instituto įkūrimą. Tada atrodė, kad visas gyvenimas dar prieš akis. Kai įsitraukiau į instituto kūrimą ir organizacinį darbą, tas procesas taip įtraukė, kad nepastebėjau, kaip prabėgo tie dvidešimt metų. Žinoma, laisvalaikio požiūriu kažkas prarasta, daug praradau kaip mokslininkas... Vadyba, nuolatinis galvojimas, ką padaryti dėl instituto, atimdavo visą laiką.

Bet tapote profesionalus vadybininkas...

Mano vadybos patirtis paremta intuicija, labai nuodugniu aplinkos stebėjimu ir galimybių vertinimu. Labai vertinu kitų kolegų vadovų patirtį. Gyvenime daugiau stebiu, klausau, analizuoju ir tik tada priimu sprendimus. Kalbu mažai, bet stengiuosi būti tikslus. Vadyboje yra sukurti metodai, kuriuose apdorota daugybės žmonių patirtis. Bet ne visi metodai kiekvienam tinka. Manau, kad kiekvienas vadybininkas sėkmingiausiai dirba tada, kai pasirinkti metodai atitinka jo individualų charakterį...

Kokį tada, prieš dvidešimt metų, įsivaizdavote institutą? Ar jis šiandien toks, koks buvo Jūsų svajonėse?

Tokio instituto, koks jis yra dabar, negalėjau įsivaizduoti. Tiesiog nežinojau daug dalykų: kaip galima gauti pastatus, kaip galima institutui turėti savo aerodromą, kaip viskas susiklostys. Laviruojant tarp vis atsirandančių naujų aplinkybių ir sąlygų, „susilipdė“ realus institutas. Bet vizija, kad institutas gali būti sukurtas ir maždaug tokios apimties, koks yra dabar, tikrai buvo.

Kokią Jūs matote lietuviškos aviacijos viziją dabar?

Išskirčiau dvi lygiagretes. Valstybės aviacijos sistemai ir jai artimoms šakoms prognozuočiau nuolatinę ir gana tolygią plėtrą, nes tai reikalinga valstybės funkcijoms ir jos konkurencingumui užtikrinti. Privataus sektoriaus aviacija visuomet labiau pažeidžiama nuolatinės konkurencinės kovos, jos augimas netolygus, bet kartu ir

„Gal kur nors ir yra paprastesnis gyvenimas, bet man likimas lėmė atsistodėti šioje pozicijoje. Tikiu, kad nuo mano darbo kai kas priklauso aviacijoje, esu įpareigotas ir, manau, neturiu teisės pasitraukti. Kita vertus, nežinau, ar turtingas verslininkas gali būti laimingesnis už gausų auklėtinių būrį išugdžiusį mokytoją...“



labiau dinamiškas, nes verslas nuolat ieško ir randa netikėčiausias nišas. Beveik dar „nearti dirvonai“ bendrosios (mažosios) aviacijos srityje. Čia Lietuva dar tik ieško galimybių. Šalyje vis plačiau kuriasi lėktuvų techninės priežiūros įmonės. Mes dar gana vangiai dalyvaujame Europos integraciniuose procesuose, ypač kuriantis gamybiniams klasteriams. Kiekvienas stengiasi apimti visą procesą. Mažai kas ryžtasi tapti jo dalimi – patikimai ir kokybiškai gaminti vieną ar kelias orlaivio dalis. Visa tai dar priešakyje ir visiškai pasiekama. Svarbiausia turėti



kvalifikuotus specialistus. Tai tik vietinės prognozės. Tuo tarpu Europa jau planuoja 2050 metų viziją. Tai bus visai kita aviacija ir kitokia jos valdymo sistema, kitoks ir specialistų vaidmuo.

Banalus, bet ir reikšmingas klausimas: ko galite palinkėti ateinančioms instituto studentų kartoms?

Nesutikčiau, kad tai banalu. Tai esminis dalykas tiems, kas rengia specialistus, kas dirba ateičiai...

Kiekvienam iš jūsų norėčiau palinkėti nebijoti atrasti save, niekada nenuleisti rankų, tikėti sėkme ir savo idėjomis.

Pasaulis dar toks jaunas ir kupinas neprognozuojamų aplinkybių ir daugybės neišnaudotų galimybių...

Ką reiškia instituto dvidešimt metų ar aviacijos šimtmetis su milijardus metų skaičiuojančia Pasaulio begalybe?

Tai dar tik pradžia. Eikite, ieškokite, dirbkite ir atraskite.



KURDAMI INSTITUTĄ, ĮDĖJOME DAUG DARBO

1993 m. vasario 11 d. Vilniaus technikos universiteto tarybos sprendimu buvo įkurtas fakulteto teises turintis VTU Aviacijos institutas, jo direktoriumi tų pačių metų kovo 19 d. paskirtas doc. dr. Jonas Stankūnas. Veiklą Aviacijos institutas pradėjo Elektronikos fakulteto patalpose. Buvo priimti pirmieji darbuotojai – reikalų tvarkytoja Irena Janaščiūtė ir direktoriaus pavaduotojas dr. Algimantas Jakučionis.

Praėjus 20 metų, paprašėme Irenos Janaščiūtės prisiminti pirmuosius darbo metus Aviacijos institute ir papasakoti apie šių dienų rūpesčius.

Ridas Viskauskas

VG TU turbūt buvo ne pirmoji Jūsų darbovietė? Kur prieš tai dirbote? Ir kaip reagavote į paskyrimą dirbti naujame VG TU padalinyje, kuris tuo metu neturėjo net savo patalpų? Direktoriui Jonui Stankūnui reikėjo burti dėstytojų komandą, rūpintis lėšomis, lėktuvais ir treniruokliais, net naujais vadovėliais, rengti raštus įvairioms ministerijoms, dalyvauti aukšto lygmens pasitarimuose, ieškoti inžinierių ir technikų...

Trumpai dirbau VG TU Elektronikos fakultete Radijo aparatūros katedroje, į kurią mane pakvietė tuometis katedros doc. Jonas Stankūnas. Tada jis jau iš anksto pradėjo rinkti darbuotojus būsimam Aviacijos institutui. Prieš tai plušau Lietuvos mokslų akademijos Ekonomikos institute, mano išsilavinimas techninis, dirbau kompiuteriu... Lietuvoje visą laiką aktuali nedarbo problema, todėl džiaugiausi paskyrimu į Aviacijos institutą. Jonas Stankūnas – geras vadovas, energingas, rūpinasi viskuo. Visas universiteto personalas tuo metu mus palaikė. Darbo buvo daug. Bet džiaugėmės – kūrėme naują institutą.

Tuo metu dirbome dar Elektronikos fakulteto patalpose, Arklių gatvėje. Bėgiojome su dokumentais tarp administracijos patalpų Saulėtekio ir Arklių gatvės. Atsimenu, kaip 1993-ųjų vasarą dienomis dirbau studentų

priėmimo komisijoje, o vakarais, grįžusi į Arklių gatvę, tvarkydavau dokumentus iki 20 valandos ir ilgiau... Laiko tada neskaičiavome. Nuolat reikėdavo spėti nuveikti kokius nors darbus: sutvarkyti dokumentus, išsikraustyti, įsikelti... Kaip reikalų tvarkytoja dirbau techninį darbą: spausdinau, ruošiau dokumentus įvairioms ministerijoms, universitetui...

Didelės atidos ir precizijos reikalauja tas dokumentų, raštų, kreipimusių rengimas...

Bet pagrindinę naštą ant savo pečių nešė vadovas.

Tuo metu „šaršalą“ kėlė publikacijos dienraščiuose, nukreiptos prieš Aviacijos institutą. Turite versijų – kodėl?

Ne.

Iš pradžių tik dalis šių patalpų Aviacijos institutui (Rodūnios kelias 30) priklausė?

Čia dirbo „Lietuvos avialinijų“ administracija. Institutui buvo skirtas vienas kambarėlis pirmame aukšte. Tada išsitekome, nes dirbome trise. Kai „Lietu-



vos avialinijoms“ pastatė naują pastatą, kuris dabar stovi tuščias, jie išsikraustė, o mes perėmėme šias patalpas.

Jonas Stankūnas 2000 metais rašė: „Kuriant Aviacijos institutą buvo manoma, kad aviacinių elektroninių ir elektros specialybių bakalauro rengs Elektronikos fakultetas, o specializuotas profesines ir magistrantūros studijas jiems tęsti padės Aviacijos instituto Aviatechnikos katedra. Bandytas nepavyko, nes bakalauro studijų metu susiradę darbą studentai specializuotis aviacijoje nebenorėdavo.“

Iš pradžių buvo manoma, kad atskiras aviacijos studijų programos rengs atskiri fakultetai, bet tai nepasiteisino. Aviacija ypatinga sritis, jos studijoms keliami gerokai aukštesni reikalavimai, mokymo procesą stipriai reglamentuoja aviaciniai standartai, todėl visus tuos reikalavimus tenkinti gali tik specializuotas institutas. Kita vertus, ir elektronikai, ir mechanikai rengiami atitinkamuose fakultetuose, menkai susietuose su aviacija, ir studentai paprastai renkasi darbą pagal savo fakulteto profilį, todėl pasirengusių dirbti aviacijoje nebelieka. Sukoncentravus visas studijas AGAI, paskutiniaisiais metais į šias specialybes priimame santykinai nedaug, bet labai motyvuotų studentų.

Nuolat vyko studijų programos reformos ir ilgainiui studentai buvo motyvuoti baigti magistrantūros studijas. Kur dabar vyksta studijos?

Aviacijos institute dėstomi iš esmės tik aviaciniai dalykai. Bendrauniversitetiniai dalykai skaitomi specializuotuose fakultetuose: mechanikos, elektronikos, fundamentinių mokslų ir kt. Magistro darbams vadovauja ir AGAI, ir kitų fakultetų dėstytojai, o jiems reikalingos laboratorijos pagal poreikį naudojamos ten, kur yra vadovs ar kur yra tokia laboratorija.

Gal kartkartėmis ir pati skraidote?

Labai seniai kaip keleivis skridau mokomuoju mūsų lėktuvu... Mano organizmas neprisitaiko prie skrydžių... Ne visi žmonės gali skraidyti. Aš net stovėdama treniruoklyje stveriuosi sienos, nors treniruoklis juk nejudas...

Todėl būsimų pilotų atranka labai griežta: tikrinami fiziniai duomenys, psichologinis atsparumas...

Testus atlieka speciali komisija. Jos darbe niekada nedalyvavau. Pamatau tik įstojusius studentus.

Jie įvairūs. Bendra tai, kad jie siekia būtent aviacijos mokslų, stodami tarp galimų pasirinkimų greta aviacijos nežymi dar ir ekonomikos ar vadybos... Parašo konkrečiai: orlaivių pilotavimas arba aviacinės mechanikos inžinerija. Žino, ko nori. Stoja ne į aukštąją apskritai, o mokyti būtent šių specialybių.

Ar daug įstojusiųjų vėliau nubyra?

Orlaivių pilotavimo, skrydžių valdymo studentų labai mažai nubyra. Į šias specialybes stoja labai išmaningi jaunuoliai – tokiems iškristi nėra pagrindo.

Daugiau atsisijoya įstojusių mokyti techninių dalykų – elektronikos, automatikos, mechanikos. Jie silpnesni, o čia didelis teorinių žinių krūvis.

Darbo skelbimai liudija, kad dabar humanitarai nėra paklausūs, o gerą techninį išsilavinimą įgiję žmonės greičiau atranda save darbo rinkoje, pritaiko vadinamąjį savo „žinių ir gebėjimų paketą“ prie darbdavių poreikių...

Taip.

Per 20 metų ne kartą keitėsi vyriausybės ir valdžios. Kuri valdžia Aviacijos instituto atžvilgiu buvo palankiausia? Pirmaisiais veiklos metais institutui reikėjo prašyti, prašyti ir prašyti...

Dabar irgi tenka prašyti, prašyti ir prašyti... Prašyti reikia visą laiką. Kiti fakultetai yra ramūs, nes seniai sukurti, o mūsų institutas pradėjo kurtis nuo nulio ir poreikiai didesni. Iš pradžių reikėjo didelių lėšų lėktuvams, treniruokliams, viskam... Mūsų reikmėms perduotas Kyviškių aerodromas. Viską turime taip sutvarkyti, kad tenkintų aviacinės saugos reikalavimus.

Instituto infrastruktūra išskaidyta po visą miestą... Didelės laiko ir energijos sąnaudos: paskaitos vyksta vienoje vietoje, administracija – kitoje, skrydžiai – trečioje...

Skrydžių sezono metu (pavasarį, vasarą, rudenį) universitetas skiria transportą, kuris studentus ir lakūnus ryte nuveža, o vakare parveža. Dalis skrydžių atliekama ir iš Tarptautinio Vilniaus oro uosto. Orlaivių pilotavimo specialybės studentai vasarą Kyviškėse beveik ir gyvena. Skrydžių valdymo studentai turi čia (Rodūnios kelias 30) labai gerą praktikos bazę, kuri tik šiemet atidaryta. Inžinerinių studijų programų studentai praktiką atlieka AB „FL-Technics“, Lietuvos kariuomenės Karinėse

oro pajėgose, kitose įmonėse, kurios tuo metu priima. Elektronikai dažniausiai – valstybinėje įmonėje „Oro navigacija“.

Vyresnių kursų studentai gyvena šalia esančiame bendrabutyje, kad jiems į paskatas mūsų patalpose nereikėtų iš Saulėtekio važinėti.

Pajuokausiu: esate pasmerkti amžinai komunikacijai tarp įvairiausių VGTU padalinių, tarp instituto ir įvairių ministerijų bei Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų...

Karinės oro pajėgos mums labai padėjo pradiniam etape. O dabar yra bendradarbiavimo su Lietuvos karo akademija sutartis, padedame ruošti kariškius (specialistus) pagal jų poreikius. Skaičiai nedideli: 6–8 studentai, labai disciplinuoti. Instituto direktoriaus pavaduotojui dr. Dariui Rudinskui tenka derinti daug dalykų. Iš tikrųjų institutas nuolat derina savo veiksmus su ministerijomis užsakovėmis: Krašto apsaugos, Susisiekimo, Vidaus reikalų, net su Seimu ir Vyriausybe, taip pat su VGTU bei Švietimo ir mokslo ministerija. Kitos partnerės – su praktiniu mokymu susijusios aviacijos įmonės.

Daugiau uniformuotų kariškių institute – Jums saugiau...

Taip (pašnekovė šypsosi)...

Ko palinkėtumėte sau ir institutui sukakties proga?

Kaip ir visi žmonės, linkime sau sveikatos, ištermės, jėgų... Kurdami institutą, įdėjome daug darbo. Norisi, kad mums, dirbantiems, nepristigtų energijos, užsispyrimo ir toliau.

Kas tą energiją „suvalgo“?

Eini, vargsti, o šalies valdžia pasikeičia – ir vėl atsimuši į sieną. Vėl tenka pradėti iš naujo įrodinėti, kad mūsų ruošiami specialistai reikalingi Lietuvai.

Ar Jūsų giminėje esama su aviacija susijusių žmonių?

Kai pradėjau dirbti Aviacijos institute, mama, dabar jau mirusi, pasakė: „Dievuliau, ar galėjau pamislyt, kad mana vaikas čia dirbs? Buvai dvejų metų, kai pirmu kartu pamatei lėktuvu. Ir griuvai vagon išsigundus...“ Mes Utenos r. Dusinių kaime gyvenome. Tėveliai – žemės žmonės, su aviacijos pasauliu neturėjo jokių reikalų...

Jei būtų Jūsų valia, ką keistumėte? Pafantazuokite...

Aš – ne menininkė, mano darbo pobūdis – reikalų administravimas – fantazuoti neleidžia. Laikomės įsakymų, įstatymų – fantazuoti bei improvizuoti negalime. Ir studentams norėtusi daugiau padėti, bet negalime. Net direktorius ne kažin ką gali pats pakeisti, net ir universiteto rektorius...

Lemia bendra Lietuvos ekonominė ir politinė padėtis. Būtų šaunu, jei būtų lengviau.

Tarkime, kiltų idėja sukurti naują studijų programą. Turbūt ją „pramušti“, įteisinti reikėtų ne pusmečio ir net ne metų?..

„Pramušti“ ir įteisinti nėra sudėtinga. Svarbu, kad tokie specialistai būtų reikalingi. Sunkiausia paruošti pačių studijų programų medžiagą. Reikia suplanuoti ne tik instituto, bet ir kitų fakultetų dėstytojų studijų modulius.

Pagal studentų skaičių esame mažiausias fakultetas. Todėl negalime suorganizuoti vien institutui skirtų didelių bendrųjų dalykų srautų. Tenka derintis prie kitų.

Leono Jonio (1951–2013), institute ėjusio direktoriaus pavaduotojo skrydžiams, vyriausiojo inspektoriaus ir Aviacijos technologijų katedros asistento pareigas, sūnus Paulius prisiminė, kad tėvas turėjo rūpesčių dėl degalų apskaitos Kyviškių oro uoste.

Degalų apskaita, ypač mokomajame aerodrome, yra sudėtingas ir didelio kruopštumo reikalaujantis darbas. Kuriant skrydžių praktikų bazę, iš pradžių dirbo tik jos vadovas amžinos atminties Leonas Jonys ir keli lakūnai instruktoriai.

Beveik neturėjome techninio personalo. Apskaitą teko atlikti pačiam Leonui Joniui. Tai nebūdingas lakūnui darbas, jis daug vargo organizuodamas apskaitą. Teko padėti tai daryti ir kitiems, net direktoriui.

Per visus sunkmečius, kai prasideda taupymo vajai, idealus būsimasis lakūnas yra tas, kuris iš viso neskraido studijų metu...

Tai yra visur, ne tik aviacijoje (šypsosi pašnekovė). Visi norėtų kuo lengviau: mokytis – be pastangų, mokytis – be išlaidų. Taip buvo visada. Net anekdotai šia tema sukurti...

Bet mes stengiamės nenuleisti kartelės. Todėl ir sulaukėme AGAI 20 metų sukaktuvių, sulaukėme su gerais pasiekimais, sėkmingai.



PRISIMINDAMI SAVO DĖSTYTOJUS AGAI

ABSOLVENTAI SUGRĮŽTA Į SAVĄJĄ „ALMA MATER“

„Ir aš skraidysiu orlaiviu! Kad tik greičiau užaugčiau!“ – bene prieš šimtą metų sakė sklandytuvų konstruktorius Bronius Oškinis. Didžioji dalis VGTU Antano Gustaičio aviacijos instituto absolventų apie aviaciją taip pat svajojo dar vaikystėje. Ir pripažįsta – jų Alma Mater išugdė ne tik puikius aviacijos specialistus, bet ir savimi pasitikinčius, iššūkių nebijančius žmones. Institutas per dvidešimt veiklos metų paruošė 1 300 aviacijos specialistų. Todėl padėka AGAI – pirmiausia padėka čia dirbantiems eruditams, tikriems savo dalyko žinovams.

