

# SOLDINO PASLAPTIS



*Autorius apie 1952 metus. Vorkuta*

***Kol dar gyvas ir laisvas esu ir galiu kalbėti, turiu atidengti (Soldino) Dariaus ir Girėno žuvimo Soldine paslaptį, kurią aš žinau. Žino ją ir daugiau žmonių, tad ir juos kviečiu taip pat, tą pat padaryti. Jei mes to nepadarytume ir karo sukuryje žūtume, tai padarytumėm didžiausią prasikaltimą savo tautai. Nes nesant gyvų liudininkų, kartu nebeįmanoma atidengti šią baisią paslaptį.***

**Klausykis, Lietuva ir kultūringasis pasauli, aš pradėdu kalbėti.**

Kapitonas Stepas Darius kaip lakūnas buvo pasaulinio masto. Jis turėjo labai didelį skraidymo patyrimą įvairiais lėktuvais, visose sąlygose ar nelaimei ištikus (sugedus motorui) visuomet nusileisdavo ir surasdavo vietą lėktuvą patupdyti net ir visai netinkamose vietose ir nežiūrint ar dienos, ar nakties metu. Tiktai turėdamas tokį didelį patyrimą ir visišką pasitikėjimą savim, pasiryžo didžiajam žygiui - nugalėti Atlantą ir sukelti lietuvių dvasioj pasitikėjimą savo gabumais. Žemė jam buvo visai sava ir jis neskaitė jos savo priešu. Iš jo pareikštų prieš išskrendant gyvų žodžių matome, kad jis nebijojo ir Atlanto. Jis pareiškė, kad jei Lituanika pakils, atsiplės nuo žemės, tai jau 90% viso skridimo bus įvykdyta. Tą patį randame ir testamente. Ten kalbama tik apie nugrimzdimą į Atlanto gelmes ir rūstybę galingųjų vandenyno dievų. Lituanika Niujorko aerodrome pakilo su didžiausiu kroviniu, kokio aviacijos istorijoje kito nėra buvę. Ir tas atsitiko tik todėl, kad ją, (Lituaniką) valdė Dariaus ranka. Italas p.....su taip parengtu lėktuvu norėjo pakilęs skristi Romon, bet lėktuvas neatsiplėšė nuo žemės ir sudužęs sudegė kartu su pilotu. Šis atsitikimas pavaizduoja, kokiam pavojun statė savo gyvybes Darius su Girėnu visai laisva valia: ir iš antros pusės, jų didvyriška dvasia ir aukšta navigacinė kvalifikacija (padėjo).

Darius ir Girėnas su Lituanika iš Niujorko aerodromo pakilo 1933 m. liepos mėn. 15 d. 6 val. 35 min. ir perskridę Atlantą buvo rasti ties Soldinu miškely prie sudužusio lėktuvo negyvi. Iš sudaužytų laikrodžių matyti, kad lėktuvas susidūrė su žeme ir sudužo liepos mėn. 17 apie pusę pirmos valandos naktį. Kodėl taip atsitiko? Kodėl jie nukrito prie pat savo tėvynės slenksčio ir žuvo? Čia ir yra klausimas arba vadinamoji Soldino paslaptis. Iš jų turėtų navigacinių žemėlapių ir juose padarytų užrašų matyti, kad jie iki Vokietijos skrido labai tiksliai. Iš spaudos žinome, kad jie buvo pastebėti trijose vietose.

- 1) virš Neuflando kur išmetė raštelį
- 2) virš Olandijos teritorijos
- 3) ties Štutgartu Vokietijoje.

