

# *Lietuvos sparnai*

1993/2



**DARIAUS IR GIRĖNO SKRYDŽIUI — 60!**



# ATLANTO ŠTURMO KARŠTLIGĖ

Aviacijos technikos pažanga XX amžiuje vystėsi nematytais tempais. Ir visi šie laimėjimai buvo pasiekti susitelkus gabiams, darbštiems ir drąsios kūrybinės minties žmonėms. Aviacijos ausrėje jie patys konstravo ir skraidė savais aparatais. Jų sėkmės, nelaimių aukomis nuklotos kelias yra aviacijos istorijos pagrindas.

Prieš 90 metų, 1903 m. lapkričio 17 dieną Kitty Hawk vietovėje amerikiečiai Orville ir Wilbur Wright savo gamybos lėktuvu atliko pirmuosius kontroliuojamus skridimus. Ilgiausias jų truko 19 sekundžių ir buvo nuskrusta 260 metrų. Nuo pirmųjų kuklių paskridimų, praslinkus vos šešeriams metams, pasiektas naujas lėktuvo triumfas. 1909 metų rugpjūčio 25 dieną prancūzas Louis Blériot savos konstrukcijos lėktuvu per 27 minutes iš Prancūzijos per Lamanšo sąsiaurį nuskrido į už 38 kilometrų esantį Doverį Anglijoje. Taip aviacija įžengė į naują vystymosi etapą.

Geriausias pirmųjų aviatorių tradicijas perėmė vėlesnė, skraidymų romantiką pamėgusi ir rizikos nebijanti lakūnų karta. Toliau perskridimams skatinti 1913 metais anglų dienraštis „Daily Mail“ skyrė 10 tūkstančių svarų sterlingų premiją lakūnams, kurie ne ilgiau kaip per 72 valandas nuskrus per Atlanto vandenyną iš JAV į Airiją ar Angliją. Taip prasidėjo grėsmingo Atlanto vandenyno šturmas.

Europos ir Amerikos žemynus skiria apie 3 tūkstančius kilometrų. Tokiems nuotoliams įveikti reikėjo specialiai paruoštų lėktuvų. Per Atlantą skridimui skirtą hidroplaną OX statė JAV konstruktorius Glen Curtiss. Buvo kuriamas projektas ir Anglijoje. Tačiau prasidėjus pirmajam pasauliniam karui visa aviacijos pramonė buvo sutelkta kariniams tikslams ir bandymai įveikti Atlantą kurlam laikui atidėti. Kita vertus, per karą dalyvavę oro mūšiuose, žvalgyboje ir skraidė bombonešiais lakūnai įgijo aeronavigacijos patyrimo, visapusiškai buvo išbandyta aviacijos technika. Ir patyrę lakūnai ėmėsi tolimų perskridimų. Nustatė tokios tolimų perskridimų trasas: — iš Anglijos per Viduržemio jūrą iki Pietų Afrikos, iš Anglijos per Artimuosius Rytus, Indiją, Malajziją, Indoneziją į Australiją; iš Prancūzijos per Pietų Atlantą į Pietų Ameriką; iš JAV per Havajus ir toliau per Ramųjį vandenyną į Australiją. Tačiau populiariausia tapo šiaurės Atlanto trasa. Transatlantiniais perskridimams pasirinkta kryptis iš šiaurės Amerikos į Europą, mat virš Atlanto nuolat pučia palankūs vakarų vėjai.

Pirmieji Atlantą šturmuoti labai rimtai nusprendė amerikiečiai. Jie nutarė perskridimui panaudoti pagal JAV karo laivyno užsakymą pagamintus keturis hidroplanus Navy-Curtiss NC-1, NC-2, NC-3 ir NC-4. Tai buvo didžiuliai keturių variklių (4x400 AJ) biplanai, kurių kiekvieno ekipažą

sudarė šeši nariai. Lėktuvas turėjo 38,4 m ilgio sparnus. Lėmuo 16,8 m. Skridimo svoris su 6,6 tūkstančiais litrų kuro — 12,7 tonos. Didžiausias skridimo greitis — 148 km/val.

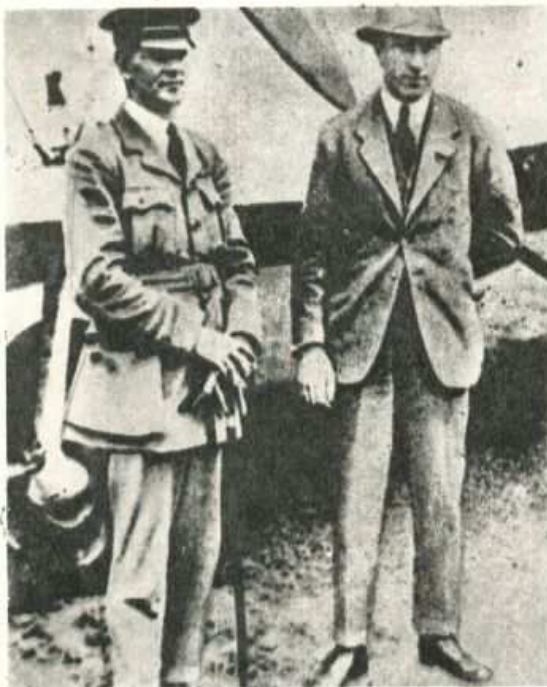
Grupės skridimui sekti ir reikalui esant pagelbėti prie trasos patuliavo 50 karo laivų. Lėktuvai NC savo techninėmis savybėmis galėjo nuskrusti be nutūpimo 2300 kilometrų. Tačiau buvo nutarta skristi trim etapais: Niujorkas—Niufaundlend—Azorų salos—Portugalija. Vienas lėktuvų NC-2 sudužo dar parengimo metu. Trijų lėktuvų grandis iš Niujorko pakilo 1919 metų gegužės 8 dieną. Tačiau jau pirmame skridimo etape vienas lėktuvų NC-4 dėl variklių gedimų buvo priverstas leistis. Arti patuliuojančio laivo nebuvo ir kraną NC-4 pasiekė plaukdamas su dviem veikiančiais varikliais. Sutvarkius ir vieną variklį pakeitus NC-4 ekipažo vado A. C. Read valdomas lėktuvas pakilo vytiš kitų bendražygių. Jam prisidėjo dar kartą taisyti variklius nusileidus ant vandens paviršiaus. Ir tik gegužės 15 dieną Niufaundlende NC-4 prisijungė prie laukiančių draugų, o kitą dieną visi skrido Azorų salų link. Oro sąlygos buvo labai prastos. Į Azorus atsikrdo tik vienas NC-4. Nusileidusio ant vandens lėktuvo NC-1 įgulą išgelbėjo laivas, o lėktuvą nuskendo. Besileidžiant ant vandens buvo sužalotas ir NC-3. Jo įgulą išgelbėjo pasiekusi San Migelio salą, daugiau kaip 300 kilo-

metrų lėktuvu dreifavusi audringame vandenyne. Likęs vienintelis NC-4, vadovaujamas komandoro A. C. Read, 1919 metų gegužės 27 dieną, pirmą kartą perskridęs Atlanto vandenyną, nusileido Lisabonoje.

Perskridimams per Atlantą rimtai ruošėsi ir angliai. Specialiai skridimui per Atlantą buvo paruošti dviviečiai lėktuvai Sopwith „Atlantic“ ir Sopwith „Raymore“. Firma Handley Page perdėbė bombonešį V/1500, o Vickers — bombonešį „Vimy“. Visos šių lėktuvų įgulos pretendavo laimėti „Daily Mail“ prizą ir planavo Atlanto vandenyną perskristi be nutūpimo. Minėti lėktuvai buvo nugabenti į Niufaundlendą. Čia startui jau ruošėsi keletas amerikiečių ir italių įgulų. Tačiau iš karto pasirodė, kad daugumas jų turi visai netinkamus tokiems perskridimams lėktuvus. Sopwith „Raymore“ sudužo starto metu. Laimel, ekipažo pilotai Raynham ir Morgan tik truputį susibraižė. Kito Sopwith lakūnai Hawker ir Mackenzie-Grieve, nuskrudę lėktuvu „Atlantic“ daugiau kaip pusę trasos (1700 km), buvo priversti tūpti į vandenyną dėl avarinio radiatoriaus defekto. Laimel, pilotus išgelbėjo netoli plaukės garlaivis. Kilimo metu kapotavo ir Handley Page V/1500.

Sėkmę lydėjo tik ketvirtą anglų ekipažą. Lėktuvą Vickers „Vimy“, valdomas kapitono John Alcock su navigatoriumi Arthur Whitten-Brown, startavo 1919 metų gegužės 14 dieną. Perkrautas lėktuvas 4 val. 13 minučių sunkiai atsiplėšė nuo žemės ir tuoj pat dingso migloje. Didelę laiką dalį skridę debesyse, su tikė apledėjimo zonas, drąsiai lakūnai po 16 valandų 12 minučių skridimo nusileido Airijoje, nuskrudę 3040 kilometrų ir pirmieji be nutūpimo įveikę Atlantą vandenyną. Lakūnai J. Alcock ir A. W. Brown kaip tautos didvyriai su didžiuliu entuzjumu buvo sutikti Anglijoje. Kukiūs lakūnai „Daily Mail“ skirtą solidariai pasidalino su lėktuvą ir variklius ruošusiais firmų Vickers ir Rolls-Royce mechanikais.

1926 metais tragiškai baigėsi žinomo Pirmojo pasaulinio karo prancūzų aso René Fonck bandymas. Jam startuojant iš Niujorko lėktuvą sudužo. Pilotas buvo sužeistas, o ekipažo radiotelegrafistas Claveriere ir mechanikas Islamov žuvo. Taip pat starto metu 1927 metais užsimušė amerikiečių įgula Davis ir Wooster. Be žinios dingo ir tals palais metais bandė perskristi iš Paryžiaus į Ameriką prancūzai Charles Nungesser ir François Coli. Nerasta jų lėktuvo „L'O-



Pirmieji perskridę Atlanto vandenyną John Alcock ir Arthur Whitten-Brown.



Charles Lindbergh, 1927 metais perskridęs iš Niujorko į Paryžių.



# DIDVYRIŲ SKRYDIS

## Steponas DARIUS



Lietuvos karo aviacijos vyr. leitenantas Steponas DARIUS.  
1926 metų nuotrauka.

Steponas Darius gimė 1896 metų sausio 8 dieną Tauragės apskrityje Kvėdarnos valsčiaus Rubiškių kaime, Augustinos ir Jono Romualdo Jucevičių šeimoje. Mirus tėvui, aštuonerių metų liko našlaitis. Motina su trimis vaikais sunkiai vertėsi ir praėjus metams po vyro mirties ištėkėjo už Kazio Degučio. Tikėdamasi geresnio gyvenimo visa šeima 1907 metais emigravo į JAV.

Nors ir gyvendami svietimoje šalyje Jucevičiai artimai bendravo su kitais Lietuvos išeiviais ir sulietuvinę pavardę tapo Juciais. Baigęs pradžios mokyklą Steponas mokėsi vidurinėje ir aukštesniojoje technikos mokykloje. Be bendrųjų mokslų jis mokėsi architektūros ir aktyviai sportavo. Jaunuolis domėjosi technika, bet ypač jį domino aviacija. Tuo metu kasdien bu-

seau Blanc" (Baltasis paukštis) nuolaužų, iki šių dienų nežinomas lakūnų likimas.

Didelę šlovę pelnė Charles Lindberg. Jis vienas lėktuvu Ryan NYP „Spirit of St. Louis“ 1927 metų gegužės 20–21 dienomis, įveikęs 5792 kilometrus, be nutūpimo iš Niujorko perskrido į Paryžių. Tačiau šis nuotolio rekordas išlaikė vos porą

savaičių. Pasiryzę iš Niujorko pasiekti Berlyną lėktuvu Bellanca WB-2 „Miss Columbia“, birželio 4 d. pakilo lakūnas Clarence D. Chamberlin su milijonieriumi Charles Levin. „Miss Columbia“ kurį pasibaigus buvo priversta nusileisti, iki tikslo nenuuskridusi 160 kilometrų. Tačiau ir tai patenkino C. D. Chamberlin, nes jis nuskrido 6292,7 kilometrus ir pasiekė naują pa-

vo minimi brolių Wilbur ir Orville Wright vardai ir jų pasiekimai. Čikagoje S. Jucius dažnai lankydavosi šių lakūnų parduotuvėje, kur pirkdavo aviacinius paveldus ir aviomodelių rinkinius. Čia kurį laiką jis dirbo pasiuntiniu. Nuo 1917 m. sutrumpino antrą turėtą tėvo Daršiaus pavardę ir pasivadino Dariumi.

Išsiliepsnojęs Pirmajam pasauliniam karui ir JAV paskelbus karą Vokietijai, S. Darius savanoriu įstojo į kariuomenę. Ketino stoti į aviaciją, tačiau buvo nukreiptas į artileriją, kur teko išeiti visą apmokymą. 1917 m. lapkričio pradžioje laivu atvyko į Prancūziją ir atsidūrė fronte. Tarnavo artilerijos telefono ryšių tarnyboje. Buvo apsinuodijęs vokiečių naudotomis dujomis, o 1918 m. rugpjūčio 1 d. sužeistas sviedinio škeveldra.

Po karo grįžo į Ameriką, mokėsi Čikagos universitete ir lankė atsargos karininkų artilerijos kursus. Dalyvavo Amerikos lietuvių kareivių veikloje, organizavo savanorių telkimą vykti į kovojančią dėl nepriklausomybės Lietuvą. Jausdamas pareigą, 1920 m. liepos 27 d. su grupe bendraminčių į Lietuvą atvyko ir pats S. Darius. O spalio 19 d. įstojo į Lietuvos Karo mokyklą. Paskiriamas į artileriją kaip jau joje tarnavęs ir lankęs atsargos karininkų artilerijos kursus. Tačiau jis ir dabar svajoja apie aviaciją. Pagaliau 1922 m. sausio 7 d. leitenantas Stepas Darius Kaune įstojo į Karo aviacijos mokyklą eskadrilę ir tą pačią metų spalio 12 dieną lėktuvu Albatros B-II atliko pirmą savarankišką skridimą. Aktyviai dalyvavo Klaipėdos krašto atgavimo veik-

loje, buvo Vyriausiojo Mažosios Lietuvos gelbėjimo komiteto narys, Klaipėdos krašto savanorių armijos štabo bendradarbis.

S. Darius — vienas Lietuvos sporto organizatorių ir pradininkų. Jis buvo visapusiškai pasirušęs sportininkas. Kultivavo lengvąją atletiką, žaidė futbolą, krepšinį, ledo ritulį, padėjo bokso pamatus. Vadovavo Lietuvos fizinio lavinimosi sąjungai (LFLS), organizavo pirmąsias futbolo, krepšinio, ledo ritulio komandas, parašė krepšinio ir beisbolo žaidimo taisykles. Sportininkų treniruotės ir varžybos vykdavo pievose ar aikštelėse, nes iki tol Lietuvoje nebuvo nė vieno įrengto stadiono. S. Dariaus iniciatyva Kauno Ažuolyne buvo paskirtas žemės sklypas stadiono statybai. Organizacijoms ir atskiriems asmenims finansiškai remiant per ketverius, metus stadiono statyba buvo baigta. O LFLS, įkūrusi provincijoje savo skyrius, tapo skaitlingiausia sportinė organizacija Lietuvoje. Dėl per didelio domėjimosi sportu lakūnas iš savo aviacijos vadovybės yra susilaukęs priekaištų, patyręs nemalonumų. Steponas Darius buvo vienas Lietuvos aeroklubo (1927 m.) steigėjų, rinktas šio klubo ir LFLS garbės nariu.

Oficialiai apsiforminęs vienerių metų atostogas, S. Darius 1927 m. gegužės mėnesį išvyko į Ameriką. Savo ilgas atostogas buvo numatęs skirti naujiems siekiams įgyvendinti. Ir tik artimiausi jo draugai žinojo Stepono Dariaus pasiryžimą iš Amerikos į Lietuvą sugrįžti oro keliu, per Atlanto vandenyną.

## Stasys GIRĖNAS

Stasys Girskis (Girėnas) gimė 1893 m. spalio 4 d. Raseinių apskrityje Kaltinėnų valsčiaus Vyto galos kaime. Tai buvo neturtin-gų ūkininkų Juozo ir Marcelės Girskių šešiolikmetis vaikas. Vargingas gyvenimas, raupai, ty-mai, kitos ligos pasiglemžė net 12 vaikų, kurių amžiaus vidurkis buvo vos 10 metų. Paaugęs Stasys kaip ir visi kaimo vaikai padėjo tėvams ūkyje. Trejus

metus mokėsi privačiai, nes toje apylinkėje mokyklų nebuvo. 1904 metais mirė tėvas, o dar po ketverių metų — ir motina. Likę našlaičiai Stasys su broliu Petru 1910 metais nusprendė išvykti į Ameriką, kur nuo 1900 metų buvo įsikūręs jų vyriausias brolis Jonas ir dvi pussesterės. Čia atvykęs apsigyveno pas pussesterę Čikagoje, mokėsi pradžios mokykloje, vėliau dirbo spaustuvių.

saulio tolio be nusileidimo rekorda.

Nors Atlanto vandenyną įveikdavo vis daugiau drąsulių, tų laikų aviacijai jis ir toliau liko sunkiai įveikiamas ir klaidingas. Vandenyną dažniausiai dengia debesys, siaučia stiprūs vėjai, audros, lėktuvai pavojingai apledėja. Todėl nenuostabu, kad 1919–1932 metų laikotarpiu iš 84 bandymų oro keliu sujungti

Amerikos ir Europos žemynus tai pavyko tik 28 lakūnams. O 26 slėkė tikslo paaukojo gyvybes.

Vandenyno užkariavimas vyko toliau, atėtyje planuota lėktuvais skraidinti paštą, keleivius... Tuo laiku į drąsiųjų, pasiryžusių žygdarbiui lakūnų gretas įsijungė mažai kam žinomi mūsų tautiečiai — Steponas Darius ir Stasys Girėnas.





Nuo jaunystės Stasys domėjosi technika. Iš pradžių nusipirko dviratį ir daug juo važinėjo. Vėliau iš savo santaupų įsigijo motociklą. Stasiui patikdavo taisyti sugedusį motociklą, todėl ne kartą buvo jį išnarstęs ir vėl surinkęs. Netrukus įsigijo 12 vietų motorinį laivą ir plaukiojo po Mičigano ežerą, šiek tiek užsidirbdavo vežiodamas žmones. Dažnai nuvažiuodavo į aerodromą ir stebėjo skraidančius lėktuvus. Prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui Stasys pareiškė norą savanoriu tarnauti kariuomenėje. Tačiau komisija dėl sveikatos būklės pareiškimo nepatenkino. Iš Girsio šiek tiek pakeitęs pavardę į Girčiaus, kaimyninėje valstijoje stojo į karinę tarnybą. Pusantrų metų tarnavo aviacijos dalinyje eskadrilės kareivių ir mechanikų. Čia su karo lakūnais kaip keleiviui teko ir paskraidyti.

Karui pasibaigus po demobilizacijos Stasys sugrįžo į Čikagą ir vėl dirbo spaustuvėje. Susitaupęs pinigų nusipirko Ford markės automobilį. 1921 m. Stasys su kitais lietuviais įsteigė taksi bendrovę, kurioje buvo apie 50 automašinų. Prasigyrvenęs pradėjo mokytis skraidyti. Su kitu

aviacijos mėgėju švedu E. Larsonu susidėję nusipirko trijų vietų sportinį lėktuvą. Juo skridami 1925 m. rugsėjo 20 d. patyrė avariją. Stasys buvo smarkiai sužalotas — buvo sulaužyta koja, lūžo trys šonkauliai ir smarkiai atmušti vidaus organai. Ligoninėje kelias dienas gulėjo be sąmonės. Tačiau dar vaikščiodamas su ramentais tvirtai nusprendė vėl skraidyti. 1927 metais pradėjo skraidymus ir kovo 8 dieną pirmą kartą skrido savarankiškai. Netrukus su draugais įsigijo naujų lėktuvų ir gavęs komercinio piloto licenciją vežiojo keleivius. 1927 metais Stasys pirmą kartą susitiko su iš Lietuvos atvykusiu aviacijos kapitonu Stepu Dariumi. Beje, pirmuosius skridimus Amerikos padangėje S. Darius atliko Stasio lėktuvu.

1930 m. pabaigoje Stasys gavo transporto lakūno teises ir už atlyginimą yra pervežęs keliolika tūkstančių keleivių. Jau prityręs lakūnas Stasys artimai susidraugavo su S. Dariumi ir nutarė kartu pradėti ruošti skrydžius į Lietuvą per Atlantą. 1932 metais Stepono Dariaus patarimu Girsis sulietuvino savo pavardę ir tapo mums visiems žinomu Stasiu Girėnu.

Stasys GIRĖNAS nuosavo WACO lėktuvo kabinoje.

## Lituanikos kopija

Pažymint lakūnų S. Dariaus ir S. Girėno 50-ąsias žuvimo metines 1983 metais Lietuvos kino studijoje buvo sukurtas didvyriams skirtas meninis filmas „Skrydis per Atlantą“. Panaudojęs istorinę medžiagą režisierius Raimondas Vabalas pagal autoriaus J. Glinskio scenarijų atgaivino visiems lietuviams įsimintinas lakūnų gyvenimo, pasiruošimo skridimui ir tragedijos akimirkas. Lakūnų charakterius atkūrė juos vaidinę aktoriai: Steponą Darių — Remigijus Sabulis, o Stasį Girėną — Eimutis Nekrošius.

Skraidymų epizodams aerodromuose kurti buvo pagamintos net trys natūralaus dydžio lėktuvų kopijos. Viena jų — mokomasis lėktuvas Albatros B II, su kuriuo pirmuosius žingsnius Lietuvos aviacijoje atliko Steponas Darius. Kita — Stasio Girėno Amerikoje įsigyto nuosavo lėktuvo WACO kopija. Tačiau įdo-



Kadras iš kino filmo „Skrydis per Atlantą“.

miausia — skraidanti Lituanikos kopija, kurią pastatė aviacijos konstruktorius Vladas Kėnsgaila. Gerai atstatyta šio lėktuvo kopija suteikė galimybę atkurti istorinius kadrus, kiek galima labiau atitinkančius realybę. Lituanikos kopijoje panaudotas 260 AJ devynių cilindrų oru aušinamas variklis AI-14 R.

Su Lituanikos kopija arčiau susipažino ir nemažai Lietuvos gyventojų. Ji buvo demonstruota įvairiose respublikos vietovėse per aviacijos šventes, S. Dariaus ir S. Girėno gimtines. Šiuo metu Lituanikos kopija užima garbingą vietą Kauno aviacijos muziejuje.



Vladas KENSGAILOS pagaminta Lituanikos lėktuvo kopija.