Kristina Buidovaitė

ĮSIMINĖ STUDIJOS UŽSIENYJE

VGTU Aviacinės mechanikos katedros absolventas Laurynas Mačiulis, šiuo metu kartu su kolega, taip pat VGTU absolventu, Vyteniu Buzu, pasinėrę į pirmojo lietuviško kosminio palydovo „Lituanica SAT-1“ prototipo gamybos darbus. Paklaustas, ką pirmiausia prisimena iš studijų AGAI metų, L. Mačiulis nedvejoja: „Erasmus“ studijas. Ir ne tik todėl, kad tai, anot jo, yra puiki gyvenimo mokykla. Studijos Štutgarto universitete, pasak AGAI absolvento, įsiminė ir dėl įgytos naujos patirties, kultūros mainų, sukaupytų žinių.

Nors aviacija L. Mačiulis pasakojo domėjęsis seniai, kelias į AGAI nebuvo tiesus. „Galbūt dėl to, kad šeimoje ir giminėje nebuvo žmonių, artimų aviacijai“, – svarstė pašnekovas. Be to, jį pirmiausia domino skrydis kaip žmonijos fenomenas, o ne techninė jo pusė.

„Atėjus laikui pasirinkti studijas, pašaukimas nebuvo aiškiai išreikštas, svarbiau, ar rinktis socialinius, ar inžinerinius mokslus. Galiausiai nusprendžiau rinktis socialinius. Pradėjęs studijuoti sociologiją, supratau, kad šios

studijos ne man, tuomet perstojau į aviacinę mechaniką. Vieni pašaukimą suranda anksčiau, kitiems savojo reikia ieškoti ilgiau“, – apibendrina L. Mačiulis.

Kaip AGAI absolvento gyvenime atsirado kosmosas? „Kosmosas yra tas pats, kas aviacija, tik aukščiau“, – paaiškino pašnekovas. Studijuodamas magistrantūroje L. Mačiulis dalyvavo Samaros valstybiniame universitete organizuotame mokomajame seminare kosmoso tema. Tai, anot pašnekovo, ir buvo pirmoji pažintis su kosmosu.

INŽINERINIS MĄSTYMAS PRAVERČIA

Kokias savybes išugdė studijos AGAI?

Pirmiausia, pasak pašnekovo, inžinerinį požiūrį į problemas: „Turbūt svarbios ne tiek žinios, kurias gauni universitete. Jų yra neaprėpiamas kiekis, tad visų tikrai nėra prasmės sukaupiti. Svarbiausia yra probleminis sprendimas. Čia vienas svarbiausių dalykų, kurį universitete pavyko išsiugdyti. Taip pat gebėjimą praktiškai spręsti problemas.“

Priekaištą, kad aukštosios mokyklos neparuošia specialistų, L. Mačiulis atremia asmeniniu pavyzdžiu. Anot jo, ne universiteto paskirtis suteikti darbo įgūdžių. Jų žmogus įgauna dirbdamas. Tad problema, svarstė pašnekovas, globalesnė: aviacijos technologijų pramonė Lietuvoje nedidelė, o šios šakos įmonės nenoriai bendradarbiauja su aukštosiomis mokyklomis. L. Mačiulis pasakojo savo jėgomis plėtojęs praktinę veiklą. „Gyvename Europoje be sienų. Praktikos stoka – daugiau paties žmogaus neryžtingumo problema, – mano AGAI absolventas. – Didesnė problema, kad Lietuvoje studentams suteikiama per mažai laisvės pasirinkti studijuoti tai, kas jiems patinka. Sudaroma visiems vienoda programa. Tokia sistema neatsižvelgia į studentų poreikius: kiekvienas žmogus turi asmenines tobulėjimo kryptis ir temas, kurios jam patinka.“

DĖSTĖ SAVO SRITIES PROFESIONALAI

Pagrindinis autoritetas studijuojant Antano Gustaičio Aaviacijos institute, anot L. Mačiulio, buvo Aviacinės mechanikos katedros vedėjas doc. dr. Eduardas Lasauskas. „Jo ilgametė inžinerinė patirtis, gilios žinios paliko labai didelį įspūdį. Kaip ir geranoriškumas bei nuoširdumas. AGAI didele dalimi turėtų būti dėkingas už tai, ką doc. dr. E. Lasauskas padarė per savo darbo metus“, – neabejoja AGAI absolventas.

Taip pat labai malonius prisiminimus, anot L. Mačiulio, paliko bendras kūrybinis darbas kartu su Aviacinės mechanikos katedros lektoriais Kęstučiu Leonavičiumi ir Broniumi Merkiu. Mat porą metų L. Mačiulis buvo Eksperimentinio konstravimo klubo vadovas.

AGAI dvidešimtmečio proga absolventas linkėjo atkaklumo, optimizmo, toliau ugdant atsakingus ir talentingus žmones. „Norėtųsi, kad ateityje mokslinei-technologinei plėtrai bei moksliniams tyrimams būtų skiriama daugiau dėmesio. Jei bus paskata ir parama iš AGAI, viskas pasikeis į gerąją pusę“, – kalbėjo AGAI absolventas, pats manantis, kad tęsti mokslininko karjerą niekada nevėlu.

Aviacinės mechanikos katedros absolventui, šiuo metu – katedros darbuotojui doc. dr. Domantui Bručiui studijų AGAI metu labiausiai įsiminė šilti dėstytojų santykiai su studentais.

Pašnekovas pasakojo dar vaikystėje domėjęsis aviacija, tačiau labiau ne skrydžiais, o technika. „Techniškam žmogui labai sunkios ir nesuprantamos yra būtent humanitarinių dalykų studijos, kur nėra konkretumo, daugeliu atvejų daug suprantamesni ir malonesni yra būtent techniniai dalykai, nors daugumos ir laikomi sudėtingais“, – sakė doc. dr. D. Bručas. Pasak VGTU



Laurynas Mačiulis



Justas Sirtautas



Marius Matulaitis

absolvento, *Alma Mater* išugdė atsparumą, sugebėjimą pačiam savimi pasirūpinti, išmokė planuoti laiką.

DOMISI, KUO GYVENA ALMA MATER

Kaip teigia AGAI absolventas, Lietuvos kariuomenės karinių oro pajėgų majoras Marius Matulaitis, AGAI suteikė pradinį pilotų įgūdžius. „Tai buvo pirmoji įstaiga Lietuvoje, be kurios aviacijos mokslai buvo beveik neįmanomi. Visada domiuosi, kuo gyvena mano *Alma Mater* – A. Gustaičio institutas. Atrodo, kad viskas eina spirale, rūpesčiai tie patys, tik aukštesniame lygmenyje. Mano studijų metais AGAI turėjo penkis lėktuvus, dabar lėktuvų – trylika...“ – sakė M. Matulaitis.

Šiandien AGAI turi konkurentų, bet tie konkurentai, anot pašnekovo, nesuteikia aukštojo išsilavinimo. Gal yra žmonių, kurie mano, kad aukštasis išsilavinimas nėra reikšmingas, tačiau, pašnekovo teigimu, tai yra labai svarbu ir Lietuvos kariuomenėje, ir karo aviacijoje. „Aukštasis išsilavinimas, įgytas VGTU, formavo mano mąstymą, asmenybę, vertybes. Nuostata, kad aukštoji mokykla turi „išmokyti“, nėra teisinga, universitetas turi tik parodyti kryptį įgyti tam išsilavinimui. Kas yra aukštasis išsilavinimas? Mokymas mąstyti, erudicija. O aukš-

ta kvalifikacija – noras įgyti realių žinių, o ne „popierių“. Žinios aviacijoje yra lemiamos, vien diplomai nepadeda, aviacijos sritis yra ypač jautri net menkiausiems technologiniams pokyčiams“, – komentavo AGAI absolventas.

ATMINTYJE LIKO DĖSTYTOJAI, DIRBĘ IŠ IDĖJOS

Aviacijoje, pasak M. Matulaičio, užsisėdėti vienoje vietoje tiesiog neįmanoma. Tad nuolat dalyvauti konferencijose, skaityti aviacijos knygas, žurnalus, sekti informaciją internete – būtinybė. Po studijų AGAI, pasakojo pašnekovas, jam teko mokytis Čekijoje, Portugalijoje, dalyvauti įvairiuose kvalifikacijos kėlimo kursuose.

Studijuojant Baltijos gynybos koledže, akcentavo AGAI absolventas, įsiminė vieno dėstytojo žodžiai: „Mes jums suteiksime gilesnes žinias, tačiau niekada nepadarykite klaidos, kurią daro daug karininkų – neužmirškite tos įstaigos, kuri jums suteikė jūsų specialybės pagrindus, ir nepamirškite, ką darėte anksčiau.“ „Taigi neužmirštu, kiek žinių man suteikė A. Gustaičio aviacijos instituto dėstytojai. Iš studijų laikų atsimečiau daug dėstytojų, kurie tik susikūrus institutui dirbo iš idėjos. Gerai prisimečiau AGAI direktorių Joną Stankūną, kuris išeidavo prieš visą auditoriją ir sakydavo: „Mes jums



Laurynas Krasinskas

suteiksime sparnus – išmokysime skraidyti.“ O visi tuo netikėdami šypsodavosi... Todėl, kad mes patys tuo abejojome. Dabar, po daug metų, suprantu, kad direktorius buvo didelis optimistas... Bet teigus, – atkreipė dėmesį M. Matulaitis. – Negalime pamiršti, kaip AGAI darbuotojai, dėstytojai stengėsi, kad mes įgyvendintume savo svajones. Mums, tuometiniams studentams, atrodė, kad ne visko, ko mus moko, reikės, tačiau, kaip laikas parodė, visgi daug kas buvo svarbu. Pavyzdžiui, nemėgau anglų kalbos, o dabar tai pats reikalingiausias dalykas.“

DĖSTYTOJŲ PASTANGOS KOMPENSAVO RIBOTĄ MATERIALINĘ BAZĘ

AGAI Aviacinės mechanikos studijas pasirinkęs Justas Sirtautas taip pat pirmiausia minėjo dėstytojus – vyresniosios kartos eruditus, anot pašnekovo, galinčius ir turinčius ką pasakyti studentams. Šių atsidavusių žmonių pastangos kompensavo ribotą materialinę bazę, kompetencija ir patirtis nekėlė abejonių. „Tereikėjo paimiti tai, kas mums buvo duodama“, – sakė Štutgarto



Domantas Bručas

universiteto Lėktuvų projektavimo institute kompozitinių medžiagų srityje dirbantis VGTU absolventas. „Nuo mažens domėjausi aviacija, o studijuoti AGAI svajoju nuo vidurinių mokyklos klasių. AGAI suteikė tvirtą teorinį pagrindą, vėliau – ir praktinių įgūdžių skrydžių praktikos bazėje. Kokias savybes išugdė? Užgrūdino, išmokė nusišatyti prioritetus, nesustoti vietoje, siekti tikslo.“

STUDIJOS IŠUGDĖ ATSAKOMYBĖS JAUSMĄ

AGAI Elektronikos inžinerijos studijas baigęs ir šiuo metu bendrovėje „FL Technics“ dirbantis Laurynas Krasinskas pasakojo apie aviaciją pradėjęs svajoti dar vaikystėje. Vėliau lankęs sklandymo kursus ir gavęs sklandymo licenciją. Pomėgį sklandyti papildė dar ir domėjimasis elektronika. Kaip šiandien sako L. Krasinskas, turbūt tai ir paskatino pasirinkti aviacijos elektroniką.

Studijuodamas, pasakojo AGAI absolventas, jis sutiko daug įdomių ir talentingų žmonių, su kai kuriais iš jų dirba iki šiol. „Universitetas man suteikė puikią galimybę studijuoti užsienyje. Tai labai sustiprino mano praktinius gebėjimus. Čia buvo puikiai dėstomi visi teoriniai dalykai, tačiau praktinės bazės trūko“, – sakė pašnekovas.

Studijos AGAI, anot L. Krasinsko, išugdė atsakingumo jausmą – darbai turėjo būti pristatyti laiku ir kokybiškai. Taip pat padėjo susiorientuoti greitai besikeičiančios informacijos sraute, sutelkti dėmesį į reikalingiausią tuo metu informaciją. „Šios savybės man padeda ir darbe, ir asmeniniame gyvenime“, – įsitikinęs L. Krasinskas.

Aviacijos studijos, pasak pašnekovo, yra ir sunkios, ir brangios, tačiau patrauklios tuo, kad nors aviacija yra pakankamai subrendusi sritis, tačiau visada yra galimybė tobulėti ir susidurti su sudėtingesnėmis technologijomis nei kitose srityse. Aviacija – mokslas, skirtas žmo-



Ivan Suzdalev

nėms, kurie mėgsta ir nebijo iššūkių bei yra pasiruošę mokytis visą gyvenimą.

„Labai norėčiau padėkoti puikiam dėstytojui doc. dr. Algimantui Jakučioniui, kuris minimaliais ištekliais, net ir būdamas labai užimtas, sugebėjo išmokyti mus aviacijos elektronikos subtilybių“, – sakė L. Krasinckas.

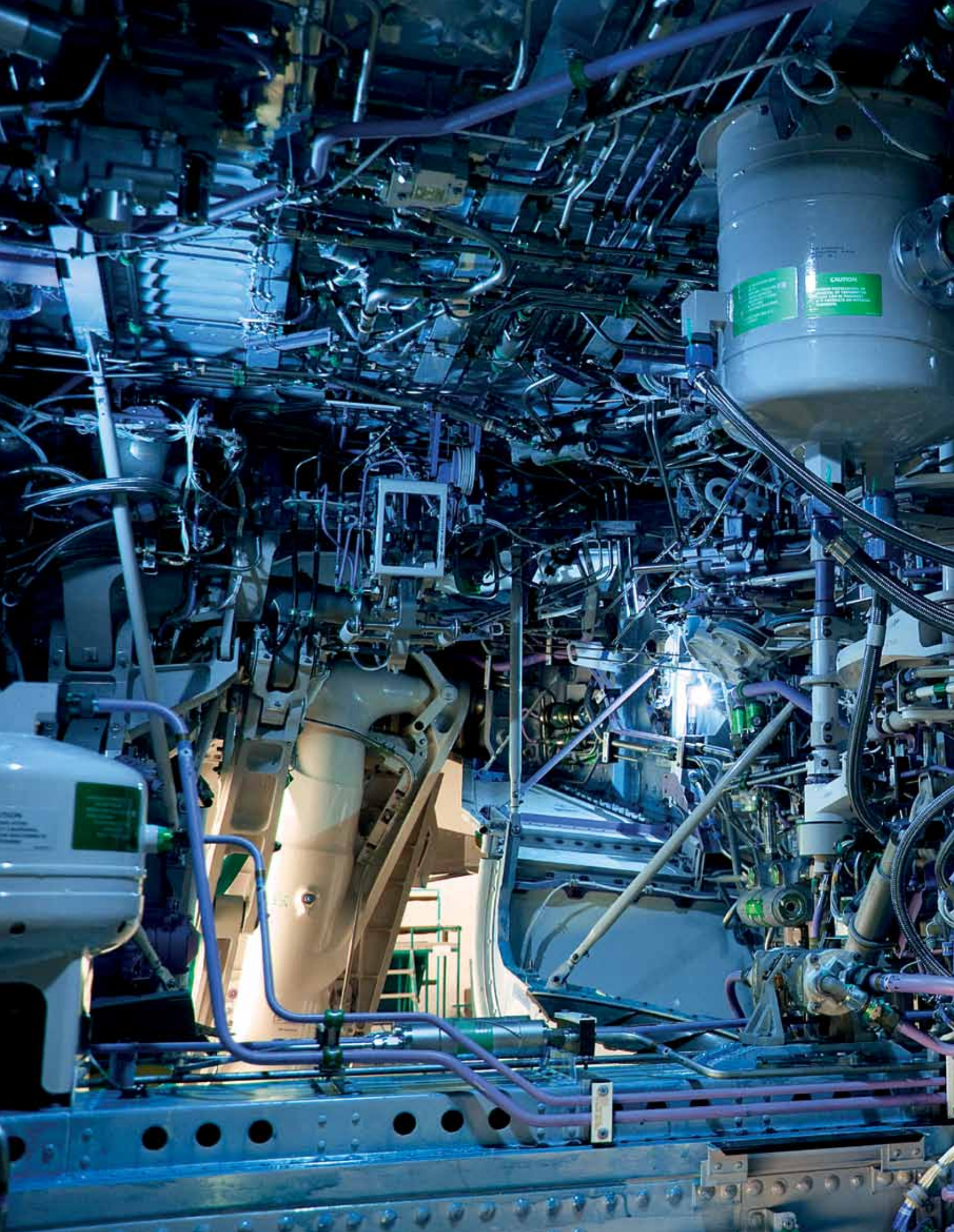
TIKSLAS – TOBULĖTI

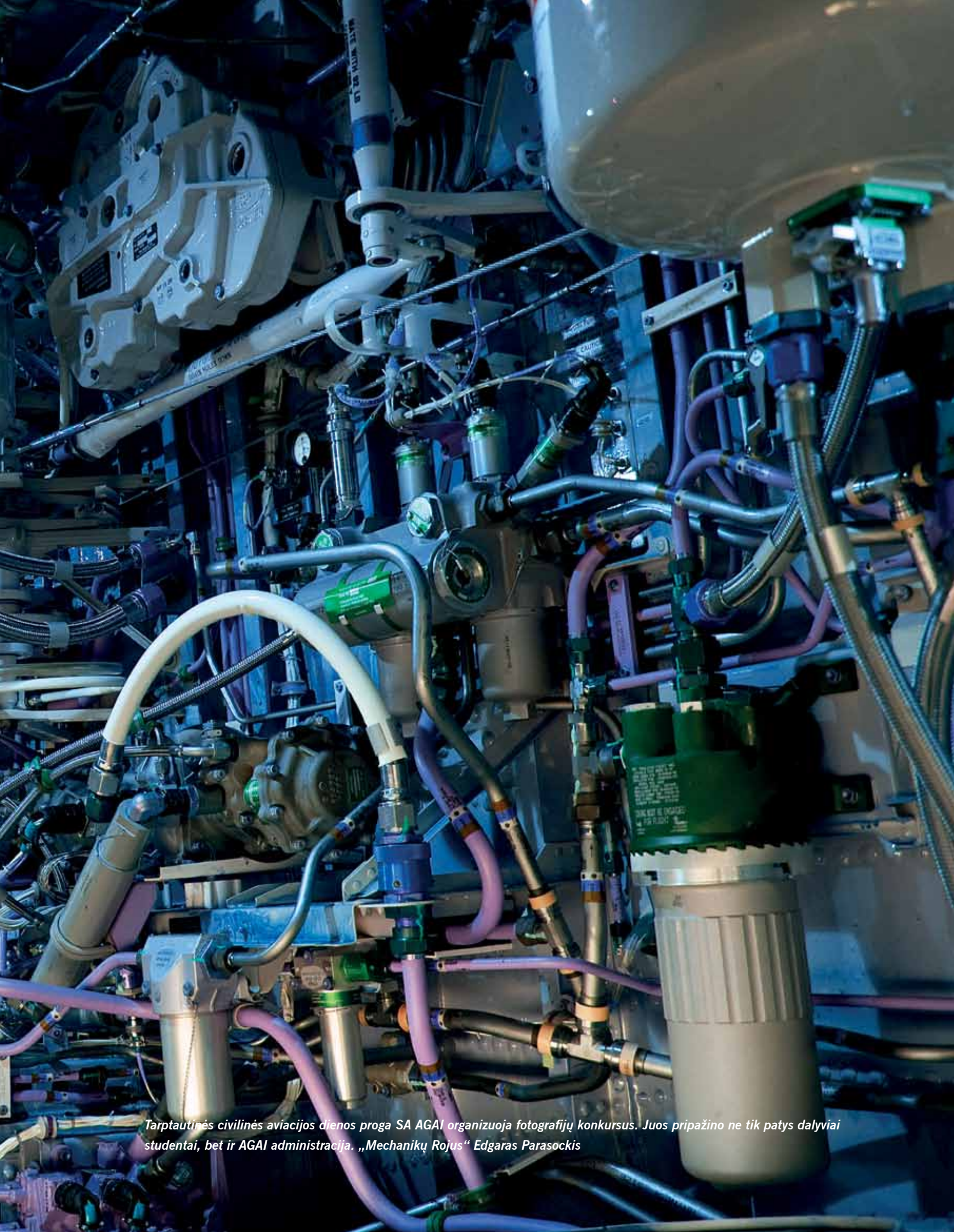
VG TU Aviacijos prietaisų katedros asistentas Ivan Suzdalev pats baigė aviacinės elektronikos studijas. Pašnekovas pasakojo bakalauro studijų laikotarpiu nebuvęs labai motyvuotas – mokėsi, nes reikėjo. Tačiau elektronika jį labai traukė. Šiandien I. Suzdalev pripažįsta dėl studijų AGAI nesigailintis. „Aviacijos instituto bendruomenė vieningesnė. Tuo tarpu Elektronikos fakul-