Pirmu ir antru atsitikimu Lituanika pastebėta viena, o trečiuoju ties Štutgartu jau su kitu lėktuvu t.y. palydovu. Vadinasi, tikrai žinome, kad net iki Štutgarto jie skrido labai tiksliai. Ties Štutgartu Lituanika buvo pastebėta su palydovu liepos mėn. 16 d. 23 valandą skrendanti Karaliaučiaus kryptimi. Soldinas yra šalia Štutgarto apie 80 km atstumu. Tiesioji iš Soldino į Štutgartą sudaro su Lituanikos skridimo kryptimi apie 90 laipsnių kampą. Taigi, Lituanika praskrido pro Štutgartą 23 val. ir 1 val. ir 30 min. žūsta Soldine, kuris yra tik apie 80 km. šalia Štutgarto. Lituanikos skridimo greitis 220 km./v. Taigi, per 1 val. ir 30 min. turėjo nuskristi apie 300- 330 km., o ji, pasukusi kažkodėl šonan, per tą laiką tik nuskrenda imant tiesią liniją tik apie 80 km., vadinasi, apie 250 km. per valandą ir 15 minučių tenka visokiems vingiams ir betiksliam sukinėjimuisi. Oras tą naktį Vokietijoje buvo neblogas. Benzino užteko pakankamai, kodėl jie metė tiesų

skridimą į tikslą, bet pradėjo vingiuoti bei sukinėtis? O gal paklydo? Darius negalėjo paklysti, tai jau įrodo jų toks tikslus atskridimas iki Štutgarto. Motoras gal sugedo? Jei būtų sugedęs, būtų tekę tuojau ir leistis skrendant tiesia kryptimi, bet kadangi jie klaidžiojo be tikslo 1 val. 30 min. tas aiškiai pasako, kad lėktuvo motoras veikė gerai. Ir vėliau patikrinus motorą jokių defektų jame nerasta. Benzino užteko. Vadinasi, jokių priežasčių nėra, kurios būtų galėjusios Darių su Girėnu prie pat tėvynės slenksčio priversti atsisakyti tikslo. O gal visai pavargo ir nuovargio nukankyti žuvo? Tai būtų visai pamišusio žmogaus samprotavimas ir netgi ciniškas. Skrido jie dviese. Tas jau atmeta šį teiginį. Antra, būtų skridę būtinai tiesia linija iki paskutinio jėgų išsekimo ir tada žuvę. O jie pusantros valandos tamsumoje klaidžioja ir dar prieš lėktuvo susidūrimą su medžiu išmeta sąmoningai pašto maišelį; nakties metu klaidžiojimas reikalauja daug daugiau iš lakūnų jėgų įtempimo negu tiesus skridimas. Vadinasi, jie nebuvo pavargę. Prisiminkim tik F.Vaitkaus skridimą. Vaitkus skridamas vienas, kol perskrido Atlantą, labai išvargo ir todėl tik pasiekęs žemyną (Airiją), dienos metu jau nebesugebėjo pasirinkti tinkamos nutūpimui vietos ir tūpdamas apdaužė lėktuvą. Dienos metu dar lakūnas gali pasisukinti ir pasiekti tinkamos nusileidimui vietos, bet naktį žemėj nieko nesimato ir tikslas pasirinkti nutūpimo vietą atpuola. Tokiu atveju lakūnas visuomet pasiduoda likimui ir savo laimei ir tupdo lėktuvą mažiausiu greičiu taip kaip skrido, o jei žino vėjo kryptį, tai leisdamasis pasuka lėktuvą prieš vėją.

Taigi, aiškiai matome, kad jei ir būtų Darius ir Girėnas nuvargę iki visiško jėgų išsekimo, arba būtų sugedęs motoras ar benzino pristigę, tai tuomet Lituanika būtų nusileidusi, o gal ir sudužusi skridimo linijoje, t.y. ant Štutgarto - Karaliaučiaus tiesiosios, arba 3-5 km. šone jos, ir tai būtų vykę būtinai netoli Karaliaučiaus, nes jie per pusantros valandos būtų nusitolinę nuo Štutgarto Karaliaučiaus link apie 300 - 330 km.

Dabar leiskim, kad jie paklydo ir paėmė klaidingą kryptį. Jie skrido rytų kryptimi. Bet šiuo atveju, jei klaidingą kryptį būtų paėmę daugiau į šiaurę, būtų nuskridę Rygon, o jei daugiau į pietus, būtų pasiekę Gardiną ir Balstogę, bet ir tai išaušus rytui Darius būtų klaidą pastebėjęs, nes jis gerai Lietuvos žemės geografiją pažinojo. Taigi, jei ir būtų paklydę, tai vis tiek kuriuo nors kursu būtų tiesiai skridę, o ne sukinėjęsi beveik vienoj vietoj, kaip kad yra įvykę.

