

TECHNIKOS ŽODIS

1983 NO.2

1933-1983



Stasys Girinas

Stefanus Borcia

TECHNIKOS ŽODIS

PLIAS IR ALIAS ORGANAS

Isteigtas 1951 metais.

Leidžia Amerikos Lietuvių Inžinierių ir Architektų-S-gos Chicagos Skyriaus Technikinės Spaudos Sekcija. Išėina kas trys mėnesiai.

Prenumerata \$8.00 U.S. metams.

Studentams \$2.00 U.S. metams.

THE ENGINEERING WORD

Established 1951.

Published by American Lithuanian Engineers and Architects Association, Inc. Chicago Chapter Technical Press Section. Published tri-monthly.

Yearly subscription—\$8.00 U.S.

Šį numerį redagavo V. Jautokas ir V. Peseckas
Techniniai paruošė J. Rimkevičius ir A. Pargauskas

Spaudos sekcijos vadovas

J. Rimkevičius

Vyr. redaktorius

V. Jautokas
5859 So. Whipple St
Chicago, IL 60629
Tel. (312) 778-0699

Vyr. red. pavaduotojas

G.J. Lazauskas
208 W. Natoma Ave.
Addison, IL 60101
Tel. (312) 543-8198

Skyrių redaktoriai

Dr. J.A. Bilėnas
Arch. A. Kerelis
V. Peseckas
A. Didžiulis
R. Vaitys

Redakcijos nariai

K. Burba
V. Petraitis
A. Pargauskas
J. Slabokas

Bendradarbiai

Arch. Ed. Arbas
Dr. S. Bačkaitis
J.V. Danys
Dr. P.A. Mažeika

EKSPEDICIJA

M. Javas

Administracija

Antanas Brazdžiūnas
7980 W. 127 St.
Palos Park, IL 60464
Tel. (312) 448-4652

TURINYS

Lietuvos didvyriai	V. Jautokas
Dariaus ir Girėno tragiškas laimėjimas	A. Kalvaitis
Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno tragedijos diena	B. Paliokas
Dariaus ir Girėno didvyriškumas	P. Jurgėla
Kpt. S. Darius - Lietuvos karo aviacijoje	L. Peseckas
Sesuo apie brolių	V. Peseckas
Lituanikos paruošimas žygiui	E. Jasiūnas
Filmas - skrydis per Atlantą	V. Peseckas
Aviacijos muziejus	V. Peseckas
Dariaus ir Girėno vardų įamžinimas	V. Peseckas
Rūpinasi Dariaus ir Girėno paminklu Soldine	V. Peseckas
Latvių technikinės terminologijos žodynas	K. Bertulis
Mūsų mirusieji	K. Žemaitis
	J. Gimbutas
	A.A.D.
Iš mūsų veiklos	P. Kiršinas

CONTENTS

Lithuanian Heroes
Tragic Triumph of Darius and Girėnas
Tragic Day of Transatlantic pilots Darius and Girėnas
Heroism of Darius and Girėnas
Cpt. S. Darius in Lithuanian Air Force
Sister Talks about her Brother
Preparation of Lituanica for Transatlantic Flight
Film - Flight across the Atlantic.
Aviation Museum
The Names of Darius and Girėnas Immortalized
Restoration of Darius and Girėnas Monument in Soldin
Latvian Technical Dictionary
Our Deceased
Of our Activities

Viršelį paruošė V. Peseckas

Cover prepared by V. Peseckas

Spaudė M. Morkūno spaustuve
3001 West 59th Street
Chicago IL 60629

TECHNIKOS ŽODIS **THE ENGINEERING WORD**

XXXIII METAI

1983 BALANDIS-BIRŽELIS

NR. 2 (180)

LIETUVOS DIDVYRIAI

Kiekvienos tautos istorijos bėgyje išauga jos sūnūs ir dukros, kurie pasireiškia vienu ar kitu būdu aukščiau už visus kitus ir tuo jie išlieka tautos nepamiršti per amžių amžius. Vieni jų pasireiškia moksliniais, meniškais ar politiniais gabumais, o kiti - drąsa, narsumu ar pasišventimu. Tokius žmones tauta gerbia ir laiko juos savo tautos didvyriais. Mes, lietuviai, kaip ir kitos tautos turime daug tokių didvyrių, pradėdant nuo Mindaugo laikų iki Kalantos, o ateityje, be abejo, turėsime dar ir daugiau.

Vieni tokių mūsų tautos didvyrių yra Steponas Darius ir Stasys Girėnas. Šįmet sueina 50 metų nuo jų didvyriško žygio. Jų tikslas buvo nugalėti Atlantą ir išgarsinti Jaunosios Lietuvos ir lietuvių vardą po visą pasaulį ir tuo sužadinti Amerikos lietuvių išeivių meilę savo tėvynei Lietuvai. Tai visa jie liudija savo testamente. Tą jie atsiekė savo žygiu, o jų tragiškas žuvimas sukretė visą Lietuvą ir visus lietuvius, gyvenančius už Lietuvos ribų. Kaip dr. V. Kudirka Lietuvos himne sako: „Iš praeities Tavo sūnūs te stiprybę semia!“, taip ir mes visi, o ypač jaunesnioji karta, galime pasisemti stiprybės iš Dariaus ir Girėno meilės Lietuvai. Jie pasiryžo išgarsinti Lietuvos vardą, nebedami Atlanto audrų ir didelio atstumo tarp Lietuvos ir Amerikos.

Šiuo Technikos Žodžio numeriu norime, nors ir trumpai, atžymėti jų didvyriško žygio 50-tąją sukaktį. Nebandome išaiškinti tragiško žuvimo priežasčių, bet tik pateikiame mintis tų žmonių, kurie tiesioginiu ar netiesioginiu būdu buvo surišti su Dariaus ir Girėno skrydžiu. Didelė dalis žinių ir nuotraukų yra paimta iš kolegos Vytauto Pesecko archyvo ir jo tėvo, aviacijos pulkininko Leonardo Pesecko, kuris buvo Dariaus tiesioginis viršininkas, kai Darius tarnavo Lietuvos karo aviacijoje. Šiuo Technikos Žodžio numeriu norime pasidalinti su savo skaitytojais charakteringesniais bruožais iš tų laikų, kurie apėmė šių dviejų herojų prieštragedinę ir potragedinę padėtį, išplaukiančią iš Dariaus ir Girėno nepaprastos meilės savo tėvynei Lietuvai...

Viktoras Jautokas

Dariaus-Girėno Testamentas

Mes skrisime į Lietuvą!

Lietuvių tauta laukia iš savo sūnų ir drąsesnių žygių. Būtinai reikia ir jos sūnams prisidėti prie bendrojo darbo — tirti dar mažai žinomas Žiemų Atlanto vandenyno oro sroves, o taip pat naujai išrastas navigacijos būdus ir priemones pritaikyti kasdieniniams reikalams. Mes, gyvendami tokiais laikais, kada oras stengiamasi panaudoti žmoni-

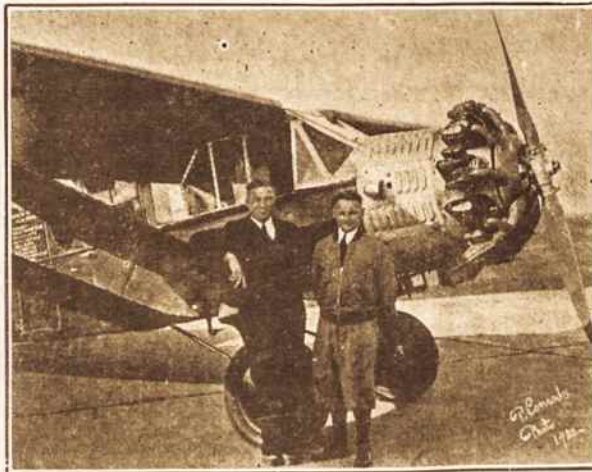
jos reikalams, laikome savo pareiga tautos vardu tą darbą garbingai atlikti.

Jaunoji Lietuva! Tavo dvasios įkvėpti, mes stengiamės tą pasirinktą uždavinį įvykdyti. Mūsų pasisekimas tegu sustiprina Tavo dvasią ir pasitikėjimą savo jėgomis ir gabumais! Bet jei Neptunas ar galingasis audrų Perkūnas ir mums bus rūstus — pastos mums kelią į Jaunąją Lietuvą ir pašauktų „LITUANICA“ pas save, — tada Tu, Jaunoji Lietuva, turėsi iš naujo ryžtis, aukotis

ir pasirengti naujam žygiui, kad audringųjų vandenynų dievai būtų patenkinti Tavo pastangomis, pasiryžimu ir nekviestų Tavęs į Didįjį Teismą.

„LITUANICOS“ laimėjimas tegu sustiprina jaunųjų Lietuvos sūnų dvasią ir įkvepia juos naujiems žygiams.

„LITUANICOS“ pralaimėjimas ir nugrimzdimas į Atlanto vandenyno gelmes tegu auklėja jaunųjų lietuvių atkaklumą ir ryž-



tumą, kad Sparnuotas Lietuvis būtinai įveiktų klastingąjį Atlantą Tėvynės Lietuvos garbei!

Tad šį savo skridimą skiriame ir aukojame Tau, Jaunoji Lietuva!

Tą didįjį bandymą pradėsime, tikėdamiesi Dangaus palaimos!

Kapt. S. Darius

Leit. S. Girėnas

DARIAUS - GIRĖNO TRAGIŠKAS LAIMĖJIMAS



Konsulas A. Kalvaitis

ANTANAS KALVAITIS

Buvęs Lietuvos konsulas Chicagoje

Stebint aviacijos vystymosi procesą iš istorinės perspektyvos atrodo, kad Charles Lindbergh transatlantinis skridimas buvo moderniosios aviacijos pažangos pradininkas. Jo drąsus ir pavojingas žygis paskatino aviacijos entuziastus užkariauti oro dausas, paantrinant ar net pagerinant Lindbergh pasiektą laimėjimą.

Matomai panašios mintys veržėsi jauno, drąsaus ir ryžtingo lietuvio lakūno Stepo Dariaus galvon, kai jis, giminių kviečiamas, paliko Kauną ir atvyko Chicagon. Apsistojęs pas seserį Stulpinienę, jis bandė pritaikinti Lietuvoje įgytą lakūno profesiją, bet mintis pakartoti ar net pagerinti Lindbergh laimėjimą nedavė jam ramybės. Jis jautė, kad jo įgytas Lietuvoje lakūno profesinis pasiruošimas yra pakankamas, gi ryžto bei energijos nugalėti pavojus, surištus su panašaus žygio įvykdymu, jam netrūko. Šių minčių blaškomas, jis svajojo, kad bandymas pagerinti Lindbergh laimėjimą išgarsintų Nepriklausomos Lietuvos vardą visuose pasaulio žemynuose. Tokias mintis man dėstė Stepas Darius, atvykęs į Lietuvos konsulatą Chicagoje.

Nors Dariaus dėstomas projektas atrodė patrauklus ir Dariaus argumentai remiami ryžtingu entuziazmu ir pasišventimu bei Gimtojo Krašto meile buvo žavingi, tačiau tokio žygio įvykdymas atrodė utopija, išplaukianti iš Lietuvos patrioto vaizduotės.

Po kurio laiko vėl susitikau su Darium. Ir vėl jis man dėstė savo planuojamą žygį. Dabar jis jau

turėjo konkrečių duomenų jo svajonei įvykdyti. Pripuolamai jis susipažinęs su Amerikos lietuviu lakūnu Girėnu. Girėnas esąs patvaraus lėktuvo *Bellanca* savininkas, kuris juo pristato amerikietišką spaudą į Wisconsin kurortus. Girėnas sutinkąs su savo lėktuvu prisidėti prie šio rizikingo projekto ir kartu skristi į Lietuvą. Deja, lėktuvas nėra pritaikytas panašiai misijai. Paruošti *Bellanca* transatlantiniam skridimui reikalinga pakeisti lėktuvo propelerį, pašalinti dalį sėdynių ir jų vieton įmontuoti benzino bakus. Jis prašė padėti jam suorganizuoti lėšas, reikalingas paruošti lėktuvą transatlantiniam skridimui.

Man jau buvo žinomas Amerikos lietuvių dosnumas. Buvau įsitikinęs, kad pateikus realų ir Lietuvai naudingą projektą, nebūtų sunku surinkti reikalingas lėšas. Tačiau ne tik man, bet ir kitiems kilo rimtos abejonės, ar verta pateikti visuomenei šį projektą, kurio pasisekimo galimybė buvo labai maža, ir kuriam nepasisekus, tektų išgirsti karčius išmėtinėjimus.

Visuomenės nusistatymui patirti buvo sukviesti į konsulatą politinių partijų atstovai bei laikraščių redaktoriai, kuriems Darius su bendraminčiu Girėnu išdėstė savo projektą. Abu norėjo juos įtikinti, kad šis žygis su gerai paruoštu lėktuvu yra galimas, nors skridimas ir yra surištas su pavojais.

Susirinkusieji pripažino, kad toks žygis būtų be galo naudingas Lietuvai, bet neparodė didelio entuziazmo projektui remti ir prašyti visuomenės



Darius ir Girėnas su savo lėktuvu BELLANCA Chicagoje, prieš jo perstatymą 1932 m.

paramos. Po pasitarimų, kurie užsitęsė keletą valandų, paaiškėjo, kad lietuviškos visuomenės vadovai, bent oficialiai, vengė šiam žygiui pritarti. Svarbiausia priežastis - jei Darius su Girėnu, beskraidydami po Amerikos lietuvių kolonijas, sudaužytą lėktuvą, tai visuomenė pasmerktų savo vadovus ir spaudą už nerimto projekto rėmimą. Po ilgesnių svarstymų atstovai vis dėlto pasirašė bendrą nutarimą, kad Dariaus - Girėno transatlantinio skridimo projektas yra remtinas ir kad plačiosios visuomenės masės yra prašomos prisidėti finansiniai prie šio žygio įvykdymo.

Šis nutarimas buvo savotiškas abiejų lakūnų laimėjimas, nes šis dokumentas užkirto kelią spaudoje straipsniams prieštaraujantiems skridimo idėjai. Nepavyko sudaryti skridimo finansavimo komiteto, nors į jį buvo bandoma įtraukti visas politines organizacijas. Skridimo finansavimo darbą teko perimti konsulatui. Skridimo finansavimo darbas buvo pradėtas, kai Skridimo rėmėjų komiteto sekretorium buvo pakviestas Petras Jurgėla, kuris tuo metu gyveno Chicagoje ir

buvo didelis skridimo entuziastas. Jam teko vesti platų susirašinėjimo darbą su visomis lietuvių kolonijomis.

Buvo sudarytas planas privačiai kreiptis į daugiau pasiturinčius tautiečius, prašant paremti šį žygį. Atsiliepė vienas kitas entuziastas, bet surinkti visas lėšas, reikalingas lėktuvo remontui ir jo paruošimui į kelionę, nepavyko. Iš gautų aukų sugebėjome nupirkti naują propelerį. Oficialiai kreiptis į visuomenę, naudojant spaudą ir radiją, negalėjome dėl aukščiau minėtų priežasčių. Reikėjo ieškoti kitų lėšų šaltinių.

Darius pasiūlė ruošti aviacijos dienas, į kurias būtų kviečiama visa visuomenė. Idėja atrodė gana originali. Skelbimuose apie aviacijos dienas visai neminėta, kad mūsų lakūnai ruošiasi transatlantiniam skridimui. Lakūnai žadėjo parodyti žemę iš oro ryžtingiems drąsuoliams už nedidelį atlyginimą ((3 dol. asmeniui). Pirmoji aviacijos diena, kiek prisimenu, buvo suruošta Chicagoje prie 63-os gatvės ir Harlem Avenue, tuo metu nedideliame aviacijos lauke - gražioje pievoje. Numatytą



Lituania

sekmadienį suvažiavo gerokas lietuvių skaičius su maisto krepšiais pamatyti lietuvius lakūnus ir stebėti, ar atsiras bent vienas drąsuolis su jais paskraidyti. Nors tokių drąsuolių atsirado nedaug ir pelnas iš šių skridimų buvo menkas, bet užsibrėžtas tikslas buvo pasiektas. Atskiroms iškilaujančioms grupėms Darius prisistatė kaip iš Lietuvos atvykęs lakūnas, pasiryžęs netolimoj ateity kartu su Girėnu skristi iš Chicagos į Kauną su aviacijos lauke stovintiu lėktuvu. Jis įtikinančiais argumentais atsakinėjo į skeptikų replikas, įrodinėdamas, kad jei Lindbergh su panašiu lėktuvu pasiekė Paryžių, tai jis su savo prieteliu Girėnu bandys sumušti Lindbergh pasiektą rekordą.

Sekė visa eilė panašių aviacijos dienų, pajvairinant jas komplikuotais lėktuvo manevrais ir iššokdinant iš lėktuvo vieną kitą parašiuotininką. Pamažu transatlantinio skridimo idėja garsėjo ir poros mėnesių laikotarpyje nebuvo nė vieno lietuvio, kuris nebūtų žinojęs apie Dariaus - Girėno planuojamą žygį.

Vėliau pradėjo plaukti pakvietimai iš kitų lietuviškų kolonijų ir pas juos ruošti aviacijos dienas. Pamažu ir palaipsniui visuomenė įsitikino, kad mūsų lakūnų planuojamas žygis nėra kokia nora avantiūra, bet rimtas projektas vertas dėmesio ir paramos. Pradėjo plaukti gausesnės aukos, kurios leido lakūnams pradėti pagrindinį lėktuvo paruošimą skridimui.

Kaip jau minėjau anksčiau, reikėjo pašalinti keletą lėktuvo sėdynių ir vietoj jų reikėjo įmontuoti benzino batus, rodos 800 galonų talpos. Reikėjo pakeisti ir lėktuvo motorą bei įsigyti

reikalingus transatlantiniam skridimui instrumentus. Tie pakeitimai lakūnų apskaičiavimu turėjo kainuoti virš 5000 dol. Anais laikais tai buvo stambi suma. Pasiteiravus vietinėse įmonėse buvo sužinota, kad vien tik bakų įmontavimas kainuos virš 3000 dol. Iš turimų lėšų negalėjome išleisti tokią pinigų sumą - lakūnams teko ieškoti pigesnės įmonės tam darbui atlikti. Po ilgų ieškojimų šis darbas buvo atliktas už pusę aukščiau minėtos kainos. Pakeitus lėktuvo motorą ir supirkus reikalingus skridimui instrumentus, lėktuvas buvo galutinai paruoštas, bet jis buvo apsunkintas visa eile neapmokėtų sąskaitų, kurios turėjo būti suvestos pirmiau negu lakūnai pradės savo istorinį žygį.

Nors visuomenė ir buvo įsitikinusi, kad Darius ir Girėnas rimtai ruošiasi transatlantiniam skridimui, tačiau mažai kas tikėjo, kad jie pasiektų užsibrėžtąjį tikslą. Lakūnui Lindbergh, atlikus istorinį žygį, daugelis drąsuolių bandė sekti jo pėdomis, bet nė vienas bandymas nebuvo tobulai atliktas. Todėl visai netūralu, kad labai mažas lietuvių nuošimtis tikėjo mūsų lakūnų žygio pasisekimu. Visuomenė šį žygį rėmė vien tik dėlto, kad lakūnai, norėdami išgarsinti Lietuvos vardą, ryžtasi šiam pavojingam žygiui. Štai ką rašė vienas Brooklyn lietuvis, prisiųsdamas 25 dol. auką: „Aš žinau, kad jūs Atlanto nenugalėsite. Pakilkite iš New Yorko, nuskriskite kur miesto kaminų jau nematyti, išpilkite benzina ir grįžkite namo - aš ir mano draugai būsime patenkinti“.

Pabaigus lėktuvo paruošimo darbus ir turint visą glėbį neapmokėtų sąskaitų, buvo nutarta ruošti paskutinę aviacijos dieną bei lėktuvo

krikštynas. Per šias krikštynas *Bellanca* lėktuvo jau nebeužteko, kad paskraidinus visus norinčius iš oro pamatyti Chicagą. Teko nuomuoti didesnę ir erdvesnę lėktuvą, kuris nuo ankstyvo ryto iki vakaro vežiojo keleivius. Krikštynų dalyviai, kurie skraidė ar matė kaip lakūnai valdo lėktuvą, pradėjo tikėti, kad jie tikrai pasiryžę tam rizikingam ir pavojingam žygiui. Lėktuvas atrodė imponuojantis, gi Dariaus sugalvotas ir ryškiomis spalvomis nudažytas lėktuvo vardas *Lituanica* visuomenei patiko ir buvo mielai priimtas.

Lėktuvo krikštynų metu buvo surinkta stamboka pinigų suma, deja jos vis dar neužteko visoms sąskaitoms apmokėti. Tik per atsisveikinimo vakarą, kuris įvyko Chicagos - Bridgeport Lietuvių auditorijoje, po geros vakarienės Dariaus ir Girėno draugai bei skridimo entuziastai galutinai užbaigė skridimo finansavimo darbą, atpalaiduodami lakūnus nuo sunkios ir įkyrios skolų naštos.

Atsipalaidavus nuo finansinių rūpesčių, lakūnai pradėjo planuoti savo kelionę. Pirmoji žygio dalis Chicago - New Yorkas turėjo būti pradėta galimai greičiau, nes artėjo vasara ir patogiausias laikas transatlantiniam skridimui.

Prieš pradėdant skridimą, Darius atvyko į konsulatą ir paliko savo garsųjį testamentą: „Mes skrisime į Lietuvą“. Tai buvo paprastas ant pailgo popierėlio Dariaus ranka rašytas ir taisytas rašinys, nedaręs jokie formalaus dokumento įspūdžio, bet jo turinys ir dvasia tikrai atvaizdavo skridimo tikslą - pasitarnauti Lietuvai, sukeliant priaugančios jaunosios kartos eilėse troškimą dalyvauti drąsesniuose bei rizikinguose žygiuose. Šis Dariaus testamento originalas, kartu su kitais transatlantinį skridimą liečiančiais dokumentais, buvo persiųstas profesoriui Žemaičiui, Lietuvos Aero klubo pirmininkui Kaune.

Po kelių dienų, giminių bei draugų palydėti, lakūnai išskrido į New Yorką.

Chicagoje tuo metu vyko Pasaulinė paroda. Kai kurios valstybės pasistatė parodoje savo paviljonus. Lietuva taip pat gavo oficialų kvietimą dalyvauti parodoje, tačiau stambios išlaidos, surištos su paviljono statyba bei jo įrengimu, buvo sunkiai pakeliamos neseniai atsikūrusiai Nepriklausomai Lietuvai - dalyvauti parodoje nuosavu paviljonu buvo atsisakyta. Ryžtingi vietos lietuviai reikalavo ir gavo iš parodos vadovybės sutikimą ruošti parodos metu Lietuvių dieną. Buvo sutarta su išvykstančiais lakūnais,

kad jie stengsis išskristi iš New Yorko (1933 m.) liepos 15 dieną, tai yra tuo metu, kai Chicagos lietuviai švęs parodoje savo šventę. Lakūnai savo duotąjį žodį išlaikė.

Chicagoje Lietuvių dienos karalaite „Miss Lithuania“ buvo išrinkta levutė Pauliukiūtė (vėliau žinoma kaip ponia Rockefeller). Jai ir šešioms palydovėms Chicagos burmistras atsiuntė puošnius atvirus automobilius važiuoti į parodą. Kai lietuvių eiseną pajudėjo iš konsulato ir garsiąja Michigan Avenue vyko į parodą atidaryti Lietuvių dienos šventę, iš Lietuvos Generalinio konsulo New Yorke Povilo Žadeikio gavau šio turinio telegramą: „Šiandien 5 valandą ryto *Lituanica* laimingai pakilo ir išskrido Kauno link“.

Apie Dariaus ir Girėno išskridimą parodos dalyviams pranešė Bronius K. Balūtis, Lietuvos įgaliotas ministeris Washingtone, atvykęs į Chicagą dalyvauti Lietuvių dienos šventėje. Nesunku įsivaizduoti su koku entuziazmu ir džiaugsmu buvo sutikta ši žinia. Parodos dalyviai spietėsi apie estradą, norėdami gauti smulkesnių žinių apie lietuvius lakūnus. Sensacijų ištroškusi amerikiečių spauda, popietinės laidos pirmuose puslapiuose skelbė šio istorinio žygio pradžią. Nepalankus tautinėms grupėms Chicagos dienraštis *Chicago Tribune* patalpino vedamąjį, išbardamas mūsų lakūnus, kad jie išskrido neturėdami oficialaus leidimo transatlantiniam skridimui.

Lietuvių estrada stovėjo prie Italijos paviljono. Jame svečiavosi generolo Balbo lakūnų eskadrilė, dieną prieš tai atskridusi iš Italijos. Italų lakūnai, sužinoję apie Dariaus - Girėno žygį, atvyko prie estrados, kur vyko Lietuvių dienos šventė. Iškilėms pasibaigus, jie buvo pristatyti „Miss Lithuania“ ir jos palydovėms. Vėliau mūsų gražuolės, italų lakūnų lydimos, svečiavosi italų, vokiečių, prancūzų ir kitų tautybių paviljonuose, kur plačiai skambėjo Lietuvos ir jos sūnų, pasiryžusių nugalėti Atlantą, vardas.

Konsulato telefonai veikė be paliovos, atsakinėdant į įvairius paklausimus apie skridimo organizavimą ir jo eigą. Associated Press žinių agentūra atsiuntė į konsulatą savo atstovą surinkti smulkesnių žinių apie lakūnus. Visą naktį ir sekančią dieną teko budėti ir atsakinėti į nesibaigiančius klausimus.

Neturėjome jokių žinių kaip vyksta skridimas. Radijo *Lituanica* neturėjo. Buvo maža vilčių, kad laivai Atlanto vandenyne pamatytų lėktuvą, nes lakūnai pasirinko šiaurinį mažai vartojamą laivų

Dariaus - Girėno paminklas Chicagoje po pašventinimo iškilmių 1934 metais. Paminklo statymo komiteto narys Petkus, sekr. kpt. P. Jurgėla, Miss America ir Miss Lithuania



kelią. Ar skridimas pasiseks, ar mūsų lakūnus laukia panašus likimas, kurio sulaukė jau daugelis drąsuolių, bandančių pasekti garsaus lakūno Lindbergh pėdomis? Vandenyne siaučiančios audros buvo svarbiausios kliūtys nugalėti Atlantą. Nors pakilimo metu sąlygos buvo palankios, bet kelioms valandoms praslinkus, jos galėjo pasikeisti.

Vėliau, kai mūsų apskaičiavimu lakūnai buvo nuskridę apie 1500 mylių, Associated Press pranešė, kad, pagal gautus meteorologinius pranešimus, Atlante išsivystė vidutinio dydžio audra, kuri gali nulemti šio skridimo pasisekimą. Ši žinia smarkiai sukrėtė skridimo entuziastų nuotaiką. Vieni jų tvirtino, kad galimybės *Lituanikai* perskristi Atlantą yra menkos, kiti gi reiškė nepalaužiamą įsitikinimą, kad Darius ir Girėnas yra pilnai pasiruošę kovai su Atlanto audromis. Panašios nuotaikos vyravo ne tik Chicagoje, bet ir kitose lietuvių kolonijose.

Sekančią dieną Reuter žinių agentūra paskelbė trumpą pranešimą, kad Rytprūsioje prie Soldin miestelio miške atrastas dar neišaiškintos kilmės lėktuvas. Kadangi jokių žinių apie lakūnus neturėjome, kilo įtarimas, kad Rytprūsioje siautusios audros auka galėjo būti *Lituanika*, tuo labiau, kad jos skridimo linija atitiko geografinę krypčiai. Suteikus Associated Press lakūnų ir lėktuvo atpažinimo detales, už kelių valandų buvo gautas šios tragiškos žinios patvirtinimas. Gili gedulo skraistė apsiautė Amerikos lietuvius. Jie didžiavosi Atlanto nugalėjimu ir liūdėjo, kad tas nugalėjimas baigėsi tragedija, įvykusia taip arti prie Lietuvos sienų.

JAV spauda pirmuose puslapiuose talpino lakūnų užsibrėžto žygio kelią, nurodant tragedijos vietą. Chicago Tribune, kuris vakarykščioje laidoje buvo smarkiai išbaręs lakūnus, dabar jau skelbė lakūnų biografines žinias ir jų transatlantinio skridimo tikslą - išgarsinti nedidelės Nepriklausomos Lietuvos vardą pasaulyje, priskirdami šių ryžtingų, drąsių lietuvių lakūnų vardus į idėjai pasišventusių didvyrių eiles.