tete daug studentų, jie vienas kito nepažįsta“, – sakė I. Suzdalev. Aukštesnėse studijų pakopose, anot AGAI absolvento, daugiau lankstumo: gali pats sau dirbti – svarbus rezultatas, kuris atitiktų bendrą tematiką.

„Čia esi laisvas kurti, nėra išankstinio dėstytojų nusistatymo, mokslo dėl popieriaus“, – sakė I. Suzdalev. Kodėl absolventas pasirinko darbą AGAI? „Mokslinis darbas man patinka. Mane jau seniai kviečia dirbti į JAV. Daug kas stebisi, kodėl nesutinku. Mano nuostata: jei būsi vidutinis specialistas, verta ten dirbti, geram specialistui nėra jokio skirtumo, kur dirbti. Sau daviau žodį per penkerius metus pasiekti tarptautinį mokslinį lygį, kad nebūtų skirtumo, kur aš dirbu“, – pabrėžė pašnekovas.

„Linkiu, kad techninė bazė sustiprėtų ir kad išliktų kolektyvas. Jei nebus gero kolektyvo, nieko nebus“, – sakė I. Suzdalev.





Tarptautinės civilinės aviacijos dienos proga SA AGAI organizuoja fotografijų konkursus. Juos pripažino ne tik patys dalyviai studentai, bet ir AGAI administracija. „Mechanikų Rojus“ Edgaras Parasockis



AGAI DARBUOTOJAI 2013 M.

Pirma eilė iš kairės:

Fridrik Korecki, *Skrydžių praktikų bazės Treniruoklių mokomosios laboratorijos vadėjas*

Elvita Marcinkevičienė, *Aviacijos mechanikos katedros reikalų tvarkytoja, asistentė*

Inga Lavrinavičienė, *AGAI administracijos vadybininkė*

prof. habil. dr. Jonas Stankūnas, *AGAI direktorius, Aviacijos prietaisų katedros profesorius*

doc. dr. Darius Rudinskas, *direktoriaus pavaduotojas, Aviacijos prietaisų katedros docentas*

Irena Janaščiūtė, *AGAI administracijos administratorė*

Aldona Rakovskienė, *direktoriaus pavaduotoja ūkio reikalams*

Margarita Apanavičienė, *Skrydžių valdymo praktikų bazės reikalų tvarkytoja, žurnalo „Aviation“ vykdomoji sekretorė*

Gabrielė Bilkauskaitė, *AGAI administracijos vadybininkė, vertėja*

Antra eilė iš kairės:

Tadas Masiulionis, *Aviacijos prietaisų katedros asistentas*

doc. dr. Eduardas Lasauskas, *Aviacinės mechanikos katedros vedėjas, direktoriaus pavaduotojas mokslo reikalams*

Kęstutis Šilkaitis, *Skrydžių praktikų bazės direktorius*

Ramūnas Kikutis, *Aviacijos technologijų katedros asistentas, tyrėjas*

doc. dr. Algimantas Jakučionis, *Aviacijos prietaisų katedros vedėjas*

Danas Špokas, *Skrydžių praktikų bazės Aviacinės techninės priežiūros organizacijos (145 organizacija) vyr. inžinierius*

Gediminas Braziulis, *AGAI administracijos operatorius*

Vita Nijolė Urbonavičienė, *Aviacijos technologijų katedros reikalų tvarkytoja*

Audrius Turauskas, *Skrydžių praktikų bazės Aviacinės techninės priežiūros organizacijos (145 organizacija) nepertraukiamos*

techninės priežiūros vadybininkas, kokybės vadybininkas

Neringa Balčaitienė, *Aviacijos prietaisų katedros reikalų tvarkytoja*

Markas Lavrinavičius, *Skrydžių praktikų bazės kokybės vadybininkas, Treniruoklių mokomosios laboratorijos treniruoklio pilotas operatorius*

doc. dr. Kazimieras Vytautas Maceika, *Aviacijos technologijų katedros vedėjas*

Antanas Savickas, *Aviacijos inžinerijos praktikų bazės (147 organizacija) direktorius, Aviacijos prietaisų katedros asistentas*



*AGAI direktorius
prof. habil. dr. Jonas Stankūnas*



*Direktoriaus pavaduotojas studijoms
doc. dr. Darius Rudinskas*



*Direktoriaus pavaduotoja ūkio reikalams
Aldona Rakovskienė*



AGAI administracija. Iš kairės: Gabrielė Bilkauskaitė, AGAI administracijos vadybininkė, vertėja; Inga Lavrinavičienė, AGAI administracijos vadybininkė; doc. dr. Eduardas Lasauskas, Aviacinės mechanikos katedros vedėjas, direktoriaus pavaduotojas mokslo reikalams; prof. habil. dr. Jonas Stankūnas, AGAI direktorius, Aviacijos prietaisų katedros profesorius; Gediminas Braziulis, AGAI administracijos operatorius; doc. dr. Darius Rudinskas, direktoriaus pavaduotojas, Aviacijos prietaisų katedros docentas; Irena Janaščiūtė, AGAI administracijos administratorė; Aldona Rakovskienė, direktoriaus pavaduotoja ūkio reikalams

AVIACIJOS PRIETAISŲ KATEDRA

PIRMOSIOS PAKOPOS STUDIJŲ PROGRAMOS:

Elektronikos inžinerija: specializacija Aviacinė elektronika;
Automatika: specializacija Aviacijos elektros įrenginiai.

ANTROSIOS PAKOPOS STUDIJŲ PROGRAMOS:

Elektronikos inžinerija: specializacija Aviacinė elektronika.

DOKTORANTŪROS STUDIJŲ PROGRAMOS:

Matavimų inžinerija;
Transporto inžinerija.

PAGRINDINĖS TYRIMŲ SRITYS:

Nekenksmingų gamtai ir skrydžių saugą užtikrinančių aviacijos technologijų tyrimai;
Žemės stebėjimo bepiločiais orlaiviais tyrimai;
Bepiločių orlaivių valdymo algoritmų tyrimai;
Palydovinių navigacijos technologijų ir jų taikymo tyrimai;
Skrydžio parametrų matavimų ir jų saugaus perdavimo sistemų tyrimai.



Aviacijos prietaisų katedros vedėjas
doc. dr. Algimantas Jakučionis

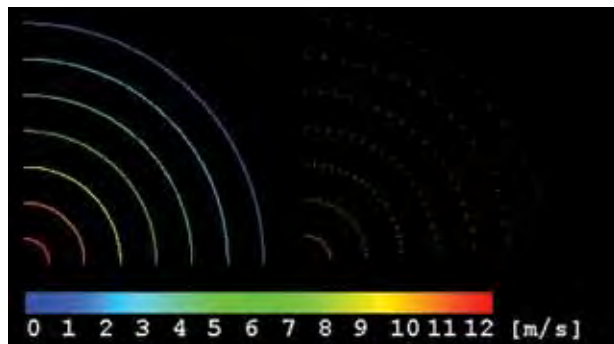
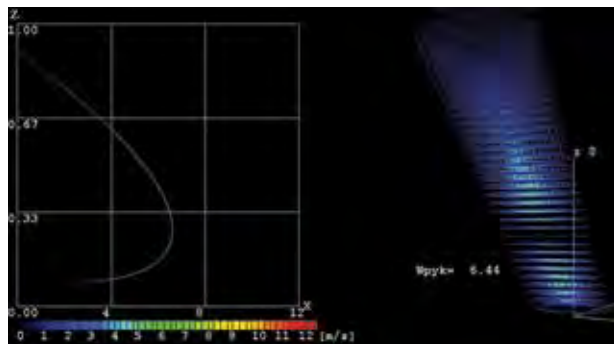
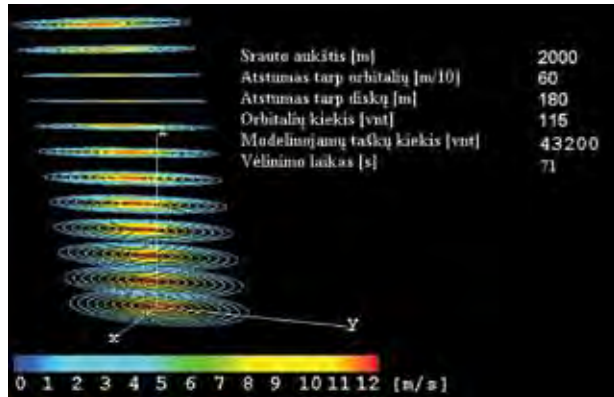
„Kasmet dalyvaujame AGAI vykstančiose mokslinėse konferencijose, jas organizuojame kartu su kitomis AGAI katedromis. Nuo 2001-ųjų išleidome 10–12 laidų pirmosios ir antrosios studijų pakopų absolventų. Kai kurių jų pasiekimais iš tiesų galima pasidžiaugti: dalis dirba Lietuvos civilinės aviacijos administracijoje, kai kurie studijuoja doktorantūroje. Pastaruoju metu du doktorantai jau sėkmingai apgynė daktaro disertacijas. Turėdami jaunų specialistų, galėsime daugiau ką nuveikti. Atsirado galimybių įmonei „FL Technics“ ruošti technikų ir inžinierių. Reikia priderinti studijų programas, kad šios atitiktų aviacinių standartų reikalavimus. Aviacinių standartų reikalavimai – specifiniai. Jie dažnai nesutampa su universiteto reikalavimais.

Planuojame kitais metais parengti naują avionikos bakalauro studijų programą. Dar po poros metų – ir magistrantūros avionikos studijų programą. Pagrindinėmis, o ypač bepiločių orlaivių panaudojimo, kryptimis tęsime mokslinius darbus, vykdysime ir stengsimės rengti naujus projektus.

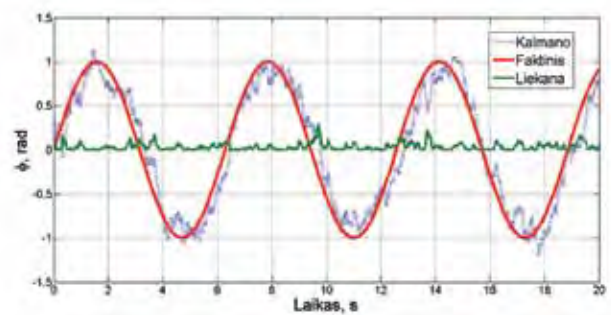
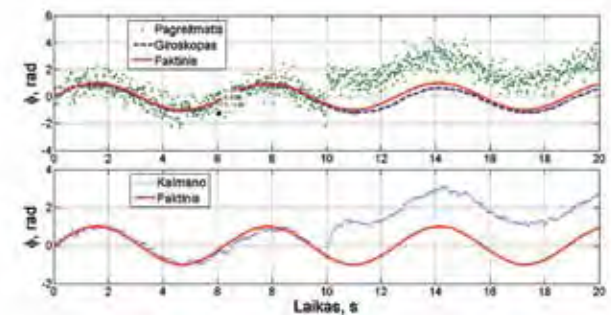
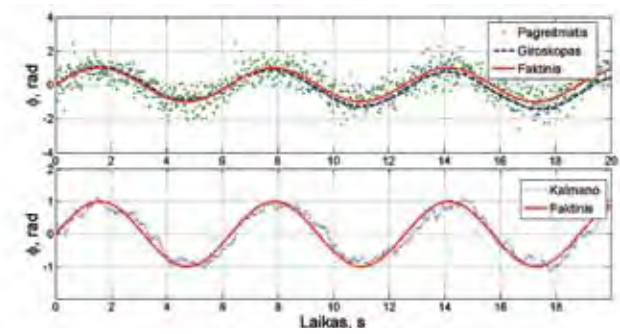
Pradėjus dirbti AGAI, aviacija man buvo nauja sritis, teko dalyvauti kursuose Italijoje, Švedijoje, Anglijoje – taip įsitraukiau į aviaciją. Tai – labai įdomus mokslas. Jį lenkia nebent tik daugiau mokslo sričių apimanti kosmonautika. Aviacija – patraukli sritis. Jaunų žmonių, kurie domisi aviacija, taip pat kasmet daugėja. Su jais įdomu dirbti. Malonu, kai susitinki buvusį studentą, o jis padėkoja už suteiktas žinias.

Reikėtų sujungti AGAI katedrų atliekamus tyrimus ir juos vykdyti viena kryptimi. Tokia galimybė yra. Tuomet būtų galima dalyvauti sudėtingesniuose projektuose. Linkėčiau visiems susiburti į vieną kumštį. Magistrantai irgi gali būti įtraukti į tiriamuosius darbus. Įgyvendinant mokslinius projektus, būtų galima įsigyti naujos įrangos, organizuoti daugiau dėstytojų ar studentų išvykų į kitų šalių universitetus.“

Antrosis AGAI dešimtmetis



Ivan Suzdalev daktaro disertacija. „Matematinis terminių oro srautų modeliavimas“



Dariaus Rudinsko daktaro disertacija. „Skirtingų tipų klaidų autonominės orlaivio navigacijos sistemos modeliavimas“



Ivan Suzdalev ir Aleksandr Lapušinskij prie autonominio orlaivio



Ivan Suzdalev sukurta įranga, padedanti aptikti termikus

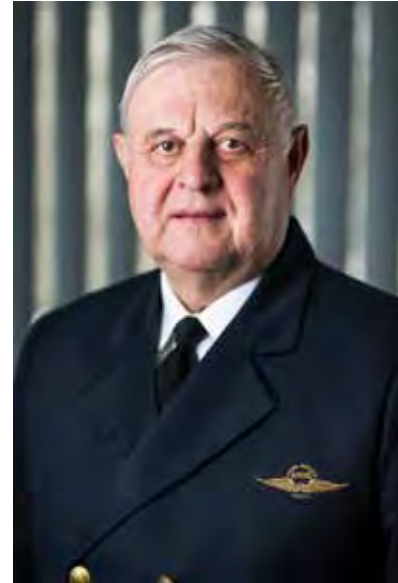
AVIACIJOS TECHNOLOGIJŲ KATEDRA

VIENTISŲJŲ STUDIJŲ PROGRAMOS:

Orlaivių pilotavimas;
Skrydžių valdymas.

PAGRINDINĖS TYRIMŲ SRITYS:

Šiuolaikinės aviacijos technologijų ir strateginio vystymo problemų tyrimai;
Aviacijos vystymo ir saugos Lietuvos Respublikoje tyrimai;
Skrydžių valdymo problemų nagrinėjimas;
Aviacijos prietaisų elektromagnetinių laukų poveikio žmogaus sveikatai vertinimas.



Aviacijos technologijų katedros vedėjas
doc. dr. Kazimieras Vytautas Maceika

„Darbas Aviacijos technologijų katedroje nėra lengvas – dalis dėstytojų joje nėra nuolat dirbantys. Reikalaujama, kad aviacijos specialistus rengtų dėstytojai, turintys aviacijos organizacijų sertifikatus. Studentų mokyme dalyvauja pilotai, Valstybinės įmonės „Oro navigacija“ darbuotojai. Didelė problema – juos, dirbančius dalimi etato, įtraukti į mokslinį darbą, nes tai būtina rengiant aeronautikos inžinerijos magistrus.

Labiausiai darbe mane džiugina studentai. Ypač būsimieji orlaivių pilotai. Jie labai motyvuoti ir skiriasi nuo kitų fakultetų studentų. Man malonu bendrauti su jaunais žmonėmis, stebiuosi jų gebėjimu paaiškinti aviacinių specialybių ypatumus moksleiviams.

Doktorantų mums ilgą laiką trūko, nes nebuvo magistrantūros studijų. Tik kelerius metus pilotai ir skrydžių vadovai baigia vientisąsias penkerių metų studijas ir įgyja magistro laipsnį. Jie turi galimybę studijuoti doktorantūroje. Šiuo metu kaip tik turime du kandidatus.

AGAI dalyvavo projekte ir įsigijo tris naujus lėktuvus, skrydžių treniruoklį. Kol kas mums labiausiai trūksta dviejų sraigtasparnių, kad galėtume ruošti ir sraigtasparnių pilotus. Talkininkaujant „Oro navigacijai“ įsigijome modernų skrydžių valdymo treniruoklį.