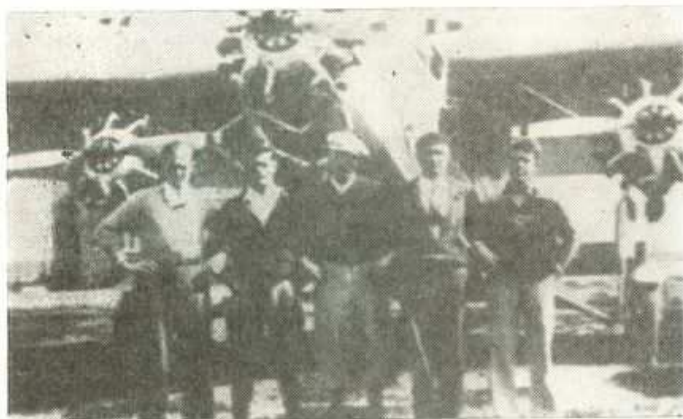


# Amerikos padangėje

Atvykęs į Ameriką Steponas Darius apsigyveno Čikagoje ir iš karto įsitraukė į aviatorių veiklą. Nors jis Lietuvos karo aviacijoje turėjo lakūno kapitono laipsnį, iš pradžių čia jam buvo suteikta tik lakūno mėgėjo licencija. Įdomu, kad S. Dariaus skraidymo liudijimas Nr. 584 buvo pasirašytas tuo metu JAV Aeronautikos sąjungos komiteto pirmininko pareigas ėjusio aviacijos pradininko Orville Wright. Steponas nusprendė įsigyti nuosavą lėktuvą, kad galėtų skraidyti nepriklausomai nuo kitų. Iš Lietuvos atsivežtų santaupų neužteko, todėl 1500 dolerių teko pasiskolinti pas seserį Lorą. Už juos S. Darius nusipirko naudotą trijų vietų biplaną WACO-3511 ir juo pradėjo skraidymus Čikagos

keturi WACO tipo lėktuvai. Tuo metu, kai lakūnų uniformomis apsirengę orkestro artistai linksmindavo publiką, aerodrome lėktuvai demonstravo aukštąjį pilotą. Po to už pinigus skraidindavo publiką. Steponas Darius buvo šios grupės vyriausiasis šturmanas.

1927 metų rugsėjo mėnesį S. Darius lėktuvu „Eagle“ dalyvavo lenktynėse virš Amerikos žemyno iš Niujorko į Vakarų Ramiojo vandenyno pakrantės Spokane miestą (3660 km). Dėl tepalo sistemos ir variklio gedimų pakeičiui prisiėjo du kartus nusileisti, keisti sulaužytą propelerį. Todėl sugaišus daug laiko teko iš varžybų pasitraukti. Beje, iš 40 lenktynėse dalyvavusių lėktuvų tikslą pasiekė tik 18.



S. Darius (antras iš dešinės) su bičiuliais prie trimotorio lėktuvo

aplinkių padangėje. Prityręs lakūnas ore demonstravo savo sugebėjimus, ir tarp lietuvių išeivių tuoj pat pelnė didelę pagarbą. Apie jį plačiai rašė tuometinė išeivių spauda, pavadinusi S. Darių „Lithuanian Lindy“ („Lindy“ tuo metu Amerikoje sutrumpintai buvo vadintas skridimo per Atlantą didvyris Charles Lindbergh).

Plačiai išgarsėjo mūsų lakūno skridimas vykdamas kino filmų bendrovės „Associated Screen News Corporation“ pavedimą. Reikėjo skubiai nugabenti dokumentinę kino juostą iš Čikagos į Monreelį. Šiuos miestus jungiantį 1400 kilometrų maršrutą S. Darius nuskrido tiksliai ir laiku, tuo pagarsindamas savo vardą ne tik Valstijose, bet ir Kanadoje. Tautiečių kvietimu skraidė po Amerikos lietuvių kolonijas, rengė aviacinius pasirodymus. Su savo lėktuvu WACO skraidė Niujorke susikūrusiame skrajojantčiame orkestre. Šioje dvylikos orkestrantų grupėje dalyvavo

Pelnęs prityrusio lakūno reputaciją S. Darius gavo tarptautinio lakūno pažymėjimą Nr. 6773, o vėliau 1928 m. kovo 16 d. — susisiekimo lėktuvo piloto licenciją Nr. 1862. Baigiantis Lietuvoje apiformintoms atostogoms S. Darius parašė raportą, prašydamas jį atleisti iš karinės tarnybos. 1928 m. balandžio 21 dienos įsakymu Nr. 37 Lietuvos karo aviacijos kapitonas Steponas Darius jo paties prašymu paleistas į atargą.

Vildamas užsidirbti daugiau pinigų S. Darius nusprendė dirbti savarankiškai ir su amerikiečiu lakūnu C. Jordan netoli Čikagos įkūrė bendrovę „South Bend Airways Inc.“. Bendrovė ketino vežioti keleivius, oro paštą, siuntinius, mokyti pilotus, gaminti aerofotonuotraukas. Šalia aerodromui išnuomoto žemės sklypo lėktuvų saugojimui kompanijai pasistatė angarą. S. Darius įsigijo ir naują trijų vietų lėktuvą „Pheasant“. Sykį, skridimų metu sutrikus variklio darbiui,

priverstinai leidžiantis tarp laidų, lėktuvas buvo sudaužytas. Laimei, S. Darius kiek prasikirtęs kaktą liko sveikas. Svenčiant Amerikos nepriklausomybės dieną, 1928 m. liepos 4 d., per pasirodymą žemai darįdamas „mirties“ kilpą, patyrė dar vieną avariją. Visa tai sutrukdė S. Dariaus ketinimams greitai prasigyventi ir įsigijus tinkamą skridimui per Atlantą lėktuvą sugrįžti į Lietuvą. 1929 m. pradžioje bendrovę paliko kompanionui C. Jordan, o 1931 m. pardavė ir atstatytą „Pheasant“ lėktuvą.

Būdamas ir nepaprastų organizacinių gabumų, pasišventęs sportui bei aviacijai S. Darius 1929 m. sausio 31 d. Iliojaus valstijoje įsteigė pirmąjį lietuvių aeroklubą. Jis buvo išrinktas ir šio Vyčiū (Knight Aviation Club) pavadinto aeroklubo pirmininku. Vakarais S. Darius mokė klubo narius teorijos. Už 2800 dolerių buvo nupirktas naujas mokomasis dvivietis lėktuvas „Eagle Rock“ (Erelis uola) ir paruoštas aerodromas South Town Airport. Jame 1929 metų birželio 30 d. surengta pirmoji Amerikos lietuvių aviacijos šventė. Gražiai pradėta Vyčio aeroklubo veikla truko neilgai. 1929 m. liepos pabaigoje du aeroklubo nariai N. Morozas ir B. Diržius panoro pasiskraidyti be S. Dariaus žinios. Neturėję reikiamų įgūdžių jaunuoliai skridami nefeko greičio ir nukrito. Lėktuvas sudužo, o lakūnai buvo nuvežti į ligoninę.

Įtemptas darbas, patirtos avarijos ir, matyt, apsinuodijimas dujomis per Pirmąjį pasaulinį karą pakirto S. Dariaus sveikatą. Gydytojai diagnozavo plaučių tuberkuliozę. Jis laikinai liovėsi skraidęs ir gydėsi Kolorado, Arizonos valstijose ir Floridoje. Tuo metu medicina dar sunkiai

## DIDVYRIŲ SKRYDIS

kovojo su džiova ir tik po dviejų žiemų stiprus S. Dariaus organizmas ją įveikė.

Atsigaavęs S. Darius tarnavo Pal-Waukee Airport netoli Čikagos. Čia buvo daugiau kaip 40 lėktuvų ir S. Darius daugiausiai skraidė šešių vietų „Bellanca“. Skraidė į tolimesnius miestus, išvežiodamas dienraštį „Daily News“. Be šių pareigų mokomaisiais lėktuvais jis dirbo instruktoriaus darbą ir išmokė skraidyti daug lakūnų. Šioje bendrovėje jis ėmė skraidyti keleiviniu 12 vietų trimotoriu lėktuvu „Ford“. Vežiodamas keleivius aplankė daugelį Amerikos miestų ir miestelių, daugiausia ten, kur nebuvo nuolatinių oro susisiekimo linijų. Skraidymai tolimais maršrutais sunkiomis oro sąlygomis virš kalnų ir jūrų grūdino S. Dariaus charakterį, gausino jo lakūnišką patirtį.

Užsibrėžtam skrydžiui per Atlantą S. Darius ieškojo kompaniono — antro piloto. Pirmiausia jis kalbino sesers Loros vyrą Joną Našlėną. Šis buvo truputį pramokęs skraidyti Amerikos kariuomenėje, tačiau dėl sesers protestų jo paslaugų atsisakyta. Skridimo galimybės buvo svarstomos ir su atsargos leitenantu T. Turskiu, dvejus metus buvusiu Amerikos karo mokyklos kursantu. Praslinkus penkeriems metams, Čikagoje gyvenimo keliai vėl suvedė Amerikos padangę išraižiusius lietuvių lakūnus, senus pažįstamus Steponą Darių ir Stasį Girčių-Girėną. Steponui pasiūlius Stasys ilgai nedvejodamas ryžosi bendram žygiui — lėktuvu įveikti Atlantą ir be nutūpimo iš Niujorko pasiekti Kauną.



Pilotas-navigatorius Steponas Darius (1933 m.).



Pilotas-mechanikas Stasys Girėnas (1933 m.).



S. Darius ir S. Girėnas 1932 m., nusipirkę lėktuvą „Bellanca“ CH-300.



## Pasiruošimas skrydžiui

Praslinkus beveik penkeriems metams nuo atvykusio į Ameriką Stepono Dariaus ir Stasio Girėno (Girėno) pirmojo susitikimo, jų keliai vėl susikryžiuojo Čikagoje. Ir čia pasitarę jie galutinai nusprendė įgyvendinti abiejų puoselėtą norą — per Atlanto vandenyną nuskristi į Lietuvą. Naujam lėktuvui įsigyti reikėjo labai daug lėšų, todėl abu nutarė įsigyti nenaują, tačiau patikimą ir populiarią tuo metu šešių vietų lėktuvą Bellanca J-6 CH-300 „Pacemaker“. Šio tipo lėktuvais jau buvo atlikta nemaža garsių perskridimų. 1927 metais Clarence Chamberlin su Charles Levine per Atlantą nuskrido 6295 kilometrų, o 1931 metais Russel Boardmann su J. Polando iš Niujorko nuskrido į Stambulą (8065 km). O ir Steponas Darius Bellanca jau buvo skraidęs apie tūkstantį valandų. 1932 m. birželio 18 dieną bendražygiai lygiomis dalimis sudėję reikiamą pinigų sumą Pal-Wakee aerodrome už 3200 dolerių įsigijo lėktuvą — tą, kuriuo S. Darius skraidė bendrovėje. Tačiau skrydžiui per Atlantą serijinį lėktuvą reikėjo iš pagrindų pertvarkyti ir specialiai paruošti. Aviacinė technika buvo brangi, reikėjo daug lėšų, kurių lakūnai neturėjo. Atrasti turtingą rėmėją, kuris finansuotų skrydį, nepavyko, tad nutarta lėšas kaupti iš visuomenės aukų.

Pirmasis viešas S. Dariaus ir S. Girėno kreipimasis su prašymu paremti šį nepaprastą žygį buvo išspausdintas 1932 m. liepos 31 d. Čikagos lietuvių laikraščiuose „Draugas“ ir „Naujienos“. Jame rašoma:

„Mes skrisime į Lietuvą! Lietuvių tauta laukia iš savo sūnų ir drąsesnių žygių. Būtinai reikia jos sūnums prisidėti prie bendro darbo — tirti dar mažai žinomas žemių Atlanto vandenyno sroves. Mes, gyvendami tokiais laikais, kada stengiamasi oras panaudoti žmonijos reikams, laikome savo pareigą tautos vardu tą darbą garbingai atlikti. (...)“

Dar niekas nėra tiesiai, nenusileisdamas, nuskridęs iš Amerikos į Lietuvą. Tad mes esame pasiryžę tai atlikti. (...) Mes, susidėję visus savo pinigus, nusipirkome 16000 dolerių vertės lėktuvą. Taigi tam istoriniam lietuvių skrydžiui esame paaugoję visą savo turtą ir aukojame visas savo jėgas. Atlikome patys tik tai, ką galėjome. (...)“

Tad, brangūs tautiečiai, teikites įvertinti mūsų pasiryžimą ir malonėkite vieningai įvairiais būdais prisidėti prie šio darbo, kuris mūsų tautos vardą iškels ir plačiai pagarsins po platųjį pasaulį. Sukurskite visose Am. liet. kolonijose. Iš savo pusės mes iš anksto nuoširdžiai dėkojame Jums už paramą ir pagalbą. Jūs patarnausite ne tiek mums, kiek mūsų tautai, kuriai teks garbė už laimingą mūsų nuskridimą į Lietuvą ir grįžimą atgal. Į talką ir garbingą darbą, tautiečiai!“

Lėšų rinkimui ir jų panaudojimui kontroliuoti buvo sudarytas skridimo rėmimo fondas, kurio komiteto pirmininku išrinktas Lietuvos konsulas Čikagoje Antanas Kalvaitis. Tačiau išeivijos abejingumas, politinė kova ir asmeniniai tarpusavio nesutarimai labai kenkė pradėtam darbui. Pasklido gandai, esą lakūnai kitų sąskaita

nori praturtėti, abejoja ir paties skridimo reikšme. Aukoti niekas neskubėjo, todėl S. Darius nusprendė, kad daugiausiai lėšų būtų galima surinkti rengiant aviacijos šventes. Pirmoji, plačiai išreklamuota šventė buvo surengta 1932 m. rugpjūčio 7 d. Čikagos Harlemo aerodrome. Joje S. Darius su „Bellanca“ vežiojo keleivius, o lietuvių kilmės lakūnai E. Paleckis, A. Vydžius, S. Pivoriūnas dalyvavo šventės programoje su nuosavais lėktuvais. Ypač visus sužavėjo S. Girėno demonstruotos aukštojo pilotazo figūros. Jis savo biplanu PARKS-P1 atliko gilius viržus ir spirales, demonstravo suktukus ir narstė mirties kilpas. Žiūrovai stebėjo ir lietuvių Juozo Bolio suolį su parašiotu. Šventė pavyko. Tačiau, nors joje dalyvavo apie 10 tūkstančių žiūrovų, lėšų į skridimo rėmimo fondo kasą įplaukė mažiau nei tikėtasi. Iš surinktų 500 dolerių šventės išlaidos sudarė 300 dolerių. Paskui aviacijos šventės buvo surengtos Kenojuje, Skrantone, Filadelfijoje, Baltimorėje, Lindene, Vusteryje, Bostone, Broktone, Vilks Bare, Pitsburge, Klyvlende, Bruklayne, Detroite. 1932 metais per

aviacijos šventes, kitus renginius bei iš rėmėjų aukų skridimo fondui surinkta 4200 dolerių. Aviacijos šventėse lakūnai skraidė savo „Bellanca“. Steponas labai jaudinosi, kad laikas bėga, o lėktuvo paruošimui jo reikės labai daug. Lankydamiesi daugelyje miestų lakūnai ieškojo galimybių pigiau nupirkti reikiamų detalių ir prietaisų. Tarėsi su kompanijomis dėl lėktuvo paruošimo. Pigiausiai atlikti paruošiamuosius ir remonto darbus savo dirbtuvėse sutiko lėktuvų konstruktorius E. M. Laird. 1933 m. sausio 20 d. „Bellanca“ atiduota perdarymui.

Nuo įtempto darbo pablogėjus sveikatai S. Darius dviem mėnesiams išvyko į Floridą pailsėti, o turinčiam pakankamai techninių žinių S. Girėnui teko lėktuvo remonto priežiūra. Bet ir Floridoje Steponas per dienas ruošėsi skrydžiui. Jis studijavo Atlantą įveikusį lakūnų patyrimą ir nesėkmių ištiktųjų klaidas. Naktimis su oktantu ant namo stogo ir pagal žvaigždes sprendavo navigacinius uždavinius. Susirašinėjo su kitomis organizacijomis ir Lietuvos aeroklubu.



Steponas Darius ir Stasys Girėnas prie atnaujintos „Lituanicos“.



Dariaus prašymu Lietuvos aeroklubas nupirko ir atsiuntė du komplektus žemėlapių ir du egzempliorius „Tarptautinio oro vadovo“ (International Air Guide) žinyno. Žemėlapiai aeroklubui buvo paruošti, numatant galimą maršrutą, pažymėti aerodromai ir žvyrturiai. Surinkta informacija apie Europos radijo pelenatorių tinklą, „Deruluffo“ bendrovės naktinio apšvietimo tarp Londono ir Berlyno schemos. Visa tai aeroklubui kainavo per 500 litų. Tikėdamasis, kad mūsų lakūnai skrisdami naudosis radijo ryšiu ir turės radijo kompasą, Lietuvos aeroklubas susitarė su Kauno radijo stotimi dėl reikiamos pagalbos. Gaila, bet lėktuvo remontui sunaudotos visos lėšos, ir brangiai kainuojančios radijo įrangos buvo atsiskaityta. Žiūrėdami į aviacijos ateitį — lėktuvus naudoti nuolatiniams tolimiems maršrutams ir keleivių pervežimui, mūsų lakūnai nusprendė pirmą kartą oro keliu per Atlantą atgabenti pašto siuntą. Per pasiuntinį, gavus Lietuvos pašto sutikimą ir JAV pašto valdybos leidimą, Bruklino pašte imtasi šių reikalų tvarkymo. Asmenys, norintys išsiųsti laišką, turėjo įsigyti numeruotą voką su laišku skirtu popieriumi. Voko kampe atspausdintas lėktuvo pavadinimas „Lituanica“. Atsižvelgiant į oro sąlygas ir dėl to galimą skridimo atidėjimą, išsiuntimo datą numatyta užantspauduoti paskutiniame skridimo dieną. Nutarta nuvežti apie 1400 laiškų.

Baigus lėktuvo perdirbimo darbus balandžio 24 d. S. Darius su konstruktoriumi E. M. Laird atliko pirmąjį bandomąjį skridimą. Dar keturias dienas buvo skraidoma, kad reikiama būtų sure-

guliuoti vairai, atliktas naujo variklio įdirbimas.

Pagal tradiciją istoriniam lėktuvui reikėjo suteikti tinkamą vardą. Tarp gausių pasiūlymų buvo: Sv. Kazimiero dvasia, Mažoji Gėlėlė, Amerikos lietuvis, Vytautas, Litvega, Vytis, Amerikietis, Lietuvių dvasia, Vytauto Ainis, Aitvaras, Sakalas ir kt. Pagaliau lakūnams pritarant nuspręsta lėktuvą pavadinti laikraščio „Naujienos“ redakcijos darbuotojo A. Vaivados pasiūlytu vardu „Lituanica“.

Skridimo rėmimo komitetas 1933 m. balandžio 30 d. numatė iškilmingas lėktuvo krikštynas. Dievo Apvaizdos bažnyčioje kunigas I. Albavičius aukojo šventąsias mišias, giedojo K. Sabonis ir Vyčių Dainos choras. O po pietų mūsų tautiečiai patraukė į aerodromą. Susirinko keli tūkstančiai žmonių, tačiau dėl prasiidėjusio lietaus iškilmes teko atidėti. Ir lėktuvo krikštynos įvyko gegužės 6 dieną. Prelatas M. Krušas, asistuojant kunigui M. Urbanavičiui, lėktuvą pašventino, o krikšto motinos apeigas atliekanti S. Darius mama aviatorių papročiu į propelerio ašį sudaužė butelį šampano. Atidengus medžiaga uždengtus lėktuvo šonus iškilmių dalyviai išvydo istorinį vardą — Lituanica. Stebint susirinkusiųjų miniai, abu mūsų lakūnai lėktuvu „Lituanica“ pirmą kartą pakilo į orą.

Į Lietuvą Steponas Darius nusprendė pasiimti ir skridimo rėmėjų knygą, kurią atskridus Kaune ketino perduoti Vytauto Didžiojo muziejui. Rėmėjų knygos pradžioje aprašytas skridimo tikslas, idėja, lakūnų ryžtas. Tai Stepono Dariaus ir Stasio Girėno parašais sutvirtintas lakūnų testamentas:

#### MES SKRISIME Į LIETUVĄ

Lietuvių tauta laukia iš savo sūnu ir draugėlių įvykių. Būtinai reikia ir jos sūnumas prisidėti prie bendrojo darbo — tirti dar mažai žinomas žemių Atlanto vandenyno oro eroves, o taip pat naujai išrastas navigacijas būdus ir priemones pritaikyti kasdieniniame laivavystės gyvenime. Todėl laukia, kada oras stengiamas panaudoti žeminiame laivavystės, laivavystės savo pareiga tautos vardu tą darbą garbingai atlikti.

Jaunoji Lietuva! Tavo dvasios įkvėpti, mes stengiamės tą pabrėžti, ta uždavinį įvykdyti. Mes patsekime tegu sutripta Tavo dvasia ir patikėjimas savo jėgomis ir gebėjimais. Bet, jei Neptūnas ar galingasis audras Perūnas ir mus bus rūstus — pastatys mus keliai į Jaunąją Lietuvą ir pažadą „LITUANICA“ pas save, — tada Tu, Jaunoji Lietuva, turėsi iš mūsų ryžtą: sukurti ir parengti naują įvykių, kad audringąjį vandenyno keliai būtų patenkinami Tavo pastangomis, pasiryžimu ir nevienam Tavo laukiamajam laimėjimui.

„LITUANICA“ laivavystės tegu sutripta Jaunųjų Lietuvon sūnu dvasia ir įkvėpti jos naujais įvykiais.

„LITUANICA“ patikėjimas ir nuostatai į Atlanto vandenyno keliai tegu sutripta Jaunųjų Lietuvon sūnu ryžtas, kad sparnuotais lietuvių būdais įvykdyti Atlanto Tėvyne Lietuvos garbą.

Tad mes laukia laivavystės ir audringos Tavo Jaunųjų Lietuvon Tavo laukiamajam laimėjimui, tikėjamiesi dangaus palaima.

Stasys Girėnas

Steponas Darius

Iš Čikagos į Niujorką Floyd Bennet Field aerodromą lėktuvą atskrido 1933 m. gegužės 8 dieną. Čia jį apsupo žurnalistai, foto ir kino korespondentai. Jų prašomi lakūnai paskraidė, pasakojo apie planuojamą skridimą, atsakė į gausius žurnalistų klausimus. „Lituanica“ buvo pastatyta aerodromo septintame angare. S. Darius ir S. Girėnas su mechaniku V. Jesulaičiu išstomis dienomis triūsė angare prie lėktuvo, o vakarais Steponas dar stengėsi gauti skridimui reikalingų lėšų. Mat atvykę iš Čikagos mūsų lakūnai turėjo tik 52 dolerius, lėktuve buvo apie 35 galonai kuro ir šiek tiek tepalo.

Birželio 6 dieną skridimo komiteto atstovo A. Mažeikos iniciatyvą išleista 2500 Lietuvos oro pašto ženklų, kurie pažymėti specialiu antspaudu „Darius-Girėnas, New York—1933—Kaunas“. Gautas lėšas numatyta panaudoti skridimo reikmėms ir Lietuvos oro pašto plėtotei. Lakūnai gavo 500 dolerių, iš kurių nupirkta naujas metalinis propeleris, o 250 dolerių per generalinį konsulą P. Zadeikį perduoti mechanikui V. Jesulaičiui. Skrydžiui reikalingą kurą už 114 dolerių 50 centų nupirko rėmėjas F. Milvydas, o J. Garolis už 46 dolerius nupirko tepalą. Daug laiko reikėjo sugaisti JAV prekybos valdybos leidimui skristi į

## DIDVYRIŲ SKRYDIS

Lietuvą gauti ir leidimui perskristi Niufaundlendo, Airijos, Anglijos, Olandijos, Lenkijos oro erdvę. Kadangi S. Darius ir S. Girėnas buvo JAV piliečiai ir turėjo Amerikos pasus, jiems reikėjo gauti ir Lietuvos bei Vokietijos visas.