Šis tragiškas laimėjimas, suteikęs Lietuvai teigiamo atgarsio visuose pasaulio žemynuose, stipriai paveikė Amerikos lietuvių tautinį sąmojų. Prisimenu, kai į konsulatą atvykęs jaunas lietuviukas su suamerikietinta pavarde argumentais bei dokumentais įrodinėjo, kad ir jis esąs lietuvis, nors jo lietuvių kalba ir silpnoka.

Užuojautos ir pasididžiavimo pareiškimai plaukė iš visų Amerikos lietuvių kolonijų. Buvo gauti nauji pasiūlymai organizuoti sekantį transatlantinį skridimą, tvėrėsi komitetai statyti lakūnams paminklus, padidėjo eskursantų skaičius į Lietuvą bei ruošėsi jaunų sportininkų bei dainininkų išvykos į Dariaus - Girėno tėvynę. Atgijo laiko dulkių apneštas nuoširdus Amerikos lietuvių patriotizmas ir sumažėjo vietiniai politiniai ir ideologiniai nesusipratimai. Senojojoje Prūsų žemėje pralietas lakūnų kraujas nešė ir dabar neša sodrų tautinį vaisių, paremtą Dariaus ir Girėno garbingu žygiu bei jų tragišku laimėjimu.

TRANSATLANTINIŲ LAKŪNŲ DARIAUS

IR GIRĖNO TRAGEDIJOS DIENA

(Katastrofos vietoje Vokietijoje)



Dr. Balys Paliokas

DR. BALYS PALIOKAS

Buęs Berlyno pasiuntinybės attaché ir Lietuvos
Generalinio konsulato sekretorius

Pirmadienis, 1933 metai liepos 17 diena. Lietuvos žinių agentūros ELTA korespondentas dr. Kaupas visą naktį išbudėjo vokiečių žinių agentūroje REUTER, laukdamas informacijų apie Dariaus ir Girėno skridimą iš New Yorko į Kauną. Pranešęs Lietuvos pasiuntiniui ministeriui dr. Jurgiui Šauliui, kad jokių žinių apie jų skridimo eigą negirdėjęs, grįžo į namus poilsio.

Apie dešimtą valandą skamba telefonas. Vieno Berlyno dienraščio redakcija klausia, ar ką nors žinome apie lietuvių transatlantinį skridimą? Atsakiau, kad nieko negirdėjome, nors mūsų korespondentas išbudėjo visą naktį. Tada redakcijos narys papasakojo, kad grybautoja anksti rytą Kuhdam kaimo miške, netoli Soldino miestelio rado nukritusį lėktuvą, bet lakūnų nepastebėjo. Ji tuojau apie tai pranešė vietos valdžiai. Iš pradžių buvo spėjama, kad tai gali būti nukritęs lenkų lėktuvas, nes tai buvo netoli nuo Dancigo koridoriaus ir nekartą buvo pasitaikę, kad lenkų lėktuvai perskrisdavo vokiečių sieną.

Tą pokalbį tuoj pranešiau ministeriui Šauliui ir prašiau tuoj leisti vykti į katastrofos vietą. Ministeris nelabai jaudinosi ir prasitarė, kad jei ir būtų nukritę amerikiečiai, tai jie išskridę be leidimo, formaliai nesusitvarkę, ir mums nėra ko skubiai kištis. Jeigu jau taip norėčiau, tai galiu vykti savo priemonėmis po darbo valandų. Apsvarsčiau tą reikalą su pasiuntinybės patarėju Dymša. Kadangi viršininko sprendimo niekas negalėjo pakeisti, tai nutariau vykti darbui pasibaigus, t.y. po antros valandos.

Kartu panorėjo vykti ir pasiuntinybės tarnautojai - ūkio vedėjas Maziliauskas ir valdininkas Jonas Andriušis. Trečią valandą mano automobiliu patraukėme į Soldiną, gulintį apie šimtą trisdešimt kilometrų į rytus nuo Berlyno.

Artinantis prie Kuhdam kaimo, kelio į miškelį klaustis nereikėjo. Nors jau buvo pavakarė, bet žmonių masės traukė per laukus į pušynėlį ant kalnelio. Didžiausia minia buvo susirinkusi prie sudužusio lėktuvo liekanų, kurios jau buvo



Dariaus ir Girėno tragiškos mirties vieta

sudėtos į aukštą krūvą. Jokios apsaugos nebuvo. Žmonės rankiojo dar likusias liekanas miške ir iš sukrautos krūvos ėmė atminimui ką norėjo. Buvo daug policijos ir nacių partijos, uniformuotų narių. Jie niekam nieko nedraudė. Susiradęs vyresnįjį, parodžiau diplomatinį asmens liudijimą ir paprašiau, kad apsaugotų lektuvo liekanas. Tada lektuvas buvo aptvertas virve ir apstatytas sargybiniais, kurie jau nebeleido žmonėms nieko imti iš jo liekanų krūvos. Toliau nuo krūvos dar radau didelę rankinę elektros lempuotę, kuri nebuvo užgesinta ir dar tebešvietė. Matėsi ilga juosta nukirstų eglių viršūnių: kuo arčiau į nukritimo vietą, tuo žemiau jos buvo nukirstos. Iš to buvo galima spręsti, kokia kryptimi lektuvas skrido ir nukrito. Motoras buvo atitrūkęs ir, krisdamas toliau apie trejetą metrų, išrausė giloką griovį. Iš anksčiau vokiečių darytos nuotraukos matėsi, kad Girėnas kritęs galva į žemę. Lakūnų kūnai jau buvo nuvežti į koplyčią ir ten pašarvoti.

Padariau keletą nuotraukų, kurios vėliau buvo iškabintos Karo muziejuje prie atkurto lektuvo. Sutarę vykti į apskrities viršininko raštinę Soldine, pirmiausia pasukome į kapines pažiūrėti lakūnų lavonų. Prie kapų koplyčios durų iš lauko pusės stovėjo du uniformuoti nacių garbės sargybiniai. Lakūnai buvo paguldyti koplyčios viduryje taip, kad jų kojos buvo sudurtos. Abu kūnai buvo apdengti didele nacių vėliava. Pradengiau vėliavą, kad pamatyčiau Dariaus galvą. Jo dešinė ranka buvo sulenkta ir padėta ant kaktos, kurioje matėsi perskeltas kruvinas ruožas. Vientisas kūnas dar tais pačiais rūbais, kuriais skrido. Girėno viena veido pusė buvo patinusi, bet žaizdų nesimatė. Pagal gydytoją sutinimas reiškė, kad lakūnas iš karto neužsimušė, bet kurį laiką dar buvo gyvas. Sutemus nuvykome į apskrities viršininko raštinę Soldine, kur radome keletą pareigūnų. Jie perdavė mums ką buvo radę lakūnų kišenėse: amerikietiškus pasus, kelis dolerius



Dalis lėktuvo nelaimės vietoje

banknotus ir kelias metalines monetas (stebėjomės, kad tiek mažai), kelias nuotraukas ir 25 svarų pašto maišą su apie septyniais šimtais laiškų, antspauduotų Brooklyno pašto liepos 15 dieną, penktą valandą ryto. Jie parodė ir žemėlapij, kuriame buvo atžymėtas skridimo kelias, vietos, kuriuo laiku jas perskrido ir kiek kuro sunaudojo. Tą žemėlapij jie pasiliko, žadėdami aiškinti katastrofos priežastis ir paruošti atitinkamą aktą. Be to jie atsiklausė, ar galėtų lavonus nuplauti, kaip tai buvo įprasta, ir apvilkti tinkamais mirties rūbais. Sutikome, kad visą tai gali padaryti.

Telefonu visa tai pranešiau ministeriui Šauliui Berlyne. Jis pasakė, kad tą naktį traukiniu vyksta pro Soldiną į Kauną ir prašė įteikti jam maišą su laiškais, o mums grįžti atgal prie darbo.

Kartu su mumis grįžo ir Amerikos žinių agentūros atstovas, kuris į katastrofos vietą buvo atvykęs vakare. Berlyne kiekvienas atskirai turė-

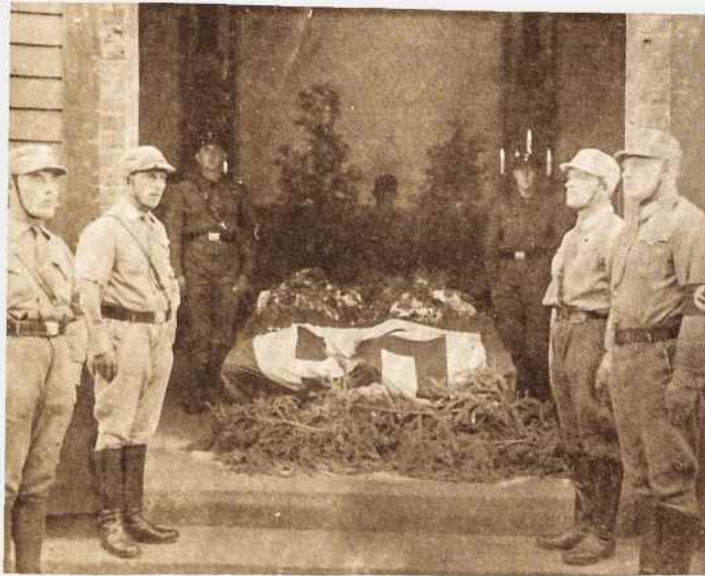
jome tuojau parašyti po pranešimą Eltos direktoriui Turauskui.

Kitą dieną į katastrofos vietą iš Lietuvos atvyko trijų narių delegacija, kuri rūpinosi lakūnų pervežimu į Kauną. Vokiečių oro susisiekimo bendrovė *Lufthansa* apsiėmė juodu pervežti be atlyginimo, tačiau teko daryti specialius karstus, kad būtų galima juos įnešti į lėktuvą. Dėl to kiek ilgiau užtruko, kol lakūnai pasiekė Kauną.

Lietuvos Aero klubas rūpinosi lėktuvo liekanų pergabenimu. Kadangi žmonės katastrofos vietoje buvo išnešioję daug lėktuvo dalių kaip suvenyrus, tai apskrities viršininkas išleido įsakymą per nustatytą laiką pas jį sunešti visas paimtas dalis.

Po kokių dviejų mėnesių mudu su patarėju Dymša pasiuntinybės automobiliu vykome į Soldiną paimti sugrąžintų lėktuvo liekanų, kurių buvo gana didelis kiekis. Apskrities viršininkas

Vokiečiai saugo Dariaus ir Girėno kūnus, kurie buvo jų atgabenti iš avarijos vietos į kopylčių ir ten pašarvoti



gražino ir lakūnų žemėlapi su vokiečių specialistų sudarytu aktu, tyrinėjančių katastrofos priežastis. Pagal vokiečius, lakūnams paaikškėjo, kad nusikristi į Kauną neužteks kuro ir gali tekti nusileisti Dancigo koridoriuje. Jie to nenorėjo, todėl nutarė skristi atgal į Berlyno aerodromą, kaip atžymėta žemėlapyje. Vėliau, matyt, nusprendė nusileisti prie Soldino ir ieškojo tam vietos. Siautė didelė audra su perkūnija ir žaibais. Prožektoriaus jie neturėjo, tai švietėsi su stipria rankine elektros lempute (kurią aš buvau radęs dar neužgesusią). Aukščio rodyklę jie turėjo, bet ta rodyklė audros sąlygose galėjo klaidingai rodyti; miškas jiems galėjo atrodyti kaip žalia pieva; per žemai nusileido, užkabino medžių viršūnes, neteko pusiausvyros, nebegalėjo pakilti ir įvyko katastrofa.

Visokios kalbos, kad lakūnai buvo vokiečių pašauti, kad jų lavonai paskubomis buvo sumesti į karstą, kad į vieną karstą buvo sudėtos trys rankos ar kojos ir t.t., neturėjo jokio pagrindo, nes niekas neskubėjo, karstus užsakė ir lakūnų pervežimu rūpinosi iš Kauno atvykusi komisija, o gydytojai, kurie balzamavo lakūnų kūnus, viešai pareiškė, kad jokių peršovimo žymių nerasta.

Lietuvos vyriausybės paskirta komisija, iš pirmininko plk. inž. A. Gustaičio ir narių mjr. Gavelio, mjr. Reimonto ir kpt. Morkaus, ištyrusi nelaimės priežastis ir aplinkybes nustatė, kad katastrofa įvyko dėl sunkių atmosferinių sąlygų, prie kurių prisidėjo ir motoro veikimo negerumai.

Lektuvas *Lituanica* buvo JAV lietuvių auka. Suprantama, kad jo nelaimė ir idėjos vykdytojų mirtį itin skaudžiai išgyveno lietuviai amerikiečiai: jie reikalavo, kad ir JAV valdžia įsikištų į katastrofos priežasčių nustatymo procesą. Tas lietuvių reikalavimas nebuvo išklaustas. Gal ir

gerai, kad JAV konsulas Berlyne katastrofos dieną visai nesikišo ir kad JAV valdžia taip pat nieko nedarė. Jei jie būtų pradėję veikti, tai mus būtų nušalinę ir visas žygis būtų vykęs JAV, o ne lietuvių ir Lietuvos vardu. Didvyriai Atlanto nugalėtojai savo testamente buvo įrašę: „Šį skridimą skiriame ir aukojame TAU, JAUNOJI LIETUVA. Lituanikos laimėjimas tegu sustiprina jaunųjų Lietuvos sūnų dvasią ir įkvepia juos naujiems žygiams“.

Lietuvos Aero klubas rūpinosi katastrofos vietoje pastatyti paminklą visuomenės sudėtomis lėšomis. Projektą paruošė architektas Landsbergis. Sudaryti sutartį su vokiečių firma ir prižiūrėti paminklo statymą buvo pavesta Lietuvos pasiuntinybei Berlyne.

Paminklas buvo pastatytas 1935 metais. Jį sudarė du šalia vienas kito paguldyti sujungti kryžiai ant apskritaus pakilimo su trimis pakopomis. Abu kryžiai turėjo sekančius įrašus lietuvių, vokiečių ir anglų kalbomis:

Čia žuvo lietuviai lakūnai -
Atlanto nugalėtojai
Stepas Darius - Stasys Girėnas

Įrašus sudarė metalinės į kryžius įlietos raidės. Aplink pakilimą buvo padaryta apskrita žvyru išpilta aikštelė ir pastatyta keletas suoloelių. Prie apskritimo buvo pastatytas meniškai išdrožinėtas lietuviškas pakelės kryžius - kopyltstulpis.

Buvo atvykusi iš JAV Dariaus sesuo, kurią teko nuvežti į žuvimo vietą. Taip pat į ten teko vežioti po keletą kartų architektą Landsbergį ir kitus.

Kai paminklas buvo baigtas, padariau nuotrauką ir paruošiau atvirutę, kad visuomenė galėtų matyti, kas padaryta už jos sudėtas lėšas. Architektas Landsbergis užsigavo ir Kauno teisme man iškėlė kriminalinę bylą už autoriaus teisių pažeidimą. Kadangi tai buvo viešas paminklas, autoriaus teisių apsauga čia negaliojo ir man nesunku buvo bylą laimėti. Kaltintojas buvo nepatenkintas teismo sprendimu, apeliavo į aukštesnę instanciją, bet ir ten pralaimėjo.

DARIAUS IR GIRĖNO DIDVYRIŠKUMAS

PETRAS JURGĖLA

Dariaus pasišventimas fiziniam lietuvių tautos ugdymui

Steponas Darius ne tik jaunatvėje (Amerikoje), bet ir, tarnaudamas Lietuvos kariuomenėje, uoliai sportavo: mėgo ieties sviedimą, čiuožimą, ledo ripką ir daugiausia futbolą. Aviacijos karius mokė bokso, beisbolo ir padėjo plėsti lengvąją atletiką. Laisvalaikiu veikė Kariuomenės sporto draugijos centro valdyboje, šios draugijos Kauno apygardos komitete ir Lietuvos futbolo centro komitete. Buvo Lietuvos sporto lygos ir Lietuvos fizinio lavinimosi sąjungos (LFLS) pirmininku.

Iš Kauno miesto valdybos, kurios daugumą tuo metu sudarė nelietuviai, iškovojo balotą žemės sklypą, kuriame buvo įrengta sporto aikštė. Darius paruošė aikštės planus, viską tvarkė ir net pridėjo daug savo pinigų. LFLS liko jam skolinga apie 5000 litų.

Darius bendradarbiavo žurnale *Sportas* ir parašė dvi knygeles: *Beisbolo žaidimas, 1924 metais* ir *Krepšiasvydis ir Lietuvos sporto lygos oficialios basketbolo taisyklės, 1926 metais*.

Šie darbai ir veikla laisvu nuo tarnybos metu rodo nepaprastą Dariaus energiją ir pasišventimą, ugdant fizinį lietuvių tautos pajėgumą ir sveikatingumą.

Dariaus talka Klaipėdos krašto išlaisvinimui

Kaip ir kur Lietuvos karo aviacijos vyr. ltn. Darius praleisdavo atostogas? Turėdamas keletą dienų atostogų, vykdavo su LFLS futbolo komanda ar Lietuvos futbolo rinktine rungtynėms į užsienį. Ir lietuviai, ir kitų valstybių sportininkai labai mėgo ir gerbė Darių kaip taktišką sportininkų vadą ir taikintoją ir laikė jį dideliu džentelmenu. Tačiau kai kurie tuometiniai Lietuvos kariuomenės viršininkai jo nemėgo ir vadino jį „futbolą spardančiu žioplu padauža“.

Vienų savo atostogų metu (1922.XII.16 - 1923.II.27) vyr. ltn. Darius padėjo organizuoti talką Klaipėdos krašto išlaisvinimui. Buvo III-čios

sukilėlių grupės vado Bajoro (kpt. M. Kalmanto) padėjėju ir dalyvavo kautynėse. Keletą dienų buvo Šilutės įgulos viršininku, dirbo Vyriausiam sukilėlių štabe ir po to buvo I-jo Mažosios Lietuvos savanorių pulko VIII-tos kuopos vadu.

Tai buvo jo maloniausios atostogos. Pats daug dirbo ir gėrėjosi sukilėlių narsumu, pakilia nuotaika, patriotiškumu ir broliškumu.

Dariaus tarnyba ir kryžiaus keliai Lietuvos karo aviacijoje

1919 - 1926 metais Lietuvos kariuomenėje tarnavo gana daug nelietuvių karininkų. Dalis tų svetimtaučių ištikimai tarnavo Lietuvai. Tačiau buvo ir tokių, kurie pabėgo su valdžios pinigais, dar kiti įrašė savo vardus teismų bylose, o gen. Klesčinskis už šnipinėjimą svetimai valstybei buvo sušaudytas.

Ruošdamas spaudai knygą *Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas*, dviejuose Dariaus lagaminuose radau daug įvairių dokumentų, iškarpu iš laikraščių, spaudos leidinių, laiškų, surašytų atsiminimų, dienoraščių, įsakymų Lietuvos kariuomenei ir aviacijai ir t.t. Keletas šių įsakymų buvo padarę Dariui didelę dvasinę žaizdą, kuri nebuvo užgijusi iki jo mirties.

Nuo 1917 m. balandžio 12 d. iki 1919 m. gegužės 10 d. Darius tarnavo savanoriu Amerikos kariuomenėje kaip artilerijos pulko telefonistas. Kautynėse Prancūzijoje buvo sužeistas ir įsakyme pulkui buvo pagirtas už narsumą.

Chicagoje pradėjo lankyti universitetą ir padėjo organizuoti karo veteranų lietuvių organizaciją Susivienijimas Amerikos lietuvių kareivių (SALK). Buvo SALK centro valdybos ir III-čios kuopos sekretorius. Organizavo savanorius į Lietuvos kariuomenę - pats vienas per porą savaičių suverbavo 60 vyrų. Savo lėšomis atvyko į Lietuvą. Savanoriu įstojo į Lietuvos kariuomenę ir,



Karo lakūnai Leonardas Peseckas ir Steponas Darius (1926 m.)

baigęs Karo mokyklą 1921 m. gruodžio mėn. 18 d. buvo pakeltas į leitenanto laipsnį. Baigė aviacijos karininkų kursus ir nuo 1923 m. birželio 23 d. iki 1927 m. gegužės 4 d. tarnavo III-je, I-je ir IV-je eskadrilėse. Išėjęs aukštojo pilotažo kursą ir įvykdęs 65 sunkius uždavinius, 1924 metais įgijo karo lakūno vardą. Tarnyba jam ypač gerai sekėsi, kai tarnavo IV-je eskadrilėje (1925.XI.25 - 1927.V.4), kuriai vadovavo kpt. Leonardas Peseckas (vėliau plk.). Nuo 1925 m. rugpjūčio mėn. 17 d. iki lapkričio mėn. 25 d. Darius tarnavo I-je naikintuvų eskadrilėje, kuriai vadovavo aviacijos viršininko gen. Kraucevičiaus, broliavaikis vyr. ltn. Kraucevičius.

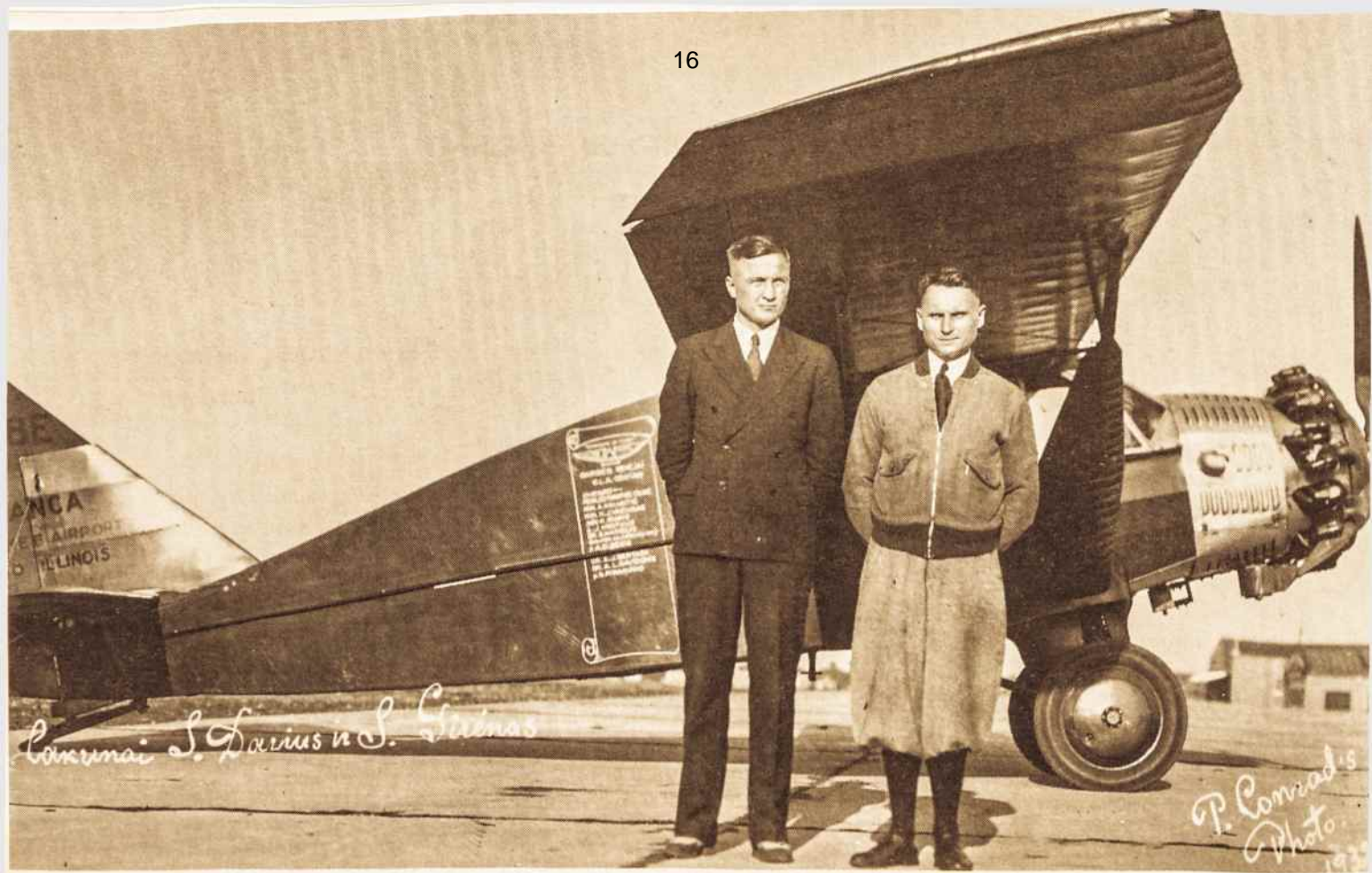
Vyriausiojo štabo viršininkas gen. Kazys Ladyga pasiuntė keliolika lietuvių karininkų į įvairias aukštąsias karo mokyklas užsienyje, vyr. ltn. Antaną Gustaitį į aukštąją aeronautikos mokyklą Paryžiuje, o vyr. ltn. Dariui įsakė ruoštis į aukštąją aviacijos mokyklą Anglijoje. Dėl to Dariui atsivėrė kryžiaus keliai.

1925 metais Darius su LFLS futbolo komanda nuvyko į Liepoją Latvijoje. Vienas latvių kapitonas atpažino Darių kaip Lietuvos aviacijos karininką ir supažindino jį su Latvijos jūrų aviacijos viršininku. Pastarasis pakvietė visus lietuvių futbolininkus aplankyti jūrų aviaciją. Latvių lakūnai pasiūlė Dariui paskraidyti hidroplanu. Darius su latviu lakūnu sėdo į lėktuvą ir po trumpo paaiškinimo,

paėmęs vairus, pakilo, paskraidė ir gražiai nusileido. Tuo būdu įrodė, kad lakūnui nereikia daug laiko studijuoti jūrų lėktuvą. Grįžus namo, Lietuvos lakūnai jį sveikino už tokį sugebėjimą.

Už tą „atsilankymą svetimoje kariuomenėje be savo vyresnybės leidimo“, I-mos eskadrilės vadas nubaudė vyr. ltn. Darių, o aviacijos viršininkas pridėjo jam dar penkias paras daboklės. Dariaus pasiaiškinimai raportais nebuvo paisomi. Mat aviacijos viršininkas planavo savo broliavaikį pasiųsti Latvijon mokytis skraidyti jūrų lėktuvais. Tačiau Darius netyčia tą planą suardė ir sutaupė Lietuvos valstybei pinigų.

Paskendęs tarnybos ir sporto darbuose, Darius užmiršo atlikti vieną formalumą: raštu prašyti leidimo vesti ir po to pranešti apie vedybas. Pasiryžęs uždėti Dariui didesnę bausmę ir jį diskredituoti, aviacijos viršininkas paprašė pagalbos iš kariuomenės vado gen. S. Žukausko, kuris tuomet globojo aukštus kariuomenės viršininkus svetimtaučius. Pastarasis pasiūkė Darių į savo kabinetą ir jį nubaudė 30 parų daboklės už tai, kad „vedė neturėdamas karo vyresnybės leidimo ir apie savo sutuoktuves pranešė, praslinkus daugiau kaip metams“. Pranešęs savo eskadrilės vadui, Darius pasiuntė skundą krašto apsaugos ministeriui, kuriame pažymėjo, jog pagal drausmės statutą už nusižengimus leidžiama bausti drausmės būdu tik trijų mėnesių laikotarpyje, o jis



Darius ir Girėnas su LITUANICA dar Chicagoje

nubaustas po 14 mėnesių; kad rugsėjo mėnesį vedęs, spalio mėnesį pranešė apie tai eskadrilės vadui ir, šiam leidus, pranešė aviacijos viršininkui. Gen. Žukauskas, skundo neskaitęs, neleido Dariui nė žodžio tarti savo pasiteisinimui.

