

Dar apie Darių ir Girėną

(Kodėl populiariausia – pašovimo versija)

Stepono Dariaus ir Stasio Girėno skrydis per Atlantą buvo vienas iš tokių įvykių, kurie neištrinamai įsirežia į tautos atmintį, apipinami legendomis, pasakojimais tų, kuriems teko laimė būti šalia, o taip pat ir gandas.

Tragiška ir paslaptinga lakūnų žūtis taip netoli nuo tikslo kėlė nenumaldomą norą tai išsiaiškinti. Ir dabar, prabėgus dešimtmečiams, ši tema jaudina ne vieną. Tai patvirtina ir plati A.Preibio apybraiža (“Lietuvos aidas”, 2001 m. balandžio 4, 5 ir 9 d.).

Po “Lituanikos” žūties kilo nemažai spėliojimų ir versijų, tačiau labiausiai paplito ir tikraja atrodė ta, kuri buvo suprantamiausia, labiausiai patvirtinanti lakūnų didvyriškumą. Kiekviena įtartina smulkmena, iš trečių lūpų nugirstas gandas, spaudos spėlionės tapdavo tai patvirtinančiais argumentais, o kitokias priežastis teigę pareiškimai, netgi oficialios komisijų išvados – atrodė dirbtiniai, neišsamūs, bandantys kažką nutylėti, nuslėpti ar nukreipti klaidinga linkme.

Tokia skrydžio sujaudintai ir sukrėstai daugumai priimtina versija tapo teiginys, jog “Lituanika” buvo pašauta. Tad panagrinėkime, kodėl ši versija tapo tokia, kiek ji pagrįsta, kokios buvo kitos versijos ir aplinkybės, vertusios jomis abejoti.

Visų pirma – pašovimo versija buvo priimtinausia psichologiškai. Daugumai, ypač nesusijusiai su aviacija, mintis, jog “Lituanika” nebuvo pašauta, turėjo reikšti, jog transatlantiniams lakūnams *niekas netrukde*, jie nukrito *patys*. Kaip vienoje skrydžio minėjimo kalboje išsprūdo garbiam valdžios vyrui – *nesugebėjo* pasiekti užsibrėžto tikslo. O tai tikrai negalėtų tikti prie įsisąmoninto didvyrių įvaizdžio.

Antroji priežastis, skatinusi šią versiją, buvo įtarus požiūris į tuometinę Vokietiją, galutinai patvirtintas Klaipėdos užgrobo bei karo metais išryškėjusios tikrovės, jog vokiečių okupacija nėra lauktasis išvadavimas. Ši versija tapo dar vienu patvirtinimu, jog grobikai iš vakarų nesuteiks Lietuvai nieko gera. Tai galėjo būti ir vienas iš argumentų, stabdančių jaunimą nuo karinės ar darbo tarnybos okupantams.

Galų gale, ilgiausios okupacijos metais tai galėjo būti vienintelis bent kiek įtikinamas argumentas kokiam nors sovietiniam veikėjui, pasiryžusiam galutinai išnaikinti “kažkokių fašistinių lakūnų garbinimą” – kokie jie fašistai, jei būtent fašistai juos numušė. Meninio filmo “Skrydis per Atlantą” finalas, kuriame autorius teigia, jog numušdami “Lituaniką” “fašistai bandė nuslėpti nuo pasaulio, jog steigia koncentracijos stovyklas”, iš esmės atrodo kaip privaloma duoklė ideologijai ir cenzoriams, be kurios (kaip ir keletu kitų scenų) šis filmas nebūtų galėjęs išvysti dienos šviesos.

A.Preibio pateikiami pašovimo motyvai nėra įtikinami. Iš tiesų – kodėl vokiečiai būtų turėję taip atkakliai medžioti paprastą (ne dabartiniu mūsų, o tuometiniu požiūriu) I pasaulinio karo amerikiečių artilerijos grandinę bei eilinių lėktuvų mechaniką? Toks nerimtas S.Dariaus ir S.Girėno asmenybių pervertinimas pasauliniu mastu greičiau tik nukreipia dėmesį nuo to, ką jie iš tikrųjų nuveikė Lietuvai ir aviacijos pažangai.

Klaipėdos sukilimui, dabartiniais istorikų duomenimis, Vokietija taip pat per daug nesipriešino – juk jis buvo rengiamas ne prieš vokiečių, o prieš Prancūzijos atstovaujamą sąjungininkų administraciją. Tai galima paaiškinti netgi praktišku grobiko požiūriu – paprasčiau ir saugiau vėliau atplėšti nedidelės valstybės pakraštį, o ne užimti didžiųjų valstybių administruojamą teritoriją. Taigi, toks kerštas, ir tik vienam iš jo organizatorių – S.Dariui – taip pat atrodo neįtikėtina.