Turime vilties pritraukti studijuojančiųjų iš užsienio. Apklausus įstojusiuosius, paaiškėjo, kad dauguma norėtų studijų anglų kalba. Tokios studijos galėtų prasidėti 2014-aisiais.

Nacionalinio oro vežėjo neturime, tačiau daug mūsų pilotų skraido kitomis avialinijomis. „Air Baltic“ dirba net trys mūsų absolventės pilotės. Daugiau nei pusė mūsų studentų rado darbą pagal įgytą specialybę. Tad padėtis nėra bloga.

O katedrai norėčiau palinkėti atsinaujinti – daugiau žmonių, kurie nuolat dirbtų katedroje. Žinoma, ir kad geriau sektųsi mokslinis darbas.“

AVIACINĖS MECHANIKOS KATEDRA

BAKALAURO STUDIJŲ PROGRAMOS:

Aviacijos mechanikos inžinerija.

MAGISTRANTŪROS STUDIJŲ PROGRAMOS:

Aviacijos mechanikos inžinerija.

DOKTORANTŪROS STUDIJŲ PROGRAMOS:

Katedros doktorantas Laurynas Naujokaitis rengia mechanikos mokslo krypties disertaciją.

PAGRINDINĖS TYRIMŲ SRITYS:

Naujųjų aviacijos technologijų vystymas;
Bepiločiai orlaiviai ir jų taikymas civiliniams tikslams;
Sklandytuvų aerodinamika ir skrydžio dinamika;
Vėjo jėgainių aerodinamika.



*Aviacinės mechanikos katedros vedėjas, AGAI direktoriaus pavaduotojas mokslo reikalams
doc. dr. Eduardas Lasauskas*

„Aviacinės mechanikos katedra įkurta 1993-aisiais Mechanikos fakultete. Tuo metu ji vadinosi Aviainginerijos katedra. Jai vadovauti buvo pakviestas aviatorius doc. dr. Juozas Zujus. 1994 metais katedra perkelta į Aviacijos institutą. Aviacinių specialybių dėstytojais dirbti buvo pakviesti Lietuvos avialinijų inžinieriai. Vėliau dėstytojauti pradėjo A. Gustaičio aviacijos instituto absolventai, baigę aviacinės mechanikos studijas ir įgiję vertingos darbo patirties aviacijos įmonėse.

Katedros lektoriai, aviacijos inžinieriai – Kęstutis Leonavičius ir Bronius Merkys – anksčiau dirbo Prienų sklandytuvų gamykloje. Ten jie sukūrė ir savo iniciatyvinius projektus: mokomąjį sklandytuvą vaikams LAK-16 ir lengvąjį lėktuvą LAK-X. Tą lėktuvėlį nusipirko trys mūsų instituto studentai lakūnai. Kaip jie sako, „lėktuvą sukūrė mūsų tėvai, o mes juo skraidysime.“

Katedros dėstytojas doc. dr. Domantas Bručas yra Kosmoso mokslo ir technologijų instituto direktorius, įkvepiantis aktyvius studentus ir įtraukiantis į techninę kūrybą.

Paskutiniaisiais metais situacija AGAI gerėja. Patvirtinus Vyriausybės programą („Aviacijos specialistų rengimo ir mokomosios bazės atnaujinimo 2008–2013 metų programa“), buvo skirtas finansavimas pilotams rengti. Anksčiau lėšos, skirtos katedrai, atitekdavo būtent pilotams ruošti. Pinigų neužtekdavo net programinei įrangai įsigyti. Šiuo metu situacija geresnė. Jau turime įsigiję kompiuterinių programų. Dabar didžiausia problema – modernios laboratorinės įrangos stoka bakalauro ir magistrų studijoms.

Man pačiam AGAI dirbti patinka dėl to, kad mano sritis – aerodinamika. Dirbdamas čia, sukaupias žinias galiu realizuoti. O katedrai palinkėčiau „aukščiau, toliau, greičiau“...

AVIACIJOS INŽINERIJOS PRAKTIKŲ BAZĖ

VEIKLA:

Orlaivių techninės priežiūros specialistų (mechanikų ir avionikų) teorijos ir praktikos mokymų organizavimas pagal EASA 147 dalies reikalavimus; Orlaivių techninės priežiūros mokymams reikalingų dokumentų rengimas pagal EASA 66 dalies ir 147 dalies reikalavimus; Egzaminavimas ir praktinių mokymų vertinimas pagal EASA reikalavimų 147 ir 66 dalis.



*Aviacijos inžinerijos praktikų bazės
direktorius Antanas Savickas*

„Mūsų tikslas – rengti orlaivių techninės priežiūros specialistus, mechanikus ir avionikus, kad jie, baigę bakalauro studijas, galėtų dirbti aviacijos įmonėse.

Studentų teorijos ir praktinių mokymų programos turi iki mažiausio „punktelio“ atitikti EASA 66 dalies reikalavimus. Orlaivių techninės priežiūros bazinis mokymas, orlaivio tipo mokymas ir visų mokymų organizavimas pagal EASA 147 dalies reikalavimus studijų metu leidžia studentams, baigusiems AGAI, tapti licencijuotais orlaivių techninės priežiūros specialistais. Turime bendradarbiavimo sutartis su Lietuvos Karinėmis oro pajėgomis, Valstybės sienos apsaugos tarnyba, AB „FLTechnics“, UAB „Helisota“, VĮ „Oro navigacija“, UAB „Termikas“, UAB „Aviavilta“. Mūsų partneriai siekia turėti gerų specialistų, mes stengiamės juos kuo geriau paruošti. Džiaugiamės, kad Aviacijos inžinerijos praktikų bazė kartu su kitais AGAI padaliniais dirba kaip viena gera komanda, kad studentai įgytų tai, ko reikės jų būsimajame darbe aviakompanijose.

Taip pat džiaugiamės, kad nuo 2011 metų priimtų aviacijos mechanikų studijos atitiks visus pasaulinius bazinio teorinio mokymo reikalavimus ir kad mūsų studentai sėkmingai dirba Karinėse oro pajėgose, Valstybinėje sienos apsaugos tarnyboje, oro bendrovėse ir kitose aviacijos įmonėse bei organizacijose.“

AVIACIJOS SPECIALISTŲ KVALIFIKACIJOS TOBULINIMO CENTRAS

PILOTŲ MOKYMAI:

Avialinijų transporto pilotų integruotas mokymas **ATPL(A)**;
Avialinijų transporto pilotų teorinių kursų rengimas **ATPL(A)**;
Pilotų mėgėjų rengimas **PPL(A)**, **PPL(H)**;
Pilotų skrydžių pagal prietaisus **IR** kvalifikacijai gauti rengimas;
Pilotų instruktorių **FI(A)**, **CRI (A)** ir **IRI (A)** rengimas;
Daugianarės įgulos sąveikos kursai **MCC**;
Pilotų permokymas skraidyti **MEP** orlaivių klasės lėktuvais;
Pilotų rengimas naktinių skrydžių reitingui gauti **VFRN**;
Aviacinės anglų kalbos mokymas ICAO 4 kalbos lygiui pasiekti;
Testavimas anglų kalbos mokėjimo lygiui nustatyti pagal ICAO nustatytus kriterijus;
Skrydžio vadeivų rengimas – skrydžių valdymo specialybės studentų praktinis mokymas suteikiant aerodromo (bokšto), aerodromo rajono (prieigų) bei erdvės vadaviečių kvalifikacijai gauti pagal studijų programas arba komerciniais pagrindais.



*Aviacijos specialistų kvalifikacijos
tobulinimo centro direktorius
Alvydas Strička*

Mokymas specialiai pritaikytose Aviacijos instituto auditorijose:

Lėktuvai: CESSNA 152, CESSNA 172, CESSNA 172SP, PIPER 34 (SE-NECA V).

Treniruokliai: FNPT II MCC, EXPERT ATC *Simulator*.

„Mūsų veikla susijusi su skrydžių sauga. Tad AGAI pirmiausia norėtusi palinkėti, kad pakilimų būtų tiek pat, kiek ir nusileidimų. Skrydžių saugai turi būti skiriamas prioritetas ir didžiausias dėmesys. Palinkėčiau, kad mokymo paslaugų tobulėjimo procesas būtų sklandus ir kokybiškas. Tam yra objektyvios galimybės. Nupirktą garsiausios ES mokymo organizacijos „Oxford aviation academy“ interaktyvi teorinio mokymo priemonė, skirta rengti pilotus PPL (A) ir ATPL (A) licencijoms gauti. Ji susideda iš vadovėlių (7 moduliai PPL ir 14 modulių ATPL) ir kompiuterinės programos (CBT – Computer-Based Training), kurioje sujungta aviacinė patirtis, pedagogika ir psichologija. Studentas per CBT pamoką mokosi turinio atžvilgiu nuoseklia seka. Apgalvotai sukonstruota kursų medžiaga derinama su mokomosios medžiagos (pažangos) suvokimo testu. Kadangi mokomoji medžiaga atitinka naujausius JAA/EASA reikalavimus, naudodami ją, galime garantuoti vakarietišką pilotų rengimo kokybę. Prie to prisideda ir kvalifikuoti dėstytojai bei pilotai-instruktoriai. Linkėčiau, kad ir tolesnis kokybės gerinimo procesas būtų kuo sklandesnis. Visa tai leistų sukurti tarptautinio standarto ir aukštos kokybės pilotų mokymo konkurencingą paslaugą, kuri atitiktų JAA/EASA reikalavimus ir užtikrintų VGTU Tarybos universitetui išskeltus tikslus – institucijos efektyvumą ir atvirumą tarptautinėms rinkoms.

Tikiu, kad Lietuva dar turi šansą turėti savo oro vežėją. Tai stipriai motyvuotų jaunimą rinktis piloto profesiją. Viskas susiję su tuo, kaip mes politiniu bei pilietiniu visuomeniniu lygmeniu bendrai ir darniai dirbsime, stengdamiesi tapti aviacijos specialistų rengimo centru Rytų Europoje.“

SKRYDŽIŲ PRAKTIKŲ BAZĖ

PADALINIO VEIKLA:

Pilotų praktiniai mokymai;
 Praktiniai mokymai, kurių dalyviams gali būti suteiktos licencijos arba kvalifikacija:
 Komercinės aviacijos piloto licencija su vienpiločių daugiamotorių orlaivių kvalifikacija ir skrydžių pagal prietaisus reitingu (CPL(A) (SP MEP IR));
 Piloto mėgėjo licencija (PPL);
 Daugiamotorio orlaivio klasės piloto kvalifikacija (ME);
 Skrydžių pagal prietaisus reitingas (IR(A));
 Vizualiųjų naktinių skrydžių reitingas (VFRN);
 Skrydžių instruktoriaus kvalifikacija (FI(A));
 Skrydžių pagal prietaisus instruktoriaus kvalifikacija (IRI(A)).

ĮRANGA:

Orlaiviai:

CESSNA 152 (6 vnt.),
 CESSNA 172 (2 vnt.),
 CESSNA 172SP (3 vnt.),
 CESSNA 310Q (1 vnt.),
 PIPER SENECA V (1 vnt.).

Treniruokliai:

FNPT II MCC.



*Skrydžių praktikų bazės
 direktorius Kęstutis Šilkaitis*

„Pagrindinė mūsų veikla – orlaivių pilotavimo studijų programos studentų ir Aviacijos specialistų kvalifikacijos tobulinimo centro klausytojų skrydžių praktikos orlaiviais ir skrydžių treniruokliais organizavimas ir vykdymas.

Studentų skrydžių praktika – mėgstamiausia studentų studijų dalis. Aš ir dar devyni instruktoriai su studentais dirbame trejus metus. Po ilgų mokymų, kai studentai gauna licencijas, pamatome savo darbo rezultatus. Tai labiausiai mus ir džiugina. Būna, kad ne visi studentai pateisina mūsų lūkesčius, bet tai reti atvejai, nenustelbiantis pasitenkinimo mūsų darbu. Sunkumai? Jų yra visose srityse. Mūsų veikla yra pakankamai griežtai reglamentuojama tiek aukštojo mokslo, tiek aviacijos reglamentais. Laviruoti tarp dviejų reglamentų nėra paprasta.

Palyginti su tuo, koks institutas buvo prieš dvidešimt metų, dabar viskas yra labai pasikeitę. Reikalavimai ir aplinka nuolat keičiasi. Vieni pokyčiai darė įtaką kitiems. Tam, kad tobulintume savo mokymus, turime nuolat galvoti apie finansines galimybes: kokią įrangą turėti, kaip įsigyti mokymo procesui būtinos įrangos, kokioje erdvėje savo veiklą vykdyti.

Siekiame dar daugiau atnaujinti savo infrastruktūrą. Planuojame iš esmės atnaujinti lėktuvų parką. Dalį lėktuvų jau atnaujinome. Taip pat įsigijome modernų skrydžių treniruoklį, kuris labai palengvino studentų – profesionalių pilotų – rengimą. Kitas mūsų siekis – Kyviškių aerodromas. Anksčiau Kyviškėse buvome svečiai, dabar esame šeimininkai. Kyviškių rekonstrukcija – iššūkis, kuris reikalaus daug darbo ir atsakomybės. Kita vertus, manau, kad mūsų darbas yra įdomus.

SKRYDŽIŲ VALDYMO PRAKTIKŲ BAZĖ

PADALINIO VEIKLA:

Skrydžių vadovų praktiniai mokymai;
Skrydžių vadovų praktinių įgūdžių vystymas.

ĮRANGA:

Skrydžių valdymo treniruoklių kompleksas, susidedantis iš aerodromo vadavietės vizualizacinio 3D treniruoklio, modeliuojančio visų Lietuvos tarptautinių oro uostų (Vilniaus, Kauno, Palangos ir Šiaulių) aplinką, ir prieigų bei erdvės treniruoklio;
Dvi radijo ryšio frazeologijos laboratorijos.



*Skrydžių valdymo praktikų bazės
direktorius dr. Vaidotas Kondroška*

„Labai didžiuojamės savo geriausiais studentais. Pagrindinė mūsų veikla – skrydžių valdymo specialybės studentų bei aviacijos specialistų kvalifikacijos tobulinimo centre studijuojančių skrydžių valdymo specialybės studentų praktinis rengimas. Turime vienus pažangiausių skrydžių valdymo treniruoklių, kuriais mokosi dirbti visų kvalifikacijų skrydžių vadovai. Parengti skrydžių vadovus be modernios įrangos būtų daug sunkiau. Sėdėdami prie treniruoklių studentai skrydžių vadovams parodo, kaip jie geba pritaikyti prieš tai įgytas teorines ir praktines žinias.

Mokymo programos, pagal kurias mokomi skrydžių valdymo specialybės studentai, yra nuolat atnaujinamos ir atitinka Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos, Europos saugios oro navigacijos organizacijos bei Lietuvos civilinės aviacijos administracijos reikalavimus bei rekomendacijas, susijusias su skrydžių vadovų pradinio mokymu. Turime technines galimybes parengti dar daugiau studentų, ir rengti ne tik Lietuvai, bet ir platesniam regionui. Mūsų studijų programos yra patvirtintos Civilinės aviacijos administracijos, todėl mūsų studentai gali gauti skrydžių vadovų licenciją, kuri galioja visoje Europos Sąjungoje.“



Kyviškių aerodromas iš paukščio skrydžio. 105 ha teritorijoje esantis Kyviškių aerodromas įrengtas dar 1947 metais. 2009 m. Lietuvos kariuomenė perdavė Kyviškių aerodromą Vilniaus Gedimino technikos universitetui. Aerodromas naudojamas mokymams, akrobatiniam skraidymui, šuoliams su parašiotu, jame savo veiklą vykdo Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubas



Lėktuvams pilamas kuras. Nuotraukos kairėje – prieš ketverius metus įsigytas naujas benzinvežis



Orlaivių rikiuotė perone. Rytinis pasiruošimas skrydžiams



CESSNA 152. Būsimojo studentų skrydžių aptarimas. Būsimoji AGAI pilotai per savo studijų metus ore praleidžia 160 valandų



Precizinio skraidymo rungtis. Tūpimo momentas. Lėktuvą pilotuoja studentas



SA

Antrasis AGAI dešimtmetis





VG TU dinamika – nuo CESSNA 152 į aukščiausio lygmens šiuolaikinius orlaivius. Tokiais lėktuvais skraido AGAI absolventai



„Krikštytojai“ laukia aukos... Po pirmojo savarankiško skrydžio „krikštijami“ visi pilotai, tai ne tik AGAI tradicija. Kartais pilotas įmetamas į ežerą ar kitą vandens telkinį. „Krikštija“ tik tie, kurie jau yra atlikę savarankiškų skrydžių



Po pirmojo savarankiško skrydžio laukia „krikštas“ – tai spyris į užpakalį su palinkėjimu, kad tūpimai minkštesni būtų, ir nuoširdus rankos paspaudimas



Į maršrutus skraidoma dviese: Linas Steponavičius ir draugas Kristupas Gediminas Šulija



Studentų vasaros Kyviškėse. Skrydžių praktikos metu studentai kartu su savo instruktoriais. „Be instruktorių mes kaip be sparnų“, – tikina AGAI studentai. Pirmojo kurso studentai 10 valandų skraido kartu su instruktoriumi, vėliau išleidžiami pirmajam savarankiškam skrydžiui



AGAI Skrydžių praktikų bazės darbuotojai: Piotr Gumovskij, Virginijus Urbonas, Jonas Vasiliauskas, Markas Lavrinavičius, Antanas Klikna, Svetlana Byčkova, Romas Šimkonis, Kęstutis Šilkaitis, Mindaugas Mikulionis



AGAI lakūnai instruktoriai: Viktor Cygankov, Antanas Klikna, Jonas Vasiliauskas, Romas Šimkonis



Instruktorius Virginijus Urbonas, technikas mechanikas Saulius Raginis ir šuo Aras, prižiūrintis aerodromo teritoriją



SA

Antrasis AGAI dešimtmetis



Aerodromo priežiūros technika: traktorius, žoliapjovė, sniego valytuvas, buldozeris, „šluota“, benzinvežis, gelbėjimo automobilis





Voluojama aerodromo veja



VI „Oro navigacija“ LRV nutarimu perdavė ILS įrenginį: tūptinės ir kurso švyturius



SA

Antrasis AGAI dešimtmetis



*Naujai įsigyti instituto CESSNA 172SP. Lėktuvai atskrido
2011-ųjų žiemą*



*Pirmasis AGAI technikų prisilietimas prie naujo lėktu-
vo CESSNA 172SP*



*Pirmąkart Lietuvoje tupia naujasis dvimotoris AGAI
lėktuvas PEPPER SENECA V*





AGAI lėktuvai žiemą



Aviacinės technikos priežiūros tarnybos vyr. inžinierius Danas Špokas kartu su tarnybos darbuotojais