Niujorko Floyd Bennet Field aerodrome lakūnai skraidė bandydami atskirus kontrolinius, aklo skridimo prietaisus, tikrino kuro sunaudojimą. Birželio 15 dieną į tą patį aerodromą baltai dažytu lėktuvu Lockheed Vega Winnie Mae of Oklahoma (Baltoji Oklahomos paukštė) atskrido lakūnas Wiley Post. Sis žymus vienakis indėnų kilmės amerikiečių lakūnas ruošėsi rekordiniam skridimui aplink pasaulį. Beje, jo lėktuvą buvo greitesnis ir turėjo radijo kompasą bei autopilotą. Tokiu būdu prie septintame angare stovėjusios „Lituanicos“ skrydžiams per Atlantą paruoštytą italo Francesco de Pinedo lėktuvu „Santa Lusía“ ir prancūzų „Paul Codos“ ir Maurice Rossi lėktuvu „Bleriot 110“ prisijungė ketvirtas bendražygis.

„Lituanica“ buvo visiškai paruošta, gauti reikiami leidimai ir dokumentai, tad reikėjo tik sulaukti skridimui reikiamų meteorologinių sąlygų.

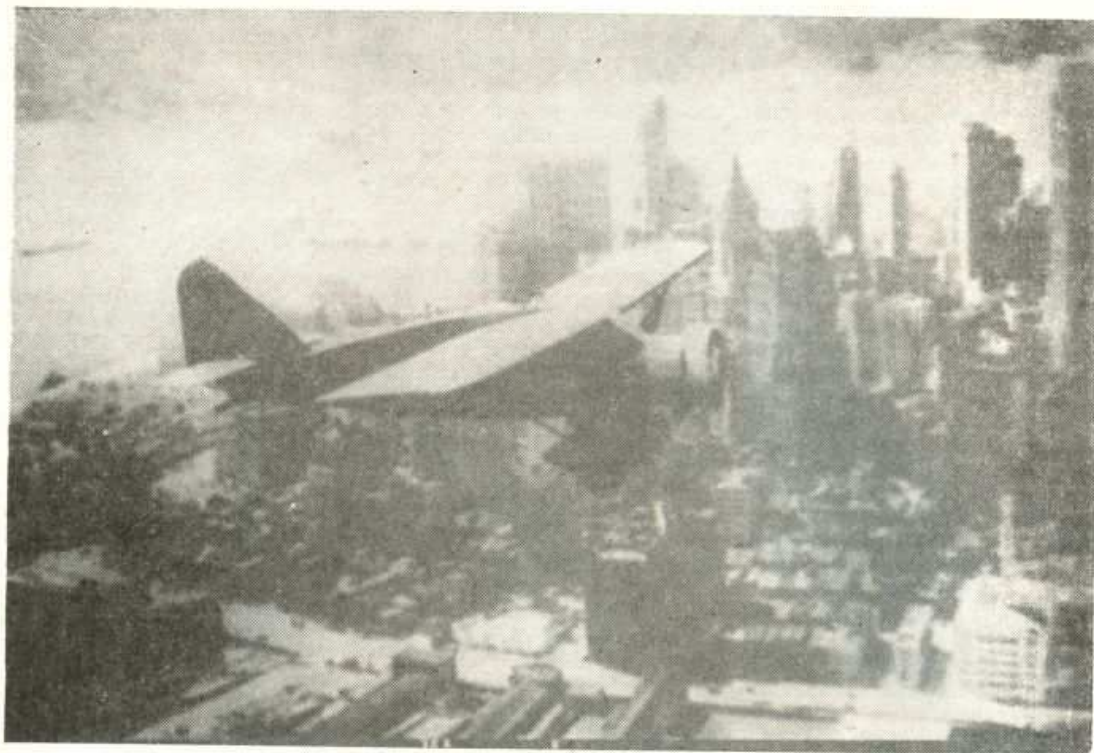


Lakūnai Stasys Girėnas ir Steponas Darius pasiruošę transatlantiniam skrydžiui.



# Skridimas

Visą mėnesį virš Atlanto formavosi ciklonai, siautėjo audros, o lakūnai kasdien lankė aerodromo meteorologijos darbuotojus, su viltimi žiūrėjo į sinoptinius žemėlapius. Pagaliau prognozė davė vilčių ir, nors ne visai palankiomis sąlygomis, nutarta ilgiau nelaukus iškristi liepos 15 dieną. Į Niujorko Half Moon viešbutį, kuriame gyveno mūsų lakūnai, vakare iš aerodromo paskambinęs mechanikas V. Jesulaitis informavo, kad liepos 15 dieną 5 valandą ryto skridimui aplink pasaulį ruošiasi ir W. Post. Savo ruožtu S. Darius davė nurodymą mechanikui užpildyti visus bakus benzino, o skridimo komiteto narys V. Kaminskas Bruklino pašte liepos 15 dienos



„Lituanica“ virš Niujorko kontrolinio skridimo metu.



Paskutinė S. Dariaus ir S. Girėno nuotrauka. Lakūnai, įjungę variklį, „Lituanicos“ kabinoje pasiruošę skrydžiui per Atlantą.

5 valandos žymekliu suantspaudavo 983 laiškus. Be to, guminiu antspaudu atspaudė užrašą „Lituanica Jul 15 1933“.

Drobinis oro pašto maišas, skridimo rėmėjų knyga ir paruoštas kelionei maistas bei būtinai reikmenys padėti ant kuro bako už pilotų nugarų. Lakūnai kelionei pasiėmė šešis sumuštinis su vištiena ir veršiena, porą kilogramų šviežių vaisių, buteliuką sutirštinto pieno, šokolado, kavos, 1 kvortą (0,82 l) škotiškos degtinės, du pakelius kramtomos gumos, du pakelius cigarečių ir galoną (3,87 l) geriamo vandens. Šalia krėslo buvo padėtas oktantas, žemėlapiai, žilti švarkai ir 2 kišeniniai žibintuvėliai, 4 raudonos raketos, replės, atsuktuvai.

Liepos 15 dienos rytą, apie 4 val. 30 minučių, S. Darius ir S. Girėnas atvyko į aerodromą. Čia jie pamatė jau pasiruošusį skridimui, žurnalistų ir minios apsuptą W. Post. S. Darius ir S. Girėnas prasibrovė pro žmonių minią prie Wiley ir paspaudė jam ranką nuoširdžiai palinkėję laimingo skrydžio. „Baltoji Oklahomos paukštė“ 5 val. 10 minučių, įsibėgėjimui pariedėjusi tik pusę kilimo tako, lengvai atitrūko nuo žemės. Palydėję Wiley Post korespondentai iš aerodromo nesiskirstė ir spietėsi aplink blizgantį oranžinės spalvos lėktuvą su užrašais „Lituanica“ ant šonų. Iš angaro išridentas jau pakrautas lėktuvas daug kam kėlė abejonių — ar užteks kilimo tako. Mat bandymų metu mūsų

lakūnai yra mėginę skristi tik su 80 proc. svorio. Ir pats S. Darius sakydavo: „Jeį pavyks pakilti, tai bus jau 95 proc. visos kelionės“. Susėdę vienas šalia kito pro atvertus šoninius langeilius atsigręžia į susirinkusius ir atsisveikindami pamojuoja rankomis. Nuo pakilimo tako pilnais sūkliais, kaukiant propelerui „Lituanica“ didino greitį. O, kaip gaila, kad nėra keičiamo žinginio propelerio! Matyti, kad lėktuvas perkrautas. Porą kartų jis vos nenuriedėjo nuo betoninės tako dangos ir tik 1280 metrų ilgio juostos pabaigoje sunkiai atsiplėšė nuo žemės. Tai įvyko 1933 metų liepos 15 dieną 6 val. 24 min. Mažu greičiu atitrūkęs nuo žemės lėktuvas smuktelėjo žemyn ir, vos nekludęs Jamaikos įlankos bangų, lėktuvas todamas nuo kranto ėmė lėtai kilti. Šis, mačiusiems sukėlęs daug emocijų, dramatiškas ir rizikingas „Lituanicos“ pakilimas plačiai buvo aprašytas spaudoje. Tik nepaprasta lakūnų savitvarda ir patyrimas leido sėkmingai pradėti užsibrėžtą žygį.

Zinią apie skrydžio pradžią telegramų agentūra išplatino po visą pasaulį. Suprantama, kokį ažiotažą skridimas sukėlė Lietuvoje. Tą pačią liepos 15 dieną Lietuvos aeroklubas spaudoje paskelbė Lietuvos konsulo P. Zadeikio telegramą apie sėkmingą „Lituanicos“ startą. Visi Lietuvos žmonės vien apie tai ir kalbėjo, susispietę prie radijo imtuvų laukė pranešimų. O liepos 16-osios vidurnaktį minios patraukė į Aleksoto aerodromą,



mat buvo tikėtasi, kad „Lituanica“ į Kauną atskris apie 2—3 valandą.

Liepos 15 dieną, nuo išskridimo pralinkus 8 valandoms ir 46 minutėms, „Lituanica“ jau skrido virš Niufaundlendo salos. Ties Grand Falls miesteliu lakūnai išmetė baltu kaspiniu perrištą raudoną maišelį, kuriame buvo angliškai parašytas laiškelis, kad 1933 m. liepos 15 d. 19 val. 10 min. Grinvičo laiku lėktuvas „Lituanica“ Nr. 688 E skrenda sėkmingai, lakūnai Steponas Darius ir Stasys Girėnas jaučiasi gerai, visiems siunčia linkėjimų ir prašo radusįjį laiškelį pranešti apie tai telegrafu į Niujorką ASS'D NEWS agentūrai. Tai buvo pasutinė lakūnų informacija. Palikus Niufaundlendą, skridimo maršrutas nusidriekė tiesiai Kauno link. Virš Atlanto „Lituanica“ skrido liepos 15-osios vakarą, naktį ir visą liepos 16-osios dieną.

Anksčiau išskridęs žymiai grei-

tesniu lėktuvu W. Post nusileidęs Berlyne informavo, kad Atlanto vandenyne oro sąlygos nepalankios ir jam tekė įveikti su perkūnija šėlstančią audrą.

O Kaune liepos 16 dienos 23 valandą buvo uždegti radijo stoties stulpų žibintai, vidurnaktį į orą pakilo karo aviacijos lėktuvas. Visų žvilgsniai nakties tamsioje buvo nukreipti į pietvakarius, minia, tarytum pranašaudama, dainavo: „Atskrend sakalėlis per žalią girėlę, atmušė sparnelius į sausą eglėlę“...

Dangus buvo apsiniaukęs, pradėjo lyti. Svintant minioje pasklido įvairūs spėliojimai. Buvo skaičiuojamos valandos nuo lėktuvo pakilimo Amerikoje. Ir tapo aišku, kad „Lituanica“ dėl kuro stokos ore jau būti negali. Bet dar buvo vilties, kad galbūt ji kaip ir W. Post Winnie Mae dėl blogo oro yra kur nors laimingai nusileidusi. Apie 7 valandą apimti nežinios žmonės paliko aerodromą ir išsiskirstė.

„Lituanicos“ vaizdas po katastrofos.

## DIDVYRIŲ SKRYDIS



gulėjo šalia „Lituanicos“. Netoliese gulėjo dar šviečiantis kiseninis žibintuvėlis ir tikėsėjo S. Dariaus laikrodžiai. Kiti „Lituanicos“ laikrodžiai smūgio metu sustojo jų strėlėms rodant 0 val. 36 min. Taip buvo užfiksuotas katastrofos momentas. Stasys Girėnas rankoje laikė vairolazdę, ir sudaužyta galva, sulaužytomis rankomis ir kojomis, sutraiškyta krūtine liko lėktuvo lauže, prispaustas prie benzino bako. Kiek toliau buvo mestas oro pašto maišas. Aplinkui išsimėtę žemėlapiai, įrankiai, maisto produktai, skridimo dienoraštis ir skridimo

rėmėjų knyga. Kol vokiečiai lėktuvo katastrofos vietoje pastatė sargybą, daug jo nuolaužų ir daiktų išnešiojo smalsuoliai. Vėliau šiuos „suvenyrus“ teko rinkti. Tačiau, savaime aišku, daug mums brangių relikvijų dingo.

Vokietijos oro policija tik apie 10 valandą gavusi pranešimą apie nežinomo lėktuvo katastrofą, į įvykio vietą nusiuntė majorą Hatendorf. Čia atvykęs specialistas pirmas nustatė „Lituanicos“ priklausomybę. Telegrafu apie tai informavo Vokietijos užsienio reikalų ministeriją, o ši savo ruožtu žinią perdavė Vokietijai.

## Tragiška skrydžio baigtis



Katastrofos tyrimo komisijos nariai prie „Lituanicos“ nuolaužų.

Soldino apylinkės Kuhdamo kaimo gyventojas Anna Rosenthal, išėjęs su dukterimis grybauti 1933 metų liepos 17-osios rytą, apie 4 val. 45 min., miške pamatė kažką oranžinį. Pagalvojusi, kad tai hitlerjugend stovyklautojų pastatytos palapinės, ji patraukė kita kryptimi. Vėliau, sutikusi kaimynę, su ja grįžo pažiūrėti tos vietos ir pamatė sulaužytus medžius, padrikai išmėtytus daiktus, sudužusį lėktuvą. Moterys apie šį įvykį pranešė vyriausybės atstovams. Įvykio vietoje, pušimis apaugusioje kal-

voje, buvo daug medžių nulaužytomis viršūnėmis. Artėjant prie lėktuvo kritimo vietos medžiai nulaužti vis žemiau ir pagaliau šešios pusys — visiškai. Ant medžių pakibę nuplėštos sparnų dalys su plevėsuojančiais drobės gabalais. Matyt, lėktuvas krisdamas apsivertė. Nuo smūgio atitrūkęs variklis iš inercijos nukrito toliau į priekį. Propelerio stubulėje įsuktas medžio plauštas liudijo, kad nelaimės metu variklis veikė dideliais sukiais.

Sužalotas Stepono Dariaus kūnas, išmestas iš lėktuvo kabinos,



Lietuvos lakūnai Kauno aerodrome iš lėktuvo neša didvyrių karsčius.



## DIDVYRIŲ SKRYDIS

jos pasiuntinybei Kaune. Majoras Hatendorf apklausinėjo liudininkus, apžiūrėjo lėktuvo nuolaužas ir surašė tyrimo aktą.

Pirmoji žinia apie „Lituanikos“ katastrofą pasaulį pasiekė liepos 17 d. 11 val. 30 min. per vokiečių telegramų agentūros „Teleunion“ radijo komunikatą. 13 val. 15 min. ELTOS atstovas Vokietijoje V. Kaupas pranešė į Kauną, kad Berlyne pasklido žinia, jog netoli Soldino nukrito lėktuvas, kurį vokiečių oro policija pripažino esant „Lituanica“. Perdavęs žinią V. Kaupas iškart iš Berlyno išvyko į Soldiną. 15 val. 25 min. Vokietijos atstovybė Kaune pranešė ELTAI, kad lakūnai S. Darius ir S. Girėnas naktį iš liepos 16 į 17-ąją apie 0 val. 30 min. Pomeranijos miške netoli Soldino (Brandenburg provincija) nukrito ir užsimušė. Lėktuvas sudužęs. Vokietijos atstovybė pareiškė nuoširdžią užuojautą dėl didvyriškų lietuvių lakūnų mirties.

Liepos 17 d. 17 val. visą Lietuvą apskriejo liūdna „Ryto“ ekstra žinia: „Mūsų transatlantiniai lakūnai S. Darius ir S. Girėnas dėl nepalankių oro sąlygų žuvo“. Greta įdėta žuvusių lakūnų bei „Lituanikos“ fotografijos, apibūrinančios juodais rėmeliais.

Tą dieną komitetas transatlantiniais lakūnams prilmti ir Lietuvos aeroklubas, pranešdami visuomenei apie lakūnų žūtį, išleido atskirą biuletinį: „Lietuvos transatlantiniai lakūnai — kapitonas S. Darius ir S. Girėnas, perskridę vandenyną, atlikę tą didingą žygį, šiandien naktį apie pirmą valandą tragiškai žuvo Lietuvos prieangyje, arti Soldino miestelio. Skelbdami šią liūdną žinią Lietuvos visuomenei, kviečiame visuotiniu gedulu pagerbti žuvusius didvyrius“.

Atvykus Lietuvos atstovams la-

kūnai jau buvo pašarvoti Soldino kapinių koplyčioje. Jų kūnai buvo uždengti Vokietijos vėliava, stovėjo kariškių garbės sargyba. Lietuvos diplomatinis atstovas Berlyne iš Soldino į Kauną atvežė transatlantinį oro paštą, kuris Kauno centre gautas liepos 18 d. 14 val. 30 min. ir sužymėtas specialiu antspaudu: „Nugalėję Atlantą žuvo Lietuvos garbai“.

Į Soldiną atvykę LAK atstovai — aviacijos kapitonas V. Morkus ir inžinierius K. Bulota rūpinosi lakūnų palaikų ir „Lituanikos“ pargabenimu į Kauną. Lietuvos aeroklubas susitarė su „Deruluft“ bendrove, kuri suteikė trimotoriu lėktuvu atskraidinti lakūnų kūnus iš Ščecino į Kauną. Lietuvos vyriausybės lėšomis Berlyne buvo nupirkti metaliniai ir ažuoliniai karstai. Liepos 18 dieną mūsų atstovų akivaizdoje lakūnų kūnai buvo įdėti į metalinius karstus, kurie užliuoti įdėti į didesnius, medinius karstus.

Liepos 19 dieną 8 val. Soldino koplyčioje po gedulingų palydų su dviem katalėkais, dalyvaujant LAK ir Lietuvos pasiuntinybės atstovams, lakūnų palaikai atgabenti į trimotorį lėktuvą Rorbach Ro-VIII „Roland“. Pakeliui lėktuvas buvo nusileidęs Karaliaučiaus aerodrome, kur gedulingoje atsisveikinimo ceremonijoje dalyvavo Lietuvos generalinis konsulas J. Budrys, kitų valstybių konsulai, vokiečių kariškiai, valdžios atstovai ir minia žmonių. Pakilęs lėktuvas pasuko link Kauno, o ties valstybės siena jį pasitiko devyni Lietuvos karo aviacijos lėktuvai, atlydėję jį į Kauną.

1933 m. liepos 19 d. 16 val. 10 min. lėktuvas su S. Dariaus ir S. Girėno karštais nusilejo Kaune. Įveikus klastingą Atlanto vandenyną, negailestinga mirtis pakirto „Lituanikos“ sparnus, kai iki tikslo buvo taip netoli. Aerodromą užplūdusi daugiatūkstan-

tinė žmonių minia giliai liūdėdama sutiko tautos sūnus. Prie gėlėse paskendusiu karstų kalbas pasakė LAK pirmininkas profesorius Z. Žemaitis, karo aviacijos viršininkas S. Pundzevičius, JAV atstovas M. L. Strafford. Užkėlus karstus ant katalėko eiseną, skambant bažnyčių varpams, lydima trijų lėktuvų, pajudėjo link Katedros. Čia Stepono Dariaus ir Stasio Girėno karstus žmonės lankė visą naktį. Liepos 20 d. 12 val. iškilminga laidotuvių eiseną per Laisvės alėją žengė į Kauno kapines. Karstai buvo pastatyti koplyčioje, prie kurios gedulingas atsisvei-

kinimo kalbas pasakė Lietuvos ministras pirmininkas J. Tūbelis, inžinierius K. Bulota, dailininkas A. Zmuidzinavičius ir kiti.

Lakūnų kūnai vėliau buvo perkelti į Kauno medicinos fakultetą balzamavimui. 1937 m. lapkričio 1 dieną perkelti į Kauno kapinėse pastatytą mauzoliejų, iš kurio vėl sugrąžinti į fakultetą 1940 metais. Antrojo pasaulinio karo sukuryje 1944 metais lakūnų karstai buvo paslėpti ir rasti tik 1963 metais. 1964 m. rugpjūčio 12 dieną Kauno karių kapinėse, Aukštuosiuose Sančiuose, Steponas Darius ir Stasys Girėnas atgulė visam laikui.

## Žuvimo priežastys

Tragiškas „Lituanikos“ likimas sukėlė didelį atgarsį visame pasaulyje. Spaudoje buvo aprašomas skridimas, spausdinamos lakūnų, lėktuvo ir aviacijos vietos nuotraukos, vertinama skrydžio reikšmė. Tačiau bene daugiausiai aistrų sukėlė katastrofos priežastys. Kaip paprastai, neturint tikrų faktų, atsirado įvairių prielaidų. O kai kas nelaimės sugeba panaudoti ir politinėms intrigoms. Plačiai nuskambėjo versija, kad lėktuvą pašovė nacių kareiviai, saugantys Berlichemo koncentracijos stovyklą. Pasklido gandai, kad lakūnų kūnuose rastos kulkos, pažeistas variklis. Mesti kaltinimai Lietuvos vyriausybei, kad ši iš baimės prieš Vokietiją

slepia šį faktą. Dėl publikacijų spaudoje Vokietijos pasiuntinys Kaune E. Zechling pareikalavo Lietuvos vyriausybę oficialiai paneigti šiuos neturinčius pagrindo faktus.

Katastrofos priežastis tyrė komisija, kurios pirmininku buvo konstruktorius pulk. leit. Gustaitis, majoras Deimontas, kapitonas Morkus ir inž. Gavelis. Remiantis žemėlapiu, kuriame daryti atžymėjimai, lėktuvas skrido tiksliai numatytu maršrutu. Paskutinio skridimo etapo nei žemėlapiuose, nei užrašų knygutėse nerasta. Matyt, lakūnai buvo labai užsiėmę navigacija ir neturėjo kada to atlikti.

Tyrimo metu nustatyta, kad lėktuvas techniškai buvo tvarkin-



Gedulingas didvyrių sutikimas Kauno aerodrome. Kalba JAV atstovas M. L. Strafford.







## Lėktuvas

# Bellanca CH-300 Pacemaker

Lietuvių lakūnai skridimui per Atlantą pasirinko lėktuvą Bellanca. Lėktuvas buvo sukonstruotas amerikiečių aviacijos inžinieriaus Giuseppe Bellanca. Sis 1887 metais gimęs italų kilmės lakūnas lėktuvus pradėjo konstruoti dar 1906 metais. Vėliau įkūrė nuosavą lėktuvų statybos firmą Bellanca Aircraft Corporation, kurioje statė daugiausiai turistinius ir keleivinius lėktuvus. Jo sukurtais lėktuvais atlikta nemaža rekordinių skridimų. Ypač populiarius buvo 1927 metais sukurti turistiniai Bellanca J ir K, ir 1932 metais pagamintas Bellanca Air-cruiser. 1927 metais Filadelfijoje vykusiame saskrydyje lėktuvu Bellanca-Wright laimėti du varžybų pralaimai. Šio tipo lėktuvą įsigijo ir amerikiečių milijonie-

rius Charles Levine, kuris ruošdamasis skristi per Atlantą, pagerino išsilaikymo ore pasaulio rekordą. Lėktuvo bandymo metu be nutūpimo skraidytą 51 valandą 11 minučių, o 1927 metų birželio 4 dieną, pavadinę savo Bellanca „Miss Columbia“, lėktuvo savininkas su lakūnu Clarence Chamberlin be nutūpimo iš Amerikos atskrido į Europą. Įveikę 6295 kilometrų jie nusileido netoli Berlyno. O iš viso Bellanca tipo lėktuvais Atlantas bandytas įveikti net dešimt kartų.