Pavydas – taip pat nerimtas teiginys – kodėl tada nebuvo nieko imtasi prieš aplink pasaulį skrendantį ir Berlyne nusileidusį V.Postą? (Pvz., 1931 m. skridimo aplink pasaulį metu

Japonijoje nusileidusiems amerikiečiams H.Herndonui ir C.Pangbornui teko patirti areštą, kaltinimus šnipinėjimu, ir porą mėnesių praleisti kalėjime.) Be to, vokiečiai iki 1933 m. jau buvo perskridę Atlantą – 1928 m. be nusileidimo iš Airijos į Labradorą (pirmasis perskridimas rytų kryptimi), vėliau dar keliskart su tarpiniais nutūpimais. Jei jau priimtume pašovimo versiją, tai greičiau būtų galima sutikti su 1988 m. “Gimtajame krašte” (Nr.29) minėtais spėjimais, jog paprasčiausiai buvęs apšaudytas draudžiamoje zonoje pasirodęs nežinomas lėktuvas.

Bet grįžkime į 1933-ųjų liepą. Ištvėrę du mėnesius trukusį tinkamo oro laukimą ir dėl to nesiliaujančius spaudos užgauliojimus, liepos 14 d. lietuviai lakūnai sužino apie Vailio Posto sprendimą pasinaudoti palankesnių sąlygų prošvaiste. Ankstų liepos 15-osios rytą, palydėję į transatlantinę skridimo aplink pasaulį atkarpą išskrendantį V.Postą, S.Darius ir S.Girėnas išsridena “Lituaniką” į Niujorko Floyd Bennetto aerodromo taką.

Nežinia, ar buvo filmuojamas dramatiškas “Lituanikos” startas, ir ar išliko galintys jį priminti kino kronikos kadrai (ne kartą per televiziją rodytas “Lituanikos” pakilimas greičiausiai nufilmuotas lėktuvo krikštynų metu 1933 m. gegužės 6 d., arba per kino kronikos žurnalistų apsilankymą gegužės 9-ąją). Tačiau P.Jurgėlos knygoje “Sparnuoti Lietuviai Darius ir Girėnas” surinkti liudininkų pasakojimai rodo jo sudėtingumą ir S.Dariaus meistriškumą. Kol atsiplėšia nuo žemės, perkrautas lėktuvas nurieda beveik visus 1280 pakilimo tako metrų, ir kiek pakilęs vėl smukteli žemyn. Stipresnis stuktelėjimas į žemę – ir 2 tonos benzino paverstų lėktuvą ir lakūnus liepsnos fakelu (po pusantro mėnesio tokia lemtis ant šio tako lauks transatlantiniam skridimui kylančio italo Frančesko de Pinedo “Santa Liučijos”). Pagaliau virš Jamaikos įlankos, prie kurios baigiasi pakilimo takas, lėktuvas, beveik lietus bangų viršūnes, pradeda pamažu kopti aukštyn ir pasuka į šiaurės rytus. Prabėgus devynioms valandoms skridimo palei pakrantę, po “Lituanikos” sparnais praslenka Niufaundlandas ir atsiskleidžia vandenyno platybės. Artėja vakaras, naktis. Skridimo kryptį nustatyti lakūnai turi tik kompasą ir oktantą – prietaisą orientuoti pagal žvaigždes. Kai Darius, pasišviesdamas lempute, žymi žemėlapyje lėktuvo padėtį, lėktuvui išnirus iš debesų žiūri per oktantą į žvaigždes ir daro tolimesnio kurso skaičiavimus, Girėnas vairuoja “Lituaniką”.

Kitos dienos – liepos 16-osios popietę lakūnai priartėja prie Europos. Darius dienoraštyje įrašo: “Netoli Europos sutikom audrą...” Spėjama, kad lakūnai nusprendžia neskristi virš Londono, o aplenkti audrą šiauriau – per šiaurinę Škotiją ir Šiaurės jūrą. Po maždaug 6 valandų skridimo virš Šiaurės jūros “Lituanika” pagaliau pasiekia Vokietiją ir pro Kylį skrenda Štettino pusėn. Tik apie 23 valandą ties Stargardu lėktuvas pirmą kartą pastebimas Europoje. Manoma, kad “Lituanika” nukrido Karaliaučiaus kryptimi, tačiau ties Dancigu sutikusi audrą pasuko atgal Berlyno link.

Penkiolika-dvidešimt minučių po dvyliktos nakties lėktuvas pastebėtas virš Berlincheno stovyklos, lakūnai uždegė šviesos raketą. Dar po penkiolikos minučių už 33 kilometrų esančio Kūdamo kaimo gyventojai išgirdo lėktuvo burzgimą ir duslų smūgio aidą...

Liepos 17-osios popietę Lietuvą sukrėtė skaudi žinia. Kartu su širdgėla kilo ir noras žinoti, kodėl tai įvyko.

Įtarimus galėjo sukelti tai, jog pirmoji, dar katastrofos vietoje vokiečių iškelta versija, pasirodė klaidinga. Kadangi paprastai tokio smūgio metu išsiliejus degalams lėktuvai užsidega arba sprogsta, pirmiausia manyta, jog “Lituanika” nukrito pritrūkusi benzino. Tačiau šiuo atveju, matyt, S.Darius spėjo išjungti degimo magnetus, o lėktuvui įsirėžus į medžius ir atitrūkus varikliui, benzino nepateko ant įkaitusių jo dalių. Sparniniame bake rasti 50 l benzino galutinai paneigė šią versiją. Tačiau paminėta spaudoje, ji tapo argumentu teigiantiems, kad vokiečių pareigūnai nori nukreipti tyrimą klaidinga linkme.