Studentų praktika. Prie Lietuvos karinių oro pajėgų lėktuvo L39



Iš parskraidinusio piloto rankų priimamas naujas dvimotoris PIPER SENECA V



2012 m. AGAI lankėsi Rusijos kosmonautas Aleksejus Jelisejevas



Skrydžių valdymo praktikų bazės direktorius dr. Vaidotas Kondroška prie skrydžių valdymo treniruoklio



Kompiuterinės lakūnų mokymo įrangos pristatymas



Pirmojo institute sukurto autonominio orlaivio pristatymas Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademijos ir Lietuvos kosmoso asociacijos nariams



Magistro darbų gynimai



Pasitinkant naujuosius CESSNA 172SL Vilniaus oro uoste. Nuotraukoje – AGAI direktorius prof. habil. dr. Jonas Stankūnas, vyr. inžinierius Danas Špokas, VGTU kancleris doc. dr. Arūnas Komka



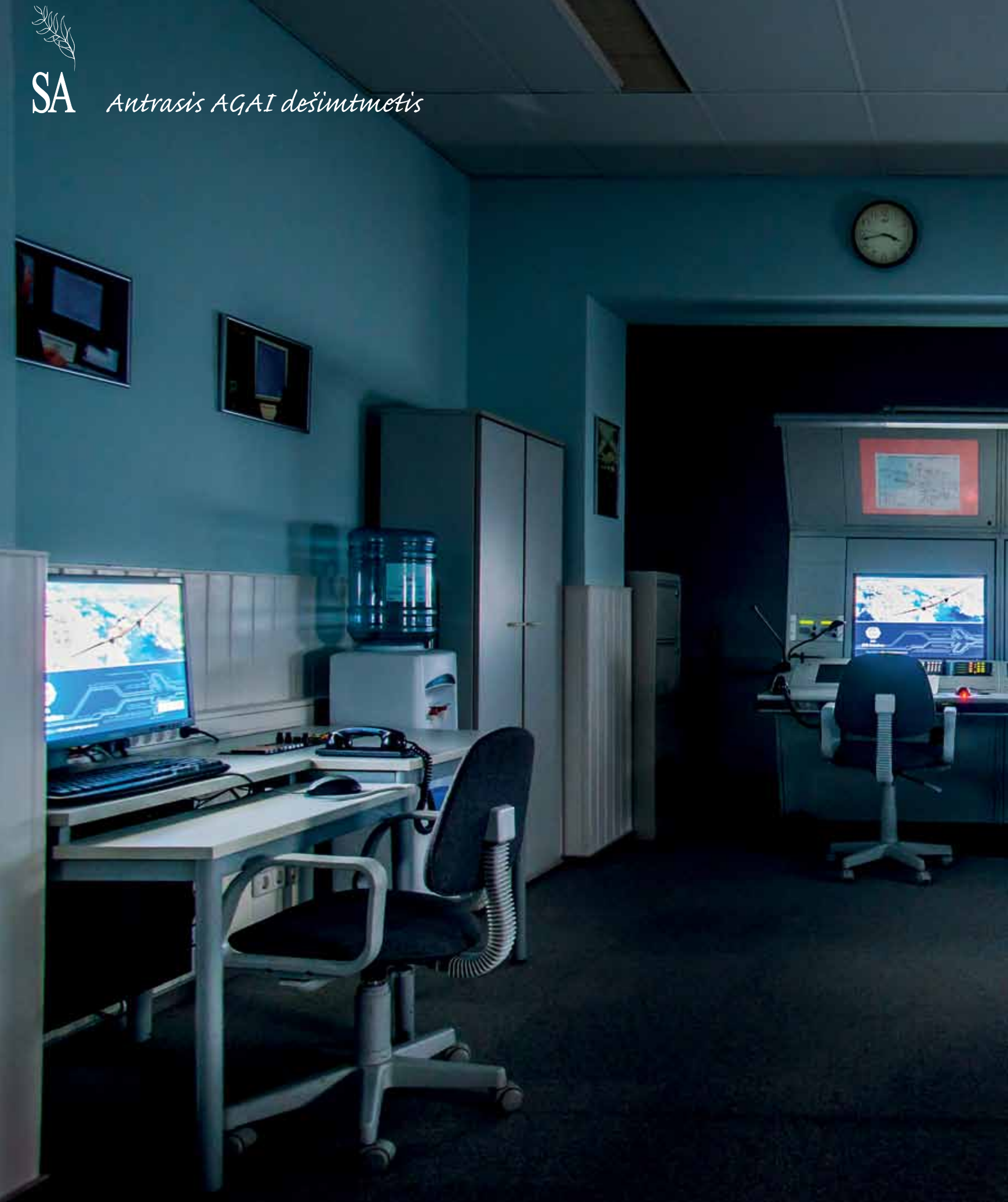
Nuo 2004 m. prof. habil.dr. J. Stankūnas yra Europos Komisijos bendrųjų kosmoso, transporto ir aviacijos mokslo programų komitetų narys. FP-7 Transporto (tarp jų ir aeronautikos) komiteto posėdyje



Skrydžių treniruoklis FNPT II MCC, skirtas AGAI studentams, planuojantiems studijuoti orlaivių pilotavimą ir norintiems susipažinti su orlaivių piloto profesija. Treniruoklis leidžia imituoti keturių lėktuvų tipus. Padedant instruktoriams išmokstama paleisti orlaivių variklius, riedėti žeme, skristi vizualiai ir išbandyti save avarinėse situacijose. Nuotraukose apačioje – treniruoklio montavimo darbai. Institutas, įsigijęs moderniausią mokymo įrangą, tapo centrine aviacijos specialistų rengimo baze Baltijos šalyse









Radiolokacinis skrydžių valdymo treniruoklis



SA

Antrasis AGAI dešimtmetis





Šiais metais A. Gustaičio aviacijos institute pristatytas įrengtas unikalus skrydžių valdymo treniruoklių kompleksas. Treniruoklio ekrane studentai matys realų aerodromo vaizdą su visais jame judančiais lėktuvais, automobiliais, specialiąja technika, žmonėmis. Programinė įranga padės imituoti skrydžius esant pačioms įvairiausioms gamtos sąlygoms – lyjant, snigiant, tvyrant rūkui, esant perkūnijai ir tamsai. Prie treniruoklio ekranų – skrydžių vadovas-instruktorius Pranas Trainavičius



SA

Antrasis AGAI dešimtmetis





AGAI diplomai.

Didžioji dalis VGTU Antano Gustaičio aviacijos instituto absolventų apie aviaciją svajoja nuo vaikystės. Institutas per dvidešimt veiklos metų paruošė 1 300 aviacijos specialistų. Kaip tvirtina daugelis absolventų, studijuojant institute labiausiai įsiminė čia dirbantys dėstytojai – eruditai, savo srities žinovai



SA

Antrasis AGAI dešimtmetis

VG TU ANTANO GUSTA IČIO AVIACIJOS INSTITUTE NAUDOJAMI ANTPEČIAI IR ANT SIUVAI

**VG TU ANTANO GUSTA IČIO AVIACIJOS INSTITUTO DĖSTYTOJŲ
IR DARBUOTOJŲ ANTPEČIAI**



Direktorius, profesorius



Profesorius



Direktoriaus pavaduotojas, docentas



Asistentas



Katedros vedėjas, docentas



Lektorius



Vedėjas (mokomosios laboratorijos)



Vyriausiasis inžinierius, lektorius



*Skrydžių praktikos bazės
(SPB) direktorius*



*Skrydžių valdymo praktikų bazės
(SVPB) direktorius*



*Aviacijos inžinerijos praktikų bazės
(AIPB) direktorius, lektorius*



*Aviacijos specialistų kvalifikacijos
tobulinimo centro (ASKTC) direktorius*



Lakūnas instruktorius

VG TU ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTO STUDENTŲ ANT SIUVAI



*Studijų programa
„Orlaivių pilotavimas“*



*Studijų programa
„Aviacinė mechanika“*



*Studijų programa
„Skrydžių valdymas“*



*Studijų programa
„Elektronikos inžinerija“
(aviacinė elektronika)*



*Studijų programa
„Automatika“ (aviaciniai
elektros įrenginiai)*

 LITUOVOS RESPUBLIKA CIVILINIS AVIACIJOS ADMINISTRACIJA REPUBLIC OF LITHUANIA CIVIL AVIATION ADMINISTRATION <i>Signed by name</i> <i>A member of the European Union</i>	
TECHNINĖS PRIEŽIŪROS ORGANIZACIJOS PATVIRTINIMO PAŽYMĖJIMAS MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE	
Nr. LT-145.015 Referencė	
Pagal šiuo metu galiojančią Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir Komisijos reglamentą (ES) Nr. 2342/2002 bei atsižvelgiant į tolimesnį nustatytą sąlygų Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos administracija patvirtina, kad (Person or Organisation (EO) No. 2342/2002 of the European Parliament and of the Council and its Commission Regulation (EC) No. 2342/2002 for the time being in force will be considered satisfied hereby, for Civil Aviation Administration of Republic of Lithuania hereby certifies) Vilniaus Gedimino technikos universitetas Antano Gustaičio aviacijos institutas (Institution Name LT-LT-0281 Vilnius) kad joje techninė priežiūra vykdoma pagal Reglamento (EB) Nr. 2042/2002 6 straipsnio (145 dalies) A skyriaus reikalaujamas kriterijus bei patvirtinta atlikti šios patvirtinimo pažymėjimo priede išvardintus darbus, jų komponentų ir įrenginių techninę priežiūrą darbus bei išduoti atitinkamus aviacinius naudoti pažymėjimus išduojanti aviacinio personalo patvirtinimo numeris. (As a Maintenance Organisation it complies with Section A of Annex I Part 145 of Regulation (EC) No. 2042/2002, approved to perform products parts and accessories work of the attached approval certificate and has issued related certificates of release / service using the above information.)	
SALYGOS CONDITIONS	
- Šios patvirtinimo leidžiama atlikti tik tame techninėje priežiūroje darbus, kurie numatyti patvirtinto techninės priežiūros organizacijos vadovo, nusprendę Reglamentą (EB) Nr. 2342/2002 6 straipsnio (145 dalies) A skyriaus, patvirtinimo sąlygomis skelbiama. - Tam patvirtinti leidžiama atlikti tik tų darbuose aprašytas technines priežiūras, kurios numatoma organizacijoje suvesti iki pateiktos A ir B formų 145.015, 016). - Tai sąlyginės priemonės laikyti patvirtinimo Techninės priežiūros organizavimo vadovui numatytas taisyklės. - Tai patvirtinama sąlyga tai, kad patvirtinta techninė priežiūra vykdoma pagal Reglamentą (EB) Nr. 2042/2002 6 straipsnio (145 dalies) A skyriaus reikalaujamas kriterijus bei patvirtinta atlikti šios patvirtinimo pažymėjimo priede išvardintus darbus, jų komponentų ir įrenginių techninę priežiūrą darbus bei išduoti atitinkamus aviacinius naudoti pažymėjimus išduojanti aviacinio personalo patvirtinimo numeris. - Atsižvelgiant į šias sąlygas, šios patvirtinimo sąlygos turėtų būti, jeigu antrojoje patvirtinimo nebūtų atskleidžiama, jai nebūtų patvirtinta, jeigu nepateiktumėte reikiamų dokumentų arba jei nepateiktumėte reikiamų dokumentų. (Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for as long as no condition on the approval has previously been acknowledged, suspended, restricted or removed.)	
Pildymo (išdavimo) data: Date of origin date	2014 m. sausio 14 d. 4 th May, 2014
Patvirtinimo data: Date of this decision	2014 m. sausio 17 d. 17 th May 2014
Pasiruošė: Signed	Patvirtino Nr./ Decision No. _____
Civilinės aviacijos administracijos vardu/ For the Competent Authority	
	
	

Puslapis 2 iš 2
 Page 1 of 2

TECHININĖS PRIEŽIŪROS ORGANIZACIJOS PATVIRTINIMO PAŽYMĖJIMO PRIEDAS
 MAINTENCEANCE ORGANIZATION APPROVAL CERTIFICATE

Nr. LT.145.015
 Reference

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Antano Gustaičio aviacijos institutas
 Našvilio vėlytis 39, LT-02010 Vilnius

Klasė Class	Kategorija Rating	Vieta Location	Rizikė Risk	Laikotarpis Life
Originalas (Formant)	A2 – tiksliai kelių metų 5700 kg ir mažiau (skrydžiui 5700 kg and more)	CEENA 152-172	Taigi Yes	Taigi Yes

Šis patvirtinimo pažymėjimo priedas yra rinkamas patvirtinti techninės priežiūros organizacijos vadovo patvirtintose sąlygose
 This approval addendum is limited to those products, parts and suppliers described in the annexes included in the scope of work sector of the maintenance organization approval

Nuoroda į Techninės priežiūros organizacijos vadovą
 Maintenance Organization Approval Reference

Leidimas Nr. 2
 Issue No. 2

Pirmąją išdavimo datą:
 Date of original issue

2011 m. kovo mėn. 27 d.
 27 April 2011

Pastebėjimo pakeitimo
 Date of last revision approved

2012 m. gegužės 17 d.
 17 May 2012

Pakeitimo Nr. 2
 Revision No. 2

Pasirašė:
 Signed



Civilinės aviacijos administracijos vėliava:
 For the Competent Authority

Kęstutis Auryla
 Direktoriaus
 (Director)

Šalis 2 iš 2-je puslapiuose
 Page 2 out of 2

PaŲVERTINTA
Gatavus aviacijos administracijos direktoriaus
2012 m. rugpjūtį 8 d. patvirtoję Nr. 448-102



CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACIJA
CIVIL AVIATION ADMINISTRATION
REPUBLIC OF LITHUANIA

Europos Sąjunga
A member of the European Union

TECHNINĖS PRIEŽIŪROS MOKYMO IR EGZAMINAVIMO ORGANIZACIJOS PATVIRTINIMO PAŲŽYMĖJIMAS

MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANIZATION APPROVAL CERTIFICATE

Numestas: LT.147.004
Reference:

Pagal šiuo metu galiojantį Europos Parlamento ir Tarybų reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2008
tai atitinkantis / Valdos institucijos sprendimo Civilinės aviacijos administracijos patvirtina, kad / Pursuant to Regulation (EC) No
216/2008 of the European Parliament and of the Council and to Commission Regulation (EC) No. 2042/2008, for the time being in force and
subject to the conditions specified below, the Civil Aviation Administration hereby certifies:

**ILMĖNAS GEDIMINO TECHININIO UNIVERSITETO AVIACIJOS ATITIKTAS
INSTITUTE**

Aviacijos įmonės savininkas
Airline's owner of companies

Jūratė Jūratė
Sutvirtinti
Sutvirtinti
Sutvirtinti

Baltijos kelias 10, LT-01107, Vilnius, Lietuvos Respublika

kaip techninės priežiūros mokymo organizaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 2042/2008 IV priedo (147 dalies) A skyryje yra patvirtinta
vengti mokymus ir egzaminus, išvardytus patvirtintose priežiūros mokymo organizacijų sąrašuose, / as a maintenance training organization for compliance with Section A of
the regulation pursuant to Regulation (EC) No. 2042/2008, approved to provide training and conduct examinations listed in the attached approval
schedule and issue related certificates of recognition to students using the above references.

PAŲŽYMĖJIMAS / COMMENTS

- Šis patvirtinimas taikomas šioms aprašytoms valdymo institucijoms, numatytas IV priedo (147 dalies) A skyriaus mokymus patvirtinančių
techninių priežiūros mokymo organizacijų sąrašų įrašams, išvardytiems 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This
mark remains of the approved maintenance training in compliance regulation is related to in Section A of Annex IV (Part-MTT), and
Part-MTT pursuant to the provisions of the provisions of the approved maintenance training organizations, and
approval schedule compliance with the provisions specified in the approved maintenance training organizations schedule Regulation (EC) 2042/2008 IV
priedo (147 dalies) A skyriaus. / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.
- Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo techninės priežiūros mokymo organizacijos atitinka Reglamento (EB) 2042/2008 IV
priedo (147 dalies) A skyriaus. / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.
- Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.
- Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2008.

Šis patvirtinimas galioja tol, kol patvirtinimo mokymo įstaiga atitinka šiuos reikalavimus, išvardytus 147 dalies A skyriaus IV priedo (147 dalies) A skyriaus, / This approval is valid while the approved maintenance training organization remains in compliance with Annex IV
(Part-MTT) of Regulation (EC) No. 2042/2

PATVIRTINIA
 Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus
 2013 m. rugpjūtį 8 d. įsakymu Nr. A4-193

**TECHININĖS PRIEŽIŪROS MOKYMO IR EGZAMINAVIMO PATVIRTINIMO
 SPECIFIKAKLIA**
MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION APPROVAL SCHEDULE
 VISUOMASIS GIDAVIMO TECHNIKOS UNIVERSITETUI AVIACIJOS ATSTOVŲ ATSTAVŲ
 INSTITUTAS

Organizacijos pavadinimas:
 Organizacijos adresas:

Pasmukas:
 Telefonas: **12 345 678**

Klasė Class	Kategorija Rating		Aprašymas Description	
Tipas / EŠSlovakia* Type / Typ*	R1*	T1*	Cessna / Cessna-Cessna 152 / P152 Skania (Liporingis) / Cessna / Cessna-Cessna 152 / P152 Skania (Liporingis)	1 lapas iš 1 Page 1 of 1
	R2*	T2*	Cessna / Cessna-Cessna 152 / P152 Skania (Liporingis) / Cessna / Cessna-Cessna 152 / P152 Skania (Liporingis)	

Iš patvirtintoje specifikacijoje taikomos tik šios mokymo kursams ir egzaminams, kurie susiję su patvirtintais techninės priežiūros mokymo organizacijos lėšomis darbu agentūros skyriaus. / This approval schedule is limited to those training and examination specified in the scope of work section of the approved maintenance training organization application.

Techninės priežiūros mokymo organizacijos lėšomis taikoma: **TPSM015**
 Maintenance Training Organization's application reference:

Patvirtinti mokymo data / Date of original issue: **2013-09-11**
 Patvirtinti mokymo patvirtinti data / Date of last revision approval: **2013-09-11**

Brevijos Nr. / Revision No.: **1**

Kompetencingas asmuo (vardas):
 For the competent authority:

Civilinės aviacijos administracijos direktorius
 Director of Civil Aviation Administration

Kristina Anulyte
 Parašas: _____

* Slovakija, jei nurodoma (pagal 147.A.145) / Slovak if not applicable (according 147.A.145).
 ** prafinancuoti mokymai kategorija ir aprašymas (pagal 147.A.145 ir AMC 66.B.100 Bb 115) / Compensated with appropriate rating and limitation according to 147.A.145 and AMC 66.B.100 Bb 115.