Lėktuvas Bellanca CH-300 Pacemaker — aukštasparnis, šešių vietų, skirtas keleiviams skraidinti.

Nukelta į 14 p.

gas, variklis dirbo normaliai, o bakuose net ir po avarijos dar buvo likę kuro.

Gandai apie rastas kulkas nepasitvirtino. Na ir logiškai galvojant nakties metu pataikyti lakūnui į galvą būtų fantastiška. Europoje tuo metu buvo labai blogas oras. Apie tai byloja dar prieš skridimą gautas įspėjimas iš žemyno. Kaip žinome, liepos 15 d. rytą skrydžiui aplink pasaulį startavo W. Post. Tai fiksavęs FAI komisaras John P. V. Heinmüller prisiminimų knygoje „Mah's Fight to Fly“ rašo: „Vieną valandą prieš W. Post išskrendant iš Paryžiaus atėjo telegrama, įspėjanti, jog oro sąlygos Europoje pablogėsios ir kad pietinėje Europoje padėjusi audra, įgyjanti vis didesnį greitį ir judanti šiaurės kryptimi link Rusijos“. O „Lituanica“ artėjant prie Europos W. Post pakilęs iš Berlyno skristi į Novosibirską 18 val. 40 min. dėl blogo oro buvo priverstas nusileisti Karaliaučiuje ir ten, nors ir labai verždamasis skristi, buvo sulaukęs net dvylikos valandų.

Liepos 16 d. apie 23 valandą skrendant lėktuvą girdėjo Starogrado gyventojai. Aišku, kad tai buvo „Lituanica“, nes kito lėktuvo tuo metu ir dar tokiu blogu oru nebuvo. Po vidurnakčio lėktuvas pasiskrido Berlynchemo koncentracijos stovyklą, ties kuria paleido viešiančią raketą. Po kelių minučių, žemai skridamas, užsikabino už medžių ir sudužo.

Galima spėti, kad patekė į aud-

ros zoną lakūnai stengėsi į debesis neskristi, nes skridimas per audrą net dienos metu yra neįmanomas. Galbūt buvo net liūtis, nes, pavyzdžiui, Gdanske 16-osios naktį iškrito 27 mm kritulių, o Telšiuose — net 32 mm. Matyt, sutikę želstančią stichiją, S. Darius ir S. Girėnas nuo Starogrado pasuko atgal arba ieškoti kito aerodromo, arba skrido į Berlyną, iki kurio buvo apie 150 km. Taigi skridimo kryptis buvo pakeista ne dėl lėktuvo defekto, o dėl kitų priežasčių, tikriausiai meteorologinių.

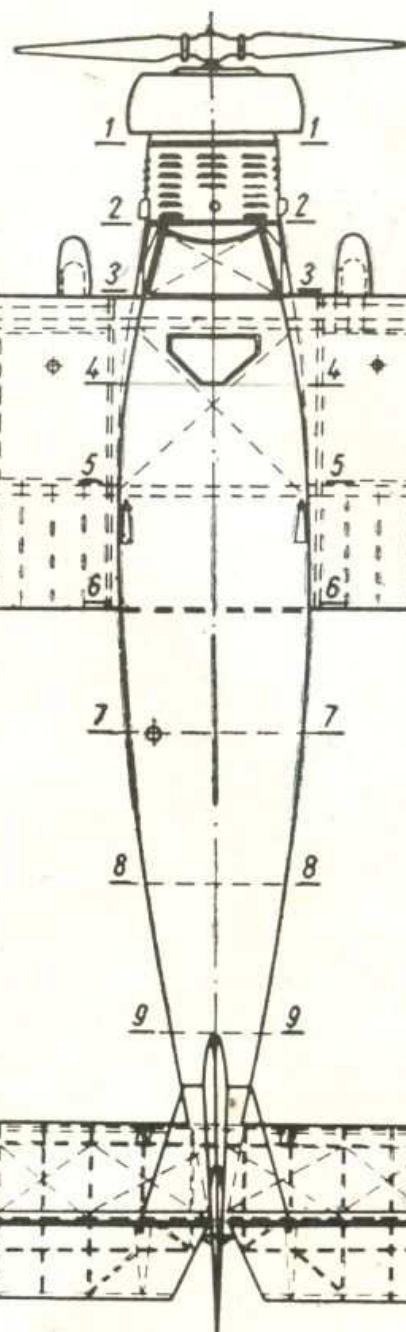
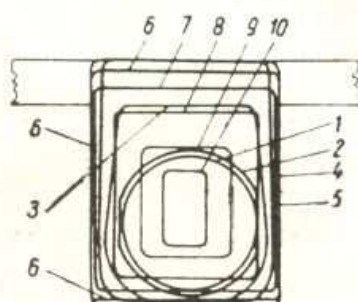
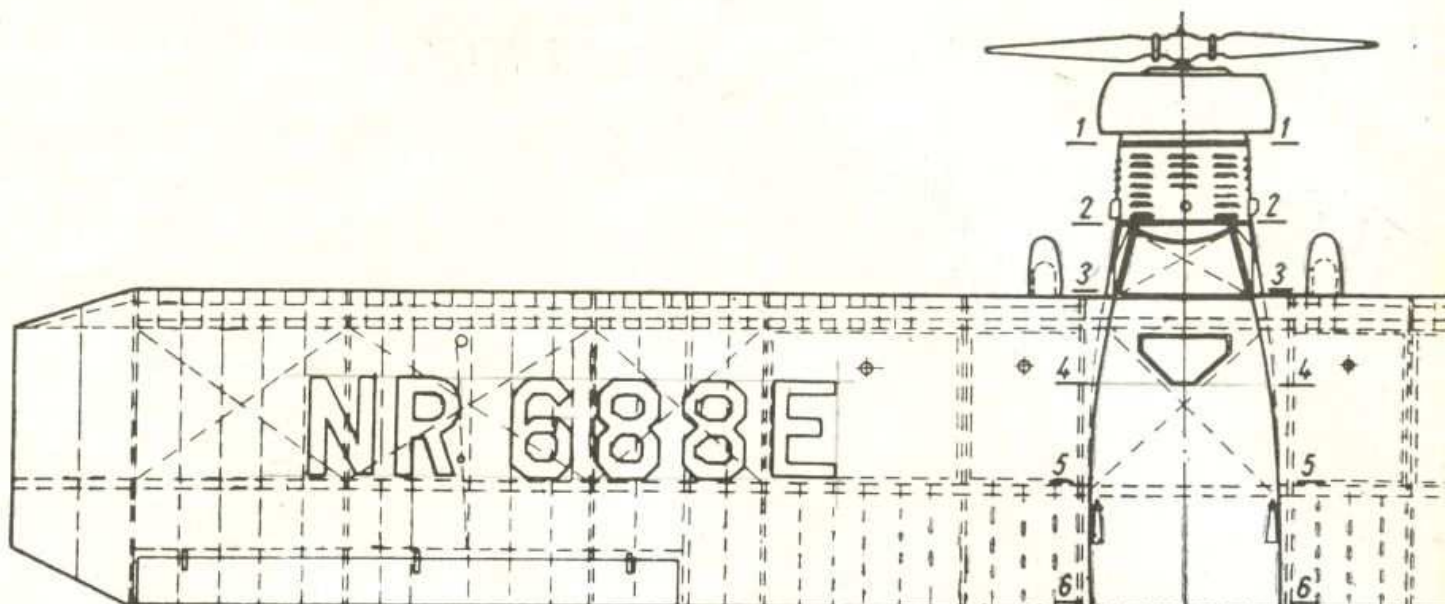
Skridami žemai, lakūnai, neturėdami radijo aukštimačio, galėjo nenumatyti ir oro slėgio pasikeitimų. Niujorke aerodromas yra visai prie jūros lygio, o tiksliai nustatyti aukščio prietaisą pagal faktinį oro slėgį lakūnai neturėjo galimybių. Be ryšio negirdėjo ir radijo informacijos. Kaip tvirtina komisijos narys kapitonas Morkus, „Lituanicos“ aukštimačio rodė 400 metrų aukštį.

Lietuvos meteorologijos archyvuose rasti 1933 m. liepos 16 ir 17 dienų sinoptiniai žemėlapiai aiškiai parodo buvusią situaciją. Liepos 16 dieną šaltas — okliuzijos frontas nusidriekia nuo pietų Švedijos, per Berlyną, Pragę, šalia Vienos iki Jugoslavijos. O liepos 17 dieną aukščiau Klaipėdos buvo susiformavęs ciklono centras, ir fronto linijaėjo tarp Kauno ir Karaliaučiaus, į rytus nuo Varšuvos, šalia Lvovo ir Kišiniovo. Tokiomis sąlygomis neskraidė net keiviniai lėktuvai su modernia navigacine įranga.



S. Darius ir S. Girėnas pritaikė „Lituanica“ naują propelerį.





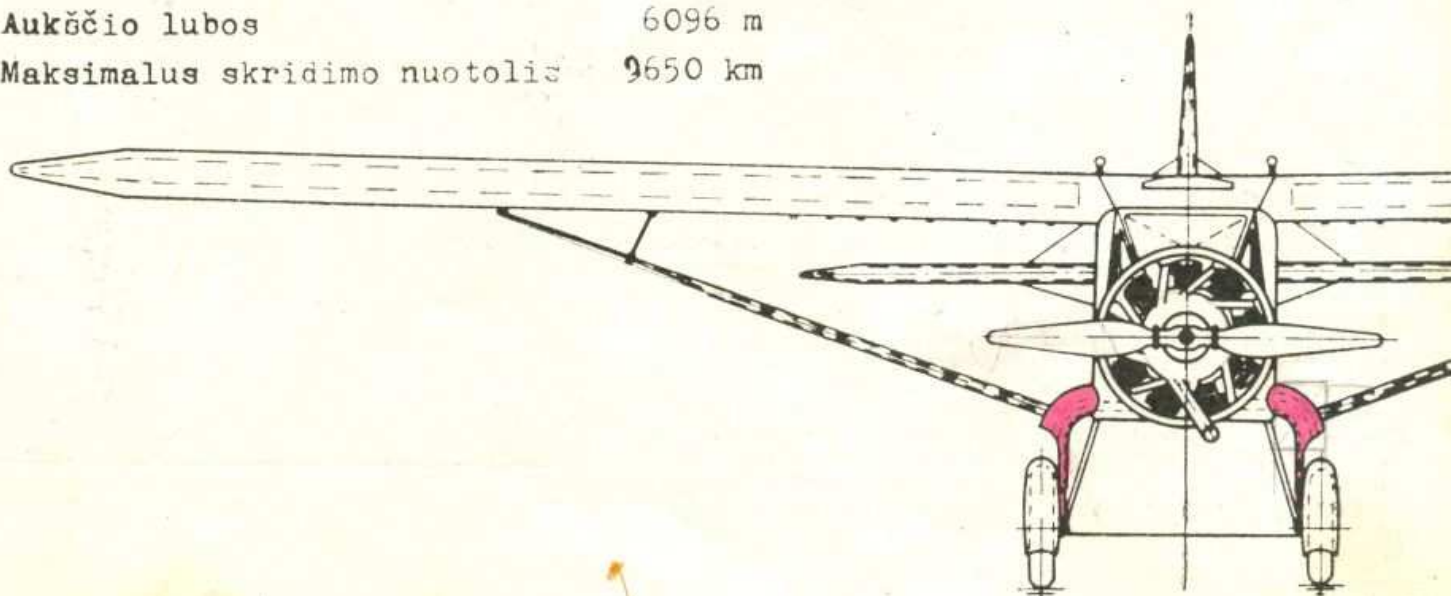
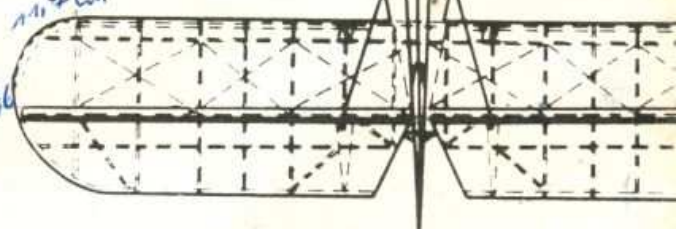
# TECHNINIAI LĖKTUVO LITUANICA

## DUOMENYS

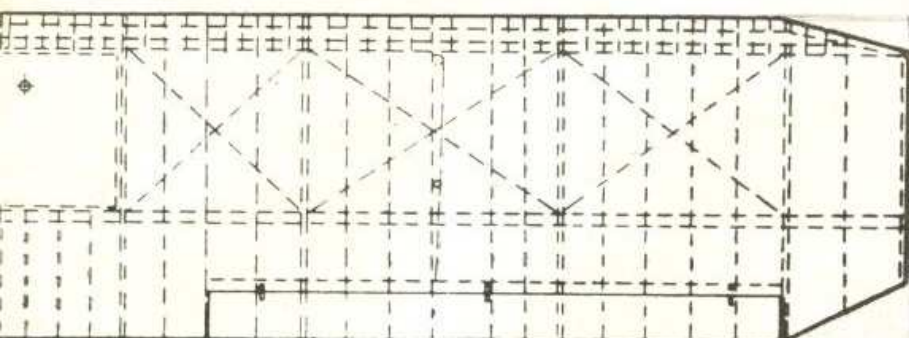
*maštelis 1:72*

|                              |                     |
|------------------------------|---------------------|
| Sparnų ilgis                 | 15,24 m             |
| Lėktuvo ilgis                | 8,45 m              |
| Lėktuvo aukštis              | 2,59 m              |
| Sparnų plotas                | 27,7 m <sup>2</sup> |
| Tuščio lėktuvo svoris        | 1209 kg             |
| Skridimo svoris              | 3668,2 kg           |
| Maksimalus greitis           | 249,3 km/vnl.       |
| Aukščio lubos                | 6096 m              |
| Maksimalus skridimo nuotolis | 9650 km             |

*21,16 cm  
11,4 cm*



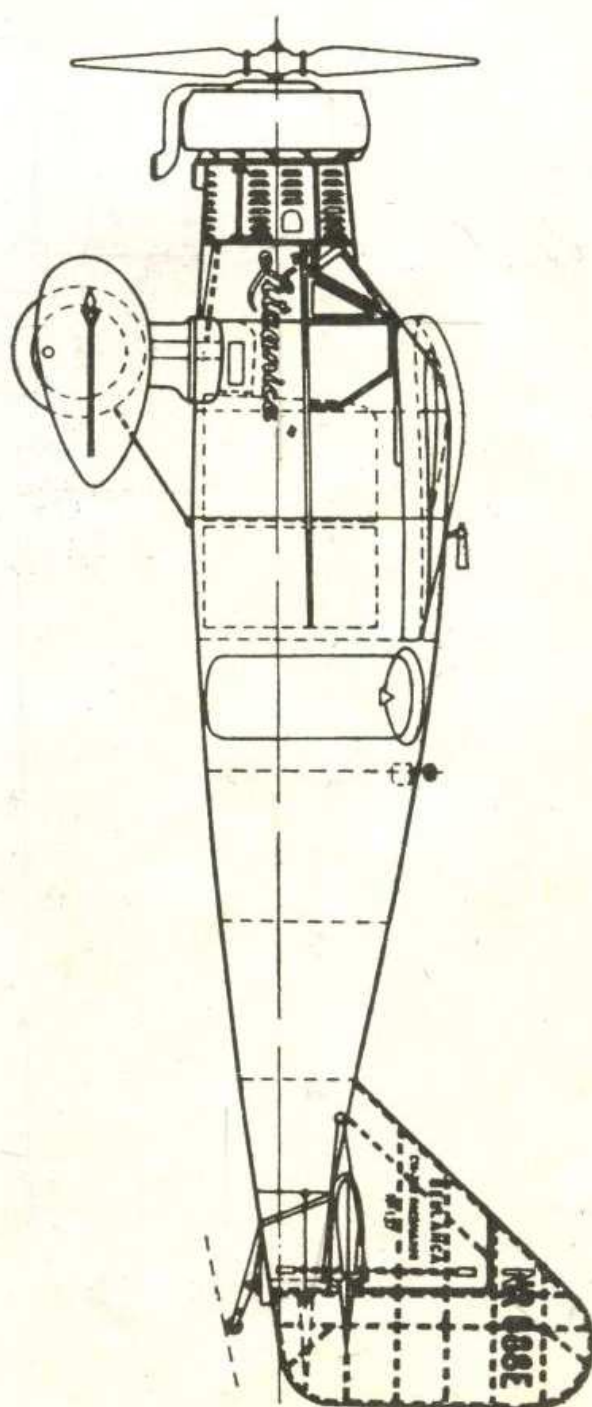
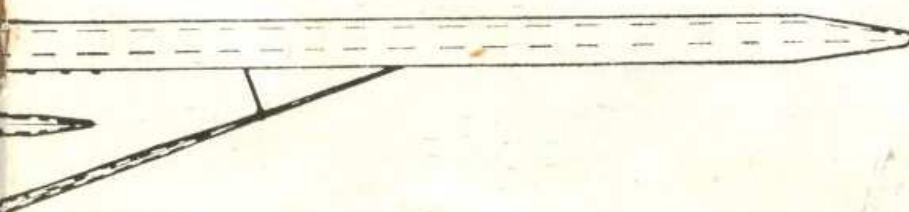




### AVIAMODELIUOTOJAMS

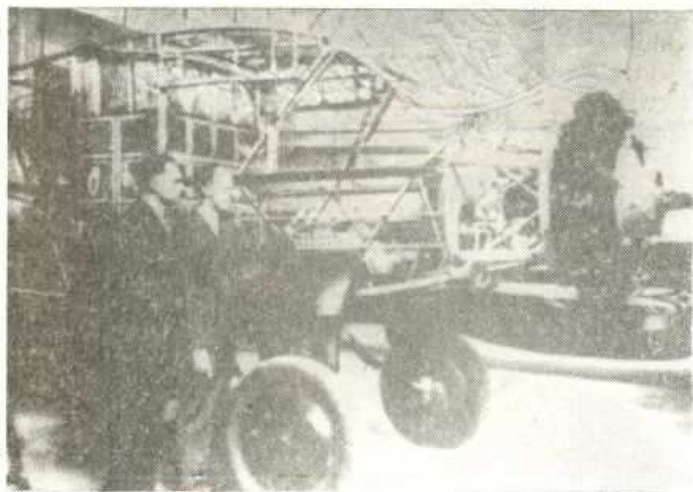
Trijose projekcijose pateiktas S. Dariaus ir S. Girėno lėktuvo Lituania brėžinys. Jį, naudodamasis lėktuvą skrydžiui ruošusios firmos E.M. Laird Airplane Co medžiaga, paruošė ilgametis Kauno aviacijos dirbtuvių inžinierius Juozas Čepaitis.

Pagal brėžinį iš liepos, drebulės ar tuopos aviamodeliuotojai gali pasidaryti muziejinį-stendinį lėktuvo modelį arba jį padidinę pasistatyti skraidančią lėktuvo kopiją. Lėktuvas nudažytas oranžine spalva. Tik priekinė, skarda dengta liemens dalis ir variklį gaubiantis žiedas yra natūralios metalo spalvos.





Stasys Girėnas ir inžinierius E. Laird prie remontojamos „Lituanicos“.



## Atkelta iš 11 p.

ti ir turizmui. Serijiniuose lėktuvuose naudoti devynių cilindrų oru aušinami 300 AJ varikliai Wright J 6. Sparnai medinės konstrukcijos, sudaryti iš dviejų nešančių dėžutinės konstrukcijos lonžeronų ir nerviūrų, aptraukti klajuote ir drobe. Sparnų pašaknyje, ertmėje tarp lonžeronų ir nerviūrų, įtaisyti kuro bakai. Kiekvienas sparnas sutvirtintas dviem spyriais. Spyriai pagaminti su profiliuotomis nerviūromis ir aptraukti drobe. Tuo būdu gautos papildomos nešančios plokštumos.

Liemuo suvirintas iš plieninių vamzdelių, padengtas drobe. Kad keleiviams būtų daugiau

šviesos, langas įtaisytas ir kabinos viršuje. Stabilizatorius medinės konstrukcijos, turėjo skridimo metu reguliuojamą plokštumos pastatymo kampą. Aukštumos ir posūkio vairai suvirinti iš plonų pieno vamzdelių, aptaukti drobe. Amortizuojanti važiuoklė klasikinė, uodegos ramstis su guminiu amortizatoriumi.

Gamykloje nupirkti naują lėktuvą reikėjo laukti mėnesių. Todėl mūsų lakūnai nusprendė įsigyti jau buvusį eksploatacijoje tą patį Belanca CH-300 Pacemaker, kuriuo Steponas Darius jau buvo išskraidęs apie 1000 valandų.

Tačiau Atlanto vandenyno perkėlimui lėktuvą reikėjo tinkamai paruošti ir atlikti kapitalinį patikrinimą. Lėktuvas buvo ruošiamas ir remontuojamas firmos E.

M. Laird Airplane Co dirbtuvėse, prižiūrint Girėnui. Darbų apimtis buvo nepaprastai didelė. Buvo padaryti ilgesni su dviem papildomais kuro bakais sparnai ir uodegos plokštumos, nuimta visa liemens danga, po pilotų kėslais įtaisyta tepalo bakas, o vietoj kėslų keleiviams įmontuotas didžiulis kuro bakas. Avarijos virš vandenyno atvejui lėktuve buvo įtaisyta greita kuro išpylimo sistema ir lėktuvas su tuščiu baku galėjo ilgai plūduriuoti vandens paviršiuje. Pastatytas ir naujas 388 AJ variklis Wright Whirlwind J.6, nupirkta naujas metalinis Hamilton firmos dviejų menčių propeleris. Oro pasipriešinimui sumažinti aplink variklį įtaisytas metalinis žiedas, o važiuoklės ratai apgaubti aerodinaminiais lašo formos pakuožikliais.

Lėktuve įmontuoti šie aeronavigaciniai prietaisai: greičio rodyklė, aukštimalis, variometras, posūkio-pokrypio rodyklės, aviahorizontas, magnetinis kompasas, indukcinis kompasas, žirokompasas ir laikrodžiai. Astronominė vietos kontrolė pagal dangaus kūnų išdėstymą Darius pasiėmė oktantą.

Variklio darbo kontrolei įtaisytos: tepalo temperatūros, tepalo ir kuro spaudimo rodyklės bei tachometras. Aparatūros radijo ryšiui ir radiokompasui įsigyti lakūnams lėšų neužteko.

Baigus paruošiamuosius darbus lėktuvas Belanca CH-300 Pacemaker Nr. 137 buvo nudažytas oranžine spalva ir gavo naują JAV lėktuvo registracijos numerį NR 688 E. 1933 m. balandžio 24 d. Steponas Darius jį išbandė ore. Variklis ir vairai veikė gerai. Skridimo komiteto nutarimu, „Naujienu“ dienraščio redaktoriaus Antano Vaivados siūlymu nutarta lėktuvą pavadinti „Lituanica“. Gegužės 6 dieną, gausiai dalyvaujant išeivijos lietuviams Čikagos Midway aerodrome įvyko iškilmingos lėktuvo krikštynos. Kunigas prelatas M. Krušas lėktuvą pašventino, o Darius motina pagal tradiciją į propelerio ašį sudaužė butelį šampano. Kitą, gegužės 7 dieną, susirinkę giminės, draugai, skridimo rėmėjai aerodrome atsisveikino su šviežiais dažais blizgančia „Lituanica“, pakilę lakūnai Steponas Darius ir Stasys Girėnas apskritą ratą nuskrido į Niujorką.