Nelabai įtikėtinas pasirodė ir katastrofos vietą aplankiusio av.kpt. V.Morkaus spėjimas, jog lakūnus suklaidinęs aukštintis, sureguliuotas jūros lygyje esančiame Floyd Bennetto

aerodrome, kai Soldino apylinkės yra apie 400 m virš jūros lygio. S.Darius buvo gerai išstudijavęs planuojamo skrydžio maršrutą, be to, lakūnai būtų galėję pakoreguoti aukštumą virš Stargardo ar apšviestos Berlincheno stovyklos.

Ilgas laikas nuo katastrofos iki Lietuvos atstovų atvykimo taip pat atrodė įtartinas. Nors galima vertinti ir kitaip. “Lituanika” sudužo 0 val. 36 min. Vietos gyventojos ją aptiko apie 5 val. ryto. Kažkiek užtruko, kol jos subėgiojo iki telefono, kol atvyko pirmieji pareigūnai. Kažin, ar galėjo tokiam užkampyje atsirasti angliškai mokantis policininkas (apie lietuvių kalbą neverta nė galvoti), kuris galėtų perskaityti rastus dokumentus. Jei įstaigos pradeda darbą 8 val., tai tik tuomet galėjo prasidėti detalesnis tikslinimas, skambučiai į Berlyną, aiškinimasis, iš kur ir koks ten galėjęs būti lėktuvas (galima įsivaizduoti tuometinius ryšius bei nuo katastrofos vietos iki artimiausio telefono ir atgal lakstančius – o gal nė neskubančius – pareigūnus, kurių paprašyta apžiūrėti ir pranešti apie dar kažkokią smulkmeną). Prisiminkime, jog “Lituanika” pakilo dar tebelaukiant formalaus leidimo skristi per kitų valstybių teritorijas, taigi, ir oficialiai neinformavus jų valdžios atstovų. Tik apie 11-12 val. galutinai išsiaiškinta, kad tai lietuvių transatlantinis lėktuvas. 13 val. 30 min. iš Berlyno į įvykio vietą išvyko Eltos atstovas V.Kaupas, o Lietuvos diplomatinis atstovas Berlyne pasiuntinybės darbuotojams į “kažkokių amerikonių” katastrofos vietą vykti leidęs tik savomis priemonėmis po darbo valandų. Pašovimo versijos gynėjas galbūt ir čia išvelgs kokį nors sąmokslą, tačiau su panašiu savo valstybės atstovų “dėmesiu” ne kartą teko susidurti, pvz., užsienio šalyse viešėjusiems Aero Klubo lakūnams.

Skrydžio žurnalo paėmimą ir perdavimą Lietuvai tik po trijų dienų taip pat galima paaiškinti be pašovimo versijos – bet kuriuo atveju vokiečiams turėjo būti įdomu, ar lietuviai lakūnai neskrido virš įslaptintų objektų, ir ar žurnale nėra pastabų apie tai. Tolesnis šio žurnalo likimas pakankamai mįslingas, bet, deja, neįmanoma nustatyti, ar jį paėmė vokiečių pareigūnai, ar karo pradžios sumaištimi pasinaudojo koks nors relikvijų mėgėjas.

Tačiau šie įvykiai ir A.Preibio straipsnyje minimos tuometinės spaudos spėlionės buvo pakankami sukelti abejones, ir tarsi patvirtino, kaip minėta, daugumai priimtinausią teiginį – “Lituanika” pašauta!

Pagaliau bene solidžiausiu pašovimo šalininkų argumentu tapo pastaraisiais metais paskelbta Tomo Zaukos (1899-1970) versija. Ši versija imponuoja tuo, kad jos autorius – pats buvęs Aero Klubo lakūnas, Dariaus ir Girėno komiteto pirmininkas, vienas pagrindinių paminklo iškalimo Puntuke bei lakūnų palaikų paslėpimo nuo okupantų organizatorių. T.Zaukos pateikiamos versijos detalumas rodo, kad jis asmeniškai išgyveno S.Dariaus ir S.Girėno skrydį bei žūtį, ir buvo nuoširdžiai įsitikinęs pašovimu.

T.Zaukos nuopelnai nepaneigiami, deja, jo pateikta versija, atsižvelgiant į dabartines žinias, atrodo kaip viena iš mažiausiai įtikinamų.

Dabar jau nebėra gyvų anų dienų liudininkų, tad vertindami šios bei kitų versijų kilmę ir pagrįstumą turime remtis dokumentais, daiktiniais įrodymais – “Lituanikos” liekanomis, bei aviatorių patirtimi.

Savąjį straipsnį T.Zauka rašė prabėgus maždaug dešimtmečiui nuo minimų įvykių. Sprendžiant pagal kai kuriuos netikslumus (pvz., Stargardo virtimo Štutgartu), jis neturėjo galimybės pasinaudoti daugeliu dokumentų ir daiktine medžiaga, tad rašė iš atminties.