EASA Form 1 (Išimtis 2)
 Page 2 of 2



CAA

CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACIJA
LIETUVOS RESPUBLIKA

**AKREDITAVIMO
PAŽYMĖJIMAS**

Nr. LT.25/1

pateiktas, kad

**VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETO
ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTAS**

Kodinis kelias 30, Vilnius

antikos Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo ir šališkoms mokymosi įstaigoms,
registruojamos ir patvirtintos civilinės aviacijos specialexams, bei gūo rasti skiriami
vadovai pagal montavimo įstatymą, kokybę ir pakeičiamos specialiosios įstaigos, kurių ypa
montavimas AKREDITAVIMO PAŽYMĖJIMO Nr. LT.25/1 dalyje, sąlygos ir reikalavimai.

Šiojo pažymėjimo suteikimo metu respondentui n, jojo pažymėjimo galiojimas neties
iki n; taiko sutarbdyba arba kita jėga atsisakoma, je galioja iki

2013 m. rugsejo 30 d.

Išdavimo data: **2011 m. rugsejo 27 d.**

Išdavimui:

Kęstutis Arvola

CAA LC-02B


**CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACIJA
LIETUVOS RESPUBLIKA**

**Specialusis
AKREDITAVIMO PAŽYMEJIMO Nr. LT-25/1
priedas**

**VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETO
ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTUI**
Kaštonų alėja 10, Vilnius

Vadovaujantįjį darbuotoją:
Generalius direktorius
Audrius Štikonas

Veiklos pobūdį:
Pilotų atpažinimo naktinį reagentą.

Veiklos vieta:
Lietuvos Respublika

Ypatybių apibūdinimas:
Nėra

Specialioji kėlimai:
Nėra

Idavimo data: 2011 m. rugpjūt 27 d.

Dira: 

Keitim: 

CAA Lic.-028



CIVILINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACIJA

CIVILINIO AERODROMO TINKAMUMO NAUDOTI

PAŽYMĖJIMAS NR. 52

1. Aerodromo pavadinimas Kyviškų

2. Aerodromo vieta 14 km atstumu į rytus nuo Vilniaus miesto centro
AKT koordinatės 54°40'05" ŠP, 025°30'57" RĮ

3. Aerodromo priklausomybė Vilniaus Gedimino Technikos universitetui

4. Aerodromo kategorija IA

5. KTT magnetiniai kursai, matmenys, charakteristika MK 134° - 314°
540x23 m, a/b: 650x60 m, ir 600x60 m grūdintai

6. Aerodromas turi tilpimo sistemą(-as) neturi

(radijotechniniai ir signalinių žibintų greitinimai)

7. Kyviškų aerodromas yra tinkama dienų, Cessna-152;
Cessna-172; AN-2; IAK-52; Cessna-310 ir kitiems šio kategorijos
(nuorodų kitiems orlaiviams tipams, numatytiems pareiškime)
(maksimali leistina masė 5700 kg) certifikuota naudoti.

8. Aerodromo meteorologinis minimumas pagal Vizualiųjų skrydžių
(numatyti kitiems ir tų paties matavimų/kategorijų)
taisyklės.

(numatoma, kaip pat. duomenys, kasdien laisvą priimtą orlaivius pagal TC/BO numatytą kategoriją)

9. Pagrindas išduoti pažymėjimą Civilinės aviacijos administracijos
komisijos 2011-01-27 patikrinimo aktais

[illegible]



VG TU ANTANO GUSTAIČIO AVIACIJOS INSTITUTAS AVIACIJOS STUDIJŲ KONTEKSTE:

340 instituto absolventų gavo CAA licenciją.

Per visus AGAI veiklos metus išduotos 623 licencijos.

AGAI mokymo programos yra patvirtintos ICAO ir yra publikuojamos ICAO suvestinėse (nuo 1994 metų).

Lietuvos CAA išduoda AGAI pažymėjimus pilotų, ATC, techninio personalo mokymams.

Visos mokymų programos yra akredituotos Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerijos.

Nuo 1993 metų AGAI laikosi ICAO standartų.

Nuo 1999 AGAI laikosi JAA standartų.

Pirmasis JAA auditas atliktas 2006 metais.

Antrasis JAA auditas atliktas 2010 metais.

PAGRINDINIAI KLIENTAI:

Viešosios įstaigos:

Lietuvos karinės oro pajėgos;

Lietuvos Respublikos valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos;

Oro navigacijos paslaugos.

Privačios įmonės:

„Airbaltic“;

„DOT-LT“;

„Aurela“;

„Aviavilsa“;

„Aviation Express“;

„Classic Jet“;

„Transaviabaltika“;

„Small Planet Airlines“

„Charter Jets“.

Mažosios ir vidutinės įmonės:

„FlyLAL Technics“;

„Helisota“;

„Kauno aviacijos gamykla“;

„Termikas“;

„Sportinė aviacija“.

AGAI VYSTYMO SI PERSPEKTYVOS LIETUVOS RESPUBLIKOS STRATEGINIŲ DOKUMENTŲ KONTEKSTE:

Pagal ilgalaikę (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos strategiją, 2005 m. liepos 23 d. patvirtintą Vyriausybės rezoliucija Nr. 692.

Pagal Lietuvos centralizuotos sistemos aviacijos specialistų mokymo programą, patvirtintą CAA įsakymu Nr. 12R-33-808, 2005 m. balandžio 29 d.

Pagal Lietuvos civilinės aviacijos veiklos laisvojoje rinkoje strategiją iki 2015 metų, patvirtintą Transporto ir tranzito komisijos 2006 m. sausio 19 d.

Antrasis AGAI dešimtmetis



VGTV Garbės daktaras
prof. habil. dr. Zdobyslaw Goraj
iš Varšuvos technologijos uni-
versiteto (2008 m.)



2005 m. prof. habil. dr. Jonui Stankūnui Ukrainos nacionalinis aviacijos universitetas
įteikė Tarptautinį Šv. Stanislovo ordino komandoro kryžių. Nuotraukoje – prof. ha-
bil. dr. Jonas Stankūnas, VGTV Garbės narė prof. habil. dr. Galina Suslova, VGTV Gar-
bės daktaras prof. habil. dr. Vitalijus Babakas, VGTV rektorius prof. habil. dr. Romual-
das Ginevičius



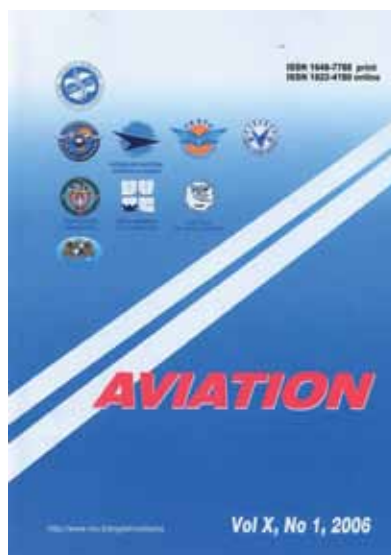
AGAI TARPTAUTINIAI PARTNERIAI:



European Workshop on Aircraft
Design Education (EWAD)



AGAI MOKSLO LEIDINIAI:





SA

Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta

APIE STUDENTŲ ATSTOVYBĘ AGAI

AGAI studentija – labai aktyvus kolektyvas. Studentai dažnai muzikuoja, fotografuoja, sklendo, modeliuoja ar užsiima kita veikla. Tačiau pats didžiausias aktyvistų branduolys – Studentų atstovybė, kurią dabar sudaro daugiau kaip trisdešimt savanorių studentų.



Kas tai per būrelis? Studentų atstovybė A. Gustaičio aviacijos institute yra didesnės ne pelno siekiančios organizacijos – Vilniaus Gedimino technikos universiteto Studentų atstovybės – padalinys. VGTU SA AGAI yra atsakinga už studentų informavimą ir konsultavimą įvairiais socialinių ir akademinių reikalų klausimais, pavyzdžiui, dėl stipendijų ar pašalpų skyrimo, bendrabučio reikalų, studijų kokybės gerinimo, kilusių ginčų tarp studentų ir instituto administracijos sprendimo, aktyvaus studentų ir visuomenės laisvalaikio organizavimo.

Natūralu, kad, kaip didesnės organizacijos padalinys, SA AGAI stengiasi įdėti savo indėlį į jos kūrimą veikdama pagal jos modelį, tad organizuojant veiklą, remiamasi VGTU SA vizija ir misija.

Norint geriau suprasti, kas dirba Studentų atstovybėje, reikia išskirti tris sąvokas: narys, savanoris ir studentų atstovas.

Narys: šiuo metu VGTU Studentų atstovybės nariai yra visi VGTU studentai, kurie pasirašė sutartis, jog sutinka, kad už juos laiduotų ir jų interesams atstovautų Studentų atstovybė. Tai reiškia, jog VGTU SA turi daugiau kaip 13 000 narių.

Savanoris: tai studentas, kuris savanoriškai dirba Studentų atstovybėje, savo įnašu siekia padėti pasiekti VGTU SA viziją. Kiekvieno fakulteto studentų atstovybėje yra vidutiniškai 30–40 savanorių.

Studentų atstovas: tai SA savanoris, kuris turi visišką teisę atstovauti studentų interesams fakultetų ir universiteto valdymo organuose, priimti sprendimus, lemiančius tolesnius su studijomis susijusius reikalus. Studentų atstovų kandidatūra yra patvirtinama visuotinių fakultetų seniūnų konferencijų metu seniūnams balsuojant. Kiekvieno fakulteto studentų atstovybėje yra vidutiniškai 5–7 studentų atstovai.

Norint tinkamai veikti, reikia dirbti keliuose srityse iš karto. Būtent todėl SA yra suskirstyta į komitetus. Šiuo metu VGTU SA AGAI veikia tokie komitetai:

Socialinių ir akademinių reikalų komitetas (SARK) – šio komiteto žmonės rūpinasi teisingu ir teisėtu stipendijų paskirstymu, bendrabučių, studijų programų kokybės, studentų šalinimo iš universiteto ir apeliacijų teikimo klausimų nagrinėjimu, tinkamos aplinkos universitete užtikrinimu (pvz., kelia klausimus dėl patalpų tinkamumo neįgaliesiems ar inventorinės mokymosi bazės kokybės), vykdo apklausas, siekiant išsiaiškinti studentų poreikius ir lūkesčius, ir, padarę išvadas, siekia juos pateisinti. Šie žmonės yra daugiausia susipažinę su universiteto veiklą reglamentuojančiais dokumentais, įstatymais, tvarkomis.

Ryšių su visuomene komitetas (RSV) – savanoriai čia daugiausia koncentruojasi ties vidinės ir išorinės komunikacijos užtikrinimu: kuruoja dokumentų, medijos archyvus, veiklos protokolavimą. Taip pat rašo pranešimus ar straipsnius spaudai, fotografuoja, filmuoja, montuoja ir kitaip viešina SA veiklą.

Marketingo komitetas – šie žmonės rūpinasi materialiniu ir finansiniu SA aprūpinimu, ieškodami įvairių laikinų ar nuolatinių rėmėjų. Kertinis darbo komitete akmuo – bendravimas. Čia neretai prireikia aštraus proto ir liežuvio, guvumo, kartais ir didelės kantrybės, mat ne visos įmonės iš karto pasako „taip“. Praktika rodo, jog ne kiekvienam lemta būti vadybininku.

Kultūros ir laisvalaikio komitetas (KILK) – savanoriai užsiima aktyvaus studentų laisvalaikio organizavimu: pradedant rimtomis ir naudingomis konferencijomis, posėdžiais, ekskursijomis, mokymais, dirbtuvėmis studentams, baigiant tradicinių studentiško renginių, pavyzdžiui, krikštynos, fakulteto dienos, rengimu. Čia

Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta

reikalingi žmonės, turintys įvairiausių idėjų, gebantys mąstyti „už dėžutės ribų“. Reikalingi geri bendravimo ir vadovavimo įgūdžiai: juk į konferencijas ar susitikimus reikia pakviesti lektorių, mokytojų, profesionalų, gauti reikiamus leidimus, vesti renginį.

Pirmininkas – vienas svarbiausių asmenų studentų atstovybėje, kuriam tenka didžiulė atsakomybė. Jis yra SA veidas, visos atstovybės veiklos organizatorius ir koordinatorius. Jo pareiga yra dalyvauti fakulteto dekanato posėdžiuose, sudaromose komisijose, ten iškelti studentų problemas.

Visų šių komitetų koordinatoriai kartu su Studentų atstovybės pirmininku, vicepirmininku, administratoriumi bei žmogiškųjų išteklių koordinatoriumi, kuris dirba vienas be komiteto, sudaro vadinamąją Studentų atstovybės fakultete Tarybą. Ji rašo metinės veiklos planą, jį nuolat stebi, papildo, koreguoja, užduoda gaires SA veiklai, skubiai sprendžia iškilusius klausimus, aptarinėja įvykius universitete ir nedelsiant į juos reaguoja.

MOKOMĖS DARYDAMI

Dažnai studentų atstovai ar savanoriai, susidūrę su rimtesnėmis problemomis, teigia turį per mažai kompetencijos joms išspręsti. Tačiau tai yra neišvengiama SA lemtis: joje kasmet vyksta žmonių kaita, vieni studentai baigia mokslus ir nutraukia savanorišką veiklą, kiti, jauni ir visiškai nepatyrę, dar tik įstoja į universitetus ir SA. Tad natūralu, kad rimti specialistai joje nuolatos auga, bet aukštas profesionalumo lygis pasiekiamas gana vėlai, prieš pat savanoriui paliekant SA.

Tačiau darbas Studentų atstovybėje yra labai vertinga patirtis, tai tarsi generalinė repeticija prieš gyvenimą. Moto, kurį galima taikyti savanoriškai veiklai studentų atstovybėje, skamba labai paprastai: „Mokomasi

darant.“ Norint suorganizuoti net ir menkiausią akciją, įdedama labai daug darbo tai veiklai įgyvendinti – derinami leidimai su fakultetų ar universiteto administracija, kartais – ir su miesto savivaldybe, ieškoma rėmėjų, galinčių suteikti natūrinę ar finansinę paramą; planuojant ir organizuojant praleidžiama ne viena diena ar naktis.

Studentai lavina savo bendravimo su aukštesnio rango žmonėmis bei nemažomis auditorijomis įgūdžius, susipažįsta su juridine puse: sutartimis, paraiškomis, leidimais, kitais dokumentais, – mokosi nuotraukų ir vaizdo montažo subtilybių, vadovauti personalui, galvoti ir kurti nesispraudžiant į jokių idėjinių rėmus. O svarbiausia viso to dalis – čia yra vietos klaidoms ir nesusipratimams, iš kurių yra mokomasi, geroji ir naudingoji patirtis perduodama kitai savanorių kartai.

MOKYMAI

Tačiau ne visko SA savanoriai mokosi vien dalyvaujant įvairiose veiklose. Norint užtikrinti tinkamą savanorių informavimą ir patirtį, jie reguliariai organizuoja mokymus. Mokymų yra labai įvairių: vidiniai išvažiuojamieji, siauresni sričių mokymai, mokymai-imitacijos, atkuriančios tam tikrą situaciją ir supažindinančios su jos sprendimo būdais ar veikimo mechanizmu, diskusijos, dirbtuvės ir kt.

Mokymų lektoriai neretai būna tokie pat studentai, kurioje nors atstovybės veikloje pradirbę nemažai laiko ir turintys rimtą žinių bagažą. Jų patirtis yra dar aktuali, o bendravimo stilius – nuoširdus, paprastas. Jie dalijasi savo patirtimi sprendžiant studentų problemas, iškylandčias studijuojant, rėmėjų paieškos ir bendravimo, medijų kūrimo, komandinio darbo klausimais. Bendramžiai lektoriai paskaitas veda savanoriškai, be atlygio. Žinoma, kartais naudinga pasamdyti garsų profesionalą,



Rugsėjo 1-oji („Fotyvo“ nuotraukos)





Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta

turintį daugelio metų patirtį ir dėsčiusį didelėms auditorijoms. Bet esmė yra ta pati: studentai nori tobulėti. Ir tobulėja. Darydami.

SA AGAI ISTORIJA

Pats institutas universitete yra vienas jauniausių, įkurtas 1993 m. Jauna yra ir studentų atstovybė jame. Kada tiksliai ji susiformavo, nėra aišku. 2005 m., anksčiausiame likusiame dokumente SA AGAI archyve, minimas Studentų atstovybės atkūrimas. Ilgus metus naudotas logotipas (dabar naudojamas kaip simbolis) buvo sukurtas 2006 m., tais pačiais metais AGAI studentų atstovybė gavo patalpas 38 kab. – buvusioje kompiuterių klasėje. Čia vėliau gimė originalios idėjos renginiams ir akcijoms, buvo nuveikta daug organizacinių ir kontrolės darbų.

Situacija labai pasikeitė 2009 m., kai atstovybės pirmininke tapo antrojo kurso orlaivių pilotavimo studentė

Egidija Deveikytė. Jai pradėjus dirbti, į SA įstojo daugiau kaip dvidešimt naujų savanorių, prasidėjo aktyvus veiklos organizavimas – organizacija pradėjo dirbti su dideliu užsidegimu. Du bene svarbiausi darbai, padėję Studentų atstovybei išaugti ir sustiprėti, buvo sėkmingai surengta *fukų* stovykla bei *fukų* krikštynos. Ligi šiol abu šie renginiai buvo integruoti į Transporto inžinerijos ar kitų fakultetų renginius.

Išskirtiniais vadovavimo įgūdžiais pasižymėjusi Egidija greitai suformavo savanorių komandą efektyviam darbui, užmezgė glaudžius ryšius su instituto administracija. Jos iniciatyva suorganizuoti vidiniai mokymai, apėmę komandinio darbo, pasitikėjimo komandos nariais bei rinkodaros pagrindus. Po jų, kupina naujų idėjų ir stiprios motyvacijos, Studentų atstovybė pradėjo dirbti visu pajėgumu.

Tuo metu SA smarkiai sustiprino savo poziciją: pradėjo labai aktyviai ir gana gausiomis komandomis dalyvauti VGTU Atvirų durų dienų renginiuose, „Litexpo“

Egidija Deveikytė



Mykolas Labutis



Egidijus Rikteris



Linas Steponavičius



Raitis Gocentas



Mantas Raulinavičius



Justas Banys



Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta

parodose apie studijas, sukūrė savo tinklalapį, kitų socialinių puslapių anketas, ją pasiekti ir surasti viešoje erdvėje tapo paprasčiau. Taip pat nuo 2009 m. prasi-dėjo gana glaudus bendradarbiavimas su žurnalu „Aviacijos pasaulis“, jame buvo išspausdinta daugiau kaip 10 straipsnių, redakcija parėmė ne vieną SA organizuo-tą renginį, įsteigė prizus, keliskart sudalyvavo rengtose konferencijose. Taip pat spalvingai iliustruoti SA straips-niai ėmė rodytis ir VGTU laikraštyje „Inžinerija“.