Iš to viso matome, kad Darius su Girėnu buvo priversti atsisakyti savo gyvenimo didžiojo tikslo ir pasukti šonan pietų kryptimi ir dargi ant uždraustos zonos - per prievartą, išorinės jėgos verčiami. Kas gi toji buvo išorinė prievartos jėga? Jau pasakojau, kad pagal vietinių gyventojų parodymus ties Štutgartu apie 11 (23) val. liepos mėn. 16 d. buvo pastebėtas šalia Lituanikos skrendantis kitas nežinomas lėktuvas. Šio slaptojo lėktuvo ir buvo tikroji užduotis priversti Darių ir Girėną pasukti į šoną ir juos nuvaryti ant uždraustos zonos į Soldino apylinkes,

kur buvo koncentracijos stovykla ir ten juos pašauti. Dabar pastatysime tokį klausimą: ar galėjo tas lėktuvas Darių su Girėnu išvesti iš teisingos skridimo krypties, ar ne?

Tarp Berlyno ir Karaliaučiaus vokiečiai turėjo įrengę naktiniam Derlufto lėktuvų skraidymam švyturių liniją. Nakties metu jie padėdavo lakūnams orientotis ir neleisdavo iškrypti iš savo skridimo krypties. Šių naktinių švyturių žemėlapyje L.Aero klubas buvo pasiuntęs Dariui dėl orientacijos, jei tektų nakties metu skristi per Vokietiją. Be to, gavus žinią, kad Darius su Girėnu pakilo žygin per Atlantą, L. Aero klubas telegrama paprašė Derlufto b-vės, kad liepos iš 16 į 17 d. naktį būtinai tuos švyturius žibintų per visą naktį. Deja, vokiečiai tą lemtingąją naktį neuždegė nė vieno švyturio toje linijoje. Vėliau vokiečiai pasiteisino, neva tą naktį jų nė vienas lėktuvas ta linija neskridęs, todėl pagal bendrą tvarką toje linijoje jie ir švyturių nedeginę. Savaiame supranta, kad Darius su Girėnu atskridę iki Štutgarto pastebėjo, kad Derlufto oro linijos švyturiai nedega ir net gal jų pasigedo. Todėl kai pradėjo paslaptinę lėktuvas, jų palydovas, juos sukliūdo iš kelio pietų kryptimi, tai Darius su Girėnu iš pradžių galėjo ir nieko blogo nepamanyti, galėjo net pamislyti, kad jie gal yra kiek nusinešę šonan ir kiek nukrypę nuo savo skridimo kelio ir kad tas jų palydovas nori juos nuvesti ant švyturių linijos kelio, vedančio tiesiog į Karaliaučių.

Man teko matyti Lituaniškos klaidžiojimo žemėlapyje, sudarytą pagal vietos gyventojų parodymus, kurie girdėjo nakties metu lėktuvą virš jų gyvenamų vietų skrendant. Pagal tą žemėlapyje Lituaniškas, praskridus Štutgartą, dar skrido apie 15-20 km. tiesiai pirmą liniją, t.y. teisinga rytų kryptimi. Po to staiga pasuka dešinėn pietų kryptimi ir vėliau (beveik atgal) pietų vakarų kryptimi. Po to vėl atsisuka rytų kryptimi, bet neilgai skridusi vėl suka pietų ir vėliau pietų vakarų kryptimi. Vėliau atsisuka pietų kryptimi Soldino link ir čia padariusi ratą skrenda vakarų kryptimi ir tuoj Soldino miškelyje nugalėjusi Atlantą, suglaudžia sparnus ir baigia savo didžiąją kelionę.