Pirmą kartą savo kelyje “Lituanika” buvo pastebėta virš Niufaundlendo (T.Zaukos straipsnyje – Neuflando), taigi, ne Europoje. Plk. A.Gustaičio vadovaujama komisija paneigė, jog virš Olandijos pastebėtas lėktuvas galėjęs būti “Lituanika”. Teiginys, jog “Lituaniką” virš Vokietijos persekiojęs vokiečių lėktuvas – greičiausiai, trivietis naikintuvas, ginkluotas kulkosvaidžiais bei prožektoriais, visiškai neįtikėtinas. Galbūt šis teiginys kilo dėl karo metais vokiečių Liuftvafės padaryto išpūdzio (pvz., sovietinė propaganda paskelbė apie persilaužimą

oro kare, kai nuostolių santykį pavyko sumažinti iki 5 numuštų sovietinių lėktuvų prieš vieną vokiečių), tačiau aprašomu laikotarpiu tebuvo praėjęs vos pusmetis nuo A.Hitlerio paskyrimo reichskancleriu, ir keturi mėnesiai nuo to, kai buvo sudegintas Reichstagas bei nacionalsocialistų partija laimėjo rinkimus. Vokietija dar neturėjo nei karo lėktuvų, nei karinės aviacijos ar rimtesnių priešlėktuvinių dalinių. Versalio sutarties susaistyta vokiečių civilinė aviacija teturėjo ribotą skaičių keleivinių lėktuvų, o būsimieji Liufthafės galybės kūrėjai tuo metu dar tobulino technologijas Sovietų Sąjungoje, mainais stiprindami Raudonąją oro laivyną, arba kūrė nedidelius sportinius lėktuvėlius bei sklandytuvus. Visiškai neįmanoma įsivaizduoti panašaus persekiojimo ūkanotą vidurnaktį, tuometiniu, net ir aprūpintu prožektoriumi tačiau neturinčiu radaro lėktuvu, be tankaus antžeminių stebėjimo stočių su klausytuvais ir radijo ryšiu tinklo. Be to, karo atveju prožektoriumi aprūpintas naktinis naikintuvas pats būtų geresnis taikynys, negu medžiotojas. Netgi neįtikėtiniu sutapimu dviems lėktuvams atsidūrus vienoje vietoje, ir “naikintuvui” pasisekus nutaikyti siaurą prožektoriaus šviesos pluoštelį į nežinia kurioje pusėje esantį antrąjį lėktuvą, pastarasis galėtų keliais manevrais “iššokti” iš spindulio ir pasislėpti žemuose debesyse. Taigi, pasakojimo dalis apie “Lituanikos” apšaudymą iš oro netenka jokio pagrindo. Šiuo metu neabejojama, jog vietos gyventojų matytas iš “Lituanikos” (o pašovimo versijoje – iš Berlincheno stovyklos arba tariamai “Lituaniką” atakuojančio lėktuvo) švietęs “prožektorius” buvo “Lituanikos” lakūnų uždegta šviečiamoji raketa.

T.Zaukos išvados apie variklio apsakas taip pat neįtikins nė vieno rimčiau susipažinusio su fizika. Dėl įsukamo medienos pluošto laužymo, plėšimo ir pešimo, neįmanoma vien pagal jo padėtį taip tiksliai matematiškai apskaičiuoti variklio apsakų. Tegalima vien, kaip ir tyrimo komisija, konstatuoti, jog smūgio metu variklis sukosi.

Pasakojimas apie lakūnų išmestą pašto maišą – labai graži, bet, deja, taip pat legenda. Dešimties kilogramų pašto maišas bei kai kurie kiti daiktai (albumas, rėmėjų knyga, lakūnų išveginiai kostiumai) buvo sudėti “Lituanikos” liemenyje už benzino bakų. Prie jų buvo galima prieiti tik iš lėktuvo išorės, atitraukus liemens drobėje įsiūtą užtrauktuką. Tad maišas greičiausiai iškrito medžių šakoms perplėšus liemens drobę. Juo labiau neįtikėtina T.Zaukos pasakojimo vieta apie į maišą įdėtą lakūnų nosinę (kituose aprašymuose minima tik atskirai išmesta nosinė).

Kebliausia vieta T.Zaukos versijoje yra detalus “Lituanikos” bakų bei jų pažeidimų aprašymas. Skirtingai nuo T.Zaukos minimų trijų (iš kurių vieno tariamai trūkę) liemens ir dviejų sparninių benzino bakų, “Lituanika” turėjo du bakus liemenyje ir keturis sparnuose. Visi jie, taip pat abu tepalo bakai buvo atgabenti į Lietuvą. 1982 m. skrydžio jubiliejui pertvarkant “Lituanikos” ekspoziciją, jos nuolaužas – taip pat ir minimus bakus – atidžiai apžiūrėjo muziejininkai, istorikai (tarp jų – dabartinis Lietuvos aviacijos muziejaus istorijos skyriaus vedėjas G.Ramoška, žinomas aviacijos istorikas J.Balčiūnas, atrastus Dariaus ir Girėno palaiikus tyręs prof. J.Nainys), netgi kviesti kriminalistai – balistikos ekspertai. Deja, nei T.Zaukos minimų, nei kitų pašovimo žymių ar jų naikinimo pėdsakų nebuvo aptikta.