1925 metais vyr. ltn. A. Gustaitis (vėliau generolas ir aviacijos viršininkas) sukonstravo ir savo lėšomis pastatė lėktuvą. Bandymai buvo sėkmingi. Draugai lakūnai šiam lietuviui lėktuvo konstruktoriui pagerbti surengė pokylį Kauno karininkų ramovėje, į kurį pakvietė tik lietuvius karininkus. Negavęs kvietimo, aviacijos viršininkas pasijuto bejėgis kovoti prieš tautinę aviacijos karininkų demonstraciją ir vėl šaukėsi kariuomenės vado pagalbos. Sušauktoje aviacijos karininkų sueigoje ne pokylio rengėjai, bet Darius patyrė iš gen. Žukausko įvairių priekaištų ir kaltinimų. Dariaus pasiaiškinimų ir vėl neklausyta. Tą pat dieną jis buvo pasiųstas daboklėn atlikti anksčiau kariuomenės vado skirtą 30 parų bausmę. Kasdien mačiau būrį lakūnų motociklais lankant Darių daboklėje. Važiuojant pro vyriausiąjį štabą, motociklų motorai keldavo didelį triukšmą... Po penkių dienų Darius buvo paleistas iš daboklės, dovano-

jant likusią bausmę. Bet aviacijos viršininkas savo pažadą ištesėjo ir: 1. garbės teismo neapkaltingą Darių 1925 m. gruodžio mėn. 21 d. patraukė į kariuomenės teismą; 2. sukliudė jam išvykti į aukštąją aviacijos mokyklą; 3. patvirtino nutarimą ant 1925 metų Dariaus atestacijos „turi būti paleistas iš kariuomenės“. Darius tada įteikė raportą IV-tos eskadrilės vadui kpt. Peseckui, prašydamas išaiškinti tokio atestavimo priežastis. Gavęs atsakymą, 1926 m. vasario 4 d. pasiuntė ilgą raportą vyriausiojo štabo viršininkui, prašydamas ištirti dalykus iš esmės. Buvo pravesta kvota, kur Darius pareiškė: „Galutinė 1925 metų atestacijos išvada, tai pabaigos taškas visai istorijai, surištai su vyriausiojo štabo nusistatymu siųsti mane į užsienį, nors aš pats nereiškiau jokių pretenzijų ir nedariau tuo reikalu jokių žygių“. Nors Darius neišvyko į Angliją, bet vyriausybė nepaleido jo iš kariuomenės.

1927 metais antruoju aviacijos viršininku buvo paskirtas gen. S. Pundzevičius. Darius buvo vienas iš organizatorių, įsteigiant Lietuvos Aero klubą 1927 m. gegužės 1 d.



Darius - Girėno skridimo rėmėjų vyr. komiteto sekr. ir propagandos vedėjas Petras Jurgėla kalba lietuvių susirinkime Chicagoje 1933.VII.19

1927 m. gegužės 4 d. kapitonas S. Darius paprašė ir gavo vienerius metus atostogų.

Grįždamas į Ameriką, Darius matė Paryžiuje entuziastingą Lindbergo sutikimą po jo atskridimo iš New Yorko. Darius įsitikino, kad lėktuvai jau yra gerai patobulinti, jei drąsus lakūnas gali taip toli nuskristi. Pasiryžo iš Amerikos nuskristi į savo tėvynę Lietuvą. Grįžęs į Ameriką, Darius pradėjo skraidyti ir taupyti pinigus lėktuvui pirkti.

Darius - Girėnas - Litanika

Jaunas našlaitis Stasys Girėnas atvyko pas brolių į Ameriką. Chicagoje trejus metus lankė pradžios mokyklą, dirbo spaustuvėje ir mėgo važinėti motociklu, kurį pats taisydavo. 1917 metais įstojo į JAV karo aviaciją ir tapo mechaniku. Grįžęs iš karo tarnybos, dirbo spaustuvėje ir vertėsi šoferio darbu. Lankė skraidymo mokyklą, su kitu įsigijo sportinį lėktuvą ir lėkdino keleivius. 1932 metais susipažino su kpt. Darium ir pasiryžo drauge skristi į Lietuvą.

Iš savo santaupų už 3200 dol. abu pirko šešiavietį lėktuvą (Bellanca J-6 300 Model CH), kuriuo Darius prieš tai skraidė apie trejus metus.

Padedant Lietuvos konsului A. Kalvaičiui Chicagoje, buvo sudarytas Darius - Girėno skridimo rėmėjų komitetas ir lėšų fondo globėjų komitetas. Buvau išrinktas Skridimo rėmėjų komiteto sekretorium ir turėjau, lakūnų pakviestas, vesti skridimo propagandą.

Dažnai teko garsinti skridimą plačioje lietuvių spaudoje, per lietuvių radijo programas ir lietuvių aviacijos šventėse. Švenčių metu po 4 - 6 valandas tekdavo raginti gausiai susirinkusius tautiečius tapti skridimo rėmėjais. Paaukoję tris dolerius, galėjo pakilti lėktuvu. Žmonės priekaištavo, kad nėra parašutų. Girėnas aiškino: „Mes jau daug metų skraidom, bet parašutų neturim“. Darius dažnai primindavo: „Dėl Dievo, tegul neskrenda tas, kas bijo!“ Vienas kitas paklausdavo: „O jei krisim?“ Darius šypsodamasis atsakydavo: „Jei krisim - vistiek žemiau žemės nenukrisim“. Kvatojo žmonės - ir lipdavo be parašutų į lėktuvą vyrai, vaikai ir daugiausia moterys. Išlipdavo linksmi ir patenkinti. Nauji įspūdžiai, daug kalbų. Jei ne Darius ir Girėnas, šie tūkstančiai lietuvių taip ir nebūtų turėję progos išbandyti savo drąsą padangėse. Taip ėjo sunkus ir ilgas pinigų uždarbiavimas. Darius ir Girėnas, padangėse jausdamiesi kaip namie, negalėjo suprasti, ko kiti baiminasi nuo žemės atsiplėšti ir



*Darius ir Girėnas su skridimo rėmėjais New Yorke
1933.V.28*

aukštyn pakilti. Ir per Atlantą jie be parašiutu pasileido. Tokie buvo mūsų Sparnuoti Lietuviai.

Per Atlantą skrido daug gabių ir įgudusių lakūnų, aprūpinti gerais skridimo prietaisais. Kai kurie Atlantą perskrido, o kai kurie ir žuvo. Litanikai skrendant, Atlantis buvo debesuotas. Atskrendančių didvyrių Kauno aerodrome laukė apie 25 000 žmonių ir neramios viso pasaulio lietuvių širdys. Žuvusius lakūnus aerodrome sutiko apie 50 000 žmonių, laidojo apie 100 000 (įskaitant 80 organizacijų), o giliai raudėjo trys milijonai lietuvių visame pasaulyje...

Bendrai, Darius ir Girėnas savo skridimu parodė sekantį: 1. Be keičiamo žingsnio propelerio New Yorke aerodrome pakilo su labai dideliu svoriu - 8300 svarų, įskaitant lakūnus; 2. Esant blogesnėms oro sąlygoms, skrido tiksliau, negu garsūs kitų tautų lakūnai; 3. Be radijo, automatinio piloto ir naujų prietaisų skrido tokiu pat tikslumu kaip amerikietis Willey Post, aprūpintas visais tais įrengimais JAV karo vadovybės; 4. Navigacijos tikslumu prilygsta Charles Lindbergh skridimo tikslumui; 5. Be sustojimo nuskrido toliau, nei daugelis kitų tautų lakūnų; 6. Nuskrido 45 mylias toliau nei Post; 7. Laimėjo antrą tuo metu tolumo skridimo vietą. Litanika buvo perstatytas lėktuvas, ir beveik visi navigacijos prietaisai buvo vartoti, seni. Taigi Darius ir

Girėnas parodė nepaprastą drąsą, pasiryžę skristi su senais prietaisais, be radijo ir be parašiutu. Iš New Yorke į Soldin 3984 mylias nuskrido per 37 valandas ir 11 minučių. Visa tai rodo Dariaus ir Girėno ištvermę ir įgudimą skraidymuose ir navigacijoje.

Darius ir Girėnas, perskridę Atlantą 1933 metais, tragiškai žuvo Soldine. Willey Post apskrido apie pasaulį. Italų gen. Balbo vadovaujama eskadrilė iš 24 lėktuvų, sustodama šešiose vietose, iš Italijos atskrido į Chicagą ir grįžo atgal. Amerikiečių spauda, daug rašiusi apie tuos tris skridimus, apie Darių ir Girėną rašė dažniau ir ilgesnius straipsnius. 1934 metų tarptautinis aeronautikos kongresas svarstė sumanymą apdovanoti Darių ir Girėną tarptautiniais lakūnų medaliais. Nutarė medaliu apdovanoti Willey Post, pasiekusį naują aviacijos rekordą: jis trumpiausiu laiku apskrido apie žemės rutulį (per 7 dienas 18 valandų ir 50 minučių). JAV kongresas Dariaus ir Girėno žygį paminėjo ir aukštai įvertino.

Ar Darius ir Girėnas buvo pašauti?

Vokiečių ir prancūzų laikraščiai skelbė tokias žinias: 1. Netoli Soldino esančios koncentracijos stovyklos sargybiniai Litaniką pašovė per klaidą,



Išleistuvės Chicagoje. Už stalo prie sienos iš k. stovi J. Mickeliūnas, konsulas A. Kalvaitis su žmona, kpt. Darius, adv. R. Vasiliauskas (sk. pirm. k-to p-kai), Girėnas, bank. J. Mackevičius su žmona, J. Budrikas, A. Šimutis, L. Šimutis, Bračiulis, P. Jurgėla su žmona

manydami, kad lenkų lėktuvus skrenda į Vokietiją; 2. Tokios kalbos ėjo Berlyno diplomatinuose sluoksniuose; 3. Soldino apylinkėse žuvo jau penki lėktuvai; 4. Dariaus ir Girėno kūnuose buvo rastos kulkos. Lietuvos žinių agentūra ELTA tačiau pranešė, kad Darius ir Girėnas pašauti nebuvo ir kad jų kūnuose kulku nerasta.

Dariaus ir Girėno kūnus skrodė, sudėjo ir balzamavo Vytauto Didžiojo universiteto profesoriai Jurgis Žilinskas ir Kazys Oželis. Pasikvietęs juos prezidentas Antanas Smetona, įsakė nutylėti faktą apie kulku radimą. Girdi, Dariaus ir Girėno neprikelsim, o Vokietija grasina paspausti Lietuvą ekonomiškai ir politiškai, ir žada nepirkti Lietuvos produktų. Tuomet Lietuvai Vokietijos rinka buvo labai svarbi. Prof. Žilinskas jau Amerikoje papasakojo apie tą įvykį keliems asmenims ir pridūrė: „Dabar jau galima ir netylėti, nes nebėra kas saisto tą įsipareigojimą - nėra naciškos Vokietijos, nepriklausomos Lietuvos nė prezidento, reikalavusio to įsipareigojimo“. Dar Lietuvoje profesoriai Žilinskas ir Oželis tą paslaptį buvo atskleidę keliems savo bičiuliams, bet prašė tylėti.

Antrojo pasaulinio karo metu būrelis lietuvių patriotų Dariaus ir Girėno karstus užmūrijo medicinos fakulteto rūsyje. Jie baiminosi, kad vokiečiai gali sunaudoti varinių karstų metalą, o lakūnų lavonus sudeginti. Jau gerokai po karo

karstai buvo atrasti ir išimti. Kauno medicinos instituto teisminės medicinos katedros vedėjas daktaras Jonas Vytautas Nainys ir kiti iš naujo tyrinėjo ir protokole įrašė, kad Darius ir Girėnas buvo pašauti. Lakūnų kūnai yra palaidoti karių kapinėse, Kauno Aukštuosiuose Šančiuose.

Paminėti faktai liudija, kad Lituanika buvo per klaidą pašauta vokiečių koncentracijos stovyklos sargybinių - tuo labiau, kad apie šio Amerikos lėktuvo skridimą per Vokietiją nebuvo vokiečiams pranešta.

Darius ir Girėnas dvasiniame lietuvių tautos aerodrome

Pasiryžę iš Amerikos parsiskristi į Lietuvą, Darius ir Girėnas perskrido Atlanto vandenyną, nugalėjo audras ir bent karstuose pasiekė savo taip labai mylimą tėvynę.

Per laidotuves kanauninkas Penkuskas savo pamoksle pabrėžė: „Du geriausi lietuvių tautos sūnūs, kilnių tikslų vedami, pakilo į erdvę iš Naujojo Pasaulio. Savo sparnus suglaudė ir žuvo netoli pažadėtosios žemės, senovės prūsų lietuvių krašte. Jie išvyko iš Lietuvos paprasti vaikučiai, o sugrįžta pasaulinio garso vyrai, mūsų tautos didvyriai. Kryžius mylinti tauta sutiko juos



Lietuvių aviacijos šventė Čicaġoje Dariaus ir Girėno skridimui remti 1932.VIII.7. Dalyvavo apie 10 000 lietuvių, pajamų gauta per 500 dol., pelno liko 200 dol.

karališkai“. Ministeris pirmininkas J. Tūbelis pasakė: „Darius ir Girėnas savo drąsiu žygiu, savo gyvybe įrašė lietuvių tautos sielon didžių darbų troškimą“. Šaulių sąjungos pirmininkas A. Žmuidzinavičius pareiškė: „Buvom atėję jūsų džiūgaudami pasitikti, gyvus sveikus ant rankų nešioti, bet... atnešėm mūsų mylimai žemelei atiduoti. Nuo šios dienos jūsų auka pašventinta Lietuvos žemė darosi mums dar brangesnė, dar šventesnė. Jūsų dvasia amžiams teauklėja mums savo tautos vertus didvyrius ir tejungia mus visus vieningan darban skaisčiai tautos ateičiai“. Užsienio lietuviams remti draugijos pirmininkas R. Skipitis pabrėžė: „Jūs skridot Lietuvon, būdami Amerikos piliečiais. Savo žygiu norėjote susieti Amerikos lietuvius su Lietuva“.

Užuojautą Lietuvai pareiškė Jungtinės Amerikos Valstybės, Anglija, Prancūzija, Vokietija, Lenkija, Latvija, Estija, Tarybų Rusija ir kitos valstybės bei jų visuomenė. Net ir priešai ėmė visai kitaip žiūrėti į lietuvių tautą. Nė vienas lietuvis savo mirtimi nebuvo pelnęs tokios nuoširdžios kitų tautų ir net priešų užuojautos. Tai buvo didžiausias Lietuvos laimėjimas. Kodėl? Juk prieš tai Atlantą perskrido eilė kitų vyrų. Tačiau šį vandenyną net ir siauriausioj vietoj nebuvo perskridę nei rusai, nei kiti Lietuvos kaimynai. Ir svetimtaučiai išvydo Darių ir Girėną, spinduliuojant nepaprastu idealizmu. Net svetimie mi jautė, kad Litanikos tikslas buvo nusileisti ne tiek į Kauno aerodromą, kiek į dvasinį Lietuvos aerodromą.

Ir nulenkę prieš šiuos Sparnuotus Lietuvius savo galvas ir širdis Lietuvos ūkininkai, darbininkai, jaunimo sąjungos, šviesuomenė, kariuomenė, valdžios pareigūnai ir visi lietuviai nepriklausos-

moje Lietuvoje, Amerikoje ir plačiame pasaulyje.

Dariaus ir Girėno vardu pasivadino dvi aviacijos eskadrilės, oro skautų draugovė ir daug kitų organizacijų Lietuvoje ir Amerikoje. Jiems atminti buvo išleisti Lietuvos pašto ženklai. 1934 metais Lietuvoje jau buvo apie 300 Dariaus-Girėno gatvių, 18 tiltų, 24 aikštės, 8 mokyklos. Kaimuose žmonės net ažuolus ir piliakalnius jų vardu pavadindavo. Poetai juos apdainavo, o menininkai jamžino paveiksluose bei statulose. Lietuvoj ir Amerikoj pastatyti jiems paminklai. Visuomenė juos kasmet prisimena per tradicinę - tautinę šventę.

Litanikos nelaimė apstulbino visus lietuvius. Ji sukrėtė net ir nutautusius, kuriuose lietuviybės negalėjo pažadinti nei ugningi pamokslai, nei patriotinės kalbos, nei tėvų ašaros. Litanika padarė, ko tie veiksniai negalėjo padaryti. Tūkstančiai jau net lietuviškai kalbėti nemokančių pajuto garbę ir net pareigą prabilti: „Ir aš lietuvis, lietuvi. Esu tokios pat kilmės ir tautybės kaip Darius ir Girėnas!“ Taigi gyvenime ir mirtyje, neperskiriami Darius ir Girėnas, tapo lietuviybės žadintojais ir pasiliko negestančiomis idealų prošvaistėmis.

Darius ir Girėnas savo skridimo idėją ir garbę viešu testamentu skyrė ne kam kitam, tik TAU, JAUNOJI LIETUVA! Lietuvos jaunimas, ašaras braukdamas skaitė šį testamentą, įsijautė į jo idėją ir buvo užsidegęs panašiu idealizmu. Svetimuose kraštuose gimusi ir bręstanti JAUNOJI LIETUVA privalo Dariaus ir Girėno pavyzdžiu degti skaisčia meile savo tėvynei Lietuvai, privalo dirbti, kovoti ir siekti, kad Lietuva būtų išlaisvinta iš vergijos ir būtų laiminga!

KPT. S. DARIUS - LIETUVOS

KARO AVIACIJOJE

Av. plk. ltn. Leonardo Pesecko atsiminimai

Aviacijos plk. ltn. Leonardas Peseckas mirė Chicagoje 1976 m. gegužės 29 d.

Savanoriai iš anapus Atlanto

1920 metų vidurvasarį, vieną ankstų rytą atvykus aerodroman skraidymams, netoli angarų iš didelės šieno kupetos išlindo šeši apsimiegoję jaunuoliai. Prie jų tuoj prisistatė mūsų ginkluota sargyba. Pasirodė, kad tie vyrai - Amerikos lietuviai, atvykę iš JAV į Lietuvą, pasiryžę savanoriais stoti į mūsų kariuomenę. Dar laive, kelionės metu per Atlantą, išgirdę apie Lietuvos aviaciją, visi šeši draugai nutarė į ją stoti savanoriais, padėti besikuriančioms sparnuotoms pajėgoms. Atvykėliai pasisakė, kad esą mechanikai. Vakar vėlai vakare atbildėję traukiniu į Kauną, geležinkelio stotyje pasiteiravo, kur aerodromas. Kažkas nurodė, kad ant kalno - Linksmadvaryje. Ta kryptimi jie ir atžygiavo, vilkdami sunkius lagaminus. Kol pasiekė aerodromą, sutemo. Prie angarų mėnulio šviesoje pūpsėjo didelės šieno kupetos. O vyrai buvo labai išvarge nuo kelionės, dėl to ir sulindo, mūsų sargybos nepastebėti, pailsėti ir praleisti šieno kupetoje pirmą naktelę tėvų žemėje.

Visi atvykėliai su dideliu džiaugsmu ir pagarba buvo priimti į karo aviaciją. Tąsyk mūsų eiles papildė Amerikos lietuviai savanoriai: Antanas Kiela, Juozas Očikis, Dagilis, Škėma ir dar keli, kurių pavardžių neprisimenu. Pusryčiaujant jie minėjo, kad dar vienas jų grupės - Steponas Darius, žadėjo irgi stoti į karo aviaciją, bet pasiliko Kauno mieste. Rytoj atvyks! Ir tikrai - Darius į aviaciją atvyko už poros metų, jau baigęs mūsų Karo mokyklą... Šitaip pirmą kartą išgirdau Dariaus pavardę. Visi Amerikos lietuviai buvo geri specialistai - mechanikai, kurių tuo metu mums taip trūko. Gaila, vėliau keletas nubyrėjo - grįžo į JAV. Gerai prisimenu Dariaus draugą mechaniką Antaną Kielą. Jis labai norėjo išmokti skraidyti. Sudarėm sąlygas. Išmoko valdyti Albatrosus, ne tik pats skraidė, bet ir kitus paskraidydavo. Turėjo ir sudėtingų avarių, bet laimingai - liko sveikas. Kiela buvo labai uždaras būdo,



Av. plk. ltn. Leonardas Peseckas (1937.XI.14)

nekalbus. Steponui Dariui išvykus atostogų į JAV, išvyko iš Lietuvos ir Antanas Kiela.

O ypač su didele meile prisimenu mechaniką Dagilį, kuris išbuvo karo aviacijos tarnyboje ligi kol Lietuvos valstybę sunaikino Stalinas ir Maskva. Dagilis buvo vidutinio ūgio, sunkaus svorio, su ūsais, visuomet linksmas, atviras, jautrus. Nepaprastai puikus specialistas. Tikras lėktuvų daktaras. Lėktuvo varikliui sušlubavus, pakreipęs galvą pasiklausys ir pasakys: tas ir tas netvarkoje. Aš jį pamėgau nuo pirmos susitikimo dienos. Beveik dvidešimt metų Dagilis buvo mano lėktuvų, su kuriais skraidžiau, mechaniku. Visur buvom kartu: Kaune, Šiauliuose, Palangoje. Jis labai pasitikėjo manim. Kartą drauge pakilom į orą išbandyti variklį. Atsisuku atgal, ogi Dagilis žvalgo kabinoje be parašiuoto. Nusileidęs baruos, o jis pro ūsus šypsosi:

- Vade, su jumis skrendant parašiuoto nereikia.

Vėliau nuoširdi draugystė prasidėjo su Steponu Dariumi, baigusiu Karo mokyklos IV laidą. Su juo, kiek prisimenu, iš kitų kariuomenės dalinių į aviacijos karininkų kursų įstojo leitenantai: Vytautas Valteris, Vytautas Zakšauskas, A. Domijonaitis, Vedeika, V. Vaivada. Visi jie buvo paskirti į mokomąją eskadrilę ir prieš skraidant turėjo praeiti teoretinį kursą. Mokomosios eskadrilės vadas buvo vyr. ltn. A. Gustaitis, o kursų vedėjas kpt. Senatorskis.



Steponas Darius - jaunuolis

Darius - karo lakūnas

Darius, įstojęs į karo aviaciją, apie kurią tada neretai buvo sakoma - ten žaidžiama su mirtimi, 1923 m. vasarą baigė aviacijos karininkų kursų ir išskraidęs savarankiškai *Albatrosu B 2* tapo paskirtas į 3-čią eskadrilę lakūno pareigoms. 3-čios eskadrilės branduolį sudarė karo lakūnai: eskadrilės vadas Stašaitis, Stanaitis, Garolis, Čemarka, Gavelis, Morkus, Reimontas, Damijonaitis, Nastaras. Eskadrilė buvo apginkluota pasenusiais žvalgybos lėktuvais *Albatrosais* ir *LVG*. Dariui, tarnaujant 3-je eskadrilėje, jam buvo suteiktas karo lakūno vardas. Jis skraidė gerai, buvo drąsus. Į aviaciją ir skraidymus, kaip išsilavinęs pilotas, žiūrėjo rimtai, nors sąlygos buvo labai primityvios.

Lietuvos karo aviacijoje Darius tarnavo šiose eskadrilėse:

Mokomoji - 1922.I.7-1923.VI.23;

3-ji - 1923.VI.23-1925.VIII.17;

1-ji - 1925.VIII.17-1925.XI.25;

4-ji - 1925.XI.25-1927.V.4.

Ore išskraidė netoli 400 valandų.

1923 m. vasarą pradėjome skraidyti naktį. Tie naktiniai skraidymai tada dar nebuvo lakūnams privalomi, bet savanoriški. Pirmųjų savanorių



Kpt. Darius ir jo motina tais laikais, kada jis tarnavo Amerikos kariuomenėje. Chicagos laikai... Jaunystė...

grupelėje, tarp kelių kitų lakūnų, buvom Darius ir aš. Pradžioje, kol kažkas nesugalvojo aerodrome užkurti laužus, skraidėm prie mėnulio šviesos. Paskui, panaudodami žibolinius žiburius, kurie rodė aerodromo ribas ir tūpimo taką. Vėliau jau buvo signalinių šviesų, prožektorių, radijo. Kadangi tada lėktuvai nebuvo pritaikyti skraidymams naktį, pilotas į kabiną pasiimdavo kišeninį žibintuvėlį, kad laikas nuo laiko apšviestų bortinės lentos rodikles...

1925 metais už gerai atliktus naktinius skraidymus aviacijos viršininkas apdovanojo pilotus - Darių, Garolį ir mane leidimu skristi kelių dienų atostogoms į Klaipėdą. Tai buvo, berods, pirmas lietuvių lakūnų apsilankymas Klaipėdoje.

Kai Darių perkėlė į naujais naikintuvais apginkluotą 1-mą eskadrilę, kurioje tarnavau nuo pat jos suformavimo, mes skraidėme kartu. Ir dabar, lyg matau, kaip dvisparniai siaurais sparnais lėktuvai, kurių liemuo stori lyg lydekos, pekliškai kaukdami viens po kito leidžiasi į aerodromą: Kraucevičius, aš, Gavelis, Januškevičius, Narakas, Darius... Neilgai teko man džiaugtis naujais Šmolik 20 lėktuvais, kurie savo išvaizda, dideliu greičiu pralenkė visus iki šiol turėtus. Buvau paskirtas naujos suformuotos eskadrilės - 4-tos vadu. Darius 1-je naikintuvų eskadrilėje, kuriai vadovavo aviacijos viršininko generolo Kraucevičiaus brolvaiškis vyr. ltn. Kraucevičius,



tarnavo trumpai - tik kelis mėnesius. Bet per tuos trumpus mėnesius jam teko patirti daug neteisybės, nemalonumų ir širdgėlos, kurios liko visam gyvenimui skaudžiai įbrėžtos jo širdyje.

Dariaus nelaimės Lietuvoje

O jų pradžia - kai vyriausio štabo buvo sumanyta pasiųsti Darių, kaip gerai mokantį anglų kalbą į aukštąją aviacijos mokyklą Anglijoje. Generolas Kraucevičius ton komandiruotėn buvo parinkęs kitą kandidatą. Vyriausio štabo Dariaus paskyrimas vykti į užsienį įvyko be Kraucevičiaus žinojimo, aplenkiant jį, sukėlė audrą. Generolas griežtai pasisakė prieš šią komandiruotę.

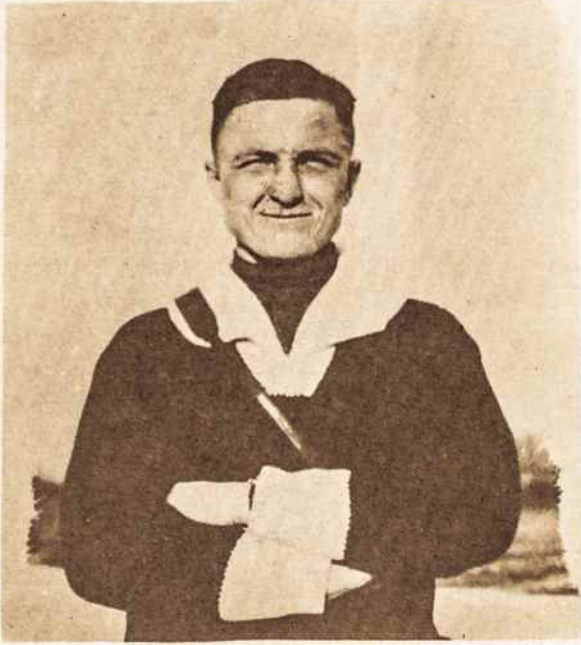
Po kiek laiko Darius su LFLS futbolo komanda išvyko į Liepoją sužaisti draugiškas rungtynes. Po rungtynių vienas latvių komandos žaidėjas Dariui prisistatė kaip karo lakūnas ir pakvietė jį pavišėti latvių jūrų aviacijos bazėje, kur pasiūlė paskraidyti su hidroplanu. Jis pakilo į orą su pažįstamu latviu sportininku - pilotu. Po kelių tūpimų su jo pagalba, Darius valdė hidroplaną kaip senas jūrų vilkas.

Grįžęs į Kauną, jis mums papasakojo savo nuotykius latvių jūrų aviacijos bazėje. Aiškino, kad lakūnui išmokti skraidyti hidroplanu nereikia jokios ilgalaikės komandiruotės. Kaip tik tuo laiku, atgavus Klaipėdos kraštą, mūsų aviacijoje buvo kilusi mintis įsteigti jūrų aviacijos bazę Klaipėdoje. Aviacijos viršininkas planavo siųsti savo brolvaiškį pusmečiui pas anglus išmokti skraidyti hidroplanu.