Jeigu Darius su Girėnu iš pradžių ir nieko pikto negalvoja, pasukdami pietų kryptimi, tai priversti pasukti lėktuvą veiki atgal pietų - vakarų kryptimi, supranta, kad jie jau yra vokiečių belaisviai ir pasinaudodami nakties tamsa, dar bando pabėgti; atsisuka Kauno link. vėl skrenda tiese rytų kryptimi, bet vokiškasis lėktuvas juos vėl prožektoriu pagalba pagauna ir greičiausiai šūviais nuvaro virš Soldino. Kodėl aš sakau, kad vokiečių lėktuvas Lituanišką gaudė su prožektoriumi. Pagal vietos gyventojų parodymus, kurie buvo paskelbti užsienio ir Lietuvos spaudoje, vietiniai Soldino gyventojai girdėjo apie pusė pirmos nakties lėktuvo ūžimą ir matė iš jo šviečiant prožektoriaus šviesą. Mes visi labai gerai žinome, kad Lituaniška neturėjo prožektoriaus. Taigi, visai aišku, kad buvo ir kitas lėktuvas su prožektoriumi ir kulkosvaidžiu ir jo uždavinys buvo atlikti budelio pareigas, ką jis ir atliko. Jeigu vokiškasis lėktuvas - budelis nebūtų turėjęs

prožektoriaus, tai jokiu būdu nebūtų galėjęs priversti Lituhanikos skristi ant Soldino. Jau tas faktas, kad Lituhanika dar kartą buvo pasprukusi ir vėl paėmusi kryptį Kauno link, rodo, jog ir su prožektoriumi vokiečių lėktuvui nebuvo lengva pastoti Dariui ir Girėnui kelią į savo mylimą tėvynę Lietuvą.

Kai liepos mėn. 17 d. apie 11 val. vokiečiai pranešė Lietuvos Vyriausybei apie Lituhanikos žuvimą, visa Lietuva iki vieno lietuvių pareiškė jog juos vokiečiai nušovė. Lietuviškas nujautimas - intuicija ir logika - nedavė klaidingo sprendimo ar išvadų padaryti. Užsienio (lenkų) radijas taip pat paskelbė, kad Darius su Girėnu žuvo Soldine pašauti. Vėliau Čekoslovakijoje vokiečių socialdemokratų dienraštis <....> paskelbė ir žuvimo smulkmenas. Jis rašė, kad Darius ir Girėnas ties Soldinu buvo apšaudyti ir sužeisti nukrito pušynėly. Anksti rytą atvykusi vokiečių nacių komisija su gydytojais rado dar Darių ir Girėną šiek tiek gyvus, tai juos revolverių šūviais mirtinai peršovė. Po to naikino visus jų kūnų ir Lituhanikos (lėktuvo) sušaudymo pėdsakus. Tik atlikę šį darbą pranešė Lietuvos Pasiuntinybei Berlyne apie Lituhanikos žuvimą.

Šito laikraščio žinutė yra labai teisinga, nes vėliau kai atgabeno Dariaus ir Girėno ir Lituhanikos palaikus, tai juos gerai ištyrus pasitvirtino, kad Darius su Girėnu buvo pribaugti revolverio kulkomis, o Lituhanika sušaudyta iš kulkosvaidžio.

Kai atgabeno Kaunan Lituhanikos palaikus, man, kaip lakūnui pakaitom su kitais lakūnais teko nešti prie Lituhanikos palaikų garbės sargybą ir kartu suteikti lankančiai publikai reikalingų paaiškinimų. Turėdamas laiko ir galimybių, visų pirma pats gerai apžiūrėjau lėktuvo palaikus. Būdamas įsitikinęs, kad Darius su Girėnu yra vokiečių nušauti, tuoj pradėjau ieškoti kulku pėdsakų ir radau. Su lėktuvo palaikais buvo atgabenti tik keturi benzino bakai: du buvo lėktuvo liemenyje už lakūnų sėdynės ir po vieną sparnuose. Penkto benzino bako, kuris buvo prie pat lakūnų sėdynės ir į kurį buvo jų nugaros atsirėmusios, nebuvo, taip pat nebuvo ir alyvos bako. Abu lėktuvo liemens benzino bakai iš kairės-lėktuvo pusės turėjo apvalias kulkosvaidžio kulkos diametro skylės, apie jas daug su vinim įkaltų duobučių. Pirmas bakas esąs arčiau prie lakūnų sėdynės, turėjo dvi skylės, o antras vieną tokią skylę. Sparnų bakai nesušaudyti. Skarda skylės kraštuose įlinkus vidun. Lygiai taip kaip nuo šautuvo šūvio. Prie Lituhanikos palaikų budintiems lakūnams buvo liepta aiškinti žmonėms, kad tas bakuose skylės vokiečiai pramušė su vinim norėdami sužinoti ar yra bakuose benzino, atseit norėję nustatyti, ar jie ne dėl benzino stokos žuvę. Bako skardoje aplink skylės vinims padarytos duobutės todėl, kad esą ne iš karto pavykę jiems pramušti skylės.