Šiuo atsikūrimo laikotarpiu gimė naujos tradicijos: 2010 m. rudenį *fuksų* krikštynos buvo pavadintos „Kylam!“, Kalėdų proga SA pradėjo sveikinti instituto admi-nistraciją, po kelių mėnesių, 2011 m. pavasarį, gimė šventė „Skrendam!“

2011 m. vienas iš žymiausių darbų, kuriuos nudir-bo SA, buvo Baltijos šalių aviacijos mokyklų sąskrydžio suorganizavimas čia, Lietuvoje. AGAI administracija prie žaidynių prisidėjo finansiškai bei sukvietė į jas užsienio studentus aviatorius.

Tomas Pupinis

Egidijus Rikteris

Laurynas Valčakas

Raitis Gocentas

Mykolas Labutis

Dovilė Stankūnaitė

Jūratė Radžiūnaitė

AGAI Studentų atstovybės taryba 2012 m.

Linas Steponavičius. SA AGAI ryšių su visuomene koordinato-rius (2010–2012 m.)



AGAI Studentų atstovybės taryba 2013 m.: atstovybės pirmininkas Linas Steponavičius, vicepirmininkas Justas Petrošius, socialinių ir akademinių reikalų komiteto koordinators Tomas Pupinis, marketingo komiteto koordinators Edvinas Liutkus, ryšių su visuomene komiteto koordinators Edgaras Parasockis, kultūros ir laisvalaikio komiteto koordinatore Erika Valackonytė

Egidija Deveikytė Studentų atstovybei pirmininkavo net dvejus metus (dvi kadencijas). 2011 m. jos pareigas perėmė antrakursis Mykolas Labutis.

2012 m. pirmininko pareigas perėmė Linas Steponavičius, IV kurso orlaivių pilotavimo studentas. Stu-dentų atstovybėje studentų kaita yra nuolatinis dalykas, tad būtent pirmakursiai, įgydami vis daugiau patirties ir žinių, toliau plės SA veiklą, užtikrins jos tęstinumą „iš-augus“ seniesiems savanoriams, plėtos ją kitose srityse.

PIRMININKŲ PRISIMINIMAI

Klausimai:

1. *Kada tapai pirmininku? Grupė, studijų programa, dabartinis darbas, pareigos.*
2. *Kiek žmonių tuo metu buvo SA?*
3. *Ką pats nudirbai SA?*
4. *Ko siekei vadovaudamas SA? Ar pavyko tai pa-siekti?*
5. *Ar pasikeitė SA nuo to laiko, kai baigėsi tavo ka-dencija? Kaip? Kaip tai vertini?*
6. *Su kokiomis kliūtimis susidūrei veikloje? Kaip jas įveikei?*
7. *Kaip manai, ką ir kaip dabar turėtų veikti SA?*
8. *Pasidalyk kokiais nors prisiminimais.*
9. *Kaip tuo metu veikė VGTU SA?*





Fuxų stovyklose būsimųjų studentų laukia itin aktyvios ir linksmos veiklos užtaisas, kuris padeda lengviau įsilieti į bendramokslų kompaniją ir universiteto gyvenimą. Lino Steponavičiaus ir Igno Berenio nuotraukos







„Skrendam!“ suteikia progą įprastam studentui pasijusti tikru lakūnu. Monikos Daužickaitės nuotraukos

Vidmantas Plėta

1. Pirmininko kadencija 2008–2009 m. Į SA įstojo pirmame kurse, 2007–2008 m., Kristinos Beniušytės kadencijos metu, buvo vicepirmininkas. AM-06, AMfm-10, aviacijos mechanikas. Dabar – CAA vyr. specialistas Orlaivių skyriuje.

2. Liko 5–6 pagrindiniai aktyviausi žmonės.

3. Sąskrydžio organizavimo vargai 2008 m. Estijoje.

Pats turėjo sraigtu varomas roges. Propelerui užkabinus šaką, šis lūžo. Tad 2009 m. atvežė į AGAI ir sraigtas tapo simboliu – jį bučiuoja kiekvienas krikštijamas pirmakursis.

Dar dalyvavo Transmechanijos automobilių parade.

Kristina Beniušytė, pirmininkė, buvusi prieš Vidmantą, surengė pirmąjį SA AGAI gimtadienį, įtraukė keletą „fuksų“ į SA veiklą. Prisidėjo prie sąskrydžio organizavimo Birštone, „fuksų“ stovyklos rengimo.

4. Asmeninių tikslų neturėjo. Norėjo teikti pagalbą studentams. Į kai kuriuos SA iškeltus probleminius klausimus AGAI Taryba atsižvelgė, į kai kuriuos – ne.

2006 ar 2007 m. SA gavo patalpas 38 kabinete, buvusioje kompiuterių klasėje. Apdailos priemonės kosmetiniam remontui finansavo institutas, visą darbą nudirbo studentai.

5. SA nuo jo kadencijos pabaigos išdekoravo patalpas, išsiplėtė ir įgavo tvarkos, organizuoja daugiau veiklos.

6. Kliūtys standartinės. Iš daugybės savanorių lieka vos keli aktyvūs entuziastai, kai reikia kažką suorganizuoti. Taip pat finansavimo, rėmimo problemos, sąskrydžių organizavimas. Viskas turėjo atsirasti iš niekur.

7. Kaip ne studentas, neturi ką pasakyti. Pagrindinės funkcijos išlieka: studentų informavimas, kuravimas. Reikėtų studentus vienyti dėl AGAI įvaizdžio, ypač



Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta

sprendžiant licencijavimo, modulių įskaitymo klausimus. Bet tai ir paties instituto darbas.

9. SA AGAI dalyvaudavo VGTU SA rengtuose mokymuose SA savanoriams, susirinkimuose, buvo remiami kanceliarinėmis priemonėmis.

Egidija Deveikytė

1. 2009 m., antrame kurse. OPa-08. Dar studijuojau, dirbu „Litcargus“ bilietų skyriuje.

2. Iš senosios V. Plėtos komandos buvo likę 3 žmonės, bet tik jo pavaduotojas dirbo, kiti netrukus nutraukė veiklą.

3. Atstovavau studentams. Darbų buvo gana daug, visi jie skirtingi, tad sunku vertinti. Procesas neretai būna gana ilgas ir sudėtingas, o matomas rezultatas – nedidelis.

Atėjo į tuščią lauką, pasiėmė krūvą „fuksų“ ir juos užaugino. Tai buvo viena iš pirmųjų kartų, kuri uždavė klausimą: „Ko reikia AGAI studentams?“ Svarbiausias dalykas, kad viską daro komanda žmonių, o ne vienas pirmininkas.

Tęsė buvusias tradicijas – stovyklas, krikštynas, sąskrydžius. Taip pat tęsė bendradarbiavimą su žurnalu „Aviacijos pasaulis“. Sukūrė naujų tradicijų – „Kylam!“ iš krikštynų tapo AGAI fakulteto dienomis. Vėliau atsirado Egidijaus Rikterio organizuotas „Skrendam!“

Norėjo padėti visiems, kas turėjo idėjų ir norėjo jas įgyvendinti. AGAI nėra paprastas fakultetas jau vien dėl aviacijos.

4. Siekė gerovės studentams ir norėjo padėti įgyvendinti jų lūkesčius ne karais ar mitingais, o padoriai bendradarbiaujant. Siekė gauti kuo daugiau, nors ir mažesnių, stipendijų, organizuoti aktyvesnį, kokybiškesnį studentų laisvalaikį. Stengėsi ieškoti įdomių erdvių renginiams ir vakarėliams, kažko, ko nebūtų galima rasti kitur. Užsitikrinti gerus atsiliepimus apie AGAI. Taip pat stengėsi, jog SA savanoriai nesijaustų išnaudojami ir kažką gautų atgal. Per 2 kadencijas dirbo 2 komandos žmonių, siekė, jog jie atrastų savo nišą veikloje, įgautų įgūdžių. Visų problemų išvardyti neįmanoma, bet galima suskirstyti į kategorijas: reikia spręsti; norim spręsti; atsinaujinančios problemos; negalima iki galo išspręsti.

Svarbu tai, kad dar labiau pagerino santykius su AGAI dekanatu, į SA imta žiūrėti rimčiau, priimami pasiūlymai ir nuomonė.

5. Pasikeitė, nes kiekvienas vadovas kažkiek pakeičia organizaciją. Patiko, jog pradėjo girdėtis SA veikla. Žmonės labai smarkiai paaugo – iš mėgėjiško lygmens iki gana rimto. Dabar gali kalbėtis su rimtomis įmonėmis, išmoko būti atsakingi.

Veikla SA – repeticija prieš karjerą, čia galima klysti ir mokytis iš klaidų be baimės būti smarkiai nubaustam.

6. Labai daug SA savanorių manė, kad viskas yra mūšio laukas. Bet viską galima buvo spręsti diplomatiškai. Pačioje pradžioje komanda beveik nieko nemokėjo, o SA biudžetą sudarė 30 Lt. Ypatinga problema – žinių trūkumas, dokumentų skaitymas ir supratimas, įvairūs (ir natūralūs) pasikeitimai universitete. Visos problemos buvo išsprendžiamos. Labai padėjo VGTU SA centrinis biuras. Tai buvo geras postūmis veikti toliau.

7. Dabar turėtų auginti naujus SA žmones. Kaip? Neaišku, nes viskas laikui bėgant kinta: požiūris, vertybės...

SA AGAI neturi bijoti būti kitokie, nors reikia mokytis iš savų ir kitų fakultetų atstovybių klaidų. Nes kai darai kažką kitaip, tave pastebi. Dabar reikalingas vientisumas ir geri santykiai, asmeniškumai turi būti atidėti į šalį.

8. Labai patinka, kad SA davė žmonių matymą. Jų institute mažai, bet eini AGAI ir sveikiniesi su visais – visus pažįsti, su dalimi jų dirbai.

Bemiegės naktys, sprendimai, pasiūlymai ir idėjos dabar kelia gerus prisiminimus. Su senomis komandomis išgyventa daug gerų dalykų. Visą darėme legaliai ir gražiai, nekariavom. Linkiu, jog AGAI SA nepamirštų kokybės. Labai labai... Nebijotų pasakyti „ne“. Kai nepavyks kažko įgyvendinti, tai ir nedaryti, ypač, jei nusimato konkreti nesėkmė.

9. VGTU SA veikė labai puikiai. Tada buvo daug perversmų. Atsirado kokybė dokumentuose, aprašymuose, įstatuose, sąvokose. Panaikino dviprasmybes, išjudino daug dalykų. Pasidarė vientisesnė, sekė VU SA pavyzdžiu. VGTU SA daug investavo į mokymus, žinias, jie stengėsi, kad dirbtų žmonės, kurie supranta, ką daro.

Mykolas Labutis

1. 2011 m., II kurse. OPfa-10.

2. SA buvo 36 savanoriai, vieni rimčiausių žmonių – Egidija Deveikytė, Mantas Raulinavičius, Domanas Varnys, Linas Steponavičius.

3. Pats sau nepriskirčiau daugelio nuopelnų, nes ne vienas dirbau. Asmeniškai dalyvavau įvairių tarybų ir komisijų, VGTU SA valdybos posėdžiuose, nešiau SA AGAI žodį ir nuomonę.

4. Iš pradžių daugiausia darbo reikėjo su naujų savanorių SA AGAI Taryboje integravimu. Siekėm kokybiškiau dirbti su seniūnais. Taip pat sprendėm finansavimo / stipendijų skirstymo klausimus.

5. Pasikeitė požiūris į naujus žmones atstovybėje – pradėjome juos labiau vertinti. Anksčiau teko prisišlieti



Aviacijos instituto dienų „Kylam!“ finalinė dalis – fuksų krikštynų. Viena svarbiausių krikštynų dalių – teminis apsirengimas. 2011 metais krikštijosi „Žvaigždžių Karų“, „Isikūnijimo“, „Žvaigždžių kelio“ ir kitų filmų herojai, kurių laukė labai smagios rungtys. Monikos Daužickaitės nuotraukos





prie senesnių savanorių. Veikloje tęsėme tradicijas, deja, pritrūko originalumo. Dabar dar geriau sutariame su administracija.

6. Dėl rimtų sveikatos sutrikimų mėnesiui apleidau paskaitas ir veiklą atstovybėje, vietoj manęs dirbo Laurynas Valčakas, bet SA veikla per tiek laiko tikrai nemirė.

Dar viena problema, kad beveik visi SA AGAI tarybos nariai įsidarbino, tad reikėjo kruopščiau derinti susitikimų laiką. Ir, kaip visada, kiekvieno renginio pasikutinės minutės problemos ir jų sprendimai.

7. SA turėtų pirmiausia užbaigti pradėtus darbus, ypač padaryti tinkamas išvadas, atlikus poreikių analizę, priimti kritiką ir priimti atitinkamus sprendimus.

9. VGTU SA vyko gana daug metamorfozių: išrinktas naujas prezidentas, kas porą mėnesių keitėsi SA F pirmininkai. Buvo pakeistas darbo reglamentas, dirbta prie dėstytojų atestacijos. Na, ir įvyko dar vienas gana neeilinis dalykas – įsikūrė naujas VGTU SA padalinys Kūrybinių industrijų fakultete.

SKRENDAM!

Vis labiau tobulėjant kompiuterinei technikai ir atsirandant vis naujesniems ir įdomesniems kompiuterių priedams, netruko susiburti žmonės, kurie pradėjo „skraidyti“ virtualiai: skrydis, jo etapai, bendravimas radijo ryšiu, orlaivio valdymas – viskas kaip tikrovėje, tik vykdoma kompiuteriniu simulatoriumi. Tai yra prieinama, kadangi tereikia kompiuterio, jam skirtos vairalazdės, interneto ryšio ir vos poros kompiuterinių programų.



Norėdamas pritraukti daugiau „virtualių pilotų“ ir plačiau visuomenei parodyti, jog aviacija gali būti ranka pasiekama kiekvienam, vienas aktyvus SA AGAI savanoris ir administratorius Egidijus Rikteris iniciavo dar vieną įdomią, irgi tradicija tapusią, akciją. Kartu su Lietuvos virtualių skrydžių valdymo centru (*Lithuanian Virtual Area Control Centre, LT-VACC*), viena iš tų virtualių pilotų kompanijų, SA AGAI Vilniaus Gedimino technikos universitete surengė parodomąjį virtualų skrydį iš Vilniaus į Rygą.

Ši akcija, pavadinta „Skrendam!“, sulaukė gana nemažo kitų fakultetų studentų bei universiteto administracijos dėmesio, tad nieko keisto, jog ji prasiplėtė ir jau kitais metais studentai patys galėjo išmėginti skrydį virtualioje erdvėje.



AGAI dienos „Kylam!“ 2011 m. Prie Baltojo tilto „atskridusiam“ sraigtasparnyje buvo įrengtas skrydžių treniruoklis, kuriuo galėjo paskraidyti ir praeiviai. Monikos Daužickaitės nuotraukos



Patį demonstracinį skrydį, jo eigą, procedūras, pilotų puikiai atliktas operacijas ar padarytas klaidas komentavo profesionalūs pilotai, taip pat dėstantys aviacijos institute. Tad publika galėjo susidaryti dar realesnį vaizdą apie pilotų ir skrydžių vadovų darbą. Iš arti pamačius, kaip verda darbas pilotų kabinoje, vieniems piloto profesija pasidarė aiškesnė ir paprastesnė, kitiems dėl operacijų ir radijo ryšio frazių gausos viskas tik dar labiau susipynė. Tačiau, kaip patys LT-VACC nariai teigia, reikia tik prisiversti pabandyti ir būti atviram mokymuisi, o viskas toliau eisis kaip per sviestą.

KYLAM!

Jau nuo neatmenamų laikų naujai į universitetus įstoję pirmakursiai, dar vadinami *fuksais* arba *nuliais*, pirmiausia būna pakrikštijami, ir tik tada jie tampa visaverčiais studentais. Krikštynų pirminė misija – integruoti pirmakursius į naują akademinę aplinką ir bendruomenę. Žinoma, vienos krikštynos būna švelnesnės, kitos – gal kiek grubesnės, tačiau studentas be krikšto – ne studentas.

Studentai aviacijos institute taip pat krikštijami.

Iki 2009 metų AGAI studentai buvo krikštijami masinėse VGTU studentų krikštynose, vėliau, kai jas rengė kiekvienas fakultetas atskirai, jos buvo sujungtos su Transporto inžinerijos fakulteto rengtomis krikštynomis.

Tačiau naujoji SA AGAI pirmininkė Egidija Deveikytė, įpūtusi naujų vėjų į Studentų atstovybę, pasiūlė idėją aviatorių krikštynas atskirti ir rengti jas būtent aviatoriškoje aplinkoje. Taigi, 2009 m. atskiros vien AGAI studentams skirtos krikštynos įvyko Tarptautinio Vilniaus oro uosto ir A. Gustaičio aviacijos instituto apylinkėse, Kirtimų rajone. *Fuksams* jos labai įsiminė jau vien dėl

to, kad užduotys, kurias reikėjo atlikti, buvo glaudžiai susijusios su aviacija.

Kaip vyksta AGAI *fuksų* krikštynos? Pirmiausia pirmakursių akademinėms grupėms (AGAI – po vieną kiekvienai studijų programai) priskiriama aprangos tema, dar vadinama aprangos kodu. Vienais metais matėme daug *batman'ų*, *fėjų*, *miško žvėrelių*, kitais – *avatar'ų*, filmo „Žvaigždžių karai“ herojų, transformerių, dar kitais – astronautų, ateivių iš kosmoso, kosminių erdvėlaivių. Kiekvienais metais žavi studentų išmonė kuriant teminius kostiumus.

Susirinkusiems *fuksams* atsitiktinai priskiriamas komandos numeris: taip studentai susipažįsta su kolegomis iš kitų akademinių grupių. Naujai suformuotoms komandoms duodami vietovės žemėlapiai su nurodytu kitu punktu, į kurį reikia nubėgti ir jame atlikti užduotį. Ten nurodomas kitas punktas, kuriame atliekama nauja užduotis, ir taip toliau.

Pačiame paskutiniame punkte susirenka visos *fuksų* komandos ir prasideda pati iškilmingiausia krikštynų dalis. *Fuksai* priklaupia, dešinę ranką uždėda ant širdies ir duoda nesulaužomą studento aviatoriaus priesaiką. Jos užtvirtinimas – karštas simbolinio propelerio pabučiavimas. Nuo šio momento *nuliai* tampa visateisiais VGTU AGAI studentais!