Po kelių dienų, matyt sužinojęs apie Dariaus skraidymus latvių jūrų aviacijos bazėje, bei jo pareiškimą, kad hidroplanu išmokti skristi nereikia ilgalaikės komandiruotės į užsienį, av. viršininkas Darių nubaudė penkiom parom daboklės, kad išvyko į užsienį, neturėdamas atitinkamo leidimo, ir be savo viršininko sutikimo skraidė latvių aviacijoje. Darius, atlikęs bausmę, parašė viršininkui raportą, kuriame paneigė jo kaltinimus, nes jis turėjo eskadrilės vado leidimą vykti Liepojun, o į latvių jūrų aviacijos bazę nesiveržė, bet buvo pakviestas pažįstamo latvio lakūno. Tada av. viršininkas Dariaus raportą kartu su kaltinamuoju aktu perdavė Aviacijos karininkų garbės teismui, kuris, išnagrinėjęs bylą, rado Darių nekaltu. Av. viršininkui garbės teismo sprendimas nepatiko. Pagrasė, kad tam futbolą spardančiam šalapajum bus dar nemalonu... Ir taip užsirūstino dėl Dariaus, kad nuskubėjo pas kariuomenės vadą gen. Žukauską ir apskundė jį. Už savaitės Darius kariuomenės vado įsakymu areštuojamas ir pasiūstas atlikti 30 parų bausmę karo daboklėje Žaliakalnyje.

Darius - sportininkas

Darius, atvykęs į aviaciją, tuoj suorganizavo anglų kalbos pamokas, supažindino mus su beisbolu, įsteigė beisbolo komandą. Net kartą Žaliakalnyje, rungėmės su atvažiausia į Kauną estų komanda. Deja, mūsų beisbolas kažkodėl neprigijo, ir mūsų komanda greit iširo. Darius mokė mus taip pat ir bokso meno. Ir man teko, užsidėjus bokso pirštines, pasikumščiuoti su juo.



S. Darius - sportininkas

Lietuvos Fizinio lavinimosi Sąjunga, suorganizuota S. Dariaus 1923 m. Darius beveik visada būdavo vartininku, sėdi iš kairės ketvirtas. Ta Sąjunga sulaukė geriausių sporto lošėjų laimėtojų.



Bet nė vienas aviatorių prieš jį atsilaikyti negalėjo. Jis buvo geras boksininkas. Vienu metu labai rimtai treniravo bokso mechaniką Tarvydą, kuris, Dariaus nuomone, galėjo tapti pasaulio sunkaus svorio čempionu.

Darius matė, kad Lietuvoje jaunimas ieškojo poilsio ir pramogų prie kortų ir svaiginamųjų gėrimų prirūkytuose kambariuose. Jis spaudoje ir privačiuose pasikalbėjimuose propagavo sportą, kaip priemonę pašalinti šias ydas. Po tarnybos jis kasdien skubėjo į Kauno miestą, kur praleido savo laisvalaikius ir sekmadienius sportininkų tarpe. Galima sakyti, kad Darius padėjo kertinį akmenį Lietuvos sporto išsivystymui. Jis buvo pirmųjų Lietuvos sporto organizatorių, futbolo rinktinės žaidėjas, krepšio, ledo rutulio ir bokso pradininkas Lietuvoje.

Bet anais laikais sportas ir jo reikšmė Lietuvoje nebuvo tinkamai suprantami. Daugeliui atrodė juokinga, kad suaugę vyrai laisvalaikius praleidžia sporto aikštėje gimnastikuodamies ar lakstydami paskui kamuolį. Nesuprato sporto svarbos ir kai kurie mūsų viršininkai kariuomenėje, todėl Dariaus entuziazmas sportui buvo jiems ne prie širdies, o kartais net nuteikdavo juos nepalankiai prieš jį.



3-ia eskadrilė 1925 metais. Iš kairės: Stašaitis - eskadrilės vadas, Darius, Sidaravičius, Nastaras, Čemarka, Damijonaitis, Morkus, neatpažintas, Vaivada, neatpažintas, neatpažintas

Darių paleisti iš kariuomenės...

Kai Darių kariuomenės vadas nubaudė 30 parų daboklės, mes labai pasipiktinom. Kasdien, demonstratyviai, motociklais važiuom lankyti jo. O motociklistų mūsų buvo didelis būrys, nes bemaž visi aviatoriai turėjo įsigiję, Dariui tarpininkaujant, amerikiečių gamybos motociklus. Mes, kaip uraganas, lėkėm motociklais Kauno gatvėmis, o kai važiuom pro vyriausią štabą, sukėlėm varikliais tokį baisų triukšmą, kad drebėjo štabo kabinetų langai, o štabistai nustebę žiūrėjo į mus... Taip kasdien važiuom lankyti Darių. Tris kartus per dieną: ryte - prieš skraidymą, pietų metu ir po tarnybos - vakare. Po penkių dienų mūsų tokio triukšmo, av. viršininkas įsakė visiems rinktis aviacijos karininkų ramovėje. Kai atvykom, ten jau sėdėjo Darius. Sveikinomės, klausėm jo, kaip jis pabėgo iš daboklės... Jis atsakė, kad prieš gerą pusvalandį budintis karininkas jį atgabeno čia. Staiga išgirdom komandą: „Stok!.. Ramiai!..“ Ir į ramovės patalpas, lydimas gen. Kraucevičiaus, įėjo kariuomenės vadas, kuris pasveikinęs mus, pradėjo kalbėti apie mūsų nedrausmingumą, viršininkų negerbimą ir panašiai. Po trumpo pamokslų, žiūrėdamas tiesiai į Darių pasakė, kad jį nubaudęs neteisingai, nes gavęs netikslią informaciją. Todėl dabar jis jį viešai atsiprašo, dovanodamas likusią bausmę. Tą pasakęs, kariuomenės vadas gen. Žukauskas užsidėjo kepurę ir neatsisveikinęs, lydimas gen. Kraucevičiaus, išėjo.

1925 metų rudenio lakūnų tarnybinės veiklos įvertinimui - atestacijų posėdyje dalyvavau ir aš.

Prie stalo sėdėjo av. viršininkas gen. Kraucevičius ir eskadrilių vadai: Mokomosios - Gustaitis, 1-os - Kraucevičius, 2-os - Šenbergas, 3-os - Stašaitis ir 4-os - Peseckas. Pirmas įvertino savo eskadrilės lakūnus Gustaitis. Po jo 1-os eskadrilės vadas Kraucevičius. Kai jis ištraukė iš papkės Dariaus tarnybos lapą, tyliai pasakė

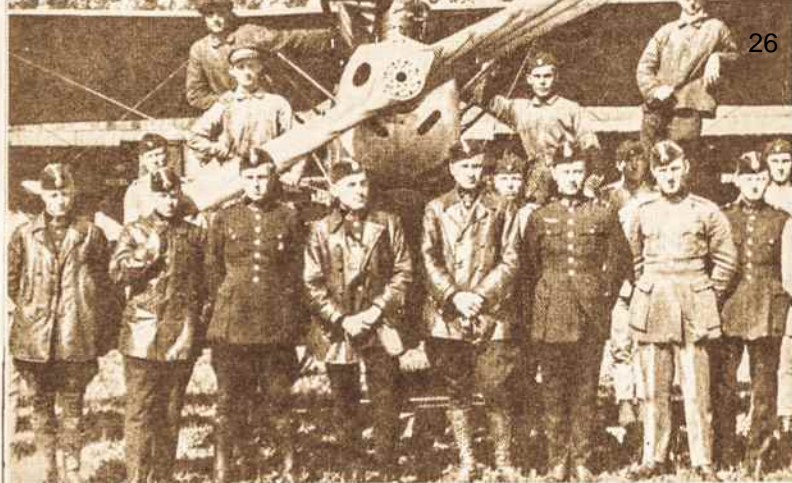
- Turi būti paleistas iš kariuomenės...

Kambaryje pakibo nemaloni tylą. Mums visiems eskadrilių vadams buvo aišku, kad šią Dariaus žiaurią atestaciją nusprendė ne eskadrilės vadas vyr. ltn. Kraucevičius, bet aviacijos viršininkas.

- Pone generole, - aš kreipiaus į viršininką, - prašau perkelti vyr. ltn. Steponą Darių mano žinion, į 4-ją eskadrilę. Kaip žinote, 4-toje daug lėktuvų, daug žvalgų, o pilotų tik du!

Mano eskadrilė buvo apginkluota dar Pirmojo pasaulinio karo laike statytomis mašinomis, vadinamomis Halbešteteriais. Lėktuvai buvo labai trumpų liemenų ir ilgais sparnais. Sparnai turėjo didelį atakos kampą. Ore jis drebėjo ir atrodė suirs į gabalus. Halbešteterius dar vadino „skraidančiais grabais“, kurių vengė pilotai, todėl jų mano eskadrilėje buvo tik du. Žinojau, kad Darius drąsus ir geras lakūnas, todėl jis man buvo reikalingas.

Generolas piktai žiūrėjo į mane ir tylėjo. Tylėjo ir kiti eskadrilių vadai. Tik vienas Gustaitis kreipėsi į viršininką, pritardamas mano prašymui. Bet ir jam generolas nieko neatsakė. Posėdis buvo tęsiamas toliau ir užbaigtas labai blogoje nuotai-koje.



4-ta eskadrilė 1926 metais. Stovi iš kairės: Liutkus, Tiškus, Pyragius, Peseckas - eskadrilės vadas, Darius, Jablonskis, Bartuška ir Damijonaitis

Darius 4-toje eskadrilėje

Po kelių dienų, mano didžiausiam nustebimui, į mano kabinetą prisistatė Darius, raportuodamas, kad aviacijos viršininko įsakymu skiriamas į 4-tą eskadrilę lakūno pareigoms. Ir nuo tos dienos Darius daugiau nebuvo tardomas kariuomenės vado ar baudžiamas kariuomenės teismo. Tarnyboje buvo uolus, sąžiningas, drausmingas. Jis buvo pavyzdžiu ne tik jaunesniesiems, bet ir vyresniesiems ginklo draugams. Jo veide visuomet žaidė šypsena. Jis buvo aukšto ūgio ir plačių pečių, mėlynų akių, šviesiaplaukis. Užaugęs Jungtinėse Amerikos Valstybėse ir dalyvavęs Pirmame pasauliniame kare Europoje, turėjo platesnį akiratį kaip kad mes - žalio kaimo berneliai.

1927 metais vyr. ltn. Darius pasiprašė mane metams nemokamų atostogų, kad aplankyti motiną, brolių, seseris, kurių nematė septynerius metus. Prieš jam išvykstant atostogų, parašiau raportą aviacijos viršininkui gen. št. plk. ltn.



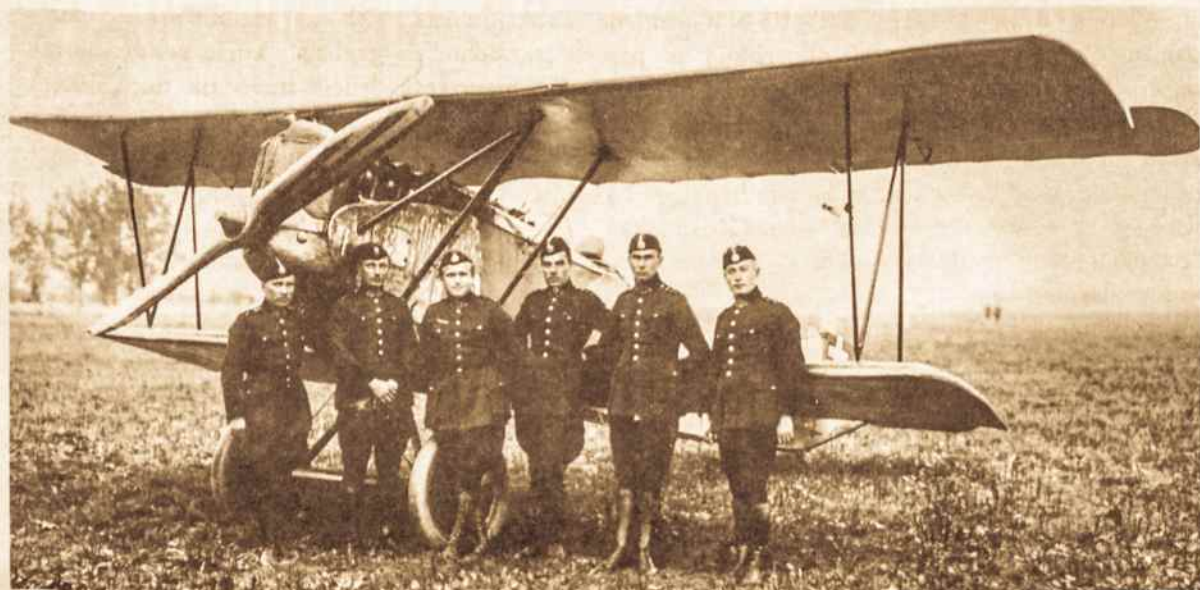
4-ta eskadrilė 1926 metais. Sėdi iš kairės: Kuncaitis, Darius, Peseckas - eskadrilės vadas, Pyragius, Damijonaitis. Stovi: Tiškus, Kaveckas, neatpažintas, neatpažintas

Pundzevičiui, rekomenduodamas vyr. ltn. Darių pakelti į aviacijos kapitono laipsnį.

Mes suruošėm jam kuklias išleistuves. Jį dar kartą mačiau Lietuvos Aero klubo steigiamajame susirinkime. Jis buvo vienas pagrindinių to klubo steigėjų. Už kelių dienų Kauno geležinkelio stotyje Steponą Darių išlydėjome į Paryžių.

Dariui išvykus į JAV, po gero pusmečio atėjo jo laiškas, kuriame prašė mano tarpininkavimo paleisti jį iš kariuomenės į atsargą. Po to dar gavau jo tris laiškus. Viename ilgame laiške aprašė savo buvsius nemalonumus 1-je naikintuvų eskadrilėje. Skundėsi dėl Lietuvos kariuomenės ir aviacijos vadovybės, kuri jį skaudžiai ir neteisingai persekiojo, baudė areštais, grasino pašalinimais iš kariuomenės. Visuose laiškuose Darius man rašė, kad, sutvarkęs savo reikalus Chicagoje, tuoj grįš namo. 1932 metais mūsų susirašinėjimas nutrūko. Namo Darius grįžo, bet jau karste, kartu su Stasiu Girėnu.

Prie naikintuvo Fokero stovi iš kairės: Kuncaitis, Kraucevičius, Gustaitis, Liorentas, Tautvila, Stankevičius (1928 m.)



Transatlantinis skridimas

1933 m. liepos 15 d. ryto Kauno radijo stotis pranešė Lietuvai, kad lakūnai - Lietuvos karo aviacijos kapitonas Steponas Darius ir amerikietis lietuvis Stasys Girėnas iš New Yorko La Guardia aerodromo lėktuvu *Lituanica* išskrido į Kauną. Lakūnai turėjo pasiekti Kauną liepos 17 dieną apie 2-3 val. ryto.

Buvau tuo laiku Šiauliuose, kur prieš keletą metų su 4-ta eskadrile buvau perkeltas į Zoknius. Zokniuose buvo įkurtas naujas karo aerodromas, pastatyti nauji angariai, kareivinės, lėktuvų remonto dirbtuvės. Žinia apie Dariaus ir Girėno skridimą per Atlantą visą Zoknių karo aviacijos įgulą supurtė, kaip elektros srovė. Kpt. S. Darius, kad ir paleistas į atsargą, priklausė 4-tos eskadrilės skraidančio personalo sąrašuose.

Kitą dieną Ansaldo lėktuvu nusukridau į Kauną. Kaune atradau tokią pat įtemptą nuotaiką kaip ir Zokniuose. Susitikau daug senų kolegų - aviacijos veteranų, kurie asmeniškai, kaip ir aš, pažinojo Darių dar iš senų laikų, Lietuvos karo aviacijos kūrimosi. Kartu gyvenome, kartu kasdien sparnas prie sparno skraidėme, kartu lydėjome žuvusius draugus į Kauno kapines. Kalbėjome apie Darių, prisimindami senus nuotykius, bendrus pergyvenimus ore ir žemėje. Turiu prisipažinti, kad mums visiems jo skrydis per Atlantą buvo toks netikėtas ir staigus kaip žaibas. Bet jis mums laiškuose rašė, jau vos tik atvykęs atostogų į Čičagą, kad būtų gražu ir lietuviui tėvynės labui rizikuoti skristi per Atlantą.

Taip pat žinojome, kad jis ruošėsi skristi, pirko seną lėktuvą, sutiko bendramintį amerikietį lakūną Girėną. Ir mes jautėmės kalti, kad senam mūsų kolegai, vienišam oro vilkui, kuris taip pat tėvynę Lietuvą mylėjo, neparėmėme jo žygio nei moraliniai, nei materialiniai. O galėjome! Bet Amerika buvo taip toli, o mes - kasdieniniuose menkuose reikaluose paskendę, tokie nerangūs. O gal ir nesupratome Dariaus užsimojimo, skrydžio prasmės, nes jis visuomet buvo visa galva aukštesnis už mus visus. Dabar jis kažkur virš Atlanto, o gal jau virš Europos pakrančių, bet mes nežinome, negalime susisiekti, išgirsti jo balso. O tokio paprasto prietaiso kaip radijo reikėjo lėktuve. Taip palengvintų lakūnams skridimą, bet jiems trūko lėšų jį įsigyti...



„Iki pasimatymo, mamyte!“ - sako Darius savo motinai

Tos dienos vakarop dar niekad nemačiau tiek daug žmonių: automobiliais, autobusais, vežimais, dviračiais ir pėsčiomis bėgte bėgo į aerodromą laukti atskrendančių lakūnų. Atrodė, kad susirinko visas Kaunas, visa Lietuva. O tą vakarą vakaruose dar kabėjo sunkūs juodi debesys, piktai blykčiojo žaibai. Dar tik prieš keletą valandų per Lietuvą persirito nuo Baltijos jūros didelė audra. Buvo tamsus ir niūrus liepos vakaras, bet minių minios su neapsakomu džiaugsmu laukė aerodrome *Lituanicos*. Vėlai vakare mus pasiekė gandas, kad *Lituanica*, nugalėjusi Atlantą, jau netoli, kažkur prie Lietuvos slenksčio. Į vakaro tamsumą pakilo naikintuvas (Pyragius) ir, kaukdamas sirena, pradėjo skraidyti virš Kauno miesto stogų, skelbdamas žinią, kad *Lituanica* nugalėjo Atlantą ir netoli Lietuvos. Minių minios - ūkininkai, darbininkai, tarnautojai, šauliai, valdininkai, skautai, moksleiviai, kariai - visa Lietuva džiūgavo ir dainavo: „Atskrend sakalėlis per žalią girelę...“

Av. kpt. S. Dariaus išleistuvės aviacijos karininkų ramovėje. Priekyje sėdi iš kairės: Sidaravičius (vėliau medicinos gydytojas - profesorius) ir Pyragius. Minkštasuolų - Kuncaitis, Peseckas, Darius, Gricevičius, Mikalajūnas ir Plaušinitis

Bet vakaruose vis kabėjo sunkūs juodi debesys ir piktai blykčiojo žaibai. Taip visą naktį tūkstančiai žmonių kantriai laukė atskrendančių lakūnų Kauno aerodrome. Kiekvienas neaiškus garsas juodoj padangėje sukeldavo minioje džiaugsmo šauksmus: jau atskranda!... Jau atskrenda!... Ir mes, karo lakūnai, nenuleidome žvilgsnių nuo pietų vakarų juodo horizonto, kur blykčiojo žaibai, iš kur turėjo pasirodyti padangėje *Lituanicos* lėktuvo siluetas. Ir įtemptai klausėm, ar neišgirsim sidabrinio *Lituanicos* lėktuvo balso tolumoje. Pradžioj vos girdimą, bet artėjant kaskart stipresnį, galingesnį.

Anksti rytą Eltos atstovas iš Berlyno pranešė Kaunui baisius gandus, kad netoli Soldino, Vokietijoje, *Lituanica* nukrito, sudužo, o abu lakūnai žuvo. Netrukus Vokietijos ir Anglijos žinių agentūros patvirtino, paskelbdamos pasauliui Dariaus ir Girėno tragišką žuvimą.

Sunku aprašyti liūdesį, kuris apgaubė kaip juodas šydas visus laukiančius aerodrome. Mačiau, saulei tekant, žmonės skirstėsi tylūs ir prislėgti, kažko nepaprastai brangaus praradę. Jie skirstėsi iš aerodromo, išsinešdami didelį skausmą širdyse. Mačiau - verkė ne tik moterys, bet ir vyrai.

Soldino miško paslaptis

Tragišką Dariaus ir Girėno žuvimą taip arti tėvynės Lietuva skaudžiai pergyveno. Jų didvyriškas žygis ir jų vardai paliko įrašyti kiekvieno lietuvių širdyje.

Bet nuo pat jų žuvimo dienos Lietuvoje ir užsienio spaudoje sklido gandai ir spėliojimai apie *Lituanicos* lėktuvo nelaimės priežastį. Buvo daug rašoma, kalbama. Lietuviai nenorėjo tikėti, kad Darius ir Girėnas, sėkmingai nugalėję Atlantą, prie pat tėvynės slenksčio, lėktuvo avarijai ištikus, turėjo žūti. Sklido gandai ir mitai, jog *Lituanicos* skridimą sustabdė virš Soldino miško juodoji ranka. Buvo manoma, kad prieš mūsų lakūnus



vokiečiai panaudojo mirties spindulius arba nušovė kulkosvaidžiu. Mat, vokiečiai norėjo lakūnams atsikeršyti, kad jie, tarnaudami Pirmame pasaulyne kare JAV kariuomenėje, dalyvavo kautynėse prieš vokiečius. Arba, vokiečiai keršijo lietuvių tautai už Klaipėdos krašto prijungimą prie Lietuvos valstybės. Ypač stipriai sklido tokie gandai Kaune, skleidžiami svetimtautčių prekybininkų, kurie norėjo lietuvius nuteikti prieš vokiečius.

Taip pat *Lituanicos* pašovimo mitą sutvirtinti ir įrodyti buvo skleidžiami gandai, būtinai konfidencialiai, kad prof. dr. J. Žilinskas ir dr. V. Tercijonas, kurie tvarstė ir balzamavo lakūnų kūnus tuoj pat po pirmųjų iškilmingų laidotuvių, rado neabejotinų smurto žymių. Jie Dariaus lavono kovoje aptiko iš vienos pusės mažą skylutę, kokią palieka pralindusi kulka, o kitoje pusėje buvo kulkos išlėkimui būdingas trikampis - odos praplėšimas. Kitas tautietis tvirtino, kad tuojau po to, kai tik *Lituanicos* lėktuvo liekanos buvo padėtos Vytauto Didžiojo muziejuje, jis slaptai jas apžiūrėjęs, rado, kad buvo peršautas kuro bakas. Arba, būk tai, *Lituanicos* nelaimės priežastis nustatyti komisijos pirmininkas konstruktorius A. Gustaitis, apžiūrėjęs lėktuvo liekanas Kaune, rado kulkosvaidžio kulku ženklus, tik prašė niekam apie tai nepasakoti...

Taip per visą mano gyvenimą Kaune vis iškildavo *Lituanicos* pašovimo klausimas, įvairios versijos. Net ir tremties mūsų spaudoje pasirodo sensacingi pranešimai, kad toks ir toks tautietis



4-os eskadrilės karo lakūnai. Sėdi iš kairės: Plaušinitis, Pyragius, Bartuška. Stovi - Jablonskis, Peseckas, Darius. Ant lėktuvo - Damijonaitis, Liutkus ir Tiškus (1926 m.)



Karo lakūnas Steponas Darius (1924 m.)

atidengs Soldino miško paslaptį. Deja, šiandien žinoma, kad vokiečiai jokių mirties spindulių neturėjo, nes būtų juos panaudoję Antrame pasauliniame kare. O anais laikais tamsią naktį su kulkosvaidžiu pataikyti į skrendantį lėktuvą, tai kaip akiai vištai grūdas surasti.

Žuvus Dariui ir Girėnui, buvo sudarytos Kaune dvi komisijos: viena medikų, kuri smulkiai apžiūrėjo ir balzamavo lakūnų kūnus (joje dirbo profesoriai K. Oželis ir J. Žilinskas.), kita - specialistų aviatorių lėktuvo nelaimės priežastį iširti. Kiek liečia medicinos apžiūrėjimo duomenis, tai abu profesoriai buvo man gerai pažįstami ir ne kartą teko tuo klausimu su jais išsikalbėti. Abu profesoriai teigė, kad tvarstant ir balzamuojant lakūnų kūnus, neradę jokių smurto žymių.

Aviatorių komisija

Įvykus *Lituanicos* nelaimėi, kitą dieną į Soldino mišką atvyko iš Lietuvos aviacijos kapitonas K. Morkus tirti avarijos priežastį. Nelaimės vietoje

jis rado lėktuvą nežmoniškos kritimo jėgos į medžius sudraskytą į šipulius. Jo variklis buvo visai atplėštas nuo liemens. Metalinis propeleris sulenktas, susukinėtas. Lėktuvo oranžinė drobė, suplėšyta kąsneliais, kabėjo tarp medžių šakų. *Lituanica* nekrito iš aukštai ar smigo į mišką, bet, skridama labai žemai dideliu greičiu, užkabino medžių viršūnes. Pradžioj ji laužė tik smulkesnes medžių šakeles. Gi likusius 50 metrų - jau pačias medžių viršūnes, pagaliau, nukirtus šešis storus medžius, subyrėjo į šipulius pasjekus žemę. Tik beveik sveiki likę visi keturi kuro bakai. Viename sparno bake dar buvo apie 50 litrų benzino...

Morkus, sugrįžęs į Kauną, mums pasakojo, kad, gal būt, viena iš nelaimės priežasčių - aukščio rodyklė. Darius ir Girėnas, pakilę iš New Yorko, aukščio rodyklę nustatė pagal jūros lygį - ant nulio. Skrendant per vandenyną, ji teisingai rodė aukštį, bet Soldino apylinkė yra 400 metrų virš jūros lygio, tai nekoreguojama rodyklė tokį aukštį ir rodė, kada lėktuvas skrido visai arti žemės. Nelaimės vietoje oras buvo blogas: lijo, žemi debesys, vietomis rūkas ir labai tamsu. O anų

laikų aukščio rodyklė - paprastas aneroidinis barometras, kuri veikė barometro principu: aukštyje oro spaudimas mažėja, ir rodyklė pasisuka. Jei oras pablogėja, spaudimas krinta, aukščio rodyklė parodo didesnę aukštį negu yra iš tikrųjų. Todėl Darius ir Girėnas galėjo nežinoti tiksliai aukščio virš Soldino.

Lakūnai skrido vadovaudamiesi vien kompasu. Gal būtų, jie norėjo priartėti prie žemės, atrasti orientyrus, kurie yra matomi naktį - geležinkelius, kelius, upes, miestų žiburius, pagal kuriuos galėtų žemėlapyje tiksliai nustatyti, kur jie randasi. O skristi žemai nakties metu virš nepažįstamų vietovių ir dar blogam orui esant - labai pavojinga. Taip ir mūsų lakūnai, kai jų aukščio rodyklė rodė 400 metrų aukštį, žemėdami nedideliu kampu, dideliu greičiu užkabino medžių viršūnes. O gal jų varikliui sušlubavus, ieškojo nusileisti vietos?...

Lituanicos nelaimės priežasties ištirti aviatorių komisija, kurią sudarė karo lakūnai: Gustaitis, Reimontas, Gavelis ir Morkus, išnagrinėjęs gautus dokumentus ir nuodugnai ištyrus lėktuvo liekanas, 1933 m. spalio mėn. paskelbė aktą, kuriame rašoma, kad katastrofos įvykį galima atvaizduoti štai kaip :

Liepos 16 d. 23 val. Darius ir Girėnas praskrido viršum Stargardo, kuris yra 150 km. tolimo nuo Berlyno ir, kiek buvo galima spėti iš balso, nuskrido šiaurės rytų kryptimi. Bet čia turėjo sutikti audringą orą su stipriu lietumi, kuris siautė Dancigo rajone. Pakilti aukščiau audros lakūnams sukliudė variklio defektas, kuris neleido išplėsti reikalingo motoro galingumo. Smarkiai blaškant lėktuvą, filtro nešvarumai protarpiais galėjo visai slopinti motoro veikimą. Lakūnai, praskridę apie 80 km. Kauno kryptimi, buvo priversti pasukti atgal ir skrido Berlyno link, ieškodami vietos nusileisti. Padėtis buvo kritiška, nes nakties metu rasti tinkamą nutūpti vietą buvo labai sunku, tuo labiau, kad apšviestą aerodromą buvo galima rasti tik Berlyne. Apie 15-20 min. pirmos valandos nakties lakūnai buvo pastebėti viršum Berlincheno, kur jie paleido šviesos raketą, kurių buvo pasiėmę keturias. Įsitikinę, kad Berlinchene nėra aerodromo, jie skrido toliau į pietų vakarus. 33 km. atstume nuo Berlincheno ir tik 100 km. iki Berlyno lakūnai, pastebėję ties Kuhdam'o kaimu šviesesnę vietą ir norėdami patikrinti, ar tai nėra tinkama vieta nusileisti, padarė labai žemą ratą, kuris pasibaigė tragiškai.