Kad kulka būtų kirtusi Girėno koją lygiagrečiai lėktuvo skridimo kryptčiai taip, kaip aprašo T.Zauka, ji būtų turėjus išilgai pramušti abu liemens degalų bakus, o nuo šūvio iš priešingos pusės lakūnus saugojo variklis. Taigi, šis teiginys irgi nėra pagrįstas.

Gali kilti klausimas, kuo remdamasis T.Zauka taip smulkiai aprašė šias detales. Šio nusipelnusio žmogaus tikrai nesinorėtų kaltinti fantazavimu ar sąmoningu mistifikavimu. Matyt, teks pasiremti dr. J.Rukšos veikale apie kovas dėl Lietuvos Nepriklausomybės pateikta išvada: *“ir be blogos valios dalyvis po kurio laiko kai kurias smulkmenas vaizduojasi kiek kitaip, negu jos iš tikrųjų buvo. Tai paaiškinama psichologiškai: iš atminties išdyla kai kurios nuotrupos, ir jas papildoma fantazija, net neprileidžiant minties, kad tai ne realybė.”*

Dabar apie tariamai lakūnų kūnuose rastas pašovimo žaizdas ir kulkas. A.Preibio straipsnyje minimi iš kažkelintų lūpų perpasakoti lakūnų kūnus tyrusio profesoriaus J.Žilinsko neva pasakyti žodžiai, jog “dabar, kai nebėr nei nacių Vokietijos, nei prezidento A.Smetonos”, esą galima atskleisti tiesą apie lakūnų kūnuose rastas kulkas ir šautines žaizdas. Tačiau kažkodėl nutylima apie oficialų prof. K.Oželio memorandumą Lietuvos atstovui Vašingtone, rašytą 1959.02.24, kuriame jis dar kartą paneigia, jog tyrimų metu buvo rasta kokių nors šaudymo žymių. Sunkoka patikėti, jog K.Oželis nebūtų galėjęs pasinaudoti tomis pačiomis tariamai J.Žilinsko minėtomis aplinkybėmis, ir vis dar turėjęs slėpti tiesą. Beje, aviacijos pulkininkas leitenantas Leonardas Peseckas savo atsiminimuose rašo, jog tai, kad šaudymo žymių nebuvo, tvirtinęs pokalbiuose su juo ir prof. J.Žilinskas.

Taigi, pašovimo šalininkams lieka vienintelis rimtesnis argumentas – keleto liudininkų pasakojimas apie tarp “Lituanikos” nuolaužų rastą kulką. Galima suprasti pašovimo ir sąmokslų šalininkų abejones oficialiais dokumentais, bet neišsitikinusieji šia versija be patvirtinančių šaltinių irgi galėtų abejoti pasakojimais, nors taip teigė ne vienas žmogus. Tačiau šiuo atveju istorikas G.Ramoška iš tiesų yra suradęs tą įvykį patvirtinantį Karo aviacijos dokumentą!

1933 m. liepos 24 d. į Lietuvą parvežtos “Lituanikos” liekanos bei kiti su skrydžiu susiję daiktai senajame Karo muziejaus pastate buvo eksponuojami nuo 1933 m. liepos 27 dienos iki spalio pabaigos. Lapkričio 14 d. jos parvežtos į Karo aviacijos sandėlius bei dirbtuves tvarkymui bei paruošimui nuolatinei ekspozicijai naujajame muziejaus pastate, kuris atidarytas 1936 m. vasario 16 d.

1934 m. liepos 5 d. raporte Karo aviacijos technikos skyriaus sandėlių viršininkui civilis tarnautojas A.Petrulis rašo: “*Pranešu Tamstai, kad š.m. liepos mėn. 4 dieną iš sandėlio K.A.M. 12 Nr. parvežant į dirbtuves sudužusį lėktuvą “Lithuanica” radau iššautą kulką, kurią perdaviau jaun.leit. Šalkauskui.*”

Taigi, kulka rasta tik po metų, ir iš šio įvykio neįmanoma pasakyti, koku būdu ji atsirado tarp “Lituanikos” nuolaužų – įkrito ar buvo įmesta kur nors pakeliui, atsitiktinai pakliuvo sandėliuose, dirbtuvių angare ar Karo muziejuje; gulėjo “Lituanikos” katastrofos vietoje anksčiau iššauta kokio nors medžiotojo ar besitreniruojančio šaulio iš Soldino apylinkių, ar iš tiesų kieno nors paleista į praskrendantį lėktuvą.

Tad pačiu rimčiausiu dokumentu, nagrinėjančiu galimas “Lituanikos” katastrofos priežastis, tebelieka A.Gustaičio vadovaujamos komisijos aktas. Gal jis ir atrodo negausus duomenų, tačiau čia surašyta visa patikima informacija, kurią buvo galima surinkti.

Ar tai, kad “Lituanika” nebuvo pašauta, menkintų S.Dariaus ir S.Girėno profesionalumą ir didvyriškumą? Iš šio akto galima išsivaizduoti lakūnų ryžtą ir drąsą tokioje dramatiškoje situacijoje, kuriai grėsme ir žiaurumu kol kas negalėjo prilygti gimstantis tuometinės Vokietijos agresyvumas. Liepos 16-osios naktis. Gerokai pablaškyta prie Europos sutiktos audros, “Lituanika” pasiekia Vokietiją. Oras blogas – tamsa ir žemi debesys neleidžia tiksliai orientuotis vietovėje ir priverčia prieš tai skridusį V.Postą keisti planus – neskristi iki Karaliaučiaus, bet leistis Berlyne. Bet S.Dariaus netenkina toks atsitraukimas. Juk lakūnų kreipimėsi įrašytas tikslas – pirmiesiems nuskristi iš Amerikos į Lietuvą, o testamente užrašyta, kad ir “Lituanikos” laimėjimas, ir net tragiška nesėkmė turėtų ugdyti jaunųjų lietuvių atkaklumą ir pasiryžimą naujiems žygiams Tėvynės Lietuvos garbei. Tad kiek vertas būtų perdėtas atsargumas ir pasitenkinimas daline sėkme – nusileidimu Berlyne, ir koku jis būtų pavyzdžiu Jaunajai Lietuvai? JAV pašto linijomis patyręs skraidyti įvairiomis oro sąlygomis ir įvairiu paros metu, Darius tikisi, jog likusią neilgą atkarpą iki Kauno “Lituanika” pajėgs įveikti apskrisdama audrą ar pakilusi virš jos. Tačiau čia lakūnų laukia klastingesnis pavojus. Audrų blaškomo lėktuvo bakuose benzinas nuo sienelių skalauja ir kelia aliuminio dulkes, kurios kaupiasi vamzdeliuose ir kemša karbiuratoriaus filtrus. Variklis pradeda springčioti ir nebeleidžia kilti virš debesų.

Pasiekę dar vieną audros ruožą, lakūnai supranta, kad aplenkti arba perskristi jo jau nepavyks. Trūkčiojantis variklis gali bet kuriuo metu užgesti. Tenka sukti atgal. Nors audros čia nėra ir beveik nelyja, tačiau oras anaipol nėra pakankamai geras skridimui. Beveik vidurnaktis, žemi debesys, į kuriuos patekus lėktuvą vėl ima blaškyti, dėl ko variklis springčioja vis labiau. Apačioje aklina tamsa, kurioje net ir 37 valandų skridimo neišvargintų lakūnų akys nebegalėtų nieko išžiūrėti. Tai, kad lakūnai skrenda dviese, šiek tiek lengvina jų darbą, tačiau sunku įsivaizduoti poilsį blaškomame lėktuve, riaumojant 360 AG varikliui, susispaudus siauresnėje nei metro pločio kabinoje. Leistis T.Zaukos straipsnyje siūlomą parašiotavimu nėra prasmės – pradėjus jį per dideliame aukštyje, lėktuvas įsmuks į suktuką ir suduš, jei aukštis per mažas – lėktuvas per dideliu greičiu trenksis į žemę, galbūt medžius ar paviršiaus nelygumus. Vienintelė viltis dabar lieka pastebėti ką nors panašaus į tinkamą nusileidimui aikštelę. Lakūnai pastebi Berlincheno stovyklos švieses ir apsuka virš jos ratą. Darius, uždegęs šviesos raketą, apžvelgia vietovę ir mato, jog tinkamo dydžio laukymės čia nėra. Pasukę į pietvakarius, lakūnai bando bent ką nors išžiūrėti apačioje. Tačiau padėtį komplikuoja būtent tai, kad šioje vietovėje beveik nelyta – medžių viršūnės vos drėgnos ir visiškai neatspindi šviesos. Apačioje vientisa juoda masė, iki kurios nežinia koks atstumas. Staiga suboluoja kiek šviesesnis plotas – panašu, kad tai pakankama nusileidimui pieva. Lakūnai apsuka ratą, ir užskridę virš miško palaiptams mažindami aukštį taikosi į jos pakraštį...

1993 m. liepą skrydžio 60-mečiui žinomas lakūnas ir "Lituanikos" kopijos konstruktorius V.Kensgaila bei Amerikos lietuvis aviatorius E.Jasiūnas atliko ja memorialinį skridimą iki Dariaus ir Girėno žuvimo vietos, ir iš ten simboliškai pratęsė jų kelią iki Kauno. Po to V.Kensgaila pasakojo, jog lakūnų žuvimo vieta yra ant gana plačioje lygumoje iškilusios vienišos medžiais apaugusios kalvos. Lemtingos tą 1933 m. liepos 17-osios nakties trisdešimt šeštąją minutę...