2010 metais „kosminės“ *fuksų* krikštynos buvo pavadintos veržliu pavadinimu „Kylam!“

Kodėl „Kylam!“? Visų pirma, šis renginys vyksta rugsėjo pradžioje, tad tai yra simbolinis mokslų atidarymas. Antra, jį vainikuoja *fuksų* krikštynos. *Fuksai* yra tarsi „pakeliami“ į tikrų studentų, aviatorių bendruomenės gretas. Be to, visas renginių ciklas yra skirtas ne tik studentams, bet ir kitiems aviacinės bendruomenės nariams, kuriuos jis ir stengiasi suvienyti.



AGAI dienos „Kylam!“ 2012-aisiais metais žengė dar vieną žingsnį link kuo aviaciškesnių fuksų krikštynų – pirmą kartą jos surengtos AGAI priklausančiame Kyviškių aerodrome. Lino Steponavičiaus nuotraukos



Į šmaikštų kosmonautišką rūbą įvilktas „Kylam!“ skirtas tam, kad linksmi pabrėžtų aviacijos instituto išskirtinumą: tiek vietos, tiek studijų prasme, mat tai vienintelė vieta, siūlanti universitetines aviacijos studijas Lietuvoje (išskyrus naujai 2012 m. suformuotą aviacinės inžinerijos studijų programą KTU).

Tiek kitų VGTU fakultetų studentams, tiek paprastiems miestiečiams aviacijos instituto buvimo vieta yra labai paslaptinga. Todėl, remiantis mūsų „kosmonautišku“, ir buvo pradėtos „kosminės misijos“, kodiniu pavadinimu „Kylam!“

2011 metais iš įprastų pirmakursių krikštynų su-brendo kiek didesnis renginys – AGAI instituto dienos. Apskritai fakulteto dienų metu rengiamos įvairios konferencijos, paskaitos, įdomios pramogos, sportiniai žaidimai bei kita veikla, skirta tiek studentams, tiek dėstytojams, tiek paprastiems miestiečiams. Visa tai skirta supažindinti plačiąją visuomenę su savo fakultetu ar institutu, išlįsti į viešumą. AGAI instituto dienos, išlaikiusios veržlų „Kylam!“ vardą, tapo labai įdomiu renginiu tiek studentams, tiek administracijai. Trukęs tris dienas, renginių ciklas išsiplėtė už universiteto ribų. „Kosminė

Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta

misija“ buvo suskirstyta į tris etapus: Protinio pasirengimo dieną, Fizinio pasirengimo dieną ir „Misijos Starto“ dieną. Tokios trys dalys, iš dalies atspindinčios stojimą į aviacijos instituto orlaivių pilotavimo ir skrydžių valdymo studijų programas, įtraukė ekskursijas į Tarptautinį Vilniaus oro uostą, Valstybės sienos apsaugos tarnybos bazę Paluknio aerodrome, protų mūšį, futbolo ir pokerio turnyrus bei pačias krikštynas.

Dar po metų, jau 2012-aisiais, „Kylam!“ užkopė į naujas aukštumas.

Fizinio pasirengimo dienos metu, prie Baltojo tilto Vilniuje vykstant krepšinio turnyrui, vilniečiai galėjo išbandyti skrydį aviaciniais simulatoriais, įrengtais sraigtasparnio Mi-2 kėbule, o pačios fuksų krikštynos pirmą kartą buvo suorganizuotos pačioje aviaciškiausioje vietoje – Kyviškių aerodrome. Studentams tai paliko neišdildomų įspūdžių: „Misija: Marso ataka“ buvo įgyvendinta labai sėkmingai.

Nenuostabu, kad vis stiprėjanti Studentų atstovybė stengiasi auginti ir plėsti tokį smagų renginį. Galbūt vieną dieną jis taps AGAI vizitine kortele, kurią žinos kiekvienas miestietis?

„KYLAM!“ MISIJŲ ISTORIJA

Sveikas, Didysis Žmogau!

Ar esi kada pakėlęs akis į naktinį rugsėjo dangų, nusėtą begalybės mažų blankių taškelį, ir pusbalsiu ištaręs: „Noriu ten pakilti!“? Jei taip, tai čia – tavo šansas! Tau beskaitant šias raides, didieji kosmoso užkariautojai, AGAI pirmakursių įgula, ruošiasi dar vienai, jau tradicija tapusiai, kelionei! Kol vyksta pasirengimas naujai sudėtingai misijai kosminių laivų FUX-12, susipažink su šiuo projektu ir jo istorija.

1993 metais buvo įkurtas Antano Gustaičio aviacijos institutas. Tik labai nedaugelis žino, jog prie instituto buvo įkurtas ir kosmodromas. Ilgą laiką vyko erdvėlaivių projektavimas, sumažintų modelių versijų bandymai,

autopiloto sistemų kūrimas, kiti tyrimai bei kosmonautų rengimas.

2009 metais buvo parengtos penkios profesionalios įgulos, jos laikė įvairius testus, siekiant nustatyti jų moralinį, psichologinį ir fizinį lygį. Galiausiai 2010 metais buvo rimtai pasiruošta startui į kosmosą, prasidėjo misija, pakrikštyta „Kylam!“ vardu.

Deja, startą į kosmosą teko atidėti – šalia kosmodromo nukrito orlaivis, visos kosmodromo pajėgos, įskaitant ir profesionalias įgulas, buvo mestos į įvykio tyrimus, galimų scenarijų imitacijas ir kitokį testavimą. Galų gale, atlikus tyrimus ir išvadas perdavus atsakingoms institucijoms, pakilo ir buvo išbandytas prototipinis orlaivis FUX-10.

Po sėkmingų bandymų visus metus vyko naujo prototipo FUX-11 kūrimas ir tobulinimas. FUX-11 labai sėkmingai įvykdė pakilimą į kosmosą ir paklojo pamatus naujam kosminio užkariavimo etapui!

Dabar, po didelio ir itin sunkaus darbo, pareikalausio didžiulio kiekio resursų, FUX-12 – pats moderniausias kosminis aparatas šiuo metu – padės vykdyti tarplanetinę kolonizaciją! „Marso ataka“ – taip vadinasi pirmasis kosminės kolonizacijos etapas. Jau skaičiuojamos paskutinės valandos iki lemtingo starto! Ar FUX-12 įgula yra pakankamai pasiruošusi sudėtingai ir netgi pavojingai misijai?

TARPTAUTINĖ CIVILINĖ AVIACIJOS DIENA

Pervertus sieninį kalendorių galima greitai pastebėti, kad įvairių profesijų atstovai turi savo dieną. Ne išimtis ir aviatoriai, gruodžio 7 dieną švenčiantys Tarptautinę civilinės aviacijos dieną.

2011 m. VGTU SA AGAI surengė pirmąjį minėjimą institute šia proga. Studentams buvo surengta nedidelė konferencija, kurioje dalyvavo įmonės „Aeroservisas“ ir „Cessna pilotų klubo“ įkūrėjas bei AGAI absolventas Benas Laurinaitis ir žurnalo „Aviacijos pasaulis“ vyriausioji redaktorė Vilma Jankienė. Susirinkusiai auditorijai jie kalbėjo, kad būtent studentai gali vystyti ir plėtoti aviaciją Lietuvoje, kad viskas yra jų rankose. Ir jei tik norės, jie pasieks savo užsibrėžtus tikslus.

Ta pačia proga buvo surengtas ir fotografijų konkursas tema „Civilinė aviacija“. Jame galėjo dalyvauti AGAI studentai, absolventai, dėstytojai, skrydžių instruktoriai ir kitas personalas. Parodoje ir konkurse dalyvavo 7 autoriai, kurie pateikė daugiau kaip 50 fotografijų. Studentų atstovybę labiausiai nudžiugino tai, jog fotografijų konkursas sulaukė itin didelio pasisekimo ir dėmesio. Instituto administracija buvo labai patenkinta, jog paroda labai papuošė institutą. Parodą gyrė ir institute





Anot gilių AGAI fuksų krikštynų tradicijos, tik pabučiavę propelerį, nuliai tampa visaverčiais fuksais!
Jūratės Radžiūnaitės nuotrauka

besisvečiavusi VGTU laikraščio „Inžinerija“ vyriausioji redaktorė Edita Jučiūtė, kuri paragino apie tai parašyti straipsnį. Tačiau didžiausio pripažinimo sulaukta iš LR susisiekimo ministerijos, kuri šios parodos darbus eksponavo pačioje ministerijoje.

2012 m. parodoje darbų skaičius buvo kiek mažesnis, tačiau dalyvavo daugiau autorių. Paroda vėl puošė A. Gustaičio aviacijos instituto antrąjį aukštą.

LIETUVAI APIE AGAI

2011 metais SA pirmininkė Egidija Deveikytė pasiūlė studentams apvažiuoti savo mokyklas ir papasakoti jose besimokantiems dar pažįstamiems moksleiviams, kokios gi yra tos aviatoriškos studijos. Taip gimė akcija „Lietuvai apie AGAI“.

VGTU priėmimo komisija irgi važinėja po Lietuvos mokyklas ir pasakoja apie studijas visame VGTU, tačiau šiuo projektu siekiama, jog kiekvienas studentas sugrįžtų į savo mokyklą, palaikytų gerus santykius su ja, užmegztų tiesioginį kontaktą su jaunąja publika, tai pastaruoju metu darosi vis svarbiau, taip pat populiarintų, pabrėžtų aviacinės pakraipos studijas.

Studentus, buvusius savo auklėtinius, mokyklų administracijos pasitinka išskėstomis rankomis. Moksleiviai noriau klauso, kai „savas“ žmogus pasakoja apie studijas aviacijos institute. O ir patys studentai apsilanko savo mokyklose, kuriose ilgus metus mynė koridorius, trynė suolus, pajunta nedidelę nostalgiją, numalšina norą ten sugrįžti.

Akcijoje dalyvauja ne tik Studentų atstovybės savanoriai, bet ir kiti AGAI studentai. SA kasmet organizuoja „pasakotojams“ trumpus mokymus, kaip, ką ir kada reikia papasakoti, kalbant apie stojimus ir studijas. Kintanti informacija yra nuolat atnaujinama, papildoma ir pateikiama stojantiesiems. Pirmaisiais metais kiekvienas studentas, neretai be kompanijos, važiavo tik į savo mokyklą. Pamačius, jog akcija praėjo sėkmingai, mokyklos paprašė atvažiuoti dar kartą. Kitąmet buvo organizuojami ekipažai iš dviejų ar trijų studentų, tad paskaitos apie studijas tapo dar kokybiškesnės. Šiomet, 2012–2013 mokslo metais, akcijoje sudalyvavo daugiau kaip 20 žmonių, buvo aplankyta 15 Lietuvos mokyklų Vilniuje, Jonavoje, Kaune, Utenoje. Be jokių abejonių, „Lietuvai apie AGAI“ bus vykdoma ir kitais metais.

BALTIJOS ŠALIŲ AVIACIJOS MOKYKLŲ SĄSKRYDŽIAI

Prieš 11 metų, 2002-aisiais, AGAI direktoriui Jonui Stankūnui ir Rygos technikos universiteto aviacijos instituto direktoriui Martins Kleinhofs kilo idėja labiau suvienyti kaimyninių šalių aviatorius. Prie šių dviejų vyrų prisijungė dar vienas aktyvus iniciatorius iš Estijos Tartu aviacijos akademijos – Alan Noomik. Taip gimė Baltijos aviacijos mokyklų sąskrydžiai.

Pirmieji sąskrydžiai labiau priminė išskylas gamtoje. Dalyviai susirinkdavo kažkurioje šalyje, gyvendavo palapinėse, ant laužo gamindavosi maistą, organizuodavo smagias draugiškas varžybas. Bėgant laikui, rungtynės



Baltijos šalių aviacijos mokyklų sąskrydis. Jubiliejinis 10-asis sąskrydis, įvykęs 2011 m. Lietuvoje, buvo suorganizuotas Studentų atstovybės kartu su AGAI administracija. Lino Steponavičiaus nuotraukos



Sąskrydžio atidaryme dalyvauja visų aviacinių mokyklų administracijos atstovai





2011-ųjų metų šaskrydžio nugalėtojai – A. Gustaičio aviacijos instituto auklėtiniai



AGAI direktorius Jonas Stankūnas įteikia taure žaidynių komandos nugalėtojos atstovei Rūtai Pudževytei

darėsi vis profesionalesnės, tapo įprasta jas rengti sporto kompleksuose, kartais dalyviams surengiant tik trumpas ekskursijas į aviacijos mokslo bazes.

2011-aisiais jubiliejinis 10-asis sąskrydis buvo suorganizuotas Lietuvoje. Jį, institutui padedant finansiškai, suorganizavo Studentų atstovybė. SA rūpinosi svečių ekskursijomis po miestą, priežiūra, pagalba, sportinių žaidynių vieta, rengimu, teisėjavimu.

Tais metais organizuotas sąskrydis labiausiai išsiskyrė iš visų lig tol įvykusių tuo, jog jame buvo daugiausia aviacinės aplinkos: futbolo ir orientacinės varžybos vyko AGAI priklausančiame Kyviškių aerodrome. Tai labiausiai pradžiugino svečius iš kaimyninių valstybių – juk ne kasdien tenka žaisti futbolą aerodrome, kai virš galvos vartosi akrobatinis lėktuvas.

2012 metais Latvijoje vykęs sąskrydis nebuvo susijęs su aviacija, mat pats RTU neturi savo aerodromo, be to, įvykus pertvarkai, Aviacijos institutas ir Transporto inžinerijos fakultetas buvo sujungti į vieną. Tad ir patį sąskrydį rengė bei jame dalyvavo gerokai mažiau avia-

torių. Tačiau renginys buvo puikus, komandoms buvo sugalvota daug naujų ir įdomių užduočių. O ir po pačių varžybų visi kaimynai susėdo aplink laužą ir dalijosi įspūdžiais tiek iš sąskrydžio Latvijoje, tiek iš studijų. Tarp buvusių konkurentų užsimezgė draugystė.

Kas labiausiai įsiminė sąskrydžio dalyviams kelerius metus iš eilės, tai lietuvių komandų draugiškumas ir linksmumas. Net ir pralaimėję, lietuvaičiai šypsosi, juokiasi, palaiko vieni kitus, net konkurentus. Kai kuriuos tai glumina, kai kuriuos – paperka. Tačiau mūsų komandos palaiko tą pačią pirminę sąskrydžių idėją – tarptautinę aviatorių bendrystę ir draugystę.

„FUKSŲ“ STOVYKLOS IR KURATORIŲ PROGRAMA

Moksleiviams paskutiniai mokslo metai yra labai neįprasti: jų laukia baigiamieji egzaminai ir stojimas į universitetus. Tai yra nauja, gal kiek gąsdinanti patirtis. Tačiau tarp mokyklos ir universiteto yra dar viena tarpinė stotelė – *fukų* stovykla.



Fuksų stovyklos – studentų, dažniausiai Studentų atstovybėje dirbančių savanorių, vasarą organizuojamos išvykos naujai įstojusiems pirmakursiams. Pagrindinė stovyklų paskirtis – padėti jiems integruotis į universitetą ir studentišką gyvenimą. Kaip tai vyksta? Viskas labai paprasta: įdomi, kūrybiška ir intensyvi stovyklos programa. Į ją įtraukiama labai daug linksmų komandinių ir bendravimo žaidimų, kurie skirti „pralaužti ledus“, nepažįstamų žmonių susikaustymą, paskatinti juos bendrauti tarpusavyje. Kadangi dar stovykloje neformalioje aplinkoje susipažįstama su būsimais moksladraugiais, studentų prisitaikymas naujoje universiteto aplinkoje tampa gerokai sklandesnis. Pirmakursiams stovykla palieka daug neišdildomų įspūdžių, suteikia unikalią patirtį.

Tačiau ne tik žaidimais užsiima studentai stovykloje. Jiems taip pat vedamos paskaitos apie studijas ir kitus procesus universitete, paminimi dažniausiai užduodami klausimai, nurodoma, kur reiktų kreiptis, jei iškiltų viešokla ar kitokia problema, pasidalijama savo patirtimi ir

išgyvenimais. Tai ypač svarbu tiems studentams, kurie mokytis atvyksta iš kitų miestų. Didelis dėmesys yra skiriamas supažindinimui su studentų atstovavimu, jo veikimo modeliu, lygmenimis. Ir kaip bebūtų keista, tačiau didžioji dauguma visų Studentų atstovybės savanorių prie organizacijos prisideda būtent po *fuksų* stovyklos.

Studentų konsultavimas, prasidėjęs stovykloje, tęsiasi ir studijų metais, ypač pačiame pirmame semestre. Tai užtikrina pirmakursių kuratoriai. Kuratoriai – tai studentai, nebūtinai dirbantys atstovybėje, kurie visaip padeda pirmakursiams apsiprasti universitete: aprodo universiteto patalpas, korpusus, jei reikia, supažindina su miestu, atsako į visus rūpimus klausimus arba padeda išspręsti su studijomis susijusias problemas, užtikrina, kad juos pasiektų visa informacija iš instituto dekanato, universiteto ar Studentų atstovybės. Kad kuo geriau atliktų savo darbą, kuratoriai pereina tam tikrus mokymus, kuriuose aptariama, kaip padėti *fukams*, kokie klausimai pasitaiko dažniausiai ir panašiai.



Sąskrydžio metu nepažįstami varžovai tampa draugais. Lino Steponavičiaus nuotrauka



Lietuvių komandos nariai, nors ir netilpo ant aukščiausios pakylės, „Visi par vienu“ rungtyje buvo linksmiausi ir draugiškiausi



2012-aisiais metais Latvijoje vykusiamе sąskrydyje laurus individualiose rungtyse skynė Generolo Jono Žemaičio Lietuvos karo akademijos ir AGAI auklėtiniai: Karolis Jasas, Artur Dmitrijev ir Ugnius Ragauskas





Linksmiausia ir draugiškiausia Lietuvos atstovų komanda. Lino Steponavičiaus nuotraukos



„Lietinga popietė“. Dalius Jankauskas



„Vatinis dangus“. Marius Valskys



„Wizz Rain“. Kristupas Gediminas Šulija

Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta



„707“. Vydūnas Pakrijauskas



„Raudonojo buliaus sutramdymas“. Darius Gudukas



„Mentė“. Edgar Persijanov



„Kai užaugsiu...“ Edgaras Parasockis



SA

Jaunoji Antano Gustaičio aviacijos instituto karta



„Iliuzijos“. Linas Steponavičius



ISSN 2029-4999



9 772029 499004