Transatlantinio lakūno S. Dariaus karstą neša ginklo draugai - karo lakūnai (1933 m.)

Dėl labai blogo oro ir matomumo, tamsios miglotos nakties, nuovargio, jie pasisukimo metu palietė aukščiau išsikišusias medžių viršūnes ir lėktuvą visu smarkumu, kirsdamas medžius, nuėjo žemyn. Reikia atmesti katastrofos priežastį, kad lakūnai pašauti, nes: 1) gydytojų specialistų pranešimu, lakūnų kūnuose nerasta jokių pašovimų žymių ir bendrai pėdsakų, kurie duotų pagrindo kokiems įtarimams apie pašovimą; 2) katastrofa įvyko 33 km. nuo Berlincheno, prie kurio neva įvykęs pašovimas, taigi ir pats lėktuvą, būdamas sugadintas, nebūtų galėjęs tiek nuskristi; be to, lėktuvo svarbiausiose dalyse, pristatyme motore, gazolino ir alyvos bakuose nėra jokių apšaudymo žymių.

Sutraukiant šio akto išvadas, nustatoma: 1) Darius ir Girėnas buvo gerai pasiruošę atlikti didvyrišką žygį; techniškai parinktos priemonės buvo taip pat šiam žygiui tinkamos; 2) sunkiausią kelionės dalį jie atliko tiksliai numatytu maršrutu; 3) katastrofa įvyko dėl sunkių atmosferinių sąlygų, prie kurių prisidėjo motoro veikimo defektai.

Lėktuvo *Lituanicos* likučiai atgabenti traukiniu į Kauną, po karo aviacijos technikos dalies patikrinimo dėl apšaudymo ženklų, kurių nerado, buvo technikos dalies sutvarkyti ir padėti Karo muziejuje, o 1935 metais perkelti į Vytauto Didžiojo muziejų.

Prokuroras Jonas Talalas

Kai Detroite išėjau į pensiją, persikėliau gyventi į Chicago pas sūnų Vytautą. Chicagoje radau didelį būrį buvusių ginklo draugų ir senų pažįstamų. Sutikau ir mielą prietelių, dar iš senų

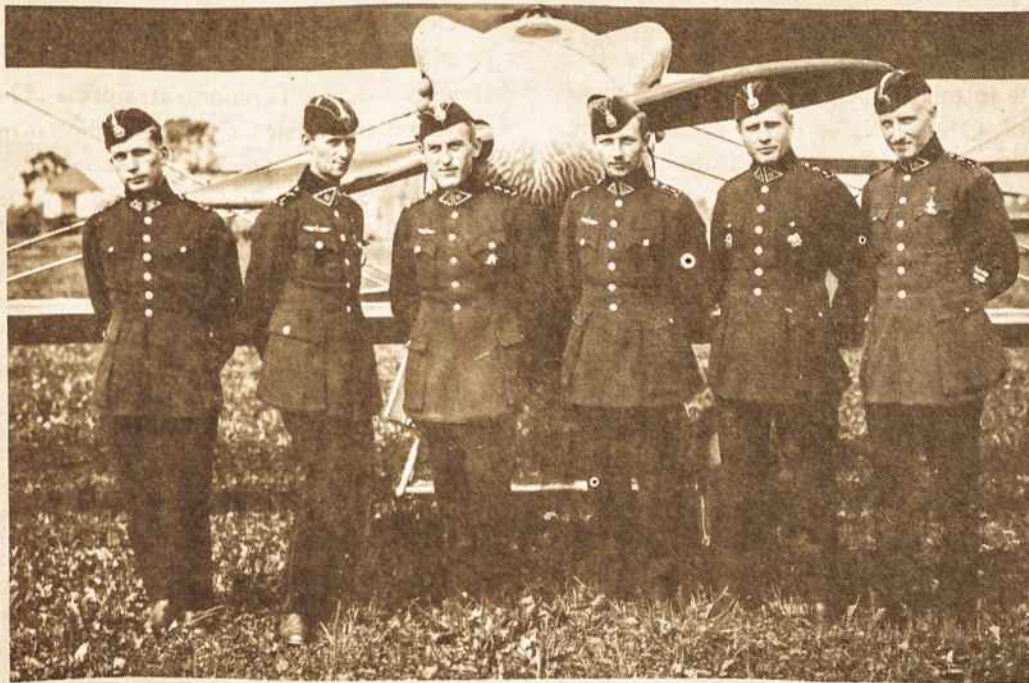


Jonas Talalas

Kauno laikų, prokurorą Joną Talalą, kurį Lietuvoje dažnai matydavau mano garbingo draugo prokuroro Juozo Brazinsko vaišingoje šeimoje. Chicagoje Talalą teko daug kartų aplankyti įstaigoje ir ilgiau nekludomai pasikalbėti apie praeitį, bendrus pažįstamus, įvykius bei kitais kai kuriais klausimais. Ypač prokurorą jaudino Da-

riaus ir Girėno pašovimo versijos tema, kuria mes abu mėgom pakalbėti. Kaip tik tuo laiku, mūsų spaudoje skelbė žinią iš anapus Atlanto, kad Kaune atrasti Dariaus ir Girėno karstai, kurie buvo paslėpti nuo vokiečių, nes jie norėjo paimti karstus karo reikalams kaip metalą. Tuo reikalu prokuroras Talalas parašė laiškus Lietuvos atstovui J. Kajackui, VLIKo pirmininkui Sidzikauskui, Lietuvos generaliniam konsului dr. P. Daudžvardžiui, a.a. prof. K. Oželio našlei poniai S. Oželienei ir sūnui inž. K. Oželiui, kurių prašė, pasiremiant prof. K. Oželio paliktais raštais ir pasakojimais, atitaisyti bolševikų paskelbtą melą mūsų spaudoje. Nei vokiečiai, nei kas kitas prie karstų jokių pretenzijų nereiškė. Šitą Talalas gerai žinojo iš prof. K. Oželio ir prof. J. Žilinsko. Prof. K. Oželis prokurorui pasakojo, kad, kai grėse antroji bolševikų okupacija, buvo pavojus, jog jie karstus gali sunaikinti visai, tad karstai su prof. K. Oželio žinia buvo lietuvių patriotų paslėpti. Galvota, kad antroji okupacija tęsis neilgai, bus atstatyta Lietuvos nepriklausomybė.

Prieš keletą metų, tada dar buvo gyvas prof. K. Oželis, 1959 m. rugpiūčio 7 d. dienraštyje *Naujienos* dr. V. Tercijonas, rašydamas apie mirusį prof. Pr. Gudavičių, paminėjo ir transatlantinių lakūnų S. Dariaus ir Girėno žuvimą. Autorius tuo reikalu rašė:



Lietuvos aviacijos veteranai karo lakūnai su kuriais S. Darius tarnavo 1-je naikintuvų eskadrilėje. Iš kairės: Gavelis (vėliau inžinierius, 1941-44 m. Aukštesniosios technikos mokyklos direktorius Kaune) Pranskevičius, Peseckas, Kraucevičius - eskadrilės vadas, Narakas ir Januškevičius (1925 m.)

„...Dr. Gudavičius prisiminė, kad balzamuo-
jant Dariaus ir Girėno lavonus Kauno anatomik-
ume, abejuose buvo rastos šautos žaizdos. Praėjo
virš 25 metai nuo jų tragiškos mirties ir iki šiol
nebuvo paskelbta pilnų ir tikrų žinių apie tai, nors
sklido gandai, kad abu lakūnai buvo vokiečių
nušauti. JAV Waterbury, Conn. gyveno dr. J.
Žilinskas (jau miręs 1957 m. kovo 15 d.), VDU
anatomijos profesorius, kuriam buvo pavestas
Dariaus ir Girėno lavonų balzamavimas. Jei buvo
rastos šautos žaizdos ar kulkos, tai jis, kaip
autoritetingas žinovas ir liudytojas galėtų tai
patvirtinti arba paneigti. Metas būtų tai padaryti,
nes laikas bėga ir gyvų liudininkų skaičius eina
mažyn (jeigu jų yra daugiau). Svarbu yra tiesos
atidengimas, nes praėjo virš 25 metai ir baimė
prieš vokiečius (Hitlerio ir nacių jau nebėra)
neturėtų sulaikyti nuo tiesos paskelbimo.

Man (dr. V.T.) prašant dr. Žilinsko pareikšti
savo nuomonę apie Dariaus ir Girėno mirties
priežastį, ar iš tikrųjų jie buvo vokiečių nušauti,
jis neatsakė aiškiai „taip“ arba „ne“, nors pats
darė tyrimus, tik pabrėžė, kad iš Vokietijos
Užsienio reikalų ministerijos buvo padarytas
įspėjimas neskelbti tyrimų duomenų, o Lietuvos
vyriausybė, matomai spaudžiama, nėjo prie mirties
priežasčių pilno ištyrimo ir nustatymo. Dr.
Žilinskas nurodė, kad JAV gyvena vienas svarbus
liudininkas, tai prof. K. Oželis, kuris galėtų
pasakyti apie jų mirties priežastį, nors jo, Žilinsko,
žodžiais, prof. Oželis palaikė mūsų valdžios pusę,
kuri nebuvo linkus apie tai daug skelbti, matomai,
vengdama konflikto su Vokietija

Tą patį, kiek anksčiau dr. V. Tercijonas buvo
pakartojęs *Vienybės* Nr. 2 (1959I.2).

Toks Dariaus ir Girėno pašovimo versijos
viešas paskelbimas spaudoje, jog lakūnai buvo
vokiečių pašauti, lietuvius labai jaudino. Keli
asmenys kreipėsi į prokurorą Talalą, kaip ALTo
valdybos narį, prašydami, kad ALTas imtųsi
iniciatyvos aiškinti lakūnų pašovimo versiją.
Kadangi tos versijos iki šiol viešai nepaneigė dar
gyvas esąs liudytojas prof. K. Oželis, Talalas
kreipėsi į jį, prašydamas parašyti apie žuvusių
lakūnų kūnų apžiūrėjimą ir deponuoti savo
autentišką pareiškimą Lietuvos atstovybėje Wash-
ingtone. Pagaliau 1959 m. vasario mėn. 24 d. prof.
K. Oželis parašė tokį pareiškimą, kurį pasiuntė
Lietuvos atstovui. J. Kajeckui.



*Pirmoje eilėje iš kairės: Pyragius, Darius, Peseckas. Antroje
eilėje: Sidaravičius, Plaušinitis, Heizeris*

Profesorius K. Oželio laiškas J. Kajeckui

Gerbiamas Pone Ministeri,

1959 m. sausio mėn. 9 d. *Vienybės* 2 No.
patalpintas dr. V. Tercijono straipsnis „Dariaus ir
Girėno mirties mįslė“. Čia dr. Tercijonas mini, būk
dr. K. Gudavičius jam sakęs, kad, balzamuoju-
jant Dariaus ir Girėno kūnus Kauno anatomikume,
abejuose buvo rastos šovimo žymės. Iš kitos
pusės VDU anatomijos prof. Jurgis Žilinskas,
kuriam buvo pavesta kūnų balzamavimas, į dr. V.
Tercijono paklausimą, ar buvo rastos šovimo
žymės, neatsakęs nei taip, nei ne, tik pabrėžęs,
kad Lietuvos vyriausybė buvusi įspėta vokiečių
užsienio ministerijos neskelbti kūnų tyrimo
duomenų, kad išvengus konflikto su Vokietija.

Laikydamas nenaudinga veltis į polemiką per
viešąją spaudą, aš, kaip buvęs medicinos eksper-
tas, ryžausi painformuoti Jus, Pone Ministeri, kad
pašovimo versija buvo be pagrindo.

Tuoju po tragiškos Dariaus ir Girėno mirties
Lietuvoje paplito gandas, kad lakūnai būk žuvę
nuo vokiečių kulku, o ne nuo audros. Lietuvos
Vyriausybė ėmėsi priemonių, kad išaiškintų
Dariaus ir Girėno mirties priežastį. Kai lakūnų
kūnai buvo atgabenti lėktuvu iš Vokietijos į

Kauną, jie buvo patalpinti teismo medicinos institute Kaune nustatyti, ar juose nėra kulkomis padarytų sužalojimų žymių.

Vyriausybės vardu ministeris pirmininkas Juozas Tūbelis pavedė anatomijos prof. dr. Jurgiui Žilinskiui ir teismo medicinos prof. dr. Kaziui Oželiui ištirti Dariaus ir Girėno kūnus ir tyrimo eigoje rastus kūnų sužalojimus aprašyti ir netarpiškai įteikti min. pirm. Tūbeliui.

Aš skubiai buvau iškviestas Kaunan iš Palangos, kur atostogavau. Tuoj buvo pradėti tyrimai. Kūnai jau buvo paveikti vasaros temperatūros, reikėsi odos pažaliavimas ir patinimas. Tyrimas buvo sunkus, kadangi kūnai turėjo būti išsaugoti, kaip buvo, balzamavimui. Reikėjo įžiūrėti kiekvieną smulkiausių pakenkimą kūnų paviršiuje, odoje. Kaulų sužalojimai buvo patikrinti, panaudojus Roentgeno spindulius. Buvo rasti įvairūs pagal formą ir dydžius kūnų sužalojimai: plėstos, sutraiškytos, lūžusių kaulų galais pradurtos ir kitokios žaizdos, bet visiškai nebuvo rasta žymių, kurios būtų galėjusios sukelti įtarimą, kad lakūnai būtų pašauti. Tyrimas užtruko tris dienas. Visa tyrimų eiga, visi rasti kūnuose sužalojimai bei pakitimai buvo smulkiai aprašyti, sudarytas aktas su mūsų abiejų vieninga nuomone, kad kulkomis padarytų sužalojimų žymių Dariaus ir Girėno kūnuose nerasta.

Tyrimo aktas buvo netarpiškai įteiktas ministeriui pirmininkui Juozui Tūbeliui, kaip tai buvo iš kalno mums įsakyta.

Dariaus ir Girėno kūnai buvo perduoti į gretimai esantį anatomikumą balzamavimui. Man neteko girdėti nei iš prof. Žilinsko, kuriam buvo pavestas kūnų balzamavimas, nei iš kitų, kad balzamuojant būk tai buvę rastos kulkų žymės. Taip pat nebuvau girdėjęs, kad Vokietijos užsienio ministerija būtų dariusi spaudimą į Lietuvos Vyriausybę, kad negarsintų Dariaus ir Girėno kūnų tyrimo duomenų dėl galimo kilti konflikto su Vokietija.

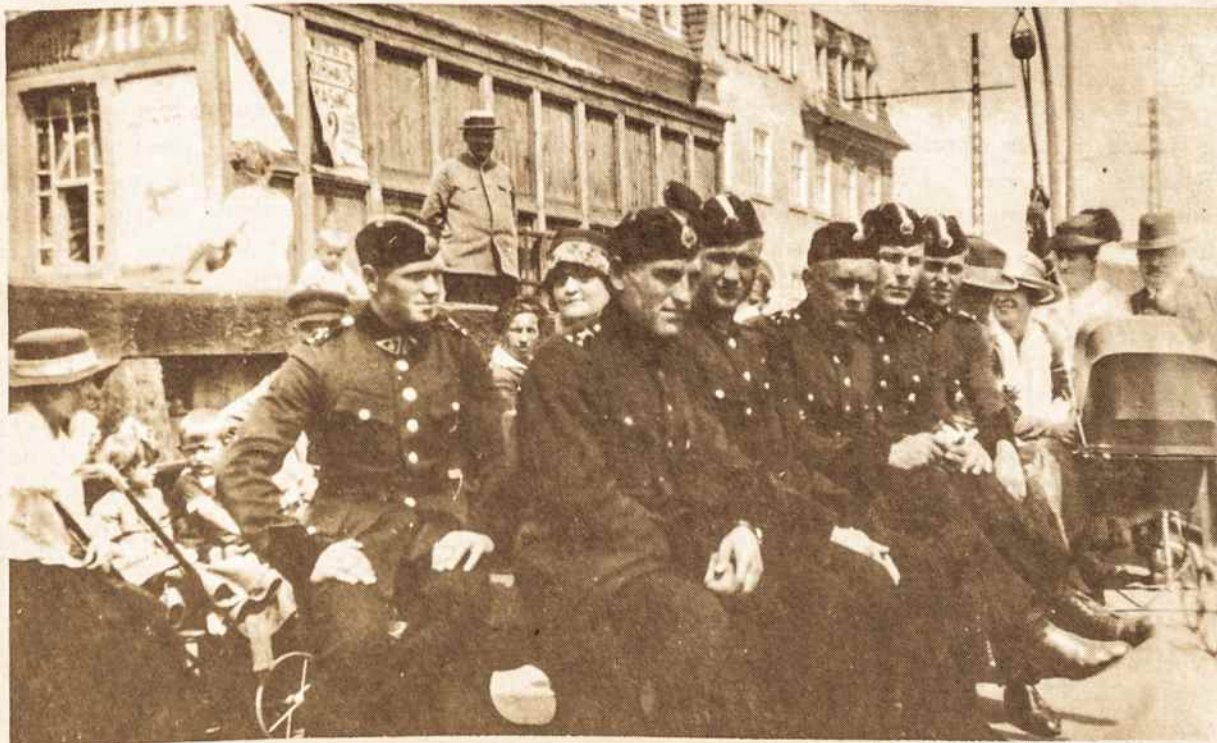
Po ilgai trukusio balzamavimo Dariaus ir Girėno kūnai buvo palydėti į katalikų kapinėse Kaune pastatytą mauzoliejų.

Po kurio laiko buvo pastebėta, kad dėl pasirodžiusios mauzoliejuje drėgmės, kūnų vaizdas ėmė keistis. Todėl kūnai iš mauzoliejaus vėl buvo perkelti į teismo medicinos koplyčią, kurioje buvo saugojami per visą vokiečių okupaciją.

Tyrimai paneigė gandus, kad Darius ir Girėnas buvę vokiečių pašauti, bet katastrofos priešastis neaiški. Kas nelaimės kaltininkas - audra, lėktuvo gedimas ar pačių lakūnų nuovargis.

VDU Kaune teismo medicinos
prof. dr. Kazys Oželis

1925 m. skraidymų naktį laimėtojai Klaipėdoje. Sėdi iš kairės: Garolis, Peseckas, Darius, Morkus, Vasneviskis ir Liutkus



SESUO APIE BROLĮ

Vieną 1970 metų vasaros dieną netikėtai gavau žinią, kad Chicagos apylinkėje, Orland Parke, pas Antaną Regį, Dariaus giminaitį, į svečius atvykusi transatlantinio lakūno Stepono Dariaus sesuo - Katrina Stulpinienė.

- Skubėk, - sako pranešėjas, - rytoj išvažiuoja namo į Floridą.

Nieko nelaukęs, šoku į automobilį ir lekiu Chicagos gatvėmis į užmiestį. O diena saulėta, pekliškai karšta. Gatvių asfaltas trenkia smala, tvinksi ugnimi. Trošku. Tik kai įvažiuoju į greitkelį, atsikvepiu. Pro šalį švilpia kukurūzų laukai, nepaprastai žalios pievos, gluosniais apso-dinti namai, sodybos. Po valandėlės sustoju Regio sodybos kiemo pavėsyje. Ežerėlis tarp medžių svyrrokučių sublizga šaltai, gaivinančiai. Pakrantės pievelėje mediniai suolai, stalas. Ties ilgu lieptu plūduriuoja laivelis.

Prie manęs prieina pati šeimininkė. Pasisveikinu ir pasakau, koku tikslu atsibaladojau, atsiprašydamas, kad prieš tai nepaskambinau telefonu.

- Nieko, - sako Regienė, - mes pripratę... Tuoju pašauksiu Katrę!

Katrinai Stulpinienei sutikus, esu pakviečiamas užėti į gyvenamąjį namą, kuris didelis ir puošnus, pastatytas prie stataus kalniuko. Gražios svetainės langai atsukti į ežerėlį. Kampe ant staliuko baltas Stepono Dariaus biustas.

- Kažkokio lietuvio studento skulptoriaus darbas, - paaiškina šeimininkė.

Kai į svetainę įeina K. Stulpinienė, nustembu: veidas, kad ir laiko išbraižytas, kažkur matytas, pažįstamas ir mielas. „Darius!..“ - pagalvoju. Susipažinę susėdome į minkštasuolius, pradėjome kalbėtis.

- Gimiau, kaip ir mano broliai Boleslovas ir Steponas, sesuo Aurelija, Lietuvoje, Žemaitijoje, Rubiškėse, dabar Dariaus kaimas. Esu trejais metais jaunesnė už Steponą. Tėvas turėjo tris valakus dirbamosios žemės ir didelį sodą. Dirbo nuo ankstauro ryto iki vėlaus vakaro. Todėl, gal būt, ir mirė jaunas - nuo sunkaus darbo. Motina, likusi su mažais vaikais, sunkiai vertėsi viena. Gyvenimui palengvinti ištekėjo už Kazio Degučio. Patėvis buvo geras žmogus, bet jam nesisekė ūkininkauti. Jį vis ta Amerika traukė. Ir išvažiavo su vyriausiuoju broliu Boleslovu Amerikon laimės



Atvykusi iš Floridos S. Dariaus sesuo Konstancija-Katrina Stulpinienė, o iš Kauno S. Dariaus duktė Nijolė Maštarienė padėjo vainiką prie Dariaus ir Girėno paminklo Chicagoje (1972 m.)

ieškoti. Po kiek laiko parsikvietė ir mus: motiną, brolių Steponą, seserį Aureliją ir mane. Buvau tik septynerių metų... Po įvairių bandymų ir nepasisekimų Newarko ir Elizabeth miestuose 1909 metais pastoviai įsikūrėme Chicagoje. Bet ir čia, Amerikoje, patėvis neatrado laimės - nemėgo dirbti. Šeimą išlaikė motina, o vėliau vyriausias brolis Boleslovas, kuris atidarė mažą valgyklą Bridgeporte. Aš pradėjau lankyti mokyklą, o laisvalaikiais padėjau broliui Boleslovui. Tuo laiku vadinausi Konstancija. Tai mano tikras vardas. Deja, mokykloje amerikiečių vaikai ir mokytojai, nežinodami Konstancijos vardo, mane pravadino Katrina. Taip ir likau net iki šios dienos Katrina, trumpiau Katrė.

Mažas Stepukas labai norėjo mokytis. Buvo geras, gabus mokinys. Vidurinę mokyklą baigė



Kaunietė medicinos mokslų kandidatė gydytoja Nijolė Dariūtė - Maštarienė giminių ir artimųjų tarpe Chicagoje. Sėdi iš k.: B. Kasakaitis, A. Regis, L. Peseckas, Nijolė

Dariūtė-Maštarienė, K. Stulpinienė, Regienė. Stovi: V. Peseckas, J. Talandis, P. Dirda, dr. L. Dirdienė, neatpažinta, E. Jasiūnas ir Z. Dailidė (1972 m.)

per trejus metus. Taip pat uolus buvo sportininkas, mėgo beisbolą ir boksą. Baigęs vidurinę mokyklą, tą pačią dieną, po diplomo įteikimo iškilmių, savanoriu įstojo į kariuomenę. Mamytė labai pyko, kad nepasitaręs padarė šį žingsnį... Verkė. Juk tuo metu vyko pirmasis pasaulinis karas, amerikiečiai kovėsi prieš vokiečius Europoje. Ir išvažiavo Steponas į frontą prieš kaizerį. Dalyvavo kautynėse Prancūzijoje. Buvo apnuodytas dujomis ir sužeistas... Po karo, grįžęs iš kariuomenės, Steponas pradėjo kalbėti apie Lietuvą. Vis Lietuva ir Lietuva... Kaip patėvį anksčiau kažkas traukė Amerikon, Steponą - Lietuvon. Taipgi, atsimenu, jis nepaprastai susidomėjo aviacija. Skaitė aviacines knygas, ėjo į aerodromą, kur prastovėdavo valandas, užvertęs galvą aukštyn... Taip Steponas su grupe lietuvių išvažiavo į Lietuvą. Išvažiavęs rašė laikškuose, kad Lietuva jam patiko, nors matė daug blogybių, kraštas buvo žiauriai nuteriotas karo. Beje, stebėjosi, kad tie, kurie užėmė aukštesnes vietas, žemino savo brolius - ūkininkus, darbininkus. O kariuomenėje blogą įtaką turėjo daug caro laikų karininkų... Iš jų Steponas juokdavosi, bet piktas nebuvo, nors dėl jų patyrė nemalonumų.

Kai Steponas vėl grįžo Amerikon, apsigyveno pas mus Chicagoje. Bet neilgam. Mat, nesijautė gerai. Persikraustė gyventi pas mamą: ji geriau jį prižiūrėjo. Jis vis sirguliudavo plaučiais, kurie buvo pažeisti nuodingųjų dujų pirmojo pasaulinio karo metu. Lankė universitetą, o naktimis dirbo vienos įmonės naktiniu prižiūrėtoju. Laisvalaikiu skraidė. Aš tuo metu turėjau restoraną 47-oje gatvėje, netoli Ashand gatvės. Dabar ten yra moterų grožio salonas. Biznis buvo neblogas. Daugiausia valgydavo apylinkės lietuviai. Čia ateidavo valgyti ir Stasys Girėnas. Jis buvo tylus, nekalbus. Mano restorane Steponas ir susipažino su Girėnu. Pradėjo abu dažnai susitikti, prie vieno staliuko valgyti, apie kažką ilgai kalbėdavosi. Netrukus Steponas pradėjo dirbti Chicagos dienraščio „Tribune“ kompanijoje, išvežiodavo lėktuvu laikraščius po Chicagos apylinkės miestelius. Tuo pačiu lėktuvu, nupirkęs jį iš bendrovės, vėliau jis ir skrido per Atlantą.

Vieną dieną parvažiuoja Stulpinas, mano vyras, ir sako: „Žinai ką, Steponas skris per Atlantą, į Lietuvą!...“ Sakau: „Pablūdo!...“ Maniau, kad juokus krečia. Steponas visuomet užsiėmęs su savo aviacija, jokių kitų draugų neturėjo, tik



Buvusio K. Stulpinienės restorano pastatas Chicagoje, kur susipažino S. Darius ir S. Girėnas Restorano adresu 1608 W. 47th Street.

lakūnus. Mylėjo tik aviaciją ir Lietuvą. Mes jį labai gerbėme, nes buvo tokio būdo, kad niekados bartis nemokėjo. Sugyveno su visais. Su mama geriausiai. Kai buvo jaunesnis, su manim mėgo išsikalbėti žodžiu arba laiškais apie savo paslaptis, nelaimes. Tik prašydavo, kad mamai nepapasakotiau. Kai jis buvo sužeistas kare, parašė man laišką iš ligoninės, prašė mamai nesakyti.

Stepono draugų Chicagoje jau nebėra. Prisimenu tokį lakūną Kielą, kuris turėjo savo nuosavą lėktuvą, parašutininką Bolį... Gaila, pritariančių jo žygiui buvo nedaug. Pasiruošimas skridimui vyko labai sunkiai. Prastu laiku ruošėsi skristi: žmonės neturėjo pinigų, darbų nebuvo - depresija. Atsirado daug priešų, kurie buvo nusistatę prieš skridimą, nerėmė ir stengėsi pakenkti žodžiais bei raštu. Mūsų šeima irgi nebuvo labai entuziastingai nusiteikusi dėl skridimo per Atlantą - pavojingas dalykas. Bet visi nustebome: mama pritarė!

Lėktuvui paruošti, skridimo išlaidoms padengti Steponas ir Stasys rengė aviacijos šventes. Aš, iš savo pusės, paruošdavau užkandžių staliukus, kur žiūrovai galėjo nusipirkti sendvičių ir kt. Visos surinktos lėšosėjo skridimo reikalams. Buvau pažadėjusi skridimui užtikrinti 3000 dolerių. Paskolinti nereikėjo. Šiaip taip „sukalė“ patys.