Dabar jau neįmanoma pasakyti, ar tikrai viskas buvo taip, kaip čia aprašyta. Ši versija paremta duomenimis, kuriuos pavyko surinkti ir paskelbti istorikams bei specialistams, bei įtikinamiausiomis jų prielaidomis. Galbūt kur nors Vokietijos archyvuose dar tebelaukia tyrinėtojų nepraužuvę karo audroje šį įvykį liečiantys dokumentai, tačiau, kaip sako aviacijos istorikas Jonas Balčiūnas, kažin ar po tiek metų įmanoma atskleisti tikrąją Soldino miško paslaptį, ir ar tikrai tai svarbiausias dalykas, kalbant apie S.Dariaus ir S.Girėno skrydį? N.Dariūtė-Maštarienė yra rašiusi, kad tokie svarstymai užgožia mūsų lakūnų atlikto žygio svarbą, kurio esmė – atkaklus ir sunkus darbas siekiant atverti tolimųjų skrydžių per Atlantą kelius.

Prieš keletą metų spaudoje buvo pasirodęs vieno skaitytojo laiškas su "eretiška" mintimi: kadangi lakūnai žuvo, nepasiekę skridimo tikslo, ar techniniu požiūriu tai nėra tik viena iš daugybės katastrofų transatlantinių skridimų istorijoje, ir ar vertas šis nesėkmingas bandymas tokio dėmesio ir pagarbos? Turbūt visi jaučiame, kad šio skridimo negalima vertinti vien techniškai. Tad ką reiškia Dariaus ir Girėno skridimas Lietuvai ir jos aviacijai? Ar tai vienišas kalnas, tarsi atsitiktinai iškilęs nykioje lygumoje, ar aukščiausia didingo kalnyno viršūnė? Kokią vietą šis skridimas užima pasaulio aviacijos istorijoje?

Praėjusio amžiaus trečiasis ir ketvirtasis dešimtmečiai vadinami aviacijos aukso amžiumi. Ši sritis tapo techninės pažangos simboliu ir jos viršūne. Valstybės modernumo ženklu buvo laikomi joje sukurti vis tobulesni lėktuvai ir prietaisai, jos lakūnų pasiekti aukščio ir greičio rekordai, įvykdyti tolimieji perskridimai. Kaip rašė knygoje "Šuolis virš vandens" anglų lakūnas ir rašytojas Deividas Bytis (David Beaty), skrydis per vandenyną tapdavo tautos pasididžiavimu. Iki 1938 metų Atlantą įveikti stengėsi įvairių tautų atstovai. Amerikiečiai bandė skristi trisdešimt aštuonis kartus, iš jų sėkmingi buvo dvidešimt vienas. Britams iš trylikos bandymų

pavyko penki. Prancūzams sėkmingi buvo 4 iš 12, vokiečiams – 4 iš 10, kanadiečiams 2 iš 4. Lenkams iš keturių skrydžių pasisekė vienas. Norvegai, danai, vengrai, airiai, australai ir italai turėjo po vieną sėkmingą skrydį. Net rusai 1939 m. pabandė perskristi Atlantą šiauriniu keliu, per Islandiją ir Labradorą – šiuo maršrutu dvimotoriu bombonešiu skridę V.Kokinakis ir M.Gordijenka paklydo ir nusileido įtrauktais ratais Miscou saloje prie Kanados New Brunswicko krantų.

Ir į šį sąrašą Steponas Darius nusprendė įrašyti Lietuvos vardą. Kartu su tokia pat idėja užsidegusiu Stasiu Girėnu, sudėję visas savo santaupas įsigijo lėktuvą – keleivinę Bellanca “Pacemaker”. Deja, paruošti jos tokiam skridimui lėšų neužteko. Lakūnai ryžosi prašyti paramos Amerikos lietuvių visuomenę. Iš keleto bendraminčių susidarė skridimo organizavimo komitetas, tačiau sunku įsivaizduoti, kiek entuziazmo ir jėgų reikėjo pralaužti skeptišką požiūrį, įtikinti aukotojus didžiosios ekonominės depresijos metu paremti tokį skridimą, kovoti su nepasitikėjimu ir priešišku. Atsišaukimai spaudoje, įvairios skrydžio rėmimo vakaronės, aviacijos dienos reikalavo milžiniško darbo. Neremiami nei valstybės, nei stambių kompanijų, S.Darius ir S.Girėnas sugebėjo sutelkti didelę Amerikos lietuvių bendruomenės dalį prisidėti prie neeilinio tikslo – per 1932 m. vasarą ir rudenį pavyko surinkti daugmaž pakankamą sumą pasirengimui, ir žinomo lenktyninių lėktuvų konstruktoriaus E.M.Lairdo dirbtuvėse “Lituanika” paruošta tolimam skridimui.

Nepaisant tragiškos skrydžio baigties, pagal nuskristą nuotolį – 6411 km – Darius ir Girėnas tuo metu užėmė antrą vietą pasaulyje, o pagal skridimo tikslumą su turimais prietaisais – pirmąją. Daug patyrusių lakūnų, turėjusių geresnius prietaisus, radiją, autopilotą, radiokompasą, paklysdavo ar net žuvo o lietuviai lakūnai, turėdami tik kompasą ir oktantą, audringame ore, tiksliai išlaikė skridimo maršrutą.

Ir pats skridimas, ir gal dar labiau – lakūnų žūtis – suartino lietuvius Lietuvoje ir išeivijoje, kėlė pasididžiavimą, įkvėpė ne vieną meno kūrinį ar sportinį pasiekimą. Tačiau, be abejonės, didžiausią poveikį turėjo aviacija susižavėjusiam Lietuvos jaunimui.