Tokio naivaus paaiškinimo besilankančiai publikai aš negalėjau suteikti. Jei jau buvo reikalas skylės pramušimu patikrinti, ar yra bakuose benzino, tai paėmei vinį ir plaktuku davei keletą smūgių vienoje vietoje ir skylė bus gatava- kam

kiekvienam plaktuko smūgiui naują vietą imti. Be to, reikėjo skylę kalti prie pat bako dugno, o ne ties bako viduriu.

Kad visai įsitikinčiau ar vinim pradurtas bakas, ar kulka, apžiūrėjau bakus iš visų pusių, nes jei kulka įėjo bako vidun tai pro kitą šoną turėjo ir išeiti. Pirmuoju paviršutiniu apžiūrėjimu neradau jokių kulkos išėjimo pėdsakų, bet atidžiai patikrinęs, radau pirmajam baka dešinėje pusėje prie viršutinės šono briaunos ties šiek tiek sulankstytu kampu (lakūnų sėdynės pusėn) išpjauta 13 mm pločio (horizontaliai) ir apie 25 mm ilgio (vertikaliai) stačiakampę skylę. Išpjauto ploto skarda susukta į ritinėlį ir prispausta prie bako briaunos. Atvyniojęs tą ritinėlį pamačiau tai, kas man net žadą atėmė- vidury tos plokštelės išpjovos buvo taip pat apvali tokio pat diametro skylė, bet skarda prie skylės kraštų išversta lauko pusėn. Taigi ne vinim pradurta, bet kulka, paleista iš kulkosvaidžio piktos vokiškos rankos. Kulkos įeita iš kairės pusės bako, maždaug ties viduriu, o išeita dešinėje pusėje ties priešakiniu viršutiniu kampu. Kulkos kelias sudaro apie 45 laipsnius su horizontalia plokštuma. Kitų dviejų kulkų išėjimo nei dešiniuose bakų šonuose nei viršuje neradau. Vadinasi, išėjo per bako dugną, kur patikrinti man tuo metu nebuvo įmanoma. Vadinasi, Lituania buvo apšaudoma ne vien iš apačios ir šono, bet ir iš tokios vietos, kuri buvo aukščiau už skridusią Lituanią.

Šis radinys man visiškai paaiškino, kodėl Darius su Girėnu nepasiekė Kauno, kodėl jie Soldino miškelį aplaistė savo krauju, kodėl Lituania nukirto 6 pušis, iki sudužo ir nukrito žemėn, kodėl vieno bako buvusio prie pat lakūno sėdynės, vokiečiai negražino, kodėl mūsų didvyriai prieš žūdami išmetė pašto maišelį, ir kodėl tame pašto maišely buvo įdėta sukruvinta jų nosinė, kodėl vokiečiai Dariaus užrašų knygutę gražino, o Girėno visai negražino? Todėl, kad jie vokiečių lėktuvo buvo priversti atskristi ant Soldino, čia iš lėktuvo kulkosvaidžio ugnim buvo apšaudyti ir sunkiai sužeisti. Netekę jėgų vesti žūtbutinę kovą nakties tamsumoje, sukaukę visas jėgas, įdėda pašto maišan sukruvintą savo krauju nosinę ir ją išmeta į lauką, o tuo metu jau nevaldomas lėktuvas neria pilnu gazu su didžiausiu greičiu nuožulniai žemyn ir nukirtęs 6 storas pušis, susiduria su žeme. <...> Per šį nakties tamsumoje mirties šokį Darius valdė lėktuvą, o Girėnas padarė savo užrašų knygutėje reikalingas pastabas apie jų užpuolimą iš pasalų ir to užpuolimo aplinkybes bei būdą. Ir dabar paaiškėja, kodėl jie nuo Štutgarto iki Soldino viso apie 80 km. skrido pusantros valandos, nes vedė žūtbutinę kovą nakties tamsumoje su klastinguoju vokišku budeliu.