Aš vis galvojau, kad jis tik nuskrystų... O jis žadėjo nuskristi ir atskristi atgal... Jis taip norėjo



Lietuvos oro linijos lėktuvai pakrikštyti S. Dariaus ir S. Girėno vardais (1938 m.)

nuskristi... Tiek daug vargo, tiek privargo. Vargšas... Tas miškas... Ten, tur būt, norėjo nusileisti į pievą, miško pakrašy. 1935 metasis aš buvau su vyru nuvažiavusi. Prie paminklo padėjome vainiką. Mus priėmė. Ir pietus taisė, ir viską. Taip gražiai. Tik susišnekėti negalėjome. Jie vokiškai, mes - lietuviškai.

Dabar esu vienai viena. Lietuvoje Nijolė Dariūtė - vienintelė giminaitė. Daugiau artimųjų neturiu. Iš vyro pusės - daug. Iš mano - viena Nijolė Lietuvoje. Mama mirė 1934 metais, palaidojome Lietuvoje, Dariaus kaime, kur ir mamos tėvai ilsisi. Boleslovas pasimirė 1946 metais, o sesuo Aurelija - 1950 metais. Mano vyras Stulpinas - 1968 metais.

- Man malonu, kad visur labai branginamas Dariaus ir Girėno atminimas. Leidžiamos knygos, rašomi straipsniai, statomi paminklai, kuriami muziejai... Lietuvos jaunimas nuolat apsilanko Dariaus ir Girėno gimtinėse... - užbaigė Stepono Dariaus sesuo Konstancija.

Konstancija Stulpinienė mirė 1972 m. liepos 27 d. Floridoje, palaidota Chicagoje. Taip pat neperseniausiai mirė ir Stepono Dariaus giminaitis Antanas Regis.

V. Peseckas

LITUANIKOS PARUOŠIMAS

ŽYGIUI

EDMUNDAS JASIŪNAS

Šįmet minime S. Dariaus ir S. Girėno transatlantinio skridimo 50 metų sukaktį. Šiame rašinyje trumpai apžvelgsiu jų biografijas ir techninę šio skridimo pusę, kiek tai liečia lėktuvo parinkimą ir jo paruošimą šiam žygiui.

Steponas Darius

Steponas Darius gimė 1896 metais Lietuvoje, Žemaitijoje, Kvėdarnos valsčiuje. Būdamas 11 metų amžiaus, kartu su tėvais emigravo Amerikon. Gyvendamas Chicagoje, lietuviškoje Bridgeporto kolonijoje, baigė Harrison aukštesniąją technikos mokyklą ir lankė Lane kolegiją. Labai pasižymėjo sporte.

Kilus Pirmajam pasauliniam karui, Darius įstojo savanoriu į JAV kariuomenę ir buvo pasiūstas į Prancūziją. Ten, tarnaudamas pirmose fronto linijose, artilerijos pulko telefonistu, buvo sužeistas ir apnuodytas dujomis.

Grįžęs Amerikon, labai gyvai įsijungė į savanorių verbavimą, besikuriančios Lietuvos kariuomenės. 1920 m. ir jis pats išvyko į Lietuvą, kur įstojo savanoriu į kariuomenę, baigė Karo mokyklą ir buvo paskirtas į karo aviaciją. Kaip gabus organizatorius ir pirmūnas, labai pasižymėjo sporte ir įvairių sporto šakų populiarinime. 1923 m. dalyvavo Klaipėdos krašto atvadavime. Vienerius metus vakarais studijavo universitete. 1927 m. buvo pakeltas į kapitono laipsnį, o netrukus po to sugrįžo į JAV.

Grįžęs į Chicago, suorganizavo lietuvių Aero klubą, įsigijo keletą lėktuvų, o pragyvenimą pelnė iš lakūno profesijos. 1928 m. Darius gavo transporto piloto II A klasės licenciją.

1929-31 m. Darius tarnavo Pal-Waukee aerodrome (Chicago šiaurėje) skraidymų instruktorium ir nuolatinį pilotu keleivių bei prekių išvežiojimui. Vasaros mėnesiais jis su šešiuoju *Bellanca* firmos lėktuvu išvežiodavo keleivius bei *Chicago Daily News* laikraštį į šiaurinio Wsiconsino

ir Michigano valstijų vasarvietes. Tas *Bellanca* lėktuvas ir buvo būsimoji *Lituanica*. Iki 1933 m. pradžios Darius buvo savystoviai išskraidęs apie 1800 valandų.

Stasys Girėnas

Stasys Girėnas gimė 1893 metais taip pat Žemaitijoje, Kaltinėnų valsčiuje. Likęs gausioje šeimoje našlaičiu, 16-metis Stasys emigravo Amerikon ir apsigyveno Chicagoje, lietuvių Bridgeporto kolonijoje. Nors Stasys ir buvo mažamokslis, tačiau turėjo įgimtų mechaninių gabumų. Pirmojo pasaulinio karo metu įstojo savanoriu į JAV kariuomenę ir tarnavo mechaniku vienoje aviacijos eskadrilėje, Texas valstijoje.

Karui pasibaigus, Chicagoje vertėsi šoferio amatu, su draugais buvo įsteigęs taksi bendrovę, o 1924 metais pradėjo mokytis skraidyti. Kartu su draugu, įsigijęs nuosavą lėktuvą, turėjo gana rimtą avariją. Vėliau atsižymėjo tiksliame skraidyme, ypač figūriniame, ir buvo skraidymo instruktorium. 1931 metais Girėnas gavo transporto piloto I A klasės licenciją, o taip pat ir lėktuvų mechaniko licenciją. Iki 1933 metų pradžios Girėnas buvo savarankiškai išskraidęs apie 1200 valandų.

Atlanto karštligė

1919-39 metų laikotarpis Amerikos aviacijos istorijoje yra vadinamas „Atlanto karštligė“ (Atlantic Fever). Aviacijos technikai sparčiai tobulėjant, buvo aišku, jog reguliarus orinis susisiekimas per Atlantą jau buvo tik laiko klausimas. JAV-se gyvenančios etninės mažumos laikė savo garbės pareiga prisidėti prie tokio oro tilto (į savo kilmės kraštus) statybos.

Dėl lėktuvų ir navigacinių priemonių nepakankamo tobulumo, bandomieji žygiai per Atlantą tais laikais buvo labai rizikingi ir sukeldavo pasaulinio masto sensacijas. Tuos žygius būtų galima palyginti su šių dienų astronautų žygiais į erdves. Labai dažnai tie žygiai nepavykdavo, pareikalavdami daug gyvybių, pvz., 1932 metais iš aštuonių bandymų perskristi Atlantą, net šeši nepasisekė.

1932 m. birželio mėn. Darius ir Girėnas paskelbė lietuvių visuomenei, jog juodu oro keliu skrisią iš Amerikos į Lietuvą. Lygiomis dalimis sudėję pinigus, jie iš Pal-Waukee b-vės už 3200 dol. nusipirko jau anksčiau minėtą *Bellanca CH-300 Pacemaker* modelio lėktuvą, su Wright J6, 9 cilindrų, 300 AJ, oru aušinamu žvaigždiniu varikliu. *Bellancos* gamybos serijinis numeris buvo 137, o JAV Komercijos departamento registracijos numeris - NC 688E. Pats lėktuvas ir jo variklis jau buvo gerokai padėvėti. Su šiuo lėktuvu trejų metų laikotarpyje Darius buvo išskraidęs apie 1000 valandų.

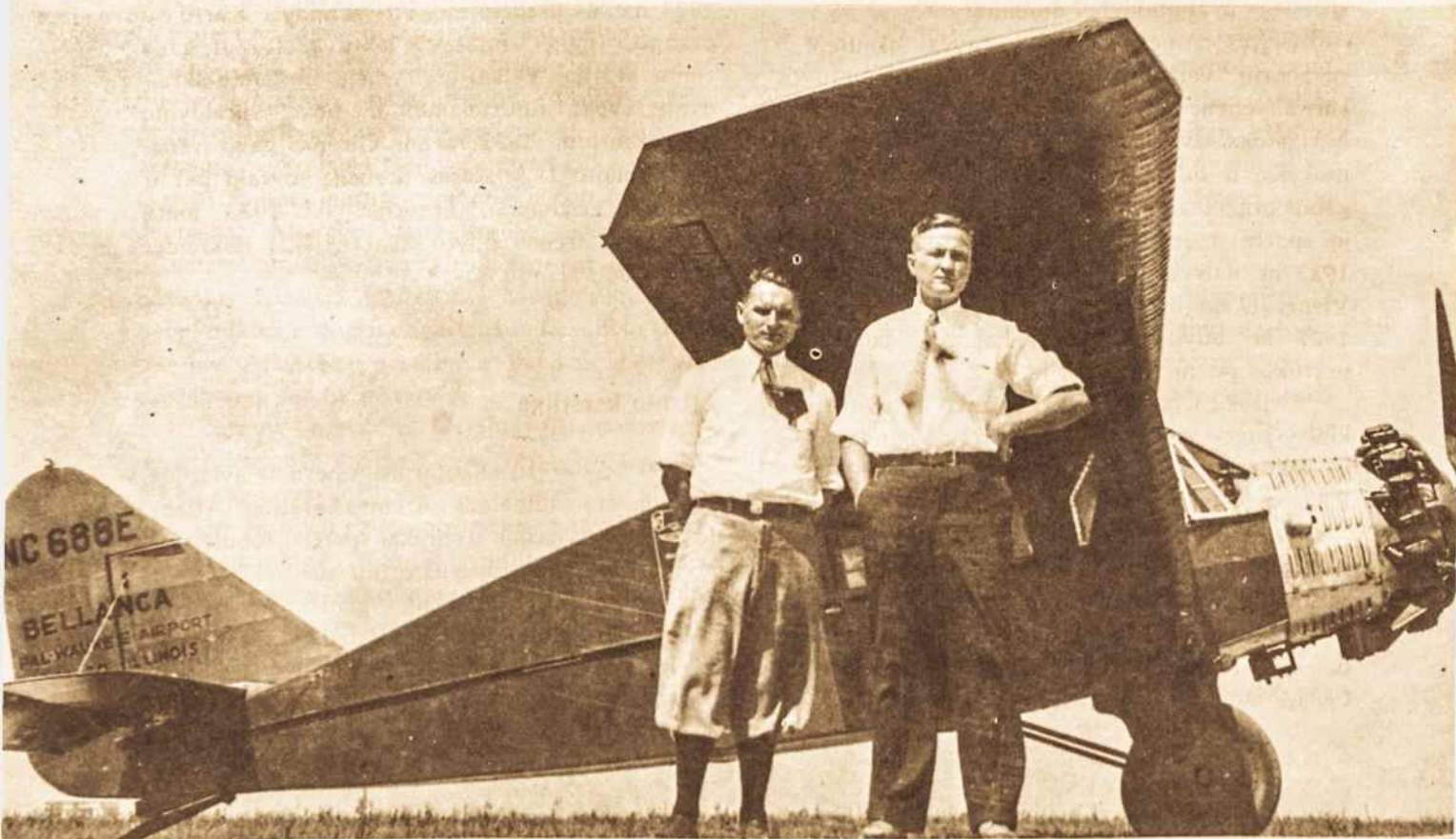
Šio modelio *Bellanca*, padarius atitinkamus perstatymus, pakeitimus ir patobulinimus, tais laikais buvo laikomas vienu iš tinkamiausių lėktuvų Atlanto perskridimui. Taip pvz., 1931 m. transatlantinių perskridimų bandymuose buvo naudotos net keturios *Bellancos*, o 1932 m. - trys ir 1933 m. - taip pat trys.

Bellanca

Dabar keletas pastabų apie patį *Bellancos* konstruktorių ir jo sukonstruotą *CH-300 Pacemaker* modelio lėktuvą.

Italas Giuseppe Mario Bellanca pradėjo konstruoti ir statyti lėktuvus jau 1908 m. Į JAV emigravo 1911 m., kur pats pramoko skraidyti ir įsteigė skraidymo mokyklą. Prekybiniai susirišęs su *Wright* aviacinių variklių b-ve, 1925 m. sukonstravo pirmąjį *Wright - Bellanca* lėktuvą. Vėliau New Castle, prie Delaware upės, jis įrengė nuosavas *Bellanca Aircraft Corp.* dirbtuves ir pradėjo serijinę lėktuvų gamybą.

S. Darius (kairėje) ir S. Girėnas prie nupirkto *Bellancos* 1932 m.



CH-300 Pacemaker

CH-300 *Pacemaker* modelis buvo pradėtas masiškai gaminti 1929 metais. Skaičius 300 reiškia variklio arklio jėgas (AJ). Šis *Bellanca* modelis pasižymėjo ekonomišku, našumu, t.y. didžiausiu greičiu prie duoto didžiausio krūvio. Šis modelis buvo labai mėgiamas mažų oro linijų bendrovių dėl jo trumpo prariedėjimo kylant ir tūpiant. Buvo gaminama ir hidroplaninė versija ant plūdžių. Iš viso buvo pastatyti 35 ar daugiau šio modelio vienetai.

Lėktuvo liemens konstrukciją sudarė suvirinti chromo-molibdeno (Cr-Mo) plieno vamzdeliai. Kabinos vidus buvo išklotas garsą sugeriančios vatos pamušalu. Geresniam aukščio matomumui, kabinos lubose buvo įrengtas didelis langas.

Sparnų konstrukcija buvo medinė; nerviūroms ir lonžeronams buvo panaudotos pušų leistelės ir klijuotė. Sparnų spyriai turėjo specialias Cr-Mo plieno nerviūras, kurios, apdengtos drobe, veikė kaip keliančios plokštumos. Šie „keliantieji spyriai“ savo efektu atitiko papildomam 47 kv. pėdų sparnų plotui. Gazolino bakai įmontuoti sparnuose, prie kabinos.

Vairų plokštumos pagamintos taip pat iš suvirintų Cr-Mo plieno vamzdelių, išskyrus horizontalinį stabilizatorių, kuris buvo pagamintas iš pušų leistelių ir klijuotės. Horizontalaus stabilizatoriaus atakos kampą buvo galima reguliuoti skridimo metu. Lanku išlenkta važiuoklė pagaminta taip pat iš Cr-Mo plieno. Ratų dydis - 30 x 5 colių. Dėl smulkesnių duomenų CH-300 *Pacemaker* lėktuvo prieš perstatymą, žr. lentelę 1.

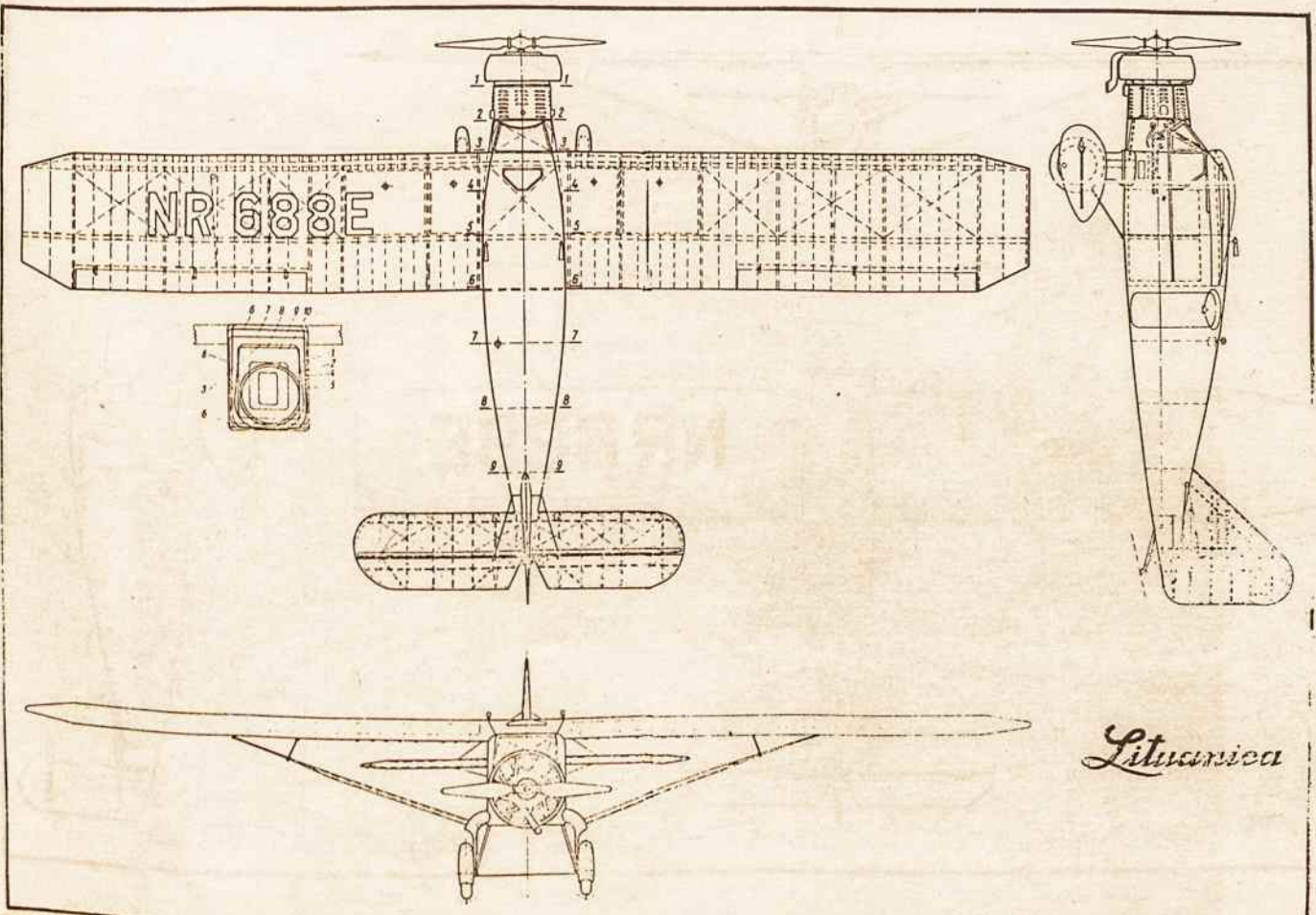
Bellanca vardo lėktuvai yra tebegaminami ir dabar, tik žymiai greitesni ir tobulesni.

Perstatymas

Kad *Bellanca* tiktų tolimo atstumo skridimui, reikėjo ją pagrindinai perstatyti. Buvo numatyta, jog lėktuvo perstatymas kainuos apie 4000 dol., o naujo variklio įmontavimas - dar apie 3000 dol. Atsižvelgiant į tų laikų dolerio vertę ir Amerikos bei kitų kraštų ekonominę krizę, tai buvo didelė pinigų suma.

Skubiai buvo sudarytas skridimo rėmėjų komitetas ir įsteigtas skridimo fondas. Prie skridimo organizavimo savo darbu ir idėjomis

Inž. J. Čepaičio *Lituanica* modelio brėžinys



labai daug prisidėjo kpt. P. Jurgėla, Lietuvos skautų įkūrėjas, vėliau po skridimo parašęs gerai dokumentuotą knygą *Sparnuoti lietuviai - Darius ir Girėnas* (žr. P. Jurgėlos straipsnį šiame T.Ž. numeryje).

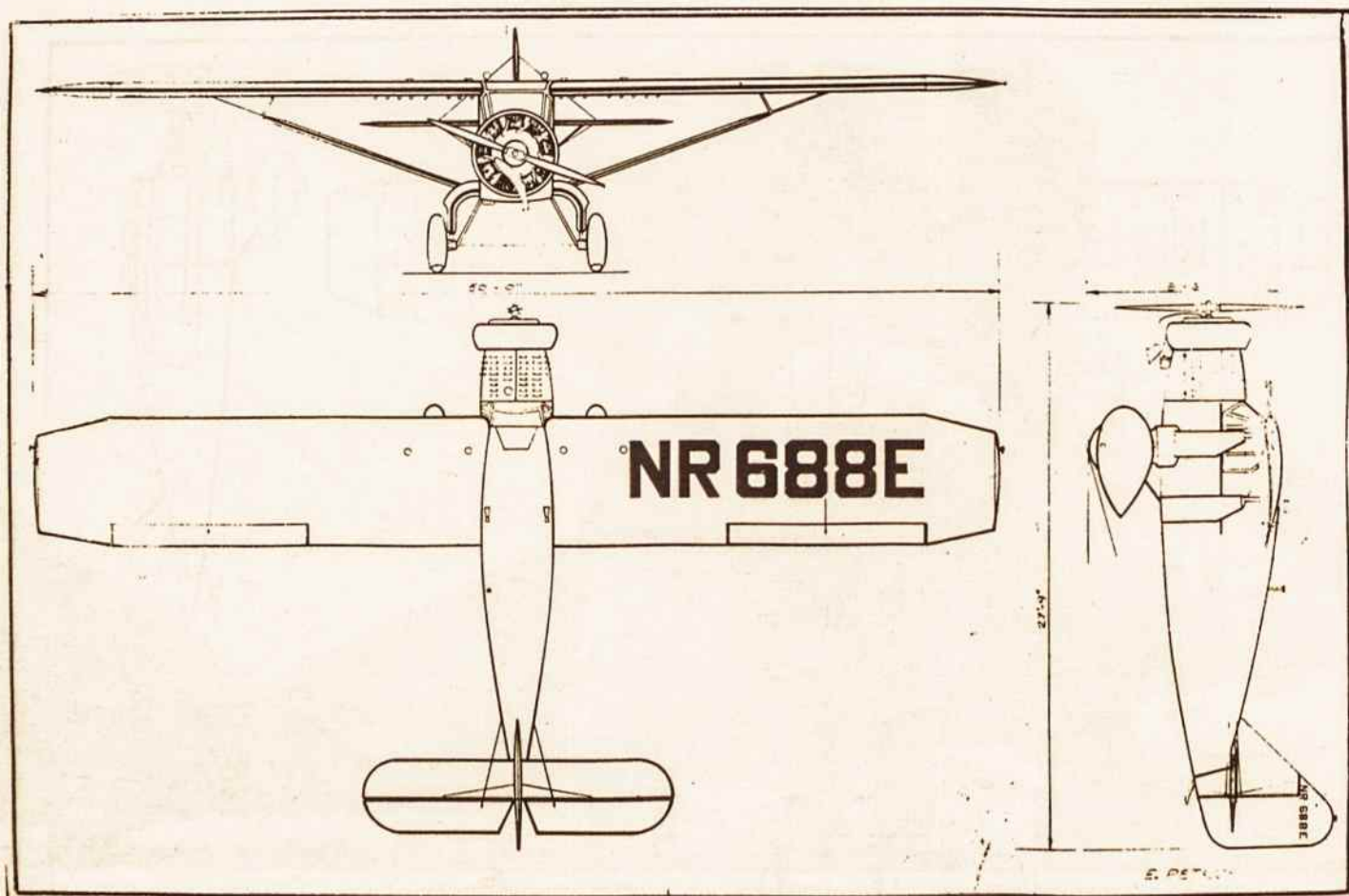
Žiemai artėjant, nuspręsta *Bellanca* atiduoti į dirbtuvę perstatymui. Tą darbą už žemiausią kainą apsiėmė atlikti Dariui ir Girėnui gerai pažįstamas inž. E.M. "Matty" Laird, tuomet turėjęs E.M. Laird Airplane Co. dirbtuves du blokai į pietus nuo Chicagos miesto savivaldybės (dabartinio Midway) aerodromo, adresu 5321 W. 65th St.

"Matty" Laird, pats būdamas patyrusiu pilotu, jau nuo 1912 metų garsėjo kaip gabus lėktuvų konstruktorius. Jo dirbtuvėse buvo pagaminta daug jo paties sukonstruotų lėktuvų, laimėjusių įvairias premijas. Vienu jo statytu lėktuvu mjr. J.H. Doolittle 1931 metais atsiekė pasaulinį perskridimo greičio rekordą. "Matty" Laird, sulaukęs 86 metų, mirė 1982 m. gruodžio 18 d. Floridoje. Reikia pastebėti, jog E.M. Laird dirbtuvių pasirinkimas *Bellancos* perstatymui buvo labai vykęs sprendimas.

Tuo metu (1932-33 m.) E.M. Laird dirbtuvėse tarnavo aeronautikos inžinierius Raul Hoffman, kuris paruošė Dariaus-Girėno *Bellancos* perstatymo brėžinius. Šie brėžiniai buvo JAV Komercijos departamento patvirtinti. Pagal tuos brėžinius, Lietuvoje gyvenęs aviacijos inž. Juozas Čepaitis pagamino gana tikslų *Lituanicos* modelį, 1:50 mastelio. Gana tikslų kontūrinį *Lituanicos* brėžinį 1936 m. nubraižė jaunuolis Edvardas Petkus, dabar gyvenęs Berwyn Illinois. Pagal šį brėžinį jis buvo pastatęs keletą *Lituanicos* modelių, vienas iš jų vėliau buvo padovanotas Vytauto Didžiojo karo muziejui Kaune.

Į E.M. Laird dirbtuves atvežta *Bellanca* buvo pagrindinai išmontuota, senoji liemens drobė nuplėšta. Anksčiau minėtas jaunuolis E. Petkus, nujausdamas šių pasiruošimų istorinę svarbą, senąją liemens drobę, su ant jos įrašytais skridimo rėmėjų vardais, išsaugojo ir po poros metų jis tą drobę įteikė Lietuvon vykstančiam dr. A. M. Račkui, prašydamas, kad ją atiduotų Vytauto Didžiojo karo muziejui.

E. Petkaus *Lituanicos* brėžinys



Iš pagrindų perstatomai *Bellancai* buvo pagaminti nauji ilgesni sparnai ir naujos uodegos vairų plokštumos. Sparnuose įmontuoti iš viso keturi gazolino bakai. Keleivių sėdynės buvo išimtos ir vieton jų įrengti du dideli gazolino bakai. Dviejų didžiųjų gazolino bakų įmontavimui, teko lėktuvo liemens rėmų vamzdžius perpjauti ir vėliau, bakus įmontavus, juos vėl sušveisuoti. Rankinės pompos ir gazolino vamzdelių sistemos pagalba, buvo galima skridimo metu gazoliną perpompuoti iš vieno bako į bet kurį kitą baką, esantį sparnuose. Priverstino nutūpimo ant vandens atveju, gazolino bakų dugnuose buvo įrengtos "dump valves", kurios galėjo per 55 sekundes išleisti visą gazoliną. Tušti bakai būtų įgalinę lėktuvą plūduriuoti virš vandens neribotą laiką. Be šių gazolino bakų, buvo paimta dar ir skardinių su gazolinu, kurios turėjo būti dar skridimo pradžioje išnaudotos. Po lakūnų sėdynėmis įmontuotas alyvos bakelis. Ratams uždėtos naujos padangos, o ant ratų, oro pasipriešinimo sumažinimui, buvo uždėti nauji gaubtuvai. Įdėti kai kurie nauji prietaisai - instrumentai. Taip perstatytas lėktuvas buvo aptrauktas nauja impregnuota drobe ir nudažytas oranžine spalva. Už visą šį darbą E.M. Laird dirbtuvėms buvo sumokėta 3250 dol.