Kovų už Nepriklausomybę metu sukurta ir spėjusi jose pasižymėti Lietuvos karinė aviacija prasidedant ketvirtajam dešimtmečiui buvo moderni ginklo rūšis, karinių pajėgų elitas. Neseniai atliktas perginklavimas moderniais lėktuvais, pradėta savos konstrukcijos serijinė lėktuvų statyba Aviacijos dirbtuvėse. Tačiau tarnyba joje buvo prieinama tik nedaugeliui. 1927 m., dalyvaujant ir Steponui Dariui, įkurtas Lietuvos Aero Klubas, kurio uždavinys buvo supažindinti su aviacija platesnę visuomenę, skatinti domėjimąsi ja, vystyti orinį sportą bei civilinę aviaciją, sudaryti galimybę ir karinei aviacijai atrinkti geriausius bei labiausiai šia sritimi besidominčius jaunuolius. A.Gustaičio paskatinti susidomėti sklandymu, kaip pigiausia ir prieinamiausia aviacijos sporto šaka, entuziastai ėmėsi statyti sklandytuvus, steigti sklandymo mokyklą.

Prof. Z.Žemaičio vadovaujamas Aero Klubas išpopuliarino ruošiamą transatlantinį skridimą Lietuvoje, o po jo tapo vienu svarbiausių lakūnų vardų bei skrydžio įamžinimo iniciatorių. Dariaus ir Girėno skridimas parodė, kad aviacija nėra tik didžiųjų valstybių privilegija, skatino kuo daugiau jaunimo įsitraukti į šią veiklą. Tuoju po jų skridimo, 1933 m. rugpjūtį, įkurta Nidos sklandymo mokykla tapo į erdvę besiveržiančio jaunimo traukos centru, padėjusiu ne vienam žengti pirmuosius žingsnius į padangę. Aero Klubu įvairiuose provincijos miesteliuose rengiamos aviacijos šventės sutraukdavo tūkstančius žmonių. Sklandytuvų konstruktoriai sukūrė ne vieną originalų aparatą. Aviacinį sąjūdį apvainikavo Lietuvos pergalė Baltijos šalių orinio sporto varžybose 1939 m.

Amerikos lietuviai taip pat stengėsi įprasminti Dariaus ir Girėno skridimą, neapsiribojo paminklu, įprastais minėjimais bei organizacijų pavadinimais. Buvo steigiami net aeroklubai su savais lėktuvais, o 1935 m. suorganizuotas antrasis Amerikos lietuvių transatlantinis skridimas.

Veržimosi į erdves nepajėgė nuslopinti ir okupacijos. Netgi vykstant karui, vokiečių okupacijos metais Kulautuvoje veikė sklandymo mokykla. Šeštajame dešimtmetyje, kiek atsileidus sovietinės okupacijos gniaužtams, sklandymo entuziastai susibūrė Kauno politechnikos institute, klubai steigėsi kituose miestuose. Septintajame dešimtmetyje atsirado galimybė vėl imtis lėktuvų sporto. Nors vadovaujama ir varžoma DOSAAF, kuriai aviacijos sportas tebuvo pagrindas ruošti kadrus sovietinėms oro pajėgoms, Lietuvai sportinė aviacija tuo metu reiškė visai ką kita. Aviacijos klubų skaičiumi Lietuva (turėjusi daugiau kaip dešimtį) sovietinėje imperijoje nusileido tik Rusijai – baltarusiai turėjo penkis klubus, latviai – porą, kitose respublikose tebuvo po vieną. B.Oškinio, B.Karvelio bei kitų lietuvių konstruktorių suprojektuotiems sklandytuvams niekaip negalėjo prilygti galingųjų SSSR aviacijos institutų bei projektavimo biurų konstrukcijos. Lietuvoje buvo pastatyta sklandytuvų gamykla, pirmoji ir vienintelė Sovietų Sąjungoje pradėjusi gaminti lietuviškos konstrukcijos aukščiausios klasės plastmasinius sklandytuvus.

Atkovojus Nepriklausomybę, atkurtos karinės oro pajėgos, naujomis sąlygomis bando išsilaikyti orinio susisiekiimo kompanijos, susibūrę į asociaciją aviacijos pramonės įmonės. Nauji lietuviškos konstrukcijos sklandytuvai pripažįstami pasaulyje. Pergalėmis ir originaliais skrydžiais stebinantį Jurgį Kairį žino visi, gal nepelnytai šešėlyje lieka kiti oro sportininkai besiburiantys į klubus ir juos vienijantį nacionalinį Aeroklubą, steigiantys skraidymo mokyklas, ne tik užimantys nežemas vietas Europos ir pasaulio čempionatuose bei žaidynėse, bet ir bandantys pritraukti juos į Lietuvą.

Ir jei išsivaizduosime Lietuvos aviaciją, kaip daugelio žmonių dešimtmečiais statytą statinį, tai kertinis jo akmuo yra ir bus Stepono Dariaus ir Stasio Girėno skrydis.

Saulius Štulas