Apžiūrėjęs motorą ir propelerį radau vėl įdomų, patvirtinanti mano daromas išvadas dalyką: propelerio išorės priešakinis tuštumas privarytas kietai ir labai įvijai pušies medienos. Vadinasi, lėktuvas susidūrė su pušimis skrisdamas labai dideliu greičiu. Numušti arba, galima sakyti, pjaute nupjauti pušį (apie 20 cm storumo) reikėjo laiko apie 1/200 sek. ir per šią akimirką jau propeleris suspėjo apsisukti apie vieną trečdalį apsisukimo apie savo ašį, nes priešinguoju atveju

propelerio išorė būtų privaryta medienos tik vertikalia o ne taip įvijai. Vadinasi, propeleris sukosi apie 60 kartų per sekundę, arba 3600 kartų per minutę. Normalus Lituanikos motoro apsisukimų skaičius buvo apie 2000 per minutę. Išvada: lėktuvas ėjo nuožulniai žemyn su pilnu gazu t.y. jis jau buvo lakūno rankos nebevaldomas. Kuris iš jų buvo dar su sąmone, sunku pasakyti, bet vienas turėjo būti, ir tasai (ar jis Darius, ar Girėnas) dėjo visas pastangas išmesti pašto maišelį, įdėjęs į jį savo krauju sulaistytą nosinę, bet jau ne lėktuvą valdyti. Vos paštą išmetus, Lituanika kliudo medžių viršūnes ir nukirtus kelias pušis žūsta. Aš esu linkęs manyti, kad paštą išmetė Girėnas dėl šių samprotavimų: kaip jau anksčiau nurodžiau, benzino bakai peršauti taip, kad kulipka įėjusi bakan iš kairės pusės ties viduriu, o išėjusi iš bako dešinėje pusėje prie viršutinės briaunos priešakinio kampo. Kitos kulipkos taip pat įėjusios į baką iš kairės pusės. Taigi, lėktuvas buvo pultas iš kairiojo šono šiek tiek iš apačios ir iš viršaus. Dabar iš nuotraukų, kurios buvo padarytos išskrendant, matyti, jog Darius užėmė pirmojo lakūno vietą ir atsisėdo prie vairų iš kairės lėktuvo pusės, o Girėnas - antrą vietą ir atsisėdo prie vairų iš dešinės pusės. Kadangi Lituanika buvo apšaudyta taipogi iš kairės pusės, tai aišku, kad pirmosios kulkos kliuvo Dariui, nes Girėnas buvo kaip ir Dariaus kūno pridengtas. Dėl to galima sakyti, kad Darius po pirmojo apšaudymo buvo daug daugiau surištas negu Girėnas, Bet man teko matyt Girėno dešinėsios kojos kelio rentgeno nuotrauką. Iš jos aiškiai matyti, kad blauzdos kaulas prie pat kelio sąnario yra peršautas. Iš kulipkos tako, padaryto pereinant per kaulą, matyti, kad Lituanika buvo apšaudyta ir iš užpakalio, nes kulipkos takas yra lygiagretus lėktuvo skridimo kryptčiai. Netenka abejoti, kad Girėnas turėjo ir daug sunkių sužeidimų. Jau iš to aišku, kad ir dėl peršauto dešinėsios kojos kelio Girėnas lėktuvo valdyti nebegalėjo. Ką jis galėjo padaryti, tai sukaupęs paskutines jėgas išmesti pašto maišelį ir kaip įrodymą, dėl kurių priežasčių nebegalėjo atskristi savo tėvynėn, kruviną nosinę. Man teko girdėti net tokių naivių kalbų, kad girdi Darius su Girėnu buvo taip įsisažmoninę savo pareigas ir tiek buvo savo tautos reikalams atsidavę, kad net nesirūpinę pirma savim, savo gyvybe gelbėti, bet pirmon eilėn susirūpino jiems patikėtu atvežti Lietuvon savo brolių amerikiečių įteiktus laiškus ir juos- tą laiškų maišelį, suspėjo netgi išmesti. Samprotavimas nors ir gražus, bet kartu ir naivus. Visi žinokite, kad nuo momento, kada lėktuvas kliudė savo važiuokle, t.y. ratais, pirmųjų pušų (medžių) viršūnes, iki to momento, kada jis susidūrė ir nukirto pirmąją pušį, praėjo ne daugiau kaip tik dvi sekundės. Per šį trumpą dviejų sekundžių laiką net ir pasiruošęs lakūnas nespėtų išmesti maišo su paštu. Betgi reikia atsiminti, kad jei abu lakūnai būtų sveiki buvę ir būtų ieškoję tik vietos nutūpti, kaip kad vokiškieji bernai bando aiškinti, tai nakties metu pajutę, kad lėktuvo ratai kliudo, medžių viršūnes tai vedami grynai savisaugos instinkto, kuris nepareina nuo valios ir proto, būtų tuoj mechaniškai