## Žygio įamžinimas

Istorinis, tragiškai pasibaigęs Atlanto nugalėtojų Stepono Dariaus ir Stasio Girėno skrydis susilaukė plataus įvertinimo. Tuoj po katastrofos Amerikos lietuviai sudarė Dariaus-Girėno atmi-

nimo komitetą ir įsteigė didvyriams skirtą paminklo fondą. Lėšos buvo renkamos įvairiuose susibūrimuose, rengiamose aviacijos šventėse. Paminklo projekto konkurse geriausiu pripa-

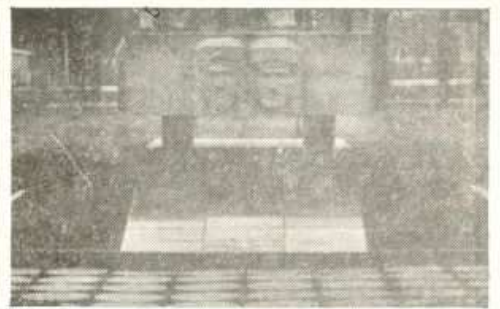


„Lituanicos“ krikštynos: Stepono Dariaus motina Augustina sudaužė į lėktuvo propelerį butelį šampano.

Lakūnams-didvyriams 1935 m. Marquette parke Čikagoje pastatytas paminklas.







S. Dariaus ir S. Girėno mauzoliejus buvusiose Kauno kapinėse. Paminklo Dariui ir Girėnui ant Puntuko akmenis, kuriame skulptorius B. Pundzius iškalė lakūnų bareljefą, komisijos pirmininkas T. Zauka didvyrių žygdarbio įamžinimo vietoje (1970 m.) Skulptoriaus V. Mačiūkos sukurtas antkapinis paminklas S. Dariui ir S. Girėnui.

žinias lietuvių architekto Kazio B. Konevičiaus projektas. Pagal jį Čikagos Marquette parke pastatytas paminklas ir 1935 m. liepos 28 dieną įvyko iškilmingas jo atidengimas. Patrankų šūviais pradėtoje ceremonijoje dalyvavo Amerikos legiono daliniai, tautiškais drabužiais pasipuošusios lietuvaitės, lietuvių chorai ir kvietė svečiai. Lietuvių pilotų valdomi lėktuvai iš padangių virš parko barstė gėles.

Kauno Karo muziejuje 1936 metais įrengta „Lituanicos“ ekspozicija. Čia tarp sulaužytų pušų padėtos lėktuvo liekanos. Stenduose eksponuojami S. Dariaus ir S. Girėno dokumentai, žemėlapiai, vežti laiškai, skridimo rėmėjų knyga, asmeniniai lakūnų daiktai ir drabužiai.

Lietuvos aeroklubo iniciatyva pastatytas paminklas lakūnų žuvimo vietoje Soldino (dabartiniam Myslibórz) miške. Jį suprojektavo Lietuvos aeroklubo garbės narys V. Landsbergis-Zemkalis. Tai ištisas architektūrinis ansamblis. Apskritas, neaukšta betonine tvorele apjuostas 314 m<sup>2</sup> ploto aikštelės centre ant granitinio trijų pakopų pjedestalo guli du didžiuliai sujungti kryžiai. Jų šonuose bronzinėmis raišėmis buvo užrašai lietuvių, anglų ir vokiečių kalbomis „Čia žuvo lietuviai lakūnai — Atlanto nuagėlėtojai Stepas Darius-Stasys Gi-

rėnas“. Aikštelę juosia erškėtožių gyvatvorė, o įėjimas į jos vidų — per kalto metalo geležinius vartelius. Čia ratu išdėstyti 9 granitiniai suoleliai. Toje vietoje, kur gulėjo S. Dariaus kūnas, pastatytas lietuviškas ažuolinis koplytstulpis. Paminklo atidarymas įvyko 1936 m. liepos 17 dieną dalyvaujant LAK pirmininkui prof. Z. Žemaičiui, lakūnams V. Morkui, R. Heinrichui, E. Firinauskui. Iš Berlyno buvo atvykęs Lietuvos pasiuntinys Vokietijoje J. Saulys, karo atašė plk. K. Skirpa bei vokiečių atstovai. Karo metais bronzinės raišės nuo paminklo buvo nuplėštos, apipuvo ir koplytstulpis. Lenkijos lietuvių visuomenės kultūros skyriaus rūpesčiu atstatyti metaliniai paminklo užrašai ir pagamintas naujas ažuolinis koplytstulpis. Šalia paminklo pastatyta medinė Dariaus ir Girėno pastogė nuo lietaus, o 1990 m. Kauno aviatorių iniciatyva pastatyta rąstų klėtelė, kurioje įrengta memorialinė S. Dariaus ir S. Girėno ekspozicija.

Centrinėse Kauno kapinėse taip pat pagal V. Landsbergio-Zemkalis projektą buvo pastatytas mauzoliejus S. Dariaus ir S. Girėno karstams. Tačiau mauzoliejus pastatytas drėgnoje vietoje ir tai kėlė pavojų balzamuotiems didvyrių palaikams. Todėl lakūnų kūnai buvo išvežti į Kau-

no medicinos institutą. Artėjant frontui, 1944 metais jų karstai su kūnais buvo užmūryti Mickelvičiaus gatvėje Kauno medicinos instituto rūsių nišoje ir ilgą laiką apie jų likimą nieko nežinota.

Uždarant kapines mauzoliejus buvo sunaikintas. O lakūnų kūnai rasti tik 1963 m. rudenį ir 1964 m. rugpjūčio 12 dieną palaidoti Aukštųjų Sančių karių kapinėse. Minint S. Dariaus ir S. Girėno 35-ąsias žuvimo metines, 1968 metų liepos 17 dieną ant kapo buvo atidengtas skulptoriaus V. Mačiūkos sukurtas granitinis antkapinis paminklas.

Pastatyti milžinišką paminklą narsiems mūsų lakūnams prieškario metais užsimota ir Kaune. Konkursą 1937 metais laimėjo skulptorius B. Pundzius. Buvo surinktos lėšos, parinkta vieta paminklui, į Ažuolyną suvežtas paminklui skirtas granitas. Tačiau prasidėjus Antrajam pasauliniam karui graži paminklo statybos idėja liko neįgyvendinta. Ir tik dabar, praslinkus 53 metams, B. Pundziaus kūrinys vėl atgimė, pažymint tragiško S. Dariaus ir S. Girėno skridimo 60-metį.

Artėjant „Lituanicos“ skridimo dešimtmečiui, buvo nutarta jį įamžinti ir ant netoli Anykščių esančio vieno didžiausių Lietuvoje akmenų — Puntuko — iškalti S. Dariaus ir S. Girėno bareljefus bei dalį jų testamento.

Sunkiais karo metais visą organizacinį darbą atliko tam pasišventęs T. Zauka, o tiesioginiam darbui, pasitelkęs antkapių statybos meistrus, vadovavo skulptorius B. Pundzius. Darbas buvo baigtas 1943 m. liepos 16 dieną ir teigiamai įvertintas priėmimo komisijos.

1958 m. spalio 19 dieną Niujorko miesto Bruklino rajone, „Lituanicos“ vardu pavadintoje aikštėje, atidengtas antrasis Amerikoje skrydį menantis paminklas.

Judrėnuose atstatyta Stepono Dariaus tėvų sodyba, o Vytogaloje — Stasio Girėno tėvų namai. Ten eksponuojamos Kauno aviacijos muziejuje sudarytos memorialinės ekspozicijos. Kauno aviacijos muziejuje puikuojasi V. Kensingailos pagaminta skraidanti „Lituanicos“ kopija, o sieną puošia S. Dariaus ir S. Girėno bareljefas.

Daugelyje Lietuvos miestų ir miestelių yra didvyrių vardais pavadintų gatvių, aikščių, skautų draugovių. Lakūnams žuvus Lietuvos karo aviacijos vadovybė Stepono Dariaus vardu pavadino 1-ąją oro eskadrilę, kurioje jis, gyvendamas Lietuvoje, ėjo karinę tarnybą, o Stasio Girėno vardas suteiktas 5-ajai oro eskadrilei. Jų vardais 1938 metais pavadinti ir pirmieji Lietuvos keleiviniai lėktuvai. Beje, Amerikos lietuvių iniciatyva 1943 metais „Lituanicos“ vardu pakrikštytas ir dvimotoris JAV Antrojo pasaulinio karo bombonešis Lockheed Hudson.

Lakūnų didvyrių atminimas gyvas lietuvių širdyse. Jiems skirta daug meno kūrinių, išleista knygų, albumų, atvirukų. Jie apdainuoti jau liaudies dainomis tapusiose odėse. Išleista jubiliejinii medalių, ženklukų.

Dėl Dariaus-Girėno taurių rengiamos įvairių sporto šakų varžybos. O Lietuvos aeroklubas nuo 1969 metų nuolat rengia šios taurės aukštojo pilotų varžybas.



1988 m. liepos 17 d. Minint 55-ąsias S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo metines į tragiškos katastrofos vietą atvyko grupė Lietuvos aviatorių. Prie paminklo didvyriams Soldino (Myslibórz) miške. Nuotraukos centre — Stepono Dariaus duktė Nijolė Dariūtė-Maštarienė.

## DIDVYRIŲ SKRYDIS



# Sveikame kūne — sveika dvasia

Si senovės išmintis pagaliau pradeda ir vėl jaudinti mąstančius protus. Vis dažniau girdime raginant neapsiriboti duona kasdienine, bet ir pagalvoti apie fizinį tobulumą ir per jį — apie dvasingumą. Mat raumeningų „robotų“ dar neseniai buvo „kaldinama“ pakankamai. Tik naudos iš jų, kaip tautos išmintis moko, lyg iš ožio pieno... Tad grįžimas prie gerokai primiršto harmoningos asmenybės ugdymo negali nedžiuginti. Juolab, kad pastaraisiais metais, kai kuriems veikėjams aktyviai stengiantis, sportas, o ypač fiziniai pratimai, palaidoti drauge su liūdnai pagarsėjusiu PDG kompleksu, o tikro, demokratiško sporto, varžybų su gausiu dalyvių skaičiumi nūnai dieną ir su žiburiu nerasi.

Kodėl ir kada mūsų krašto jaunimas prarado fizinio lavinimosi, grūdinimosi „skonį“, poreikį sportui — polemizuoja mokslininkai ir medikai. O juk kadaise visa to būta. Tad, manau, jog ne vienam aviacijos mėgėjui bus malonu, kai priminsime, kad vienas Lietuvos jaunimo žadintojų, aktyvių fizinės kultūros ir sporto entuziastų, įvairių sporto šakų propaguotojų ir populiarių buvo vėlesnis Atlanto nugalėtojas Steponas Darius. Tik, deja, ko gero, kaip ankstesniais — tarpukario Lietuvos metais, taip ir dabar, ne visi tai žino. Tad tebūnie leista pavartyti kelis laiko dulkėmis nuklotus puslapius.

Tai buvo seniai, labai seniai, kai Kaune, Mickevičiaus gatvėje, atkarpoje tarp Donelaičio ir Putvinskio gatvių, buvo Lietuvos fizinio lavinimosi sąjungos (LFLS) plotas. Vasarą jį patekdavo vien sąjungos nariai, dažniausiai futbolininkai. Užtat žiemą... Žiemą čia veikė populiariausia Lietuvos laikinosios sostinės čiuožykla. Tokia jauki, mėgstama ir viliojanti, kad jaunimas į ją ir iš kito miesto galo atkaskdavo.

Čia buvusioje patalpoje, kur veikė rūbinė ir pačiuose galandimo punktuose čiuožyklos lankytojams, kur nuolat degė metalinė „buržuikė“, skleidusi malonią šilumą, ir bufetininkė už kelis centus vaišindavo karštą arbatą, pirmą kartą „akis į akį“ susidūriau su Steponu Dariusiu — žmogumi-legenda, žymiuoju lakūnu ir sporto organizatoriumi. Mat iki tol apie šį žmogų kaip ir daugelis kitų to meto moksleivių žinojau tik tiek, kad jiedu su Stasiu Girėnu skrido per Atlantą, kad juos „vokiečiai numušė“, o jų palaikai iškilmingai atgabenti į Kauną, čia balzamuoti, na ir iš... oro pašto ženklų. O čia...

Tarp kitų portretų, įrėmintų po stiklu, ant sienos puikavosi Stepono Dariaus karo aviacijos uniforma atvaizdas. Buvo ir anotacija. Iš jos sužinojau, kad kai Steponas Darius 1920-aisiais grįžo iš JAV į Lietuvą, joje apie sportą, įvairias sporto šakas žmonės dar nedaug galvojo, na o kultivavo — vienetai. O Steponas buvo aktyvus Čikagos, kurioje mokėsi ir gyveno, sporto

sąjūdžio dalyvis, pažinęs įvairius šio didžiulio miesto sporto klubus ir aikštynus, juose žaidęs beisbolą ir futbolą, čiuožęs. Jam buvo nesvetimas ir krepšinis, tuomet vadintas basketbolu, boksas, na ir, žinoma, sporto karalienė — lengvoji atletika. Tad galima suprasti sporto entuziastų užmojų populiariai šias sporto šakas Lietuvoje. Taip atsirado jo parašytos knygelės „Beisbolo žaidimas“, „Basketbolo žaidimas“, taip Lietuvos kariuomenės karininkas ėmė ne tik dalyvauti trečiame dešimtmetyje pradėtoje rengti įvairiose varžybose, bet ir rūpintis taisyklėmis joms.

Suprantama, kad nesant normalaus sporto sąjūdžio, nebuvo ir sporto klubų, kuriuose nuolat burtųsi jaunimas. Ir Steponas Darius tampa vienu aktyviausių tokių klubų steigėju. Jam tiesiogiai dalyvaujant Lietuvos fizinio lavinimosi sąjunga pradėjo steigti savo skyrius įvairiose krašto vietovėse, prasidėjo sporto organizacijos, vienijančios visus sporto mėgėjus, kūrimas. Steponas Darius tapo jos pirminku. Tai buvo ne vien duoklė iš Amerikos atvykusiam visapusiškai išsilavinusiam tautiečiui, bet ir pelnytą jo veiklos, neblėstančio entuziazmo įvertinimas. Juk už visus rūpesčius, susijusius su sporto propagavimu, jo plėtra Darius nėra gavęs nė vieno cento! Priešingai, jis nuolat „kišo“ savo atsivežtus bei gaunamus pinigus į sportą, lyg į bedugnę statinę. Kiek jam liko skolinga LFLS, Kauno Ažuolyno stadiono statybos darbams vadovavęs komitetas — niekas nesu-

skačiavo! Tiesa, minima 5000 litų LFLS skola, bet ar tai viskas? O kiek Steponas Darius dėl kai kurių tuometinių kietakakčių atsilikusios pažiūros į sportą prarado? Teisę vykdyti į lakūnų tobulinimosi kursus Anglijoje, ko gero, ir geresnės pareigos, aukštesnį karininko laipsnį?

Istorikai, studijuojantys Lietuvos sporto istoriją, turbūt privalėtų parašyti ištisą tomą apie tai, su kokių užsispyrimu ir ryžtu kariškis „kovojo“ su Kauno miesto galvomis įrodinėdamas, kad Lietuvos laikinajai sostinei būtinas bent vienas stadionas, kad jam tinkamiausia vieta — Ažuolynas. Beje, manau, kad kauniečiai bei gausūs šio miesto svečiai, dažnai lankantys Ažuolyną išaukusį (žinoma, rekonstruotą) stadioną, iškilusią Sporto halę, šalia prigludusius Kūno kultūros instituto rūmus, jau nekalbant apie studentus, kaskart eidami į varžybas mintyse privalėtų padėkoti šio kompaktiško sporto komplekso steigėjui Steponui Dariusiui. Na, o artimiausiu metu, kai Ažuolyną pagaliau iškilis Dariaus ir Girėno paminklas — nusilenkti. Juk jis ne tik išreiškė mūsų žmonių pagarbą Atlanto nugalėtojams, bet ir taps savotišku padėkos simboliu didžiausiam ir, ko gero, energingiausiam Lietuvos sporto organizatoriui, buvusiam aktyviam sportininkui, Lietuvos sporto pionieriui.

Kadaise, žvelgdamas į Stepono Dariaus portretą, po kuriuo buvo parašyta, jog jis visiems laikams liks LFLS garbės narys, neįsivaizdaujau, kad ši neakivaizdinė pažintis su visapusiškai iškilium žmogumi turės man tokios įtakos, kad vėliau pats įsitraukčiau į sporto organizavimą, aktyvią sporto veiklą, kad pagaliau tapsiu sporto žurnalistu. Ir tai nėra atsitiktinumas. Tikriausiai nebuvo ir nėra nė vieno Lietuvos sporto veterano, kuris dažnai po varžybų rengimuose susitikimuose, pokalbiuose apie sportą, jo plėtotę mūsų krašte, nebūtų minėjęs Stepono Dariaus. Tebūnie tai bokso aušros bendražygis ir vėlesnis treneris Leonas Misiūnas, lengvaatletis, o vėliau teisėjas Ignas Teišerskis. S. Dariaus į LFLS pagrindinę komandą įtrauktas futbolininkas, daugiametis Respublikos sporto komiteto pirmininkas, aktyvus sporto propaguotojas Jonas Uloza, dviratininkas bei motociklininkas, aktyvus sporto organi-



Steponas Darius Kauno čiuožykloje.

zatorius ir teisėjas Viktoras Serverinas, futbolininkai Citavičius, Skalskis, teisėjai Vaskelis ir Sauroris, daugybė kitų žmonių. Visiems jiems ir šimtams kitų Steponas Darius buvo ta kelrodė žvaigždė, į kurią žvelgdami ryžtingai žengė tuometinis Lietuvos jaunimas, inteligentija.

Esu tvirtai įsitikinęs, kad vos ne kiekvienas mūsų sportui nusipelnęs žmogus, sporto veteranas su stažu ras savo gyvenime ne vieną sąlyčio su Dariusiu tašką. Tiesioginį arba netiesioginį. Nors, kiek atsimenu, po 1933-ųjų tragedijos ši asmenybė, nepaisant nuopelnų, nebuvo tarp sportininkų qarsinama. Deja. O mūsų karta galėjo ir turėjo būti auklėjama didžiuole Dariaus meile sportui. Apie praėjusį dešimtmečių bei nūdienos sportininkus nėra nekalbu, Juk, ko gero, visoje Lietuvoje, išskyrus aviaciją, nėra nė vieno sporto klubo, pavadinto jo vardu. Kodėl?

Mums apibūdinti, matyt, užtektų vieno taiklaus žodžio: „Užmaršūs“. Tokie esame. Bet kodėl? Ar ne todėl, kad taip paprasčiau, lengviau, kad einant šiuo tikrųjų žmonių užmaršties keliu, žiū, šlovės žiežirbos apšviės ir mus, dalelė nepelnytų nuopelnų nubyrės?!... O pagarbą, šviesus atminimas? Jų jau neprisimename, arba, geriausiai atveju, ištraukiame į dienos šviesą jubiliejų išvakarėse, kai šių iškilų žmonių nuopelnų ir norėdamas nusišlepti negali.

Tiesa, paprastai, būna skaudi. Bet ji TIESA. Ir tuo viskas pasakyta. Kaip negalima paneigti aksiomų, taip negalima apeiti tiesos. Kad ir kokia karti ji būtų! Tad gal pagaliau atėjo metas perkratyti visas tas daktarines ir kandidatines Lietuvos sporto istorijai skirtas disertacijas, kuriose surasite ko tik norite, bet, ko gero, nė žodžio apie tikrą mūsų sporto pionierių Steponą Darius.

Puikus žmogus, aviatorius ir karininkas, visapusiškas sportininkas, daugelio sporto šakų Lietuvoje pradininkas ir propaguotojas Steponas Darius tikrai vertas didesnės pagarbos. Ir ne tik dėl to, kad jis perskrido Atlantą. Atlikti šį žygdarbį jam padėjo bendras puikus fizinis pasirengimas, užsigrūdinimas, toliau reikškas požiūris, kad sveikame kūne — sveika dvasia!

Susimąstykime apie tai. Ne tik šiandien, rytoj — artėjant skrydžio per Atlantą 60-mečiui. Galvokime apie tai kasdien, visur ir visada, kai galvojame apie Lietuvą, jos sportą, jo dabartį, o ypač — apie ateitį.

Aleksandras IČIKAVIČIUS



LFLS futbolo komanda. Centre su kamuoliu sėdi jos vartininkas Steponas Darius.



Lietuvos sporto lygos valdyba. Centre — jos pirminkas Steponas Darius.



Prieš 60 metų du puikūs Lietuvos sūnūs pakilo skrydžiui į Tėvyne, kuri tuo metu, nusimetusi šimtmečių slėgusį svetimtaučių jungą, sparčiai stojosi ant kojų. Tačiau viduje šalis buvo draskoma pavojingų prieštaraimų, tarpusavio nesutarimų, kurie neišvengiamai stūmė vos tik atgimusią valstybę į naują vergiją. Steponas Darius, pats tiesiogiai dalyvavęs jaunos valstybės kūrime, dėl plataus akiračio, nepriekaištingos erudicijos ir daugelio kitų puiklų žmogiškųjų savybių ryškiai išsiskyrė iš aplinkinių, tačiau ne kartą nukentėjo dėl primityvaus net labai aukštų pareigūnų mąstymo. Jis puikiai suprato, kur krypta Lietuva. Matydamas kasdieninius nesutarimus, asmeninių ambicijų kovas, kuriomis puikiai naudojo Rytų ideologai, jausdamas tautiečių patriotiškumo stoka, grėsusią lietuvių tautai pražūtį, Steponas Darius ryžosi žygdarbiui. Per trumpą laiką kartu su bendraminčiais Stasio Girėno, net nesikreipdami paramos į Lietuvos vyriausybę, nepalankiomis didžiosios depresijos sąlygomis Jungtinėse Amerikos Valstijose, milžiniškomis pastangomis, nepaisydami skeptikų patyčių, įtikina tautiečius aukos būtinybe, surenka, o daugiausia sunkiu alinančiu darbu užsidirba reikalingą skrydžiui paruošti pinigų sumą. Tai puikus pavyzdys mūsų šių dienų aviatoriams sportininkams, kurių didelė dalis lėšoms gauti neranda kitos išeities kaip tik reikalauti iš nualintų valstybės biudžeto, kurio ne tik aviatorių pramogai, bet ir daug svarbesniems dalykams jau nepajėgūs papildyti visiškai nuskurdinti Lietuvos gyventojai.

O 1933 metais, dar prieš skrydį per Atlantą, kiekvieną žodį apie tai gaudytį gaudė prie Aleksoto aerodromo augęs Edmundas Jasiūnas. Jauna Lietuvos aviacija dažnai nusinėdavo lakūnų gyvybes, tačiau Darius ir Girėno skrydžio reikšmingumas, rengtos sutikimo iškilmės, žinia apie tragišką skrydžio baigtį, žuvusiųjų sutikimas, laidotuvis ir neapsakomas praradimo skausmas, apėmęs visą Lietuvą, taip sukrėtė tada dar dešimtmečio berniuko sielą, kad didvyrių atminimo įamžinimas tapo jo kasdieniu rūpesčiu, kruopščiu darbu ir viso gyvenimo tikslu.