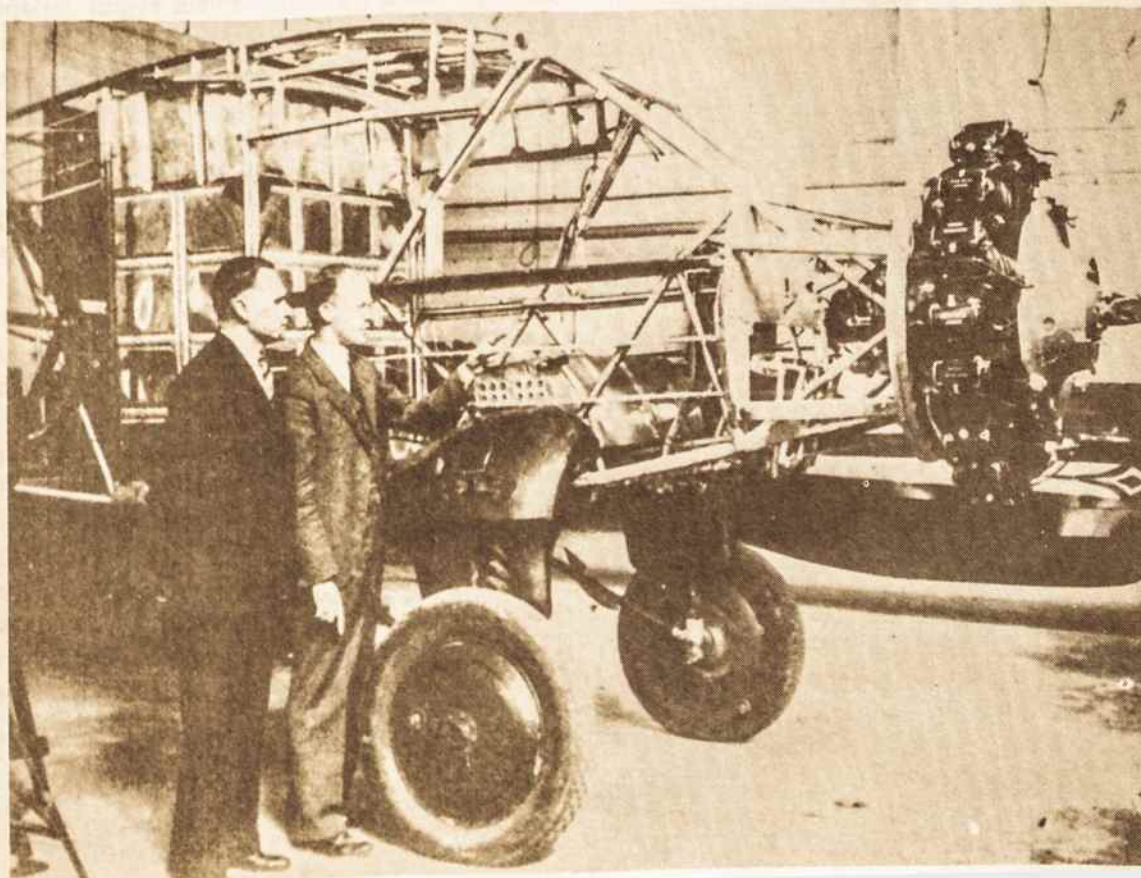
Bellancos perstatymo metu Wright Aeronautical Co. fabrike buvo užsakytas naujas Wright Whirlwind J6-9E, 9 cilindrų, 365-388 AJ (taip pat 975 kub. colių tik aukštesnės kompresijos) oru aušinamas, žvaigždinis variklis, serijinis nr. 12733. Jo surinkimą fabrike prižiūrėjo lietuvis, transatlantinių skridimų paruošimo specialistas, mechanikas Viktoras Jesulaitis. Atidavus senąjį, už naują variklį dar sumokėta 2980 dol. Oro pasipriešinimo sumažinimui, variklis buvo apgaubtas skardos žiedu.

Bellancos perstatymo darbus prižiūrėjo Girėnas, nes Darius sveikatos pataisymui žiemos metu buvo išvykęs į Floridą.

Perstatytoji *Bellanca* navigacijai ir aklam skridimui (IFR) turėjo šiuos prietaisus - instrumentus:

- . magnetinį skysčio kompasą,
- . greičio rodyklę (MPH),
- . aukščio rodyklę (altimetrą),
- . aukštėjimo - žemėjimo rodyklę (Rate of Climb),
- . posūkio - pokrypio rodyklę (Turn and Bank),
- . indukcinį kompasą, veikiantį žemės magnetinio lauko įtakoje,

S. Girėnas (kairėje) ir inž. E.M. Laird prie pagrindinai perstatomos Bellancos



- giroskopinį kompasą (directional gyro),
- dirbtinį horizontą (artificial horizon),

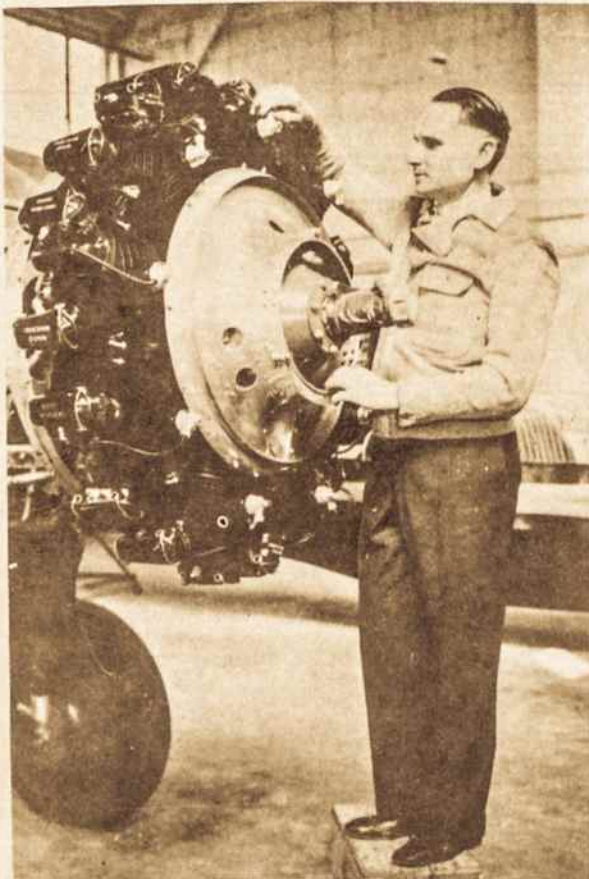
Variklio veikimo kontrolei turėjo šiuos instrumentus:

- propelerio apsisukimų rodyklę (RPM),
- gazolino ir alyvos spaudimo rodykles,
- alyvos termometrą.

Dėl lėšų stokos ir dėl svorio taupymo, radijo imtuvo ar siūstuvo neturėta. Radijo kompasu taip pat neturėta, nors Darius savo 1933 m. vasario 26 d. laiške Lietuvos Aero klubui apie tokį kompasą buvo užsiminęs. Dėl svorio sumetimų ir dėl idealistinės lakūnų pažiūros (Dariaus žodžiais - geras kapitonas žūsta kartu su savo laivu), parašutų taip pat atsisakyta. Astronominei navigacijai pagal žvaigždes ir saulę, Darius dar paėmė oktantą, keturis laikrodžius ir specialias apskaičiavimo lenteles.

Prie *Bellancos* perstatymo E.M. Laird dirbtuvėse savo darbu prisidėjo:

S. Girėnas apžiūri naują variklį



· Linciln A. Bock, atlikęs drobės impregnavimo ir dažymo darbus,

· John Seigle, šveisuotojas, atlikęs taip pat lėktuvo sumontavimo ir kontrolinių kabelių supynimo darbus; Mike Babco, šveisuotojas, rusų tautybės;

· Haskel, švedų tautybės, pagaminęs naujus ratų gaubtuvus;

· broliai Pearson atliko medžio darbus;

· lenkų tautybės mechanikas prie *Bellancos* perstatymo dirbęs pilną laiką (deja, jo pavardė pamiršta).

Kaip šio rašinio pradžioje buvo minėta, Darius ir Girėno nupirktoji *Bellanca* turėjo JAV Komercijos departamento registracijos nr. NC 688E. Raidė N, pagal tarptautinį susitarimą, reiškia JAV įregistruotą lėktuvą. Raidė C tais laikais reiškė, jog lėktuvas yra patvirtintas komerciniam naudojimui, t.y. vežiojimui keleivių ir prekių. *Bellancą* perstačius, registracijos numeris buvo pakeistas į NR 688E. Raidė R reiškė "restricted", t.y. ribotą leidimą, nepatvirtintą komerciniam naudojimui. *Bellancą* perstačius, pasikeitė lėktuvo duomenys (žr. lentelę 1).

Krikštynos Chicagos aerodrome

Pagaliau 1933 m. balandžio mėn. pabaigoje pagrindinai perstatyta ir atnaujinta *Bellanca* jau buvo paruošta transatlantiniam žygiui. Balandžio 22 d. iš E.M. Laird dirbtuvių lėktuvas buvo atvežtas į netoliese esantį Chicagos miesto savivaldybės (Midway) aerodromą ir ten Standard Oil b-vės angare sumontuotas. Pastačius lėktuvą ant rampos, E. Petkui smalsiai stebint, inž. E.M. Laird, S. Darius ir S. Girėnas pirmiausia nureguliuavo naują variklį. Pirmą sykį variklį užvedus, pasipylė balti dūmai, ir E. Petkus galvojo, kad variklis užsidegęs. Vėliau, nureguliuavus karbiuratorių ir nustačius uždegimo tašką, variklis veikė normaliai. Balandžio 24 d. Girėnas lėktuvą išbandė ore ir nureguliuavo jo vairų valdymą.

Skridimo komitetas, *Naujienu* dienraščio vietinių žinių redaktoriui Antanui Vaivadai pasiūlius, nutarė lėktuvą pavadinti LITUANICA.

Gegužės 6 d., dideliame lietuvių būriui dalyvaujant, Midway aerodrome įvyko *Lituanicos* krikštynos. Ją pašventino prel. M. Krušas, o Dariaus motina, pagal tradiciją, į propelerio ašį sudaužė šampano butelį. Sekančią dieną, aero-

Lentelė 1

Bellancos ir Lituanicos metmenys

DALIŲ PAVADINIMAI	BELLANCA CH-300 PACEMAKER	BELLANCA - LITUANICA (po perstatymo)
Variklis	Wright J6,9 cil. 300 AJ	Wright "Whirlwind" J6, 9 cilindru 365-388 AJ
Lėktuvo aukštis	8' - 4"	8' - 6" (2.59 m)
Lėktuvo ilgis	27' - 9"	27' - 9" (8.45 m)
Sparnų ilgis	46' - 4"	50' - 0" (15.24 m)
Sparnų plotas	273 kv. pėd.	300 kv. pėd. (27.7 kv. m)
Tuščio lėktuvo svoris	2250 sv.	2663 sv. (1209 kg)
Pilnai pakrauto lėktuvo sv.	4050 sv.	8300 sv. (3668.2 kg)
Maksimalus greitis	140 myl./val.	155 myl./val. (249.3 km/val.)
Tūpimo greitis	50 myl./val.	35 myl./val. (56.3 km/val.)
Aukščio (pakilimo) lubos	18,000 pėdų	20,000 pėdų (6096 m)
Maks. skridimo nuotolis	675 myl.	6,000 myl. (9650)
Gazolino bakų talpa	86-105 gal.	800 gal. (3636.8 ltr.) (Skridimui paimta 779 gal.) 1)
Alyvos bakelio talpa	7 - 9 gal.	35 gal. (159 ltr.) (Skridimui paimta 32 gal.)
Lėktuvo kaina 1933 m.	\$14,950 (naujo)	\$11,343 2)

- 1) Į šią talpą įskaitomos ir lakūnų paimtos gazolino skardinės.
- 2) Tai tiesioginės išlaidos, įskaitant \$3200 pirkimo kainą, \$3250 už perstatymą, \$2980 už naują variklį, \$224 už naują propelerį, \$250 atlyginimą mechanikui. Be to, į šią sumą įeina nauji prietaisai - instrumentai, gazolino ir alyvos kaina. Perstatyto lėktuvo rinkos kaina galėjo būti apie 25,000 dolerių.

drome vėl susirinkus lakūnų giminėms, draugams ir skridimo rėmėjams, *Lituanica* pakilo ir pasuko New Yorko link.

New Yorke palankaus oro belaukiant

New Yorko Floyd Bennett aerodrome lakūnams teko atlikti paskutinius pasiruošimus žygiui ir laukti palankesnių oro sąlygų. Buvo nupirtas ir įmontuotas naujas Hamilton firmos plieninis, nekeičiamo žingsnio propeleris, o senasis pasiūstas į Chicagą Dariaus giminėms.

Modernus keičiamo žingsnio propeleris yra žymiai našesnis, naudoja mažesnę žingsnį pakilimui, kas suteikia didesnę traukiamąją jėgą, o nornaliame skridime naudoja didesnę žingsnį, kas duoda didesnę greitį. *Lituanicos* propeleris buvo pastovaus, nekeičiamo žingsnio, todėl minėtų teigiamų savybių neturėjo.

Dėl 8300 svarų pilno krūvio, lėktuvo važiuoklė buvo labai perkrauta, todėl buvo bijoma, kad pakilimo metu nesprogtų perkaitusių ratų padangos (pradžioje aušinimui buvo planuojama į ratų vidų įdėti vandeniu primirkytas kempines, bet

vėliau tos minties atsisakyta). Dėl šių priešasčių, t.y. dėl lėktuvo svorio ir dėl ratų perkrovimo, Darius sakydavo, kad, jei pakilimas laimingai pavyks, *Lituanicos* žygio pasisekimas bus beveik užtikrintas.

Matuojant pagal trumpiausios linijos lanką, atstumas tarp New Yorko ir Kauno yra 4466 mylios (7186). Esant normalioms oro sąlygoms ir skrendant vidutiniu 105-112 myl./val. greičiu, Kaunas turėjo būti pasiektas maždaug po 40 skridimo valandų. Paimto gazolino kiekio turėjo užtekti apie 44.5 valandos, taigi turėta apie 4.5 skridimo valandos arba 500 mylių atsargą.

Kpt. Stepono Dariaus valdoma *Lituanica* iš Floyd Bennett aerodromo transatlantiniam žygiui pakilo 1933 m. liepos 15 d., 6:24 val. ryto (New Yorko laiku). Oficialus JAV Komercijos departamento leidimas šiam rizikingam skridimui dar nebuvo gautas. *Lituanicos* pakilimas buvo labai kritiškas, ir vienu metu jau atrodė, jog lėktuvas nebeatsiplėš nuo pakilimo tako ir tės į Jamaicos įlankos vandenį.

Tragedija

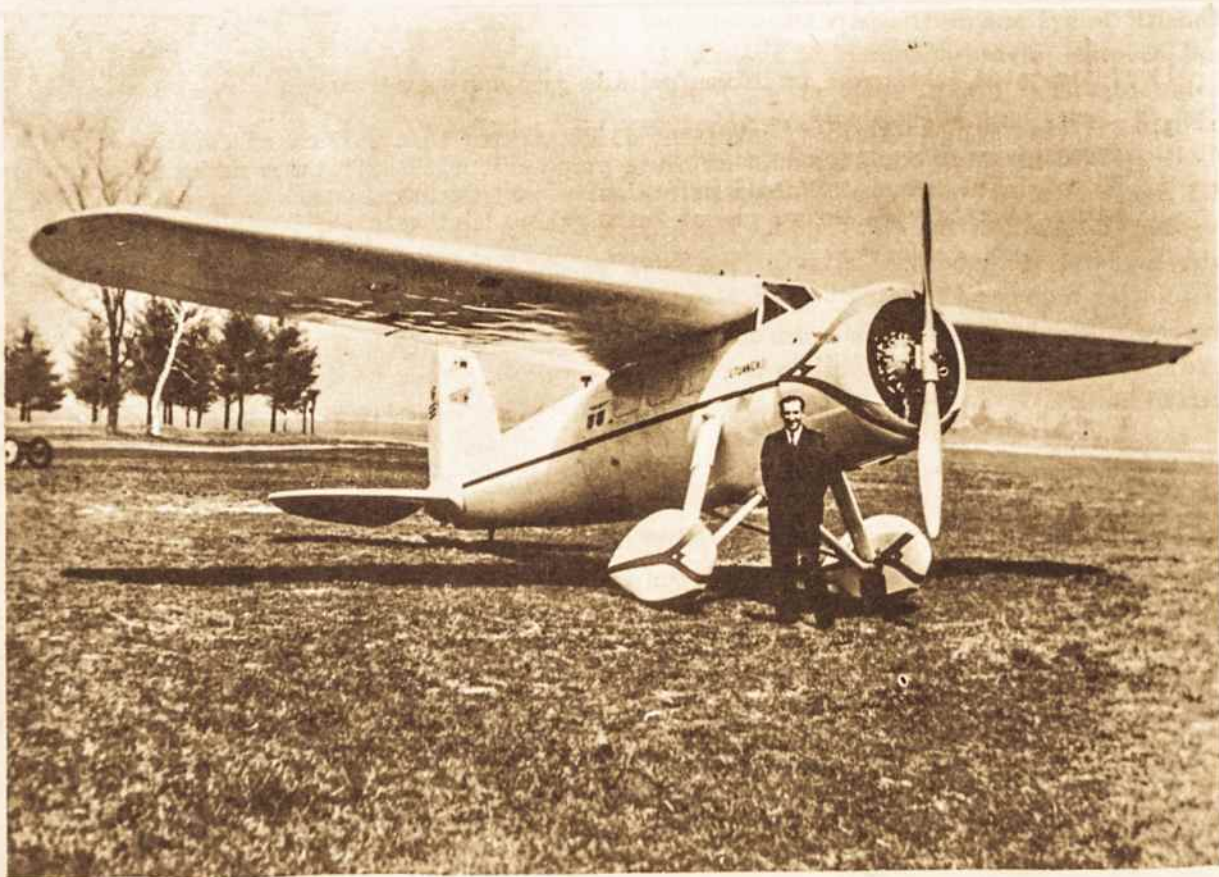
Laimingai perskridus Atlanto vandenyną, lakūnams kelią netoli tėvynės slenkščio pastojo šiaurės rytų Vokietijoje ir Rytprūsiose tą naktį siautusi audra. Lakūnai buvo priversti nukrypti nuo užsibrėžtojo kelio ir pasuko *Lituanicą* pietų link... Tragiškoji nelaimė įvyko liepos 17 d., 0:36 val. naktį (Lietuvos laiku), nuskrilus apie 3984 mylias (6411 km) ir ore išbuvus 37:11 valandų. Pilnu pajėgumu skridama, *Lituanica* atsimušė į Soldino miškelio (netoli Kuhdam kaimo, dabar Mysliborz, Lenkija) kalvoje augusias pušis, po savo laužu palaidodama narsiuųjų lakūnų kūnus.

Po šio lietuvių tautai labai skaudaus įvykio buvo įvairių gandų, teorijų ir spėliojimų, tačiau tikroji tragedijos priežastis gal niekada ateityje nepaaiškės.

Ekspertų nuomone, techniniu atžvilgiu *Lituanica* transatlantiniam skridimui buvo labai gerai paruošta. Nuskristo atstumo atžvilgiu, Darius ir Girėnas buvo atsiekę antrąjį rekordą pasaulio aviacijos istorijoje. Navigacijos atžvilgiu, jie nepaprastai tiksliai sekė iš anksto suplanuoto kurso liniją.

Visos straipsnyje panaudotos nuotraukos ir iliustracijos yra iš autoriaus archyvo. Red.

Prie „*Lituanica II*“ stovi transatlantinis lakūnas Feliksas Vaitkus (1935 m.)





Filmui „Skrydis per Atlantą“ Prienuose atkurtas S. Dariaus ir S. Girėno lėktuvas - Lituanica

FILMAS - SKRYDIS PER ATLANTĄ

Dariaus ir Girėno 50 metų skrydžiui per Atlantą atžymėti Kaune sukurtas meninis filmas, skirtas mūsų narsiųjų lakūnų atminimui. Filmo režisierius ir scenarijaus bendraautorius Raimondas Vabalas, kartu su dramaturgu Juozu Glinskiu, porą metų gilinosi į istorinę medžiagą įvairiuose archyvuose, bibliotekose bei susirišo su iš tų istorinių įvykių gyvais liudininkais. Filmas apie D. Dariaus ir S. Girėno žygdarbį užbaigtas, įgarsintas ir sumontuotas 1983 metų pradžioje. Anot režisieriaus R. Vabalos pasakojimų - filmo kūrimas tapo ne vieno ar kelių žmonių darbu, o ištiso būrio įvairiausių sričių žinovų bendro triūso rezultatas. Filmuojant S. Dariaus skraidymus Lietuvoje, o vėliau JAV kino studijai teko sukurti senųjų istorinių lėktuvų maketus jų radijo valdomus modelius, kurie padėjo nufilmuoti trisdešimtųjų metų Lietuvos karo ir JAV civilinę aviaciją. Skrydžiui per Atlantą filmuoti, Eksperimentinė sportinės aviacijos gamykla Prienuose, kuri stato plastmasinės konstrukcijos laisvos klasės sklandytuvo „Lietuva“ serijas, pagamino Dariaus ir Girėno lėktuvą - Lituanicą. Gamykla paėmė keturvietį lėktuvą JAK-12, pailgino jo sparnus. Pats lėktuvas yra tokiu pat metmenų kaip „Lituanica“. Ant jo viršaus uždėjo „Lituanicos“ rūbą ir užrašus, o ant variklio „Lituanicos“ dangtį. Du pilotai per langą įlindę, pabandė kilti. Ir pakilo oranžinis lėktuvas. Paskraidė - nutūpė. Pagrindiniai S. Dariaus ir S. Girėno vaidmenų atlikėjai - aktoriai yra R. Sabulis ir E. Nekrošius. Filmo muzikos kompozitorius - B. Kutavičius.

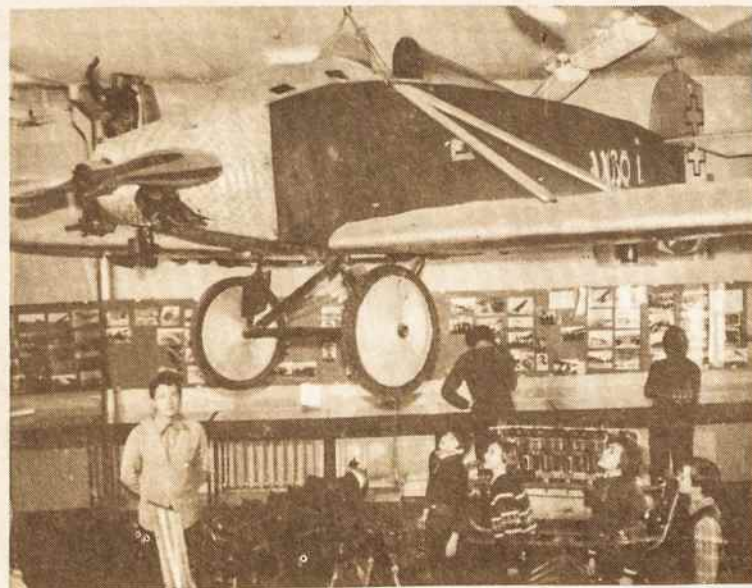
V. Peseckas

AVIACIJOS MUZIEJUS

1983 metais kovo mėnesį Kaune, kur anksčiau buvo Hanzos sandėliai, atidarytas Lietuvos Sportinės aviacijos visuomeninis muziejus. Jau 1973 metais buvo pradėta kaupti istorinė - dokumentinė medžiaga bei daiktiniai eksponatai. Espoziciją sudaro 45 stendai, kuriuose patalpinta apie 500 nuotraukų, o 45 vitrinose rodoma įvairūs daiktiniai eksponatai, dokumentai, diplomai, medaliai, aviacine tematika sukurti paveikslai. Muziejaus fonduose yra sukaupta: sportinių lėktuvų - 7 vienetai, sklandytuvų - 15, foto negatyvų ir nuotraukų apie 1500 vienetų, aviacinės literatūros biblioteka su apie 700 knygų. Šiam muziejui S. Dariaus duktė, medicinos mokslų kandidatė Nijolė Maštarienė, nutapė tėvo ir Girėno portretus. Nuotraukoje matome aviacijos muziejaus senose patalpose eksponuojamas konstruktoriaus inž. A. Gustaičio pirmasis kūrinys - ANBO I (1925).

V. Peseckas

Aviacijos muziejus



DARIAUS IR GIRĖNO VARDŲ JAMŽINIMAS

V. PESECKAS

Šiais laikais perskristi lėktuvu per Atlantą yra kasdieninis dalykas. Šimtai keleivinių lėktuvų ir tūkstančiai oro keleivių per kelias valandas perskrodžia Atlantą. Erdvėlaiviai šimtų kilometrų aukštyje per kelias valandas apskrieja Žemės planetą. Amerikiečių astronautai Mėnulyje įsmėigė vėliavą. Planuojami ir tolimesni skrydžiai per neapripiamas erdves į kitas planetas, pasaulius. Todėl šiandieną minint žygį, kai Darius ir Girėnas skrido per Atlantą, į jų pasiruošimą ir patį skridimą reikia žiūrėti ano meto akimis. Jų lėktuvus, kurį lakūnai savo lėšomis įsigijo skrydžiui, buvo anų laikų netolimo skridimo šešiasdešimties keleivinių lėktuvų konstrukcijos. Jis buvo jau nebe naujas ir jam reikėjo padidinti sparnų plotą ir keisti propelerį ir kitus elementus. Reikėjo tolimam skridimui papildomų benzino ir tepalo bakų, kurie buvo patalpinti lakūnų kabinoje. Visa tai labai sumažino kabiną. Lakūnai galėjo įlipti ir

išlipti iš kabinos tik per nedidelį langą. Jie, atsirėmę nugara į benzino baką, už kurio mažoje patalpoje buvo maistas ir paštas, sėdėjo ant tepalo bako ir dar laikė navigacinius prietaisus - oktantą derivometrą. Labai blogomis oro sąlygomis, be modernių anų laikų technikos instrumentų ir radijo ryšio, jie skrido labai tiksliai. Dariaus ir Girėno skridimo nuotoliui tais laikais teko antroji vieta pasaulyje. Jie prisidėjo prie oro panaudojimo žmonijos reikalams, išgarsino Lietuvos vardą pasaulyje. Dariaus ir Girėno skrydis per Atlantą ir jų tragedija surišo lietuvius šiapus ir anapus Atlanto. Įvairiais būdais lietuviai stengėsi įamžinti savo didvyrių vardus. Soldino pušyne, kai iki Kauno betrūko poros valandų oro kelio, kur žuvo lakūnai, pastatytas lietuviškas kryžius ir granito paminklas. Lėktuvo Lituania likučiai ir prietaisai, skridimo rėmėjų knyga, lakūnų kaklaraiščiai, diržai, pusbačiai ir kt. buvo padėti Vytauto

ZUVUSIEMS TRANSATLANTINIAMS
LAKŪNAMS — DARIUI IR GIRĖNUI
PAGERBTI ORO PAŠTO LAIDA

1934

AIR MAIL ISSUE IN HONOR OF THE
PERISHED LITHUANIAN TRANSAT-
LANTIC FLYERS DARIUS AND
GIRENAS

Piešiniai: S. Dariaus ir S. Girėno atvaizdai; Amerikos ir Europos žemėlapiai ir "Lituania" virš Atlanto; mirties angelas; "Lituania" virš žemės gaublio; "Lituania" Vyčio fone.

Designs: portraits of S. Darius and S. Girėnas; maps of U. S. and Europe, and "Lituania" flying over the Atlantic Ocean; the Angel of Death; "Lituania" over the globe; "Lituania" with "Vytis" in the background.





Laukiant atskrendant keleiviniu lėktuvu žuvusių transatlantolakūnų Dariaus ir Girėno palaikų Kauno aerodrome. Priekyje iš k. į d.: Dariaus sesuo Eleonora Našlėnienė, Dariaus žmona Jaunutė- Liudvika, J. Našlėnas ir Dariaus duktė Nijolė. Toliau išsirikiavę civilinės ir karo aviacijos lakūnai (1933 m. liepos 19 d.)

Didžiojo muziejuje Kaune. Kapitono Dariaus gimtinei Rubiškė pavadinta Dariaus kaimu, o Girėno gimtasis kaimas tapo Girėnai. 1934 metais Lietuvoje 300 miestų gatvių, 24 aikštės, 18 tiltų, 8 mokyklos buvo pavadintos Dariaus - Girėno ar Lituanicos vardais. Ištisa eilė visuomeninių ir sporto organizacijų Lietuvoje ir JAV lietuvių organizacijų pasivadino lakūnų vardais. Lietuvos vyriausybė išleido atskirą pašto ženklų seriją. Poetai lakūnus apdainavo, o muzikai sukūrė jiems muzikinių kūrinių. Kompozitorius ir dirigentas J. Pakalnis Dariaus ir Girėno skrydžio tema parašė simfoninę poemą. Lietuvos orinio susisiekimo inspekcijos pirmieji du keleiviniai lėktuvai, kurie palaikė oro susisiekimą Kaunas - Palanga, pakrikštyti jų vardais. Skulptoriai ir dailininkai pagamino lakūnų paminklų projektus, statulas, biustus,

Nuotraukos viduryje tarp aviacijos karininkų stovi Dariaus ir Girėno testamento vykdytojas transatlantinis lakūnas

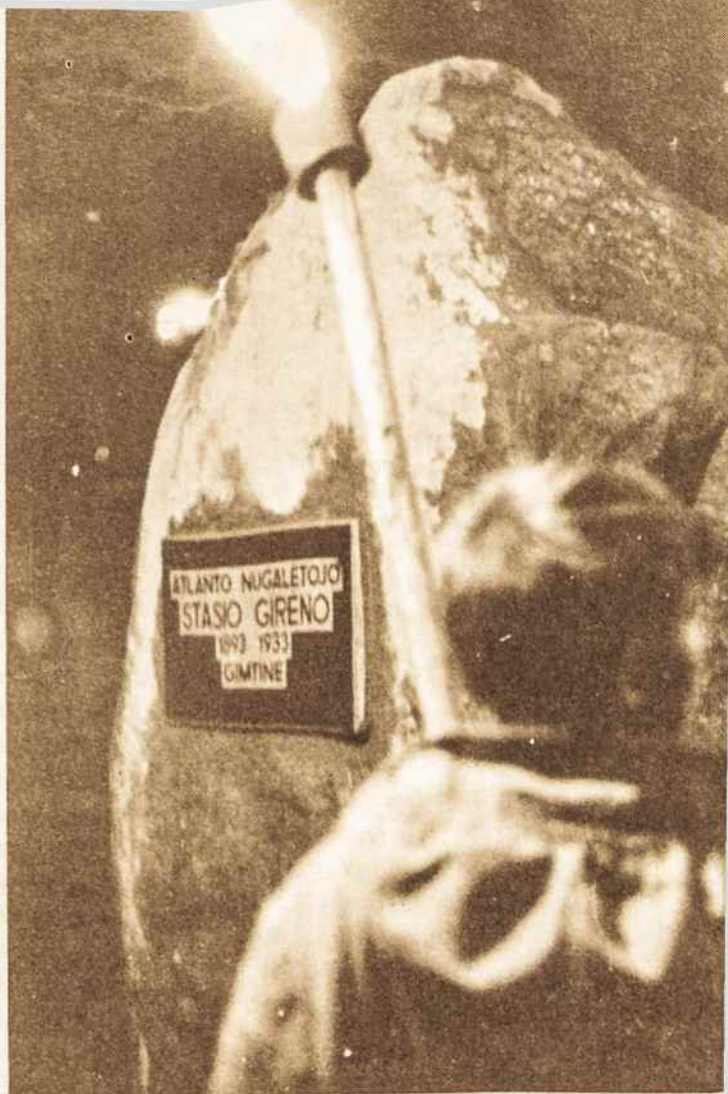
bareljefus, medalius, paveikslus. Parašyta tūkstančiai straipsnių. Chicagoje Petras Jrgėla paruošė ir išleido plačią dokumentinę knygą *Sparnuoti lietuviai* apie Dariaus ir Girėno gyvenimą ir jų pasiruošimą skristi per Atlantą. 1935 metais Amerikos lietuvių visuomenė, norėdama jam žinti ir užbaigti Dariaus ir Girėno žygį, suorganizavo Lituanicos II-osios skridimą per Atlantą į Lietuvą. Lietuvoje liepos 17 diena tapo Dariaus ir Girėno Diena. 1933 m. liepos 19 d. perskraidinus keleiviniu lėktuvu žuvusių lakūnų palaikus į Kauną, Lietuvos vyriausybė medikams pavedė jų kūnų balzamavimą. Balzamavimas buvo atliktas Kauno anatomikume VDU profesoriaus Jurgio Žilinsko priežiūroje. Po balzamavimo Dariaus ir Girėno kūnai buvo palikti medicinos fakulteto koplytėlėje.

Feliksas Vaitkus ir Zoknių aviacijos įgulos viršininkas av. mjr. J. Liorentas (1935.X.15)



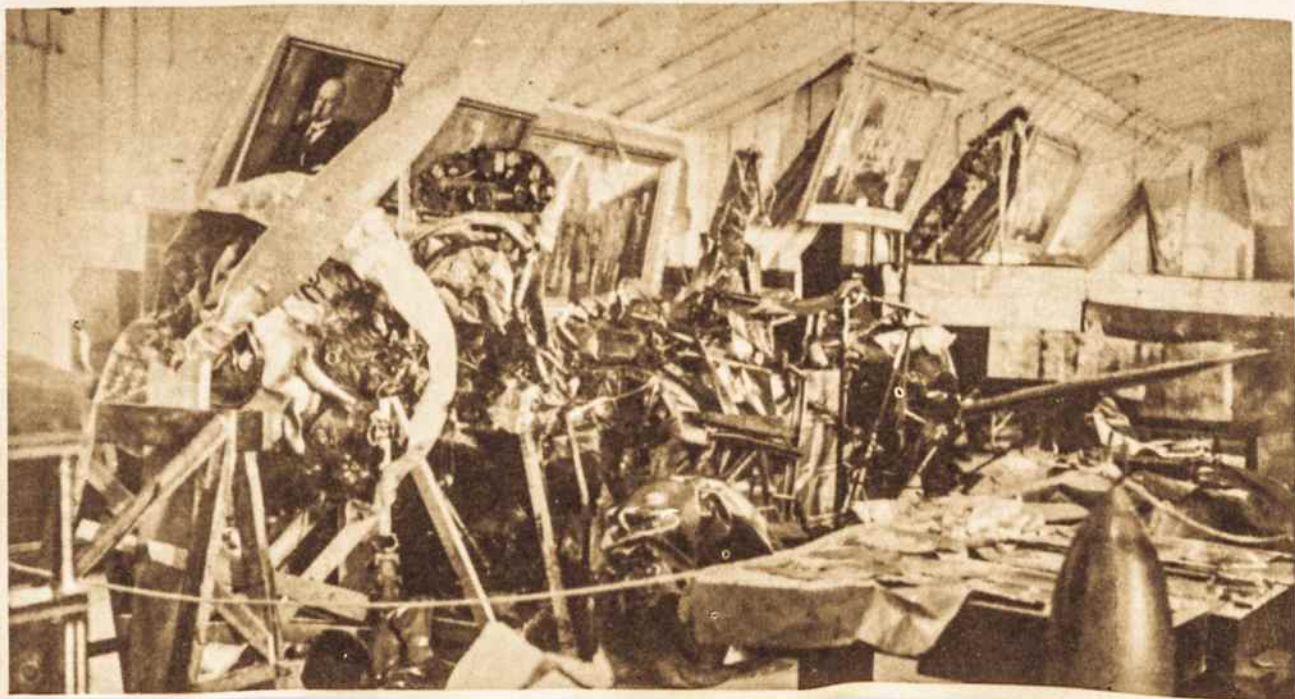
1937 m. lapkričio 1 d. mūsų didvyrių balzamuoti kūnai LAK (Lietuvos Aero klubo) lakūnų buvo perkelti iš VDU medicinos fakulteto kopytėlės į mauzoliejų Kauno katalikų kapinėse. Mauzoliejaus projektas buvo paruoštas ir priimtas Lietuvos Aero klubo, kuriam Lietuvos vyriausybė pavedė rūpintis jo įgyvendinimui jau 1934 metų rudenį. Tais pačiais metais, pradėjus jo statybą, statybininkai susidūrė su nenumatytu sunkumu. Atliekant pirmuosius žemės kasimo darbus, mat mauzoliejaus pastatas turėjo būti įleistas giliai į žemę, kasėjai pasiekė vandenį, kuris labai apsunkino pačią statybą. Vienu metu jos darbai buvo net sustabdyti ir buvo svarstoma pakeisti statybos vietą. Tačiau specialistams lyg ir sutvarkius šį reikalą, darbai buvo vykdomi toliau, nors vanduo stabdė statybos eigą iki pabaigos.

Po S. Dariaus ir S. Girėno kūnų perkėlimo į katalikų kapines, publikai lankyti mauzoliejuje transatlantinių didvyrių kūnus ir jiems skirtą amžino poilsio vietą, buvo nustatytos lankymo valandos. Tvarką palaikė LAK lakūnai ir policija. Norinčių pamatyti Dariaus ir Girėno palaikus buvo labai daug. Su pagarba mauzoliejaus lankytojai žiūrėjo pro karstuose įtaisytus langus į užbalzamuotus didvyrių kūnus. Po kurio laiko buvo pastebėta, kad dėl pasirodžiusios mauzoliejuje drėgmės, kūnų vaizdas ėmė keistis. Taip pat mauzoliejuje atsirado ir vanduo. 1940 metų



Stepono Girėno gimtinėje - Girėnuose Vilniaus studentai pastatė didelį akmenį su memorialine lenta

1934 m. pirmoji Darius ir Girėno „Lituanica“ ekspozicija Kauno karo muziejuje



Skulptoriaus Br. Pundzio Puntuke iškalti Dariaus ir Girėno bareljefai ir jų testamento dalis

pavasario pradžioje vandens buvo tiek daug, kad buvo net pavojus karstams, kurie buvo pastatyti ant tam tikro paaukštinimo. Todėl mauzoliejų tuoj pat teko uždaryti, o lakūnų kūnai vėl perkelti, neskelbiant spaudoje ar kitur, prof. Oželio žinioje į teismo medicinos kopyltėlę, kurioje buvo saugomi per okupacijas - pirmąją bolševikų ir visą vokiečių. 1943 metų rudenį, artėjant vokiečių - rusų frontui, Stepono Dariaus ir Stasio Girėno karstai su prof. K. Oželio žinia buvo paslėpti.

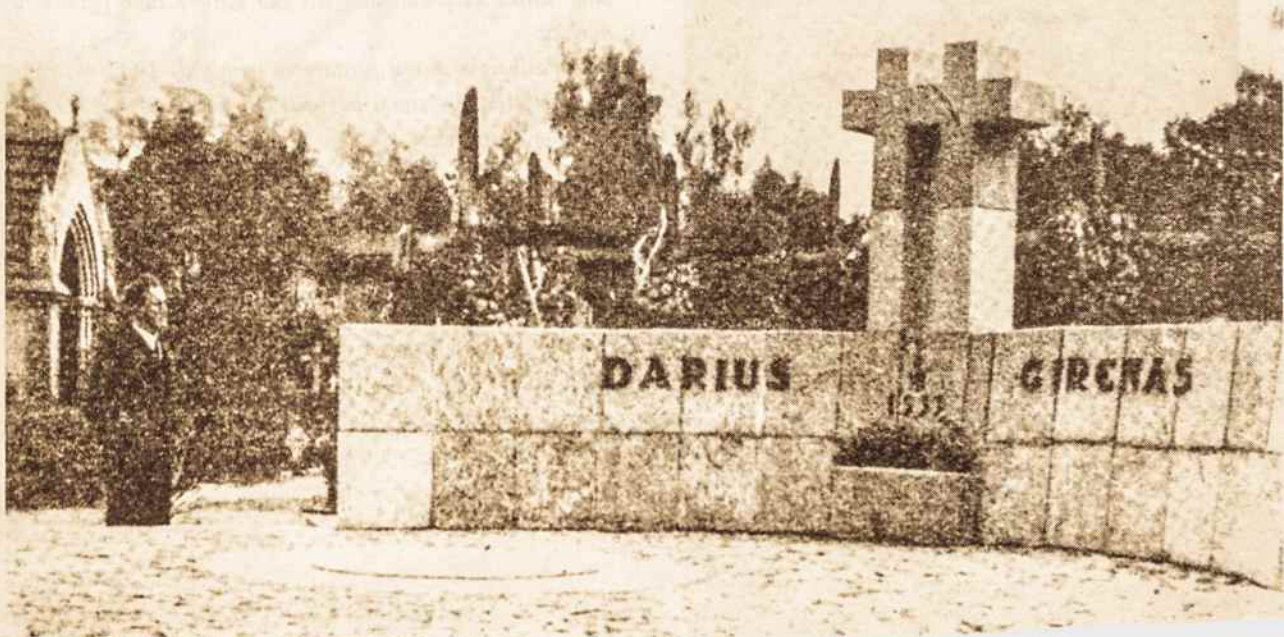
1937 metais liepos mėnesį LAK Dariaus ir Girėno paminklui statyti komitetas, kurio pirmininku buvo prof. Z. Žemaitis, paskelbė Dariaus ir Girėno paminklui statyti konkurso sąlygas. Vieta - Kauno Ažuolyno parkas. Lėšos - vienas šimtas tūkstančių litų. Lapkričio 12 dieną, po ilgų projekto konkurso juro komisijos svarstymų, iš 34 pateiktų projektų buvo premijuoti 4 projektai. I premiją gavo skulptorius Br. Pundzius, II ir IV - architektas J. Kovalskis-Kova, III premiją - skulptorius Juozas Mikėnas. 1938 m. liepos 17 d. per mūsų transatlantinių lakūnų žuvimo dienos minėjimo iškilmes Kauno Ažuolyne buvo iškilmingai pašventintas kertinis akmuo. Bet vėliau, atsiradus LAK paminklui statyti komitete skirtingų nuomonių dėl parinktos paminklui statyti vietos bei pirmos bolševikų okupacijos, paminklo statyba nebuvo pradėta.

Dariaus ir Girėno mauzoliejus Kauno katalikų kapuose (1937 m.)



1940 m. rudenį, vėlinių vakarą - mirusiųjų minėjimo dieną, kauniečiai susirinko katalikų kapinėse prisiminti ir pagerbti savo mirusius artimuosius ir karius, žuvusius nepriklausomybės kovose. Prie Dariaus ir Girėno mauzoliejaus tūkstantinė minia giedojo Lietuvos himną ir kitas tautines giesmes ir dainas. Netrukus į kapines įsiveržė raitoji milicija, kuri daužė susirinkusius šautuvų buožėmis, o NKVD agentai kapinėse pradėjo masinius areštus. Tą naktį Kauno kalėjimas ir saugumo patalpų rūšiai buvo pilni prigrūsti kauniečių ypač daug jaunimo - studentų ir moksleivių. Po šių įvykių kapinėse, buvo duotas įsakymas pašalinti iš visų mokyklų ir kitų vietovių Dariaus ir Girėno paveikslus, kaip kovos simbolius už laisvą ir nepriklausomą Lietuvą.

Pirmomis vokiečių okupacijos dienomis, buvę LAK nariai bandė atgaivinti bolševikų likviduotą Aero klubą. Tam tikslui buvo suorganizuotas komitetas. J. Narakas tapo pirmininku, V. Steponaitis - išdininku, V. Reimantas, J. Mikėnas, Z. Rimša ir dar keli asmenys - nariais, o T. Zauka -





Medal Shown
Actual Size

S. Dariaus ir S. Girėno medalis išleistas Amerikos lietuvių Aero klubo Chicagoje (1974 m.). Komponuotė V. Pesecko

Dariaus ir Girėno paminklo statymo reikalams. Kai komitetas iš Berlyno gavo greitą atsakymą, jog negali būti jokio klausimo dėl klubo atgaivinimo, o jo turtas - vokiečių karo grobis, tada civilinis lakūnas Tomas Zauka įsteigė Centrinį Dariaus ir Girėno paminklui statyti komitetą Kaune. 1942 m. pavasarį komitetas paskelbė dainos Atlanto didvyrių atminimui konkursą. Konkursas susilaukė plataus atgarsio, jame sutiko dalyvauti daug tuo metu Kaune gyvenusių muzikų. Pasibaigus dainų pristatymo terminui, buvo apsvarstyti konkursiniai kūriniai. Pirmoji premija buvo paskirta kompozitoriui Kazimierui Viktorui Banaičiui - *Jaunųjų lakūnų daina*, žodžiai V. Pesecko. Tais pačiais metais T. (žr. psl.50).



Dariaus ir Girėno biustas. Skulptorius Bronius Pundzius

JAUNŪJŲ LAKŪNŲ DAINA

Žemę juosia melsvas rūkas
Ir juosvi šešėliai.
Plieno paukštis, tartum pūkas,
Skrenda debesėliais.

Skrenda vienišas klajūnas
Per erdvių marias.
Būsim drąsūs mes lakūnai
Ir skraidysim po erdves.

Plieno paukštis erdvėn kelias,
Ranką saulėn tiesia.
Stepo Dariaus ir Girėno
Nepamiršim niekados.

Šios dainos atsiradimo istorija tokia: vokiečių okupacijos metais civilinis lakūnas Tomas Zauka (miręs 1970 m.) savo iniciatyva slaptai paskelbė dainos Atlanto didvyrių atminimui konkursą. Konkursas susilaukė plataus atgarsio, jame sutiko dalyvauti daugelis tuo metu Kaune gyvenusių muzikų.

Pasibaigus dainų pristatymo terminui, 1942 m. buvo apsvarstyti konkursiniai kūriniai. Pirmoji premija vienbalsiai buvo paskirta kompozitoriui Kazimierui Viktorui Banaičiui.

„Jaunųjų lakūnų dainos“ žodžius parašė Vytautas Peseckas, ALIAS Chicagos skyriaus narys.

Dariaus ir Girėno paminklas Brooklyn, N.Y.

Jaunātais latvianu dāva
Dāriņš ir Sīriņš atnācējs
(Vīrs ohoni)

Pesecko ārdāvi

K. V. Banaitis

Moderato

Ten.

1. Ē-ma guo-sia mels-vas nū-kas, Pīr guos-vi se šī-lii

2. Pīrēda vie-mi-sas kila-ju-nas, per erd-viņ ma-ni-s-

3. Pīc-no pauk-šis er-ven šē-lis, lan-ks sau-lon tie-ta,

*) *mf*

Pīc-no pauk-šis, tar-tum pū-has, skren-de, skren-

Bā-sim dra-sūs mos la-kū-nāi ir skrai-dy-

šē-bo. Dā-riņš ir Sī-riņš ne ne-pa-mi-

-da de-ic si-liis skren-de skren-de de-be-si-lis si-lis Fine

= sim po erd-ves in skrai-dy sim po er-dves -dves -dos!

*) kantutiff!

Lakūnas Stasys Girēnas





Dariaus ir Girėno antkapinis paminklas Aukštųjų Šančių karių kapinėse Kaune. Autoriai - skulptorius Vytautas Mačiūka ir architektai Nasvyčiai

Zaukos pirmininkaujamas komitetas, gavęs kultūros paminklų apsaugos leidimą, susitarė su skulptorium Br. Pundziūm iškalti aukštesniajame Puntuko gale lakūnų bareljefus ir skridimo testamento dalį. Šiam projektui įgyvendinti lėšas parūpino buvęs av. plk. lt. Jonas Liorentas. Darbas buvo pradėtas 1942 m. lapkričio 19 d, baigtas 1943 m. liepos 16 d.

Po II-jo pasaulinio karo okupuotoje Lietuvoje ilgus metus Darius ir Girėnas buvo ne tik užmiršti, bet ir paniekintas bent koks jų atminimas: skridimo istorija, paminklai, knygos ir t.t. Taip pat nebuvo žinoma, kur yra lakūnų kūnai. Tik 1968 metais, po pripuolamo atradimo lakūnų karstų, kurie lietuvių patriotų buvo įmūryti teismo medicinos instituto patalpų sienoje, Darius ir Girėnas tapo „rehabilituoti“ ir pavadinti „liaudies sūnumis“. Jų palaikai buvo palaidoti Aukštųjų



Dainos autorius V. Peseckas prie Puntuko

Šančių karių kapinėse, kur buvo pastatytas jiems paminklas, minint 35-ąsias Dariaus ir Girėno žuvimo metines, Lietuvos TSR Aviacijos sporto federacija pasirūpino lakūnų tėviškių sutvarkymu. Architektai A. Mikėnas ir V. Drupas paruošė sutvarkymo projektą, kurį įgyvendino Vilniaus studentai - kraštotyrininkai. 1970 metais Aviacijos sporto federacijos sprendimu kiekvienų metų rudenį vyksta aukštojo pilotažo varžybos Dariaus ir Girėno prizui. Pagal tradiciją po varžybų lakūnai vyksta į Kauno karių kapines ir padeda gėles ant Dariaus ir Girėno kapo.

Gaila, kad po II-jo pasaulinio karo, suvažiavę į JAV tūkstančiai lietuvių, nežiūrind, kad daug jų mokyklų ir klubų yra pavadinti Dariaus-Girėno ar Lituanicos vardais, bent iki šiolei nieko rimtesnio lakūnų garbei nesugebėjo sukurti.

Tragedija Soldine (aliejus). Dail. Jurgis Juodis



Prieš pradėdant restauravimo darbus, prie Dariaus ir Girėno paminklo 1981 m. liepos 17 d.

RŪPINASI DARIAUS IR GIRĖNO PAMINKLU SOLDINE

V. PESECKAS

Lenkijoje veikiančios Lietuvių visuomenės kultūros draugijos (LVKD) Štetino ratelis nuolat puošia, tvarko ir prižiūri Soldino miške esantį Dariaus ir Girėno paminklą. Dabar Soldinas yra Lenkijoje ir pavadintas Mislibužu, o pušynas, kur įvyko *Lituanicos* tragedija - Pščelniko

1935 metais pastatytas Dariaus ir Girėno paminklas Soldine iki 1940 metų buvo globojamas Lietuvos atstovybės Berlyne, o karo metu - Felikso Švargdžio. Po Antrojo pasaulinio karo vietiniai gyventojai keitėsi, atvykusiems naujiems paminklas buvo nežinomas ir svetimas. Pirmieji jį „atrado“ lietuviai atvykę iš Punsko ir Seinų krašto, o vėliau iš Pamario ir Vroclavo. 1958 metais, švenčiant 25-ąjį skrydžio jubiliejų, dalyvavo Lietuvos delegacija su Dariaus dukra Nijole Maštariene. 1966 metais Vroclavo LVKD skyrius, lakūnų metines minint prie paminklo, įmūrijo naują memorialinę lentą, kuri pagaminta iš žalvario.

Dariaus ir Girėno paminklas Soldine karo ir pokario metais ilgai neprižiūrimas ir neglobojamas, labai nukentėjo. Kryžiai, memorialinė lenta, kurioje buvo įtvirtintos bronzinės raidės, sudarančios įrašus apie lakūnų mirtį, lietuvių, vokiečių ir anglų kalbomis; prie paminklo pastatytas lietuviškas koplytstulpis, aikštelėje akmeniniai suoleliai ir tvorelė - nepalankiais pokario metais dingo.

Artinantis Dariaus ir Girėno 50-toms žygio metinėms, iškilo būtinumas šį paminklą restauruoti. LVKD Štetino ratelis nutarė atkurti pagal senas nuotraukas buvusio paminklo kryžius,



LVKD Štetino ratelio išleistas sukautuvinis ženkliukas Dariaus-Girėno skridimui per Atlantą atminti.



memorialinę lentą su parašais, koplytstulpį ir gražiai sutvarkyti paminklo aikštelę. Todėl paminklo restauravimui buvo pradėtas aukų rinkimas. Atsiliepė ne tik Lenkijos, bet ir iš kitų kraštų lietuviai. Iki šiol surinkta 250 tūkstančių zlotų, o restauravimui įgyvendinti reikalinga 400 tūkstančių zlotų. LVKD Štetino ratelio komitetas, kurio nariai - pirmininkas Jonas Zalapienis, išdininkas Julius Sanvaitis ir nariai Sofija Kirklienė ir Stanislovas Tomaszevskis prie atnaujinto Dariaus ir Girėno paminklo numato dideles iškilmes 1983 m. liepos 17 d. 12:00 valandą dienos.

TO METO SPAUDOJE APIE DARIŲ IR GIRĖNĄ

Tragingai žuvusių ats. kap. S. Dariaus ir S. Girėno laidotuvių tvarka.

Laidojimo komitetas, sudarytas iš vyriausybės ir priėmimo komiteto atstovų skelbia

Liepos 19 d.

1. Lėktuvui nusileidus Kauno aerodrome ir iškėlus iš lėktuvo karstus, apdengus tautinėm vėliavom, grojamas Tautos Gimnas.

Garbės sargyba gerbia ginklu.

2. Karstus nešančią pakilą, orkestrai groja maldą.

Garbės kuopai komanda: „Kepures nusiimk“.

3. Atnešus ir padėjus karstus ant pakilos Ministeris Pirmininkas p. J. Tūbelis skaito J. Eksc. Pono Respublikos Prezidento aktą ir sega prie karstus dengiančių vėliavų Vyčio Kryžiaus ordino ženklus. Karstai pridengiami Vyčio Kryžiaus Ordino vėliavomis.

Orkestras groja maršą.

Garbės sargyba gerbia ginklu.

4. Susisiekimo Ministerio inž. V. Vileišio žodis.

5. Pono Jungtinių Š. Amerikos Valstybių Atstovo žodis.

Orkestras groja J. S. Amerikos Valstybių himną.

Garbės sargyba gerbia ginklu.

6. Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno Priėmimo Komiteto Pirmininko Prof. Z. Žemaičio žodis.

7. Liet. Karo Aviacijos Viršininko Generalinio Štabo Pulkininko Pundzevičiaus žodis.

8. Eišena į Dariaus — Girėno g-vę.

Karstai nuimami nuo pakilos ir nešami prie Dariaus — Girėno gatvės

Cia juos sutinka Kauno Burmistras.

Burmistro žodis.

Gatvė atidaroma.

9. Karstus perima bažnytinė procesija ir lydi į Arkikatedrą — Baziliką.

Dalyviai eina nustatyta tvarka.

Liepos 20 d.

9,30 val. pamaldos Bazilikoje, kurias celebruos J. E. Arki-vyskupas Metropolitai J. Skvireckas. Pamokslą pasakys Jo Magn. Dvasinės Seminarijos Rektoriui Prof. P. Penkauskas.

Po pamaldų gedulingoji eišena eina į kapus. Dalyviai eina eišenos iš Aerodromo nustatyta tvarka.

Gedulingoji procesija eina: Vilniaus ir Prezidento gatvėmis, Laisvės Alėja, Vytauto prosp. į kapines. Prie Bazilikos iš ryto organizacijų nariai, eišenos dalyviai rikiuojasi Rotušės aikštėje tvarkdarių nurodomoje eilėje; organizacijų vėliavos su palydovais eina į Baziliką.

Artimieji giminės, vyriausybės, diplomatinės, korpusų nariai, karo vadovybė, aukštieji valdininkai, žymesnieji visuomenės veikėjai atvyksta į Baziliką pro šonines šventoriaus duris ir eina į presbiteriją pro zakristiją.

Vėliavos pro didžiąsias duris eina į Baziliką ir sustoja joms nurodytoje vietoje.

Kalbos prie kapinų kopyltėlės Ministerio Pirmininko ir organizacijų atstovų. Vėliavos leidžiamos į kapines ir sustoja tvarkdarių nurodytoje vietoje. Organizacijų dalis sustoja kapinėse, dalis gatvėse tvarkdarių nurodytose vietose.

Ministerio Pirmininko įsakymu liepos 20, didvyrių laidotuvių diena, valdiškų įstaigų tarnautojai atleidžiami nuo darbo, kad galėtų laidotuvių iškilnėse dalyvauti. Pageidaujama, kad ir privatinii ūmonių ir įstaigų savininkai tą dieną atleistų nuo darbo tarnautojus ir darbininkus.

Laidotuvių Komitetas.



Liepos 19 d. iš aerodromo Bazilikon ir liepos 20 d. iš Bazilikos į kapines eisenų tvarka

1. Kryžius
2. Vainikai
3. Panelės su gėlėmis
4. Choras
5. Ordinai
6. Bažnytinė procesija
7. Celebransas su dvasiškija
8. Karstas
9. Artimieji giminės
10. Vyriausybė ir diplomatinis korpusas
11. Aukštoji karo vadovybė, aukštieji valdininkai, žymesnieji visuomenės veikėjai, karininkai.
12. 5 pėst. pulko orkestras
13. 5 " " garbės kuopa ir šaulių kuopa
14. Savanorių sąjunga
15. Aero klubas
16. Tautininkų sąjunga
17. Liet. Atgimimo Dr-ja
18. Invalidų orkestras
19. Jaunosios Lietuvos sąjunga
20. LFLS
21. Universitetas
22. Šauliai
23. Vilniui Vaduoti sąjunga
24. Jachtklubas
25. Šaulių orkestras
26. Ministerijos:
 - a) Susisiekimo,
 - b) Užsienių Reikalų ir t. t.
27. Kauno miesto savivaldybė
28. Organizacijos registracijos tvarkoj
29. 2 pėst. pulko orkestras
30. Neorganizuoti laidotuvių dalyviai.

Gedulingoji liepos 19 d. procesija eina: Dariaus — Girėno gatve, Vyverių gatve, Vytauto Didžiojo tiltu, Prieplankos ir Aleksoto gatvėmis, Rotušės aikšte į Baziliką.

Lietuviai transatlantiniai lakūnai

Kapitonas *Stepas Darius*
ir
Stasys Girėnas

perskridę vandenyną, atlikę tą didingą žygį mūsų
 tautos garbei