trūktelėję gilumos vairo vairalazdę į save ir tuo pačiu metu davę pilną gazą t.y. paleidę motorą visu galingumu, kad lėktuvas imtų lipti (kopti) aukštyn ir tuo būdu išvengtų gresiamo pavojaus. Šiuokart jokių būdu nesuspėta nė vienam lakūnui ateiti į galvą mintis pasiduoti likimui ir tuoj gelbėti laiškų maišelį, nes nakties metu, nematant aplinkos, jokių būdu lakūnai negalėtų susidaryti įsitikinimo, kad jau jie atsidūrė padėtyje, iš kurios nebėra jokios vilties išsigelbėti ir kad jau būtinai turi žūti. Bet jeigu jau ir būtų priešingai, žmogaus prigimčiai svetimas toks įsitikinimas, tai vis tiek jau pašto maišelio jokių būdu nebebūtų suspėję išmesti ir mes jį būtume radę tarp lėktuvo skeveldrų ir be kruvinos nosinės.

Leiskime, kad Darius su Girėnu jau pakankamai priklaidžiojo berinkdami vietą nusileisti (kurios nakties metu jokių būdu laukuose nematyti) ir nutarė toje vietoje galų gale dėl motoro labai blogo veikimo rizikuoti lėktuvą tupdyti. Lituania tarp kitų būtinų įrengimų turėjo taipogi manometrą (aukščio rodyklę) ir kėlimo aukštį arba žymėjimo žemyn rodyklę, kuri parodo, kiek metrų per sekundę lėktuvas kyla aukštyn arba žemėja žemyn. Jei šioji rodyklė rodo nulį, tai reiškia, kad lėktuvas skrenda vienodam aukštyje t.y. horizontaliai žemės paviršiumi. Taip pat turėjo tachometrą - motoro apsisukimo skaičiaus per minutę rodyklę, lėktuvo greičio rodyklę, variometrą t.y. jautrų lėktuvo pasisukimo horizontalinėje plokštumoje ant vertikalinės ašies rodyklę ir lėktuvo padėties horizontalinėje plokštumoje rodyklę. Dienos metu tupdant lėktuvą pakanka ir lėktuvo greičio rodyklės, bet prityręs lakūnas dienos metu leisdamas žemyn visai net ir nežiūri į rodyklę. Bet naktį tupdant lėktuvą ir dar nežinomoj vietoj, be išvardintų bortinių rodyklių tupdyti lėktuvą visai neįmanoma. Kadangi šios svarbiausios rodyklės yra, tai tiktai naudojantis jomis lėktuvas nakties metu gali būti ir sodinamas arba tupdomas. Taigi, dabar įsivaizduokime, kad Darius su Girėnu tikrai jau nutaria rizikuoti savo laime ir Lituanią tupdyti. Ką jie dabar daro? Jie pasirenka kryptį, jei leidžia jų orientacija, prieš vėją ir apsižiūri, ar toje kryptyje nesimato kokių nors žiburių, t.y. ar nėra tam kelyje arti aiškių gyvenamų sodybų. Manykime, žiburių žemėje nesimato, todėl įrodymų, kad būtų sodybos, tikrų nėra. Žemumoje nepermatoma tamsa. Jų akys įsmeigtos dabar į lėktuvo rodykles, pradeda grynai teoretiškąjį tūpimą vykdyti. Darius valdo lėktuvą, o Girėnas rimtai pasiruošia dėl visokio atsargumo pasirūpinti laiškų saugumu ir juos anksčiau išmesti (atsarga gėdos nedaro). Darius lėktuvą planiravimo greičiu apie 120 km. per valandą nužemina iki 100 metrų aukščio. Toliau žeminti lėktuvą baisiai rizikinga, nes šioje nepažįstamoje vietoje nežinomas žemės paviršiaus reljefas. Šį aukštį pasiekęs, išlygina lėktuvą ir su visišku rimtumu pasiruošia lėktuvą tupdyti. Akys jo didžiausiu atidumu įbestos į bortinių rodyklių jautrius kitėjimus. Ypatingai jis seka lėktuvo greičio rodyklę, motoro apsisukimo rodyklę (tachometrą), lėktuvo padėties (atakos kampo) rodyklę, o ypatingai kėlimo ir žymėjimo rodyklę. Lituania išlyginta trumpą momentą aukštėjimo ir žemėjimo