Jau dvidešimtmetis jaunuolis E. Jasiūnas nujautė, kokį rojų atneš rudosius okupantus išvarę raudonieji „išvaduotojai“. Todėl ir pasitraukė į Vakarų. Jungtinėse Amerikos Valstijose įsigijęs inžinieriaus elektriko specialybę visas atliekamas lėšas ir visą laisvalaikį skiria aviacijai. Daug skraido savarankiškai sportiniais lėktuvais, kartu su žmona Jūrate iš paukščio skrydžio ištyrinėja vos ne visą Šiaurės Ameriką, su didžiuliu susidomėjimu studijuoja aviacijos teoriją ir

puikiai išlaiko egzaminus komercinio piloto licencijai gauti. Skraidydamas Darius ir Girėno maršrutais, lankydamasis tuose pačiuose aerodromuose, bendraudamas su aviaciją mylinčia lietuvių išeivija, su žymyųjų lakūnų artimaisiais, kaimynais, bendradarbiais, E. Jasiūnas renka dokumentus, nuotraukas ir kitas relikvijas. Bėga metai, medžiagos susikaupia tiek daug, kad visi, kurie lankėsi pono Edmundo namuose Čikagoje, tvirtina, jog sunku patikėti, kad visa tai galėjo surinkti vienas žmogus. Darius ir Girėno skrydžio 50-mečio proga Edmundo Jasiūno išleistas albumas tai patvirtina — leidinio apimtis, kokybė, dokumentų ir nuotraukų unikalumas stebina kiekvieną, nes daugelio

lietonių tikslų — atnaujinti paminklo Kaune statybą. Susitikimuose su aviacijos istorikais, paminklo aukų rinkėjais E. Jasiūnas sužino, kad ir Pundziaus paminklo projektas, ir vieta Ažuolyne, sovietinių intelektualų nuomone, neišlaiko kritikos, todėl jau beveik dešimtmetis, kai vyksta naujų projektų ir naujų vietų konkursai, o per tuos nesibaigiančius konkursus esą infliacija pražudė iš žmonių surinktus pinigus.

1992 m. į Lietuvą atvyko Edmundo Jasiūno žmona Jūratė su 1000 JAV dolerių auka Darius ir Girėno paminklo statybai, tačiau su skausmu širdyje įsitikino, kad tų pinigų vis dar nėra kam įteikti, nes, likus tik metams iki skrydžio 60-mečio, projektų ka-

oro akrobatas Vytautas Lapėnas ir kai visus protezavimo, buitinius nukentėjusiojo reikalus aviacijos sporto funkcionieriai paliko likimo valiai, kreipėmės į Edmundą Jasiūną. Iki ašarų sujaudino nuoširdžios pastangos, kai nedelsiant per Amerikos lietuvių laikraščius buvo kreiptasi į išeiviją ir surinkta stambi pinigų suma, kurios didelę dalį sudarė Jūratės ir Edmundo Jasiūnų asmeninės santaupos. Ir kaip buvo žaudo, kai ponai Jūratei lankantis Vilniuje tie patys aviacijos sporto funkcionieriai neskyrė jai net elementarų padorumą liudijančio dėmesio.

Stebina Edmundo Jasiūno, šiais Darius ir Girėno metais atšventusio savo gražų 70 metų jubiliejų, nesenkanti energija ir sugebėjimas visur suspėti. Nepaisant d'elio krūvio Čikagoje laikraščio „Lietuvių balsas“ vyriausiojo redaktoriaus pareigose, susidaro įspūdis, kad E. Jasiūnas gyvena kažkur čia pat, Lietuvoje. Kiek prirašyta laišku, išsiųsta fakso Darius ir Girėno skrydžio 60-mečio reikalais Kauno aviacijos muziejaus direktoriui A. Gamziukui, aviacijos istorikui J. Balčiūnui, paminklo statybos organizatoriui G. Majorovui, skrydžio paminėjimo organizacinio komiteto nariams V. Ažmenskui, A. Karpavičiui, E. Ganusauskui, lėktuvo „Lithuanica“ kopijos autoriui V. Kėsgailai, albumo antrojo tiražo leidėjui p. Užtupui ir daugeliui kitų.

Kai šiuo ypač sunkiu Lietuvai metu mes vos ne kiekvienas, pamynę elementarias moralės normas, riejames vien dėl to, kad galėtume atplėsti kuo didesnį gabalą sau, paversti jį doleriais, ir nedelsdami lėkti į Vakarų pirkti įmantresnių vežėčių ar modernesnių skarmalų, Jūs, Jūrate ir Edmundai, kaip ir prieš 60 metų Darius ir Girėnas savo asmeniniu pavyzdžiu mokote mus, kad civilizuoatame pasaulyje labiausiai vertinama meilė žmogui, savo kraštui, savo tautai, darbštumas ir sąžiningumas ir kad tik turėdama šias savybes tauta gali pasukti klestėjimo keliu.

Tikiu, kad Jūs, Edmundai, atvežusiam neįkainojamos vertės relikvijų, tarp jų Darius ir Girėno lėktuvo propelerį, į kurį buvo sudaužytas šampano butelis lėktuvą krikštijant „Lituanicos“ vardu, kai „Lituanicos“ kopija, pilotuojama jos kūrėjo lakūno Vlodo Kėsgailos, pakils skryžiui į Soldiną, laisva vieta šalia piloto bus skirta Jums ir tikrai Jums. Tikiu, kad Darius ir Girėno postamente Jūs, Jūrate ir Edmundai, vardai bus įrašyti aukso raidėmis patys pirmieji.

**Antanas UNIKAUSKAS,**  
Stepono Darius ir Stasio Girėno metų šventinių renginių organizavimo vyriausybės komisijos narys

## Gyvenimas, skirtas Lietuvai



Edmundas JASIŪNAS (dešinėje) su aviacijos veteranu Viktoru AŽMENSKU Paluknio aerodrome.

jų iki tol Lietuvoje niekas nebuvo matęs.

Jau minint antrąsias Darius ir Girėno skrydžio per Atlantą metines Čikagoje, jų garbei buvo atidengtas puikus marmurinis paminklas. Kaune paminklas didvyriams buvo pradėtas statyti 1939 metais, tačiau 1940-aisiais visos paminklui skirtos statybinės medžiagos buvo sunaudotos komunistų rūmų.

Po Darius ir Girėno skrydžio 50-mečio tuometinė Lietuvos TSR valdžia leido pradėti rinkti aukas paminklui. Pagal tuometinio rublio kursą jų buvo surinkta per 100 tūkstančių dolerių (0,5 milijono rublių). Šias lėšas priglaudė Lietuvos kultūros fondas, tačiau kur ir kam jos buvo panaudotos, dar ir šiandien nepajėgus išaiškinti net Valstybės kontrolės departamentas.

1991 metų rudenį pirmą kartą po kelis dešimtmečius trukusio išsiskyrimo E. Jasiūnas aplanko Lietuvą. Vienas svarbiausių ke-

ras dar nebaigtas. Ponia Jūratė kreipiasi į tuometinį Lietuvos aeroklubo prezidentą AT deputatą K. Intą, kurio pastangomis sudaroma ir AT patvirtinama vyriausybėnė paminklo statybos komisija. Ir tik tada sugrįžtama prie daugiau kaip prieš 55 metus pripažinto Pundziaus projekto ir paminklo statybos vietos Ažuolyne. 1000 dolerių auką ponai Jūratė palieka Lietuvos Aeroklubo kasoje su sąlyga, kad pinigai bus pervesti LKF tik asmeniškai jos vyro Edmundo nurodymu.

E. Jasiūno išleisto albumo apie Darius ir Girėną paklausa labai didelė, todėl autorius visą pirmojo tiražo spaudos įrangą nemokamai perduoda į Lietuvą ir dar papildomai skiria 1000 dolerių antro tiražo leidimui, tikėdamasis, kad dėl mažesnių gamybos, o ypač transportavimo išlaidų Lietuvoje išleistas albumas bus prieinamas visiems.

Kai prieš keletą metų skaudžiai nukentėjo įžymus Lietuvos



# LIETUVOS PADANGĖJE

● S. m. vasario 6 dieną Kauno Karmėlavos aerodrome nusiėjo keturi Čekoslovakijos firmoje Aero pagaminti dviviečiai reaktyviniai mokomieji-treniruotųjų lėktuvai L-39 Albatros. Tai atgavus nepriklausomybę pirmieji ginkluoti Lietuvos karinių oro pajėgų lėktuvai. Jie pirkti Kirgizstane po 21000 dolerių.

● Vilniaus aerodrome š. m. kovo 3 d. Vokietijos Bundeswer lakūnai įteikė Lietuvos KAM karinėms oro pajėgoms dovaną — du karinius transporto lėktuvus. Tai Čekoslovakijoje pagaminti LET-410 lėktuvai su dviem turbosraigtiniais varikliais. Dalyvaujant Vokietijos ambasados Lietuvoje reikalų patikėtiniui Stefan Gollon ir Lietuvos krašto apsaugos ministro pavaduotojui Eugenijui Nazelskiui, lėktuvus Lietuvos karinių oro pajėgų vadui pulkininkui leitenantui Zenonui Vegelevičiui perdavė ekipažų grupės vadas kapitonas Karl-Heinz Warzok.

● Ilgai buvo sprendžiamas didžiausio Pabaltijyje šiaulių Zoknių aerodromo likimas. Į jį pretendavo Susisiekimo ministerija, Šiaulių miesto savivaldybė ir Krašto apsaugos ministerija. Vyriausybė nusprendė, kad iš aerodromo išsikrausčius paskutiniams sovietinės kariuomenės daliniams aerodromo šeimininkais liks Šiaulių miesto savivaldybė. Dalis įrengimų ir pastatų skiriama Krašto apsaugos ministerijai.

● Žymus Lietuvos architektas Vytautas Landsbergis-Zemkalnis š. m. kovo 10 dieną atšventė šimtąsias gimimo metines. Šis nepaprastos erudicijos žmogus, nors ir būdamas pasižinęs ar-

● Aviakompanija Lietuvos Avialinijos nutiesė dar vieną tarptautinę oro trasą. Š. m. kovo 30 dieną lėktuvas Jak-42, valdomas laivo vado Gedimino Petruškos ir antrojo piloto Romo Kulitos, su LAL vadovybe, žurnalistais ir pirmaisiais keleiviais nusileido Amsterdamo Schipol aerouoste. Kelionė iš Vilniaus Olandijos sostinę trunka 2 val. 30 min. Manoma, kad sujungtas su daugeliu pasaulio šalių Schipol aerouostas bus trampinas toliau iš Lietuvos skrendantiems keleiviams. Reiserai vyks tris kartus per savaitę.



Lietuvos Avialinijų laineris Amsterdamo Schipol aerouoste.

chitektūrai, gyvenime surado laiko ir aviacijai. Susikūrus Lietuvos aeroklubui V. Landsbergis-Zemkalnis buvo aeroklubo tarybos narys, 1935 metais kartu su atsargos kapitonu Vladu Morkumi atstovavo Lietuvos aeroklubui Jugoslavijoje, Dubrovniko mieste vykusioje 35-oje FAI Generalinėje konferencijoje. Pagal jo sukurtą projektą Soldino miške, „Lituanicos“ katastrofos vietoje, 1936 metais pastatytas paminklinis ansamblis. O lakūnų S. Dariaus ir S. Girėno balzamuotiems kūnams jis Kauno kapinėse

suprojektavo originalų mauzoliejų.

Už paramą aviacijai ir aktyvią veiklą LAK taryba Vytautui Landsbergiui-Zemkalniui 1935 metais suteikė Lietuvos aero klubo garbės nario vardą.

● S. m. kovo 31 dieną atidarytas naujas Vilniaus aerouosto pastatas, skirtas tarptautiniams reisams aptarnauti. Atidarymo ceremonijoje juostelę perkirpo Lietuvos Respublikos prezidentas Algirdas Brazauskas. Pastatą pašventino Vilniaus aerouosto kapelionas Kęstutis Latoža.

Tarsi perkūnas iš giedro dangaus aviacijos visuomenę pasiekė žinia, kad š. m. vasario 19 dieną tragiška mirtis ištiko Vilniaus aeroklubo instruktorių

## Vytautą RAMELĮ.

V. Ramelis gimė 1952 m. vasario 11 d. Nuo pat vaikystės domėjosi aviacija ir nuėjo visas jos pakopas. Pradėjęs nuo aviamodelizmo, aukščiausių rezultatų jį pasiekė oro kautynių modeliais. Ilgus metus respublikos rinktinėje dalyvavo tarptautinėse varžybose, buvo Lietuvos ir Pabaltijio čempionas. Už pasiektus sportinius rezultatus 1972 metais



jam suteiktas aviamodelizmo sporto meistro vardas.

Baigęs Vilniaus A. Vienuolio vidurinę mokyklą V. Ramelis at-

liko karinę tarnybą — buvo aviacijos mechanikas. Vėliau skraidė sklandytuvais ir 1979 metais, įvykdęs reikiamus sklandymo sporto normatyvus, gavo antrą sporto meistro ženkluką. Šokinėjo su parašiutais, dalyvavo kuriant ir bandant sukurtą pirmąją Lietuvoje Algio Miklaševičiaus skraidyklę, dirbo sklandymo instruktoriumi Vilniaus aeroklubo Paluknio aerodrome. Valdė daugelio tipų lėktuvus. Iš viso ore yra išbuvęs 3687 valandas.

Vytauto Ramelio apmokytį ir į padangę išleisti sportininkai neteko puikaus ir nuoširdaus instruktoriaus. O šio kuklaus, draugiško ir darbštaus bičiulio atminimas visada išliks mūsų širdyse.

## PAŽINKIME KARINĘ TECHNIKĄ

1968 metų liepos mėnesį trys Europos aviacijos firmos (vokiečių Messerschmitt-Bölkow, anglų British Aircraft corp. ir italų Fiat) įsteigė susivienijimą Panavia Aircraft GmbH programa MRCA įgyvendinti. Programai MRCA (multi role combat aircraft) — tai universalus kovos lėktuvas, skirtas pakeisti iki šiol NATO karinėse oro pajėgose naudotą Lockheed F-104 Starfighter. 1970 metais pradėta Tornado prototipų gamyba. Įgyvendinant programą teko spręsti daug sudėtingų problemų, nes tai buvo vienas pirmųjų lėktuvų su keičiama sparno geometrija. 45 proc. gamybos apimtys teko koncernui Messerschmitt-Bölkow, 40 proc. — British Aerospace ir 15 proc. Aeritalia. Su pirmaisiais 9 prototipais Vokietijos ir Anglijos specialistai atliko visapusiškus lėktuvo bandymus.

Prototipas Nr. 1 pirmą kartą pakilo 1974.08.14. Jame tikrintas lėktuvo pastovumas ir pavaldumas. Suregistruotos visos skridimo charakteristikos.

Prototipas Nr. 2 pirmą kartą pakilo 1974.10.30. Tirtos skridimo charakteristikos, esant įvairiems skridimo greičiams su pakabinama po sparnais ginkluote. Bandyta kuro papildymo ore sistema.

Prototipas Nr. 3 pirmą kartą pakilo 1975.08.05. Šis mokomasis — treniruotės Tornado turėjo sudvejiną valdymo sistemą. Tirtos lėktuvo suktukinės savybės ir perkrovimai. Lėktuve buvo prieš-suktukinis parašiutas.

Prototipas Nr. 4 pirmą kartą pakilo 1975.09.02. Bandyta lėktuvo įranga, navigacinė lėktuvo sistema ir autopilotas.

Prototipas Nr. 5 pirmą kartą pakilo 1975.12.05. Išbandytas skridimas ir ginkluotė.

Prototipas Nr. 6 pirmą kartą pakilo 1975.12.20. Tai buvo pirmasis Tornado, kuriame įrengti kulkosvaidžiai išbandyti ore ir numesta pakabinama ginkluotė.

Prototipas Nr. 7 pirmą kartą pakilo 1976.03.30. Vykdyti visapusiški lėktuvo sistemų bandymai.

Prototipas Nr. 8 pirmą kartą pakilo 1976.07.15. Tai buvo antras lėktuvas su sudvejiną valdymo sistema. Bandyta patobulinta valdymo sistema ir taikymo įranga.

Prototipas Nr. 9 pirmą kartą pakilo 1977.02.05. Išbandytas flateris ir ginkluotė.

Baigus bandymus trys lėktuvų kūrusios šalys pasirašė sutartį savo poreikiams pagaminti Tornado. Anglijos karinėms oro pajėgoms skirti 385 lėktuvai (165 naikintuvai ir 220 smogiamųjų atakos naikintuvų), 312 — Vokietijai.

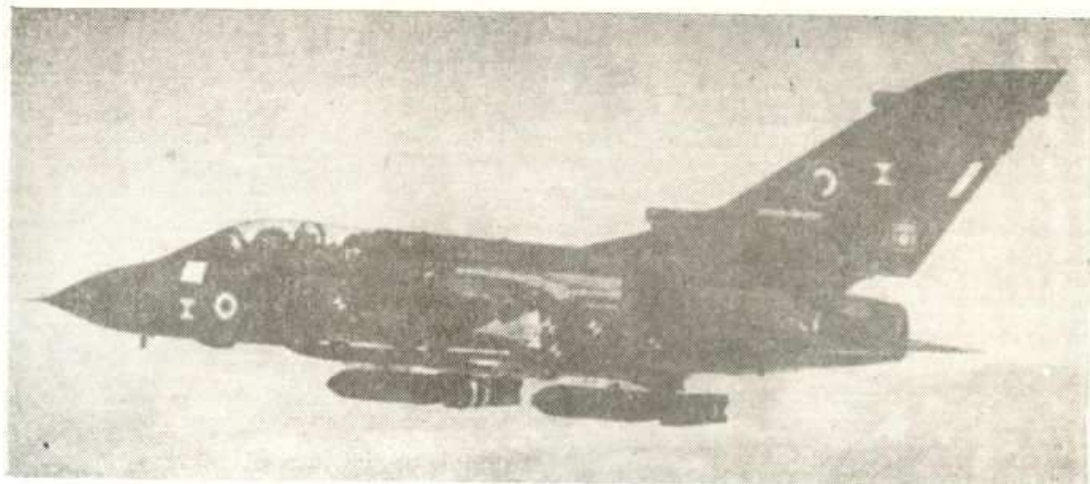


jai ir 102 (tarp jų 12 dviviečių) Italijai. Pirmieji lėktuvai Tornado karinių dalinių gauti 1980 metų liepos mėnesį.

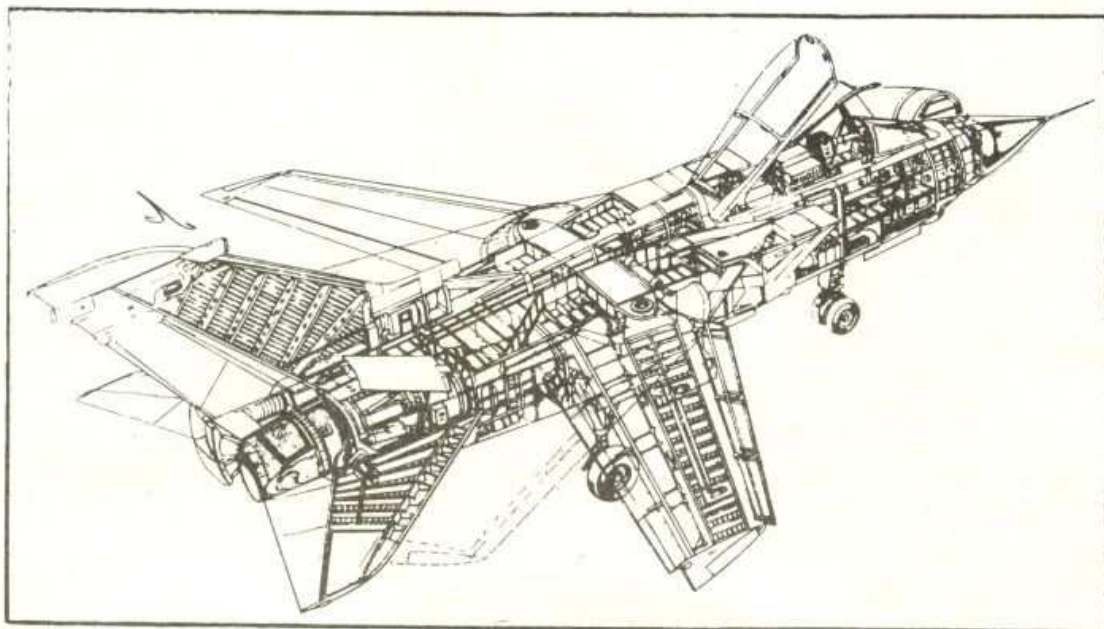
Tornado skirtas prieš kariniams objektams naikinti, tiesioginiam žemės kariuomenės dalių rėmimui, oro kautynėms nuo 0 iki 14000 m aukščiuose, prieš jūros taikiniams naikinti, teritorijos ir prieš gynybos objektų žvalgybai.

Smogiamieji — atakos Tornado skirti taikiniams žemėje naikinti. Skraido neaukštai, bet kokiomis oro sąlygomis, dieną ir naktį, iki garso greičio ištiesiais sparnais. Skrendant dideliais greičiais nepriklausomai nuo aukščio sparnai yra suglaudžiami iki galutinės atsilenkimo padėties.

Sparnai — keičamos geometrijos. Priekinė briauna normalioje — starto padėtyje ir esant iki 1 Ma greičiui sudaro 25° strėliškumo kampą. Skrendant viršgarsiniu greičiu sparnai atlenkiami



## Universalus kovos lėktuvas PANAVIA TORNADO



iki 68° kampu. Sparno nuoslydžio dalyje yra trijų dalių plyšiniai užsparniai, o viršuje — dviejų dalių interceptoriai, kuriems tenka ir spoilerių funkcijos. Nešantys sparnų elementai pagaminti iš titano. Likusios dalys ir dangą — iš duraluminio. Sparnai atlenkiami, naudojant elektrinę-hidraulinę sistemą. Jų atlenkimo kampą nuo 25° iki 68° reguliuoja lėkūnas. Sparnų galuose įmontuotos antenos ir kuro bakai.

Pagrindiniai liemens elementai pagaminti iš aliuminio lydinų. Priekinėje dalyje, po gaubtu, pagamintu iš kompozicinių medžiagų, yra radijo lokacinė aparatūra. Toliau — hermetiška pilotų kabina. Pilotų kėslas su katapulta, kuria galima naudotis nuo nulinio aukščio ir nulinio greičio. Kabinos gaubtas pakeičiamas į viršų. Liemens centrinėje dalyje įmontuoti sparnų atlenki-

mo mazgai ir mechanizmai. Žemiau abiejose pusėse reguliuojamos oro įsiurbimo angos. Centre — pagrindinių važiuoklės ratų įtraukimo ertmės. Čia yra ir elektros bei hidraulikos įranga. Centrinėje liemens dalyje — ir pagrindinis kuro bakas. Liemens gale įstatyti varikliai, pritvirtintos uodegos plokštumos. Viršuje, šalia kilio, išdėstytos oro stabdžių plokštės, liemenyje prieš variklius — kuro bakai.

Uodegos plokštumos klasikinės. Kilio viršuje įrengta antena, o prie liemens yra aparatūros aušinimui naudojamo oro įsiurbimo anga. Aukštumos vairo plokštumos atlieka ir eleronų funkcijas. Vairai valdomi hidraulikos sistema.

Važiuoklės priekinis sudvejintas ratas įtraukiamas į priekinę liemens dalį. Pagrindiniai ratai įtraukiami į vidinę dalį esančias

ertmes. Ratai yra su mažo slėgimo padangomis, todėl lėktuvai Tornado gali būti eksploatuojami ir lauko aerodromuose. Be to, ratai su automatine blokavimo sistema prieš slydimą.

Lėktuve du dviejų kontūrų turboreaktyviniai varikliai Turbo-Union RB 199-34R MK 101. Kiekvieno jų trauka 4050 kg, o naudodant forsažą — 7120 kg. Visų kuro bakų talpa 6230 l. Kai reikia, galima naudoti du papildomus liemens apačioje pakabinamus bakus. Liemens dešinėje pusėje — prietaisas kurui papildyti ore.

Tornado lėktuvus naudojančiose atskirose šalyse iš dalies skirtinga ir radijo elektroninė įranga. Lėktuve yra du radijo lokatoriai, nepriklausoma navigacinė sistema, radijo aukštmatas, radijo ir lazerinis distancijos matuokliai, lėktuvo padėties ir aerodi-

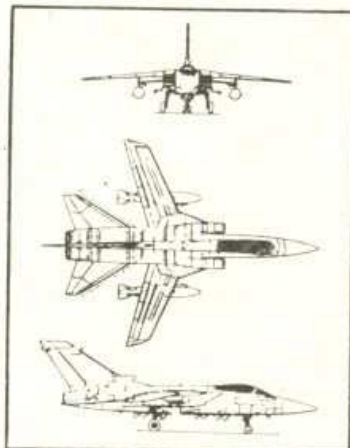
naminų charakteristikų kontrolės sistema, atpažinimo savas-svetimas aparatūra, autopilotas, prieš radijo lokatorių veikimo zonos indikatorius. Visi duomenys apdorojami centriname kompiuteryje ir pateikti pilotui kabinos priekyje įmontuotame ekrane. Ryšiui palaikyti naudojamos UTB ir pagalbinė trumpų bangų radijo stotys.

Lėktuvas turi sudvejintą, nepriklausomą hidraulinę sistemą. Šia sistema keičiama sparnų geometrija, valdomi užsparniai, interceptoriai, aukštumos, posūkio vairai, įtraukiama ir išleidžiama važiuoklė.

Lėktuvas ginkluotas priekyje įmontuotomis dviem 27 mm Mauser tipo patrankėlėmis. Trys pakabinimo mazgai raketoms ar bomboms įtaisyti po liemeniu ir po du kiekviename sparne. Maksimalus ginkluotės svoris — 8165 kg.

### TECHNINIAI LĖKTUVO DUOMENYS

|                       |                            |
|-----------------------|----------------------------|
| Sparnų ilgis          | 13,90/8,60 m               |
| Lėktuvo ilgis         | 16,70 m                    |
| Lėktuvo aukštis       | 5,70 m                     |
| Sparnų plotas         | 29,70/28,10 m <sup>2</sup> |
| Tuščio lėktuvo svoris | 9980 kg                    |
| Skridimo svoris       | 26490 kg                   |
| Maksimalus greitis    | 2,20 Ma                    |
| Tūpimo greitis        | 220 km/val.                |
| Skridimo nuotolis     | 3890 km                    |
| Maksimalus aukštis    | 15250 km                   |





Po nepriklausomybės atkūrimo Lietuvos aviatoriai besikuriančiai krašto armijai geranoriškai siūlė patalpas visose aeroklubų bazėse, skraidančiai ir antžeminę techniką. Lakūnai sportininkai, kurių meistriškumas žinomas toli už šalies ribų, buvo pasirengę vykdyti tik ką gimusios Valstybės kariškių nurodymus, su jokios ginklų neturintais lėktuvėliais atlikti bet kokias užduotis, nes tuo metu visos Lietuvos karinės bazės, visi kariniai aerodromai knibždėdė knibždėjo iki dantų apsiginklavusių „darbo žmonių gynėjų“, pasiruosusių bet kuriuo metu vardan „šviesios ateities“ suruošti baisiausias skerdynes.

Tačiau 1991 m. rugsėjo 20 d. dėl nesuprantamų priežasčių pažeidus Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos 1990 m. lapkričio 15 d. nutarimą Nr. 1—787, LR Vyriausybės nutarimu Nr. 388 tuometiniam Krašto apsaugos departamentui perduoda Vilniaus Dariaus ir Girėno, Panevėžio ir Šilutės aeroklubus, kurių bazėse, turinčiose tik sportinius lėktuvus ir sklandytuvus, įsteigiamos Savanoriškosios krašto apsaugos tarnybos karo aviacijos eskadrilės.

Bėgo laikas, „išvaduotojai“ iš Rytų vieną po kitos paliko karines bazes, karinius aerodromus, kurių Lietuvoje tiek daug, kad, ko gero, užtektų visoms aplink Baltijos jūrą esančioms valstybėms, tačiau apie trijų aeroklubų gražinimą SKAT-o pareigūnai net girdėti nenorėjo.

Turint galvoje, kad šių aeroklubų angaruose yra apie 40 sportinių lėktuvų, apie 60 sklandytuvų, kurių vertė siekia apie 2 milijonus dolerių, po buvusių DOSAAF organizacijų patikrinimo kreipėmės į Valstybės kontrolės departamentą ir paprašė duomenų apie Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubo 1992 m. finansinę veiklą. Valstybės kontrolierius V. Kundrotas labai mandagiai leido suprasti, kad jeigu duomenis ir gausime, juose bus pateiktas ne bent skylių, o sandėliuose — tualeto popieriaus likučiai. Visa kita — tabu, karinė paslaptis.

O paslaptinių dalykų buvimas Dariaus ir Girėno aeroklube tikrai nemažai. Dar energetinės blokados metu net vidurdienį buvo galima įsigyti neribotus kiekius aviacinio benzino rinkos kaina, iki šiol nežinomi benzino likučiai po generolo Taurinsko okupacijos, paslaptinis ir Vilniaus eskadrilės nenoras gražinti jau 10 tūkstančių

dolerių vertės skolinatą aviacinį benziną Paluknės sklandymo klubui. Paslaptingi dažni puikiai rusiškai kalbančių suomių ir austrių, dar Brežnevo laikais baigusiu mokslus Maskvoje, apsilankymai Kyviškėse. Jiems išvykus Vakarų aeroklubuose atsiranda anksčiau nematytų sovietinės gamybos sportinių lėktuvų, o paslaptingos ir nekontroliuojamos veiklos bacila, pasėta Kyviškėse, plinta po kitus aeroklubus. Paslaptis, kieno naujai dirba naujutėlaitis Alytaus AK sportinis lėktuvas Svedijoje, toje pačioje šalyje Kauno AK sklandytuvus LAK-12, paslaptis, kiek buvo uždirta už sklandytuvų nuomą Vokietijoje, vis dar paslaptinai dingsta lyg ir pabaikę savo resursus, bet jokios komisijos nenurašyti kiti skraidantys aparatai, nesuprantamas Alytaus AK vadų neveiklumas, kai nepajudinta nei piršto dėl 150 tūkstančių dolerių vertės sportinių lėktuvų, prieš trejus metus paliktų Charkove, susigrąžinimo. Nors visi nuosavybės įrodantys dokumentai yra Alytuje, Kijevo generalai tvirtina, kad šie lėktuvai jau Ukrainos nuosavybė, dabar nuskrandinti į Feodosiją, ir kyla įtarimas, kad, ko gero, sulaukus patogaus momento, paruošti šiuoliui į Turkiją.

Paslaptingas aktyvus daugelio aeroklubų vadų pasipriešinimas reformoms, nenoras suvokti, kad laisvos rinkos sąlygomis neįmanomi nemokami skraidymai, nesuprantama, kodėl sklandytojai atima parašiutininkų lėktuvus, inventorių, vasaros namelius, iš kurių paprasčiausiai išsikelti ir daug aviacijos sportui nusipelnčius veteranus.

Paslaptingi per labai trumpą laiką visai ne ore įvykę nelaimingi atsitikimai, kurių aukomis tapo puikūs lakūnai, išėję pačiąme jėgų žydėjime, o savo žmogiškosios savybės toli pralenkę aplinkinius, tačiau turėję ryšių su pagrindiniu aviaciniu bizniu.

Bet pati paslaptiniausia yra Krašto apsaugos aukščiausio pareigūnų meilė aviacijos sportui. Lietuvos Respublikos prezidentas A. Brazauskas per 1993 m. biudžeto svarstymą ne kartą prašė Seimo narius atsisveikinti, kad Krašto apsaugai ypač trūksta lėšų, kad dėl jų stokos būtina karinei tarnybai pašaukti

ta tik 1/3 šaukiamojo amžiaus jaunuolių, kad Lietuvos karininkų atlyginimai juokingai maži, o dėl lėšų stokos visiškai nesprendžiamos kariškių socialinės problemos, kad skaitlingiems kariniams objektams trūksta net apsaugos ir kai kuriuose kariniuose aerodromuose aplinkiniai gyventojai ardo ne tik pastatus, bet ir kilimo-tūpimo takus.

Vilniaus SKAT-o eskadrilė oficialiai pripažino, kad 1992 m. priskraidyta virš 1000 val., iš kurių apie 250 val. skraidė užsieniečiai, kurie eskadrilės sąskaitoje paliko 26 tūkstančius dolerių. Be to, „Geležinio Vilko“ užsakymu atliktą 2000 parašiutinį šuolį, už kuriuos „Geležinio Vilkas“ į eskadrilės sąskaitą pervedė gražią pinigų sumą.

Visos kitos valandos, kurių vertė apie 60 tūkstančių dolerių, buvo skirtos aviacijos sporto plėtrai, nors eskadrilės lakūnus-sportininkus, ko gero, galima suskaičiuoti ant vienos rankos pirštų. „Geležinio Vilko“ užsakymus sutarčių pagrindu vykdė visi aeroklubai, į kuriuos buvo kreiptasi. Tai daryti pasirengę ir kiti, ir apie tai jau kalbame, kaip minėjau, nuo pat Nepriklausomybės atkūrimo. Nors Vilniaus eskadrilėje šiuo metu tarnauja apie 30 apmokamų savanorių, kurie, patenkę vieno kito užsieniečio poreikius, ir patys sutinka su tuo, kad šiam darbui atlikti užtektų ir tris kartus mažesnio darbuotojų skaičiaus.

Todėl nuo šių metų sausio pradėjau prašyti audiencijos pas krašto apsaugos ministrą. Po nemažų pastangų vasario pabaigoje susitikimas įvyko. Ministras sutiko, kad reikia vienyti, taupyti lėšas, dirbti ranka rankon, patarė kreiptis į SKAT-o vadą poną Gečą, todėl atsisveikinau turėdamas viltį, kad visos problemos išstipris kaip sniegas pavasarį. SKAT-o vadas tvirtino, kad 1992 m. skraidymo sezonas parodė, jog kariškiai kur kas geriau sugeba vystyti aviacijos sportą, negu Lietuvos aeroklubas, todėl jie tai darys ir ateityje.

Lankydamasis Kyviškėse FAI prezidentas Olavi A. Rautio užtikrino, kad protingai tvarkantis, turintis tokias puikias bazes, tiek technikos, reikia tik nedidelių įdėjimų, ir FAI suteiks galimybę organizuoti pasaulio ir

Europos čempionatus. Pernai į navigatorių pasaulio čempionatą Lenkijoje susirinko apie 100 dalyvių ir dvigubai tiek aptarnaujančio personalo, kurie per 10 dienų kiekvienas paliko varžybų organizatoriams ne vieną tūkstantį dolerių.

Kyviškėse, kaip puikiausiai įrengtoje Lietuvos aviacijos sporto bazėje, dar „subrendusio socializmo“ laikais buvo surengtos trejos stambios tarptautinės socialistinių šalių varžybos. Tad reikėtų tik paremontuoti patalpas, pakeisti santechnikinius įrengimus ir užlopyti jau kelerius metus klaurą administracinio pastato stogą. Tačiau eskadrilės vadai, turėdami savo žinioje tokią gražią sveikata trykstančių savanorių būrį, niekaip nepajėgia to sutvarkyti.

O juk balionų, sklandymo, navigacijos, o ypač aukštasis pilotas yra labai turtingų žmonių sportas, todėl turime visas galimybes artimiausiu laiku turėti savas, o ne iš valstybės biudžeto išreikautas lėšas.

Šiais klausimais kreipėmės į visas vyriausybes ir į visus premjerus, prirašėme dešimtis Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimų projektų variantų, tačiau jų derinimas visose instancijose nedavė rezultatų, nes visur kaip pelis Lietuvos aeroklubo nužaroje styrojo jokia nepaaiškinamas, moraliai nepateisinamas trijų aeroklubų užgrobinimas. Todėl iki šiol neturime jokių aeroklubų žemę, pastatus, kitą aeroklubų turta ginančių Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarimų ir potvarkių. Lietuvos aeroklubo turtas išskaidytas KAM-o, Kūno kultūros ir sporto departamento, miestų, rajonų savivaldybių balansuose ir reguliavimo sferose, aeroklubų žemės dalinasi buvę žemių savininkai, miestų ir rajonų savivaldybės. Net Alytaus aeroklubo aerodromas, kuriame kažkada turėjo bazę garsioji prancūzų eskadrilė Normandija-Nemunas, padalinys tautinės nomenklatūros gyvenamųjų namų statybai.

Ne jau Lietuvos aeroklubus, aviacijos sporto entuziastų patalpytus ir išgrąžintus per kelis dešimtmečius, kuriuose buvo išugdyti pasaulinio garso aviatoriai, kurių komandos kartu su krepšininkais vienos pirmųjų ne kartą triuškins imperijos rinktinės, ištiks prievarta sukurtų kolūkių likimas?

A. UNIKASKAS

## Ženkliukai su žuvėdromis — Lietuvos sklandytojams

Tarptautinė Aeronautikos Federacija (FAI) yra įsteigusi skraidymo progresą skatinančius ženkliukus už sportinį meistriškumą. Pirmieji normatyvai buvo nustatyti 1920 metais Vokietijos Aviamodelių ir sklandymo klubų asociacijoje ir išsilaikė iki pokario metų. Sklandytojo A piloto vardas buvo suteikiamas išsilaikius ore daugiau kaip 30 sekundžių, o nusklęsti reikėjo 300 metrų. B piloto sąlygos — du tiesūs skridimai po 45 sekundes ir vienas 60 sekundžių trukmės skridimas su dviem 90° posūkiais. C pilotas turėjo ne mažiau kaip 5 minutes išbūti ore, skrisdamas šlaito atvėryje. Ženkliukai pradėti gaminti

tik 1922 metais pagal sklandymo instruktoriaus vokiečio Fritz Stamer projektą. Mėlyname fone viena žuvėdra — A pilotas, dvi žuvėdros — B pilotas ir trys žuvėdros — C pilotas.

Ši klasifikacija prieš karą buvo priimta ir Lietuvoje. O pirmasis A, B ir C piloto normatyvus 1931 metais Rasytės sklandymo mokykloje įvykdė karo aviacijos jaunesnysis leitenantas Grigorijus Heidrikis (Radvenis).

Pradėjus skraidymus termikuose, debesyse ir perskridimus maršrutais FAI 1931 metais įsteigė sidabrinį C ženkliuką — mėlyname fone trys baltos žuvėdros, apjuostos sidabriniais

ažuolo lapų vainiku. Sidabrinio C ženkliuko normatyvai — 50 kilometrų perskridimas, laimėtas 1000 metrų aukštis ir 5 valandų išsilaikymas ore. Pirmieji FAI sidabrinis ženkliukas, pažymėtas Nr. 1—2, gavo vokiečių sklandytojas W. Hirth ir austras R. Kronfeld. Beje, sidabrinio ir 1935 metais įsteigto aukšnio C ženkliuko normatyvai galioja ir dabar. O auksiniam ženkliukui gauti reikia nuskristi 300 kilometrų maršrutu, laimėti 3000 metrų aukštį ir išsilaikyti ore ne mažiau kaip 5 valandas.

1949 metais įsteigiami FAI auksiniai C ženkliukai su trimis deimantais. Kiekvienas deimantas suteikiamas už nuskristą 300 kilometrų maršrutą iš anksto numatytą tikslą, už nuskristą 500 kilometrų nuotolį ir už laimėtą 5000 metrų aukštį.

Sklandytuvu įveikę 1000 kilometrų maršrutą sklandytojai apdovanojami diplomu su specialiu ženkliuku. Pasauliye šia

distanciją jau yra nuskridę daugiau kaip 1000 pilotų.

Na, o užpėnai, kai Naujosios Zelandijos sklandytojas Raimond Lynskys sklandytuvu Nimbus 3 nuskrido 2000 km atstumą, FAI įsteigė naują 2000 kilometrų apdovanojimą.

Paprastai A, B ir C sklandytojų ženkliukai yra išduodami savos šalies aeroklubuose. Ir Lietuvai atsisakius sovietinių sportinių atskyrių vėl gražinta „baltų žuvėdrų“ klasifikacija. Respublikos sklandymo federacijos prezidento posėdyje patvirtinti normatyvai. A piloto ženkliukas bus teikiamas savarankiškai išskridus sklandytuvu. B pilotui reikia laimėti 500 metrų aukštį. C pilotui — išsilaikyti ore 3 valandas.

Jurgis STANAITIS, tarptautinės klasės sporto meistras, sklandymo federacijos prezidentas  
P. S. HONORARA UŽ SI RASINĮ SKIRIU „LIETUVOS SPARNŲ“ ŽURNALUI.





1971 metais Junglinėse Amerikos Valstijose išleistas dailininko E. Krausko filatelinis blokas. Jame pa-vaizduoti Lietuvos oro pašto ir Da-rius — Girėno skrydžių skirti pašto ženklai. Piešinyje — JAV ir Lietu-

vos Laisvės statulos, esančios šių valstybių miestuose, kuriuos Lituanika tu-rėjo sujungti oro trasa. O aviacijos pažangą simboli-

zuoja 1933 metais per Atlantą skridusi Lituanika ir JAV kosminis laivas Mer-kurijus-3, kuriuo 1961 metais gegu-žės 5 dieną skrido

pirmasis amerikie-čių kosmonautas A. Shepard.

Artėjant Lituanikos skrydžio jubi-leiui, neužmiršti ir aviamodeliuotojai. UAB ANBO iš-leido popierinį skraidantį Lituanikos modelį. Jis la-bai paprastas ir jį gali pasigaminti kiekvienas mėgėjas.

Na, o Respubliki-nių techninės kūry-bos rūmų aviamodeliuotojai paga-mino suklijuojamą popierinį Lituanikos modelį. Ati-džiai dirbant pagal pateiktą schemą ir su gerais klijais, gaunama tikslī sten-dinė Lituanikos ko-pija. Modelis paga-

RESPUBLIKINIAI  
MOKSLEIVIŲ TECHNINĖS  
KŪRYBOS RŪMAI

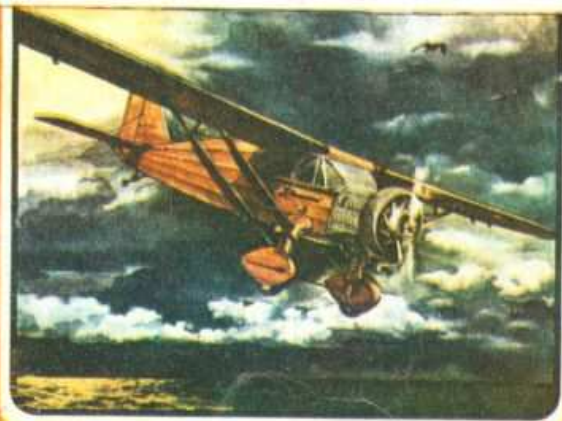


= LITUANICA =  
MODELIS - KOPIJA

Vilnius, 1991



mintas masteliu 1:50.



ANBO

RELANCE ON OUR  
PRESENTER

Lituanica



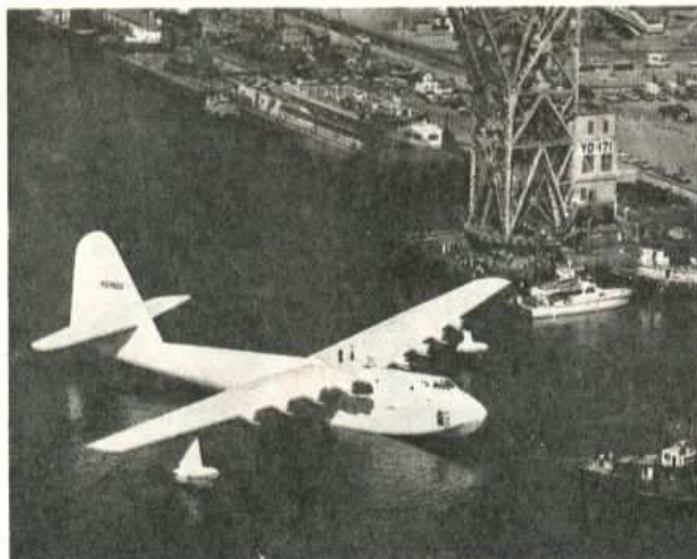
## KLAUSIATE — ATSAKOME

Sių metų pirmame „Lietuvos sparnų“ numeryje rasėte apie didžiausią pasaulio amfibiją, jos perkėlimą į kitą vietą.

Ar negalėtumėte plačiau papasakoti apie originalių konstrukcijų kūrėją ir pilotą Howard Hughes bei jo „Spruce Goose“?

Vladas JANKAUSKAS

Kaunas



Spruce Goose Long Bičo uoste.

## Trumpa „Puošniosios žąsies“ karjera

Nepaisant to, kad „Spruce Goose“ nustūmė į šešėlį visus iki tol žinomus skraidančius aparatus, šios gigantiškos amfibijos, kurios sparnų ilgis — per 97 m, likimas nebuvo sėkmingas. Mat ji gimė ne kaip aviakonstruktoriaus „minties vaisius“, o pusiau stichiskai, kaip laivų pakaitalas. Na, bet apie viską nuo pradžių.

Idėja sukurti didžiulį skraidantį aparatą, kuris atstotų vokiečių povandeninių laivų skandinamas JAV laivus, kilo... laivų statyklos savininkui ir stambiam finansininkui Henry J. Kaiser. Jo statyklos virino transportinius laivus išsiuosusius, tačiau jie buvo dar greičiau skandinami. Tad reikėjo ieškoti pakaitalo. Ir ji Henry J. Kaiser matė „oro transporto laivyną“, kuri, jo nuomone, turėjo sudaryti apie 500 lėktuvų, pajėgių qabenti per jūras ir vandenynus iki 70 tonų krovinų.

Su biznieriui ir finansininkui būdingu užmoju spaudoje sukel-tas oro laivų bumus daug ką tikino Kaiser idėjos realumu. Bet ne vadovaujančias Vašingtono instancijas, stambiausias lėktuvų gamybos korporacijas. Liko tik viena viltis — Howard Hughes, multimilijonierius iš Teksaso, kuris buvo ne vien finansų ir kino pasaulyje pripažintas originalas, bet ir qyva aviacijos legenda.

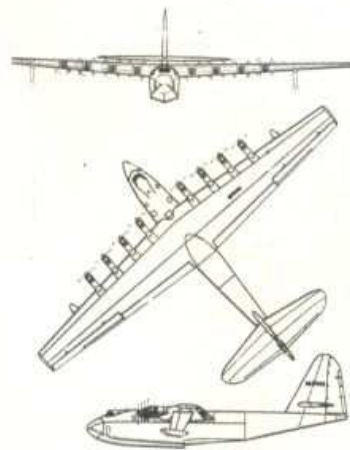
Jaunas qilgęs piloto licenciją, jis nuosavoje aviacijos gamykloje statė daug savos konstrukcijos lėktuvų, pasiekė jais daug rekordų. Antai 1935-aisiais Hughes viršijo JAV greičio rekordą, po metų — greičiausiai perskrido Amerikos žemyną, o 1938 metais per tris paras devyniolika valandų ir aštuonias minutes apskriejo pasaulį! Taiqi Howard Hughes nebuvo namisė-

da ir tipiškas finansininkas. Jo krūtinėje plakė aistringas aviatoriaus širdis, kuri po kelių pokalbių su H. J. Kaiser suminkštėjo, nors protas ir sakė, kad visa ši idėja su „skraidančiu oro transporto laivynu“ tėra avantiūra. Bet ar ši buvo pirma, i kurią jis išivėlė! Kai lėšos ir gamybiniai pajėgumai nevaržo... Juolab, kad pilotą akino laisvos rankos konstruojant numatomą statyti lėktuvą — jo dydis bei pavyzdžio neturintis originalumas. Čia žmogaus-kūrėjo fantazijai buvo daug erdvės. Negalima užmiršti ir to, kad Howard Hughes turėjo dar ir savo sąskaitų su kariškiais dėl išbrokuotų jo pasiūlymų lėktuvams (plačiau apie tai — 1992 m. Nr. 4). Tad ir nutarė H. Hughes sukurti skraidantį aparatą, kuris būtų bent du kartus didesnis už bet kurį žinomą. Štai taip ir gimė Kaiser-Hughes korporacija, kurios pagrindas

buvo Hughes sukonstruotas aštuonių variklių oro gigantas. Jo maksimalus kilimo svoris turėjo siekti bemaž 200 tonų! Pasak konstruktoriaus, tal turėjo būti lėktuvas, pajėgus nuskraidinti per vandenyną 750 kareivių ir vieną šerman tipo tanką. Dar 1942 m. spalį naujoji korporacija pateikė savo lėktuvo HK-1 projektą valstybinei gynybos priemonių valdybai. Buvo pasirašyta sutartis, kuri numatė, kad korporacija už 18 milijonų dolerių pirmiausia pagamins tris didžiausias amfibijas.

Didysis optimistas darbo ėmėsi labai karštai, nors tuo pačiu metu ji „spaudė“ užsakymas oro žvalgybai skirtam lėktuvui FX-11, Holivude sukamas filmas bei savos Hughes Aircraft įmonės reikalai. Vis dėlto jis spėjo parinkti žmones naujojo lėktuvo gamybai, viskam vadovavo, visur reikalavo preciziško tikslumo, pats viską tikrino. O tikrinti reikėjo labai daug ką, mat sutartyje su karine vadovybe buvo numatyta, kad amfibijos gamybai nebus naudojamos strateginės medžiagos. Taigi lėktuvo liemens ir sparnų bei vairų gamybai buvo naudojama mediena — beržas. Darbai vyko Kalvel Sityje, Hughes gamykloje, bet... Naujamam qigantui teko statyti ir naują didžiulį cechą. Tad nieko stebėtino, jog per pusantų metų po sutarties pasirašymo dar ir parodyti nebuvo ką. O tuo metu iš pagrindų pasikeitė karo veiksmų teatras: vokiečiai bėgo iš Rytų „lygindami frontą“, Afrikoje jie jau buvo sumušti, nustojo vyrave vandenynuose, o japonai buvo vis labiau išmušami iš jų užgrobtų teritorijų. Tad JAV gynybos ministerija smogė Howard Hughes dar vieną smūgį — ji atsisakė amfibijų, pareikalavusi už 18 milijonų, kurie jau buvo perduoti Hughes Aircraft, gaminti bent vieną parodomąją. Atkuto ir laivų statytojas Henry J. Kaiser — jis ėmėsi seno „verslo“ ir pasitraukė iš bendros korporacijos, i kurią, beje, savo pinigų nekišo. Idėjai ir naujam superlėktuvui ištikimas liko tik Howard Hughes, nors Pentagono 18 milijonų jau seniai buvo „praryti“ ir teko pasirausti savo piniginėje. Gal dėl to statybos darbų tempai sulėtėjo. Bet vis dėlto 1945-aisiais jau buvo ir liemu, ir sparnai, ir valrai bei užsparniai. Viskas buvo dailiai nušifuota, apdorota laku ir keliais sluoksniais nudažyta alavo-sidabro spalva, todėl aparatas ir qavo pravardę „Spruce Goose“ (išvertus — „puošni žąsis“).

1947-aisiais, seniai pasibaigus karui, aparatas buvo nuqabentas už 45 km i vandenyno pakrantę, i Long Bičą, kur tolesniems jo montavimo darbams buvo pastatytas specialus didžiulis sausas dokas. Čia i aparatą, tuo metu oficialiai pavadintą Hughes H-4 Hercules, buvo įmontuoti aš-



tuoni Pratt and Whitney didžiulio qalingumo varikliai R 4360 —4A. Kiekvienas jų buvo 28 cilindrų, kurie po septynis buvo išdėstyti keturiose eilėse, o jų trauka siekė 3000 AJ.

Lapkričio 1 dieną dokas pagaliau buvo pripildytas vandens, jame išdžial plūduriavo alavinės spalvos „žąsis“. 500 spaudos, radijo bei televizijos atstovų fik-savo šį sensacingą reginį, o kitą dieną aštuoni jų, drauge su septyniais garbės svečiais ir šešiolika lėktuvų aptarnaujančio personalo dalyvavo bandomajame skrydyje. „Žąsies“ valralazdė buvo Howard Hughes rankose (tai užfiksuota spausdinamoje nuotraukoje). Jis kelis kartus traukė ją i save, kol iškėlė qigantišką amfibiją iš vandens, ir pagaliau trečiu bandomu išvytęs variklių darbą iki 130 km/val greičio, pakėlė didžiulį „puošniąją žąsį“ i orą. Ji skrido 20 m aukštyje apie mylą — kad visi matytų, paskui valdingos kūrėjo rankos buvo vėl patupdyta i vandenį. Taigi „Puošniosios žąsies“ premjera įvyko! Jos kūrėjas tapo didvyriu — jis dar kartą įrodė visam pasauliui ką sugeba, įrodė, kad jo aparatai, kokio dydžio jie bebūtų, susidoroja su keliamaus uždaviniais. Nors... kas gali šiandien garantuoti, kad „Spruce Goose“ būtų qalėjusi pakelti 181 500 kg krovinį ir įveikti su juo 4800 m atstumą, skrisdama 6300 m aukštyje ir išvystydama 320 km/val. kreiserinį greitį? Juk 66,75 m ilgio ir 24,15 m aukščio lėktuvas, kurio sparnų plotas buvo 1061,8 kv. m skrido vos 1600 m ir tuos — be maksimalaus krūvio! Jo premjera, deja, tapo šio didžiojo spektaklio, kainavusio milijniškus pinigus, pabaiga: po 1947 metų lapkričio 2-osios „Spruce Goose“ niekas nebeskrido.

Sukonstravęs, pastatęs amfibiją ir ją išbandęs H. Hughes, kaip paprastai, pasinėrė i kitus reikalus. Tiesa, jis kalbėjo apie tai, kad kažką reikėtų tobulinti, tvirtinti sparnus, bet... taip ir nerado tam laiko. Tuo tarpu 1953 m. JAV pakrante praužęs uraganas qerokai aplamdė pusiau atvirame angare „patupdytą“ „žąsį“. Amfibija buvo suremontuota, bet, nepaisant didžiulių išlaidų už angaro nuomą, taip ir stovėjo nenaudojama iki pat 1976-ųjų balandžio, kai mirė jos kūrėjas Howard Hughes.

Vėliau aparatas buvo parduotas Wrather Port Properties Limited, kuri įkurdino didžiausią pasaulio skraidantį aparatą Long Bičo E prieplaukoje, netoli čia plūduriavusio legendinio laivo „Queen Mary“. Tiesa, šįkart „žąsiai“ buvo pastatytas specialus aliuminiu dengtas gaubtas.

Aleksandras HENINGAS



Howard Hughes „Puošniosios žąsies“ kabinoje prieš pirmąjį skrydį.





#### CHARLES LINDBBERG KELIAIS

Nepaprastą kelią aplink Jungtines Valstijas surengė prityręs lakūnas pensininkas Jack Race.

Buvęs ilgalaikis Pan Am pilotas, vėliau — skraidančios lėlinės, įrengtos DC-8, vadas Jack Race savo laisvalaikį turi dvi vietas: Waco UPF-7. Tai nebe pirmos jaunystės lėktuvas. Jau daugiau kaip 25 metus jį eksploatuoja aistringas aviatorius.

Norėdamas pakartoti Charles Lindbergh 1927 m. atliktą aviacijos propagavimo skrydį, kurį žymusis lakūnas pradėjo Ilesos 20 d., J. Race išsirengė į kelią po 38 valstijas. Per savo oro žy-



Jack Race savo Waco UPF-7.

gi jis aplankė 82 miestus, nuskrido 32 000 km. Kaip ir jo pirmtakas, Race naudojo vien navigacinius prietaisus, nakvojė po lėktuvo sparnu. Per dieną dažniausiai skrisdama ne daugiau kaip penkias valandas, Jack savitaisiais likdavo žemėje. Bet ir čia nebuvo ramybės — susirinkdavo nemaža žmonių, kurie domėjosi 220 AJ Continental variklį turinčiu senoliu ir jo savišku. Na, o pastarasis pasakojo jaunimui ir apie Ch. Lindbergh skrydį aplink JAV, ir apie jo Atlantio sturmą, vėlesnį žymaus aviatoriaus gyvenimą ir tragediją — kūdikio pagrobimą, kurio taip ir nerado.

#### 13000 BOEING DARBUOTOJŲ — Į GATVĘ

Ir didžiausias pasaulio kelevinių lėktuvų gamintojas — JAV Boeing korporacija pastaraisiais metais neišvengė gamybos nuosmūgio. Pernal įvairiose gamyklose bei ofisuose savo darbo vietas prarado apie 13000 žmonių. Bet tai nereiškia, kad likę 144700 darbuotojų garantuoti dėl rytdienos. Jokių būdu. Mat jau šandien aišku, jog šiemetinė programa Boeing 757/767 gamybai dėl aviakompanijų deficitinio 1992 m. saldo gerokai mažinama. Daug aviakompanijų atsisako išankstinių paraiškų, kai kurios — užsakymų. Beje, prie kompanijos nuosmūgio prisideda ir tai, kad JAV vyriausybė per pastaruosius dvejus metus gerokai sumažino asignavimus gynybai, tarp kurios nemaža dalis tekdavo aviacijai lėktuvus tiekusi gamykiai šietie. Tad...

#### KIEK KAINUOS ORBITINĖ STOTIS?

NASA paprastai iš nieko paslapčių nedaro. Bet iki šiol taip ir nepaskelbta suma, kurią teks pakioti kasmet partneriams, kuriant sumažintą orbitinę kosminę stotį Freedom. Tiesa, į spaudą pateko skaičius 4,5 milijardo markių. Tačiau Europa, kuri žada stotyje įrengti savo laboratoriją, privalėtų įmokėti bendrą stoties statybos biudžetą 568 milijonus markių. Bet ESA nenori išleisti taip sunkiai uždirbtų pinigų. Ji siūlo paremti stant Freedom. Pageldaujama savo raketa Ariane-5 (nors jos dar nėra) gabenti stoties montavimui skirtas detales, taip pat sukurti žmonių gelbėjimo prietaisą-kapsulę. Tai turėtų žymiai sumažinti grynų pinigų perdavimą NASA, o tuo pat metu padėti ESA išlaikyti darbo vietas įvairiose Vakarų Europos šalių astronautikai skirtose įmonėse bei mokslo įstaigose, konstruktorių biuruose.

Europiečiams viskas atrodo lyg ir labai logiška, gražu. Bet ir NASA turi savo planų, savų sutarimų. Tarp jų ir su rusais dėl bendros žmonių gelbėjimo sistemos sukūrimo. Tad kaip

baigsis NASA ir ESA finansinis „bendradarbiavimas“, parodys ateitis.

#### RUSIJA LAIKOSI RINKOS AZIJOJE

466 milijonus dolerių Rusija gaus iš Indijos už jai numatytus tiekti dar 20 naikintuvų MIG-29. Jais bus aprūpinta trečia specialioji Indijos KOP eskadrilė. Na, o Sirija užsisakė rusų gamybos bepiločių lėktuvų Malachit sistema, kuria buvusios TSRS KOP naudojo daugelį metų. Ją sudaro sunkvežimio kėbulė įmontuotos starto ir kontrolinės sistemos, taip pat mobilioji remonto (ranga atskirame automobilyje). Bepiločio skraidančio aparato valdmenį atlieka Jakovlievo KB sukurta „Pčiolka“. Ji gali skristi iki dviejų valandų.

#### ĮMANTRUS ORO LAIVAS

Paprastai oro laivai būna labai dideli. O tai ne visad naudinga, tad ir užsakovų jiems įsigyti nedaug. Kaip alternatyvą tokiems „oro gigantams“ Thunder and Coll pagamino mažą — 27,5 m ilgio oro laivą GA 42. Jis pripildytas 878 m<sup>3</sup> helio.

Laive įrengtas elektroninis valdymas, įmontuotas 200 AJ galinčios variklis Continental 0-200B, kuris įgalina dažniausiai reikiamos tikslams skirtą „pūslę“ skristi dangaus žydyne iki 65 km/val. greičiu. Kaip pažymi spauda, didžiausias šio mini oro laivo pranašumas — labai pigus jo eksploatavimas bei aptarnavimas.



Mažasis GA 42 ore.

#### JAU IR TREČIAS A-321

Kaip žinome, aerobusai A-321 baigiami montuoti ne prancūzų, o vokiečių. Netoli Hamburgo esančiame Finkenwerde Vokietijos Aerospace-Airbus kompanijos įmonė baigia surinkti trečiąją šios serijos skraidančių aparatų. Pasak inžinierių, lėktuvas turėtų palikti įmonės vartus kovo 3-ąją, o po dvylikos dienų atlikti ir pirmąjį skrydį. Beje, verta priminti skaitytojams, kad anksčiau du aparatai dar skraido „kontrolines valandas“.

O A330 jau atliko savo pirmąjį bandomąjį skrydį Tulūzos paaugėje. Lainerio pilotavo Prancūzijos atstovas Etienne Tarmowski ir Udo Grünzel iš Vokietijos. Dauguma duomenų tiesiogiai buvo perduoti žemėje esančioms stotims.

Pirmasis A330 skrydis truko penkias valandas ir keturias minutes. Lėktuvas svėrė 182 tonas — vos trisdešimtą mažiau, nei numatytas maksimalus svoris, jis išvystė greitį, atitinkantį 0,83 garso greitį. Didžiausias aukštis per skrydį — 12 500 m.

Airbus Industrie tikisi dar iki spalio pabaigos gauti leidimą skraidinti A330 su dviem General Electric varikliais CF-80 E1. Mat lapkritį pirmąjį šio lainerio egzempliorių jau turėtų atsiimti aviakompanija Air Inter. O kai bus gautas leidimas naudoti General Electric variklius (trauka 300 kN), Airbus Industrie išbandys lainerius, į kuriuos bus įmontuoti dar dviejų skirtingų pavyzdžių varikliai — Pratt and Whitney PW4164 ir Rolls Royce 768.

#### NASA KANDIDATAI Į ASTRONAUTUS

Jungtinių Amerikos Valstijų Nacionalinė aeronautikos ir kosmoso tyrimo agentūra (NASA) atrinko 19 naujų kandidatų į astronautus, kurių laukia skrydžiai su „satitais“. Tai keturi būsimi pilotai ir 15 specialistų, iš kurių devyni civiliniai ir 10 kariškių. Iš viso norą tapti kandidatais į astronautus šiemet pareiškė 2054 žmonės. Iš jų medicinos ir kitiems bandymams bei pokalbiams buvo atrinkti 87 asmenys. Na, o toliau...

Laimingųjų greta (abėcėles tvarka) atrodo taip: Daniel T. Barry, mokslų daktaras, specialistas, gimęs 1953 m.; Charles E. Brady jaunesnysis, kariškis, specialistas, g. 1951 m.; Catherine G. Coleman, JAV KOP kapitonas, specialistas, g. 1960 m.; Michael L. Garnhardt, mokslų daktaras, specialistas, g. 1956 m.; John N. Grunsfeld, mokslų daktaras, specialistas, g. 1958 m.; Scott J. Horowitz, JAV KOP kapitonas, pilotas, g. 1957 m.; Brent W. Jett, JAV ginkluotųjų pajėgų leitenantas, pilotas, g. 1958 m.; Kevin R. Kregel, Hjustono kosminio centro pilotas, g. 1956 m.; Wendy B. Lawrenc, JAV GP leitenantas, specialistas, g. 1959 m.; Jerry M. Linenger, JAV GP karininkas, specialistas, g. 1955 m.; Richard M. Linnehan, JAV GP kapitonas, specialistas, g. 1957 m.; Michael E. Lopez — Alegría, JAV GP leitenantas, specialistas, g. 1958 m.; Scott E. Parazynski, mokslų daktaras, specialistas, g. 1961 m.; Kent V. Rominger, JAV GP leitenantas, pilotas, g. 1956 m.; Winston E. Scott, JAV GP karininkas, specialistas, g. 1950 m.; Steven L. Smith, inžinierius, specialistas, g. 1958 m.; Joseph R. Tanner, inžinierius, specialistas, g. 1950 m.; Andrews S. W. Thomas, mokslų daktaras, specialistas, g. 1951 m.; Mary E. Weber, mokslų daktarė, specialistė, g. 1962 m.

## Lietuvos sparnai

### AVIACIJOS IR KOSMONAUTIKOS ŽURNALAS

Apdovanotas FAI „Diplome d'Honneur“ (1987 m.)

1993. Nr. 2 (205).

Leidžia Lietuvos aeroklubas.

Įkurtas 1935 metais.

Eina keturis kartus per metus.

Vyriausiasis redaktorius Juozas ZUJUS

### REDAKCIJINĖ KOLEGIJA:

Antanas UNIKAUSKAS, Antanas ARBAČIAUSKAS, Domas BALANDIS, Česlovas BALČIONAS, Jonas BALČIONAS, Edmundas GANUSAUSKAS, Ona HORODNICIŪTĖ, Saulius LUKSYS, Antanas MIKUTIS, Jurgis STANAITIS, Gintaras ŠURKUS, Jonas VAITKEVIČIUS, Zenonas VEGELEVIČIUS, Pranas VINICKAS, Raimundas ZALUBA.

Duota rinkti 1993.04.20. Pasiųsta spaudai 1993.05. 19. SL 361. Gilliaspaudė 2,21 sąl. aps. i. 0,63 sąl. spalv. atsp. 5,18 aps. i. Užsakymas 368. Kaina sutartinė. Prenumeratoriams — 25 talonai su akcijos mokesčiu.

Redakcijos adresas: Polocko 16. 2007 Vilnius. Telefonai: 61-73-00, 61-39-83.

Spausdino valst. įmonės „Spauda“ spaustuve. Malronio 1/9. 2656 Vilnius.

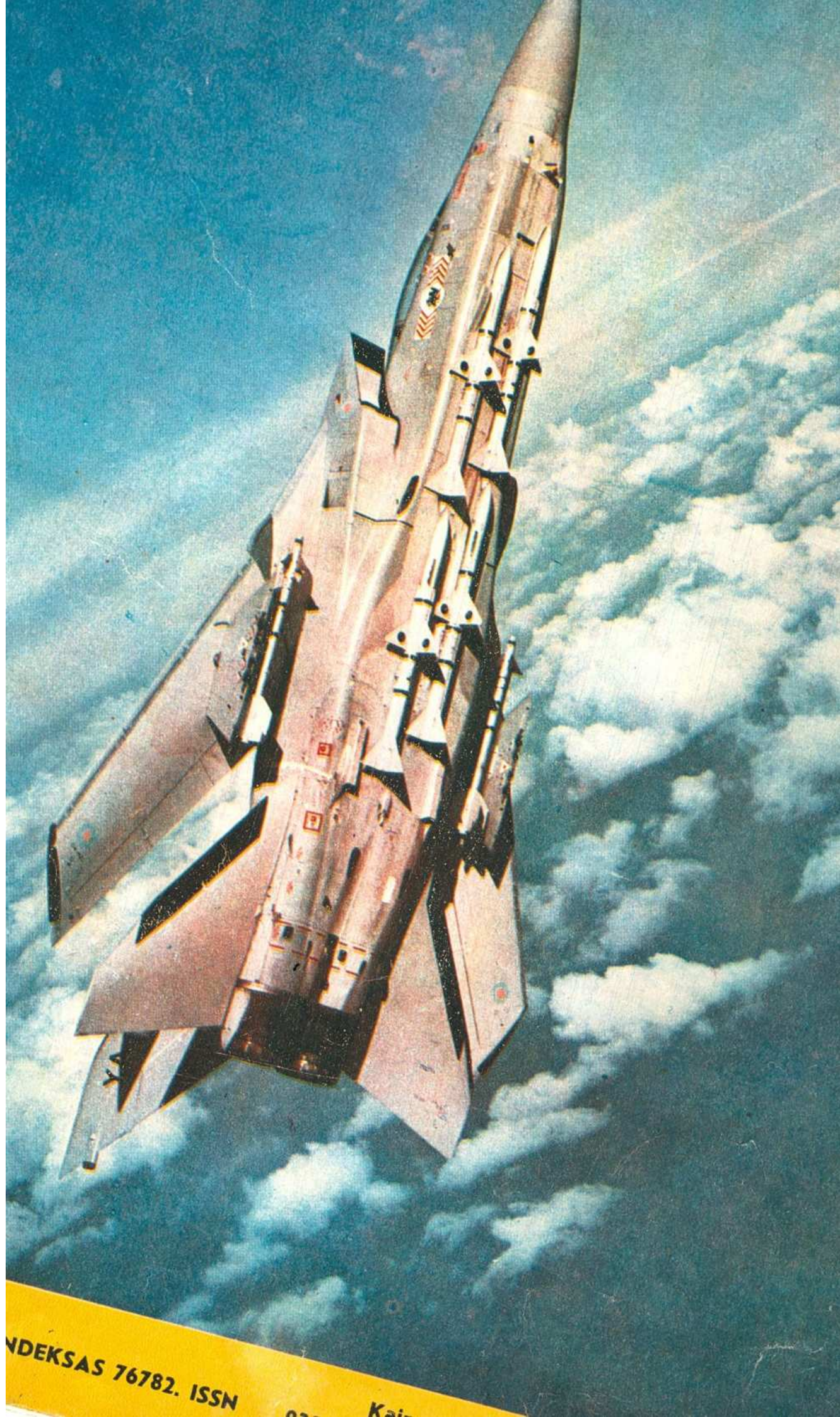
### [LITHUANIAN WINGS] JOURNAL OF AVIATION AND COSMONAUTICS.

© „Lietuvos sparnai“. 1993

VIRSELYJE: Lituonikos kopija virš Lietuvos laukų.

Liudo RUIKO nuotr.





INDEXSAS 76782. ISSN

02 Kain



El. žurnalo variantą parengė:  
[www.Plienosparnai.lt](http://www.Plienosparnai.lt)