rodyklė apsistoja prie nulio, bet tuoj po to pradėjo slinkti žemiau nulio - ji jau rodo pusę metro žemėjimą žemyn, bet slenka dar žemyn; jau rodo vieną metrą. Greičio rodyklė nukrito nuo 120 km. iki 80 km. per valandą. Užtenka: Darius žino kaip savo penkis pirštus Lituanikos savybes. Jis pradeda palengva traukti gilumos vairo vairolazdę į save ir tuo būdu didinti lėktuvo atramos kampą. Lėktuvo atakos kampo rodyklės horizontas pradėjo kilti aukštyn: 3,4,5 laipsniai, ir lėktuvo greitis pradėjo dar kristi. Jau rodo rodyklė 72 km.... Lituaniai jau yra riba, Darius tai gerai žino. Jei dar sekundę palauks, Lituania, nustojsi pusiausvyros, kris žemyn. Bet čia Darius, šaltai žiūrėdamas į viską, nesijaudina, užmiršta ir nuovargį -pastumia gazo rankenėlę ir tuo padidina motoro trauką iki reikalingo galingumo. Lėktuvo greitis nustoja mažėti, bet aukščio ir žemėjimo rodyklė vis rodo 1 m. per sekundę žemėjimą. Vairolazdė dar pritraukia atakos kampo rodyklę iki 7 laipsnių -tai jau tūpimo kampas. Sumažino kiek gazą ir lėktuvas esant pastoviam greičiui ir pastoviam žemėjimui palengva, silpnai motorui veikiant, parašiuotuoja nežinomon vieton savo laimės išbandyti. Manometras jau rodo 50 m. aukščio. Girėnas neberimauja. Paruošęs pašto maišelį - atsidaręs kabinos langelį, seka tamsumoje žemę, bet nieko nemato, nieko neatskiria... kažkoks jam šešėlis šmėkšteli pro apačią ir jis staiga metė paštą... -Jau žemė! - sušunka, bet tuo pačiu laiku lėktuvas kliudo medžių viršūnes. Darius išjungia motora, ir lėktuvas pračiuožęs keliasdešimt metrų pušų viršūnėmis, atsitrenkia į pušies liemenį ir pasviręs krinta žemyn. Nedaug krinta - kokį 10 metrų. Lėktuvas kiek apsilaužo, bet abu lakūnai be smarkesnių sužeidimų išlipa iš lėktuvo ir prisiglaudę prie jo sparnų laukia auštančio ryto.

**Lakūnas TOMAS ZAUKA**

*El.publikavimui parengė: [www.plienosparnai.lt](http://www.plienosparnai.lt) 2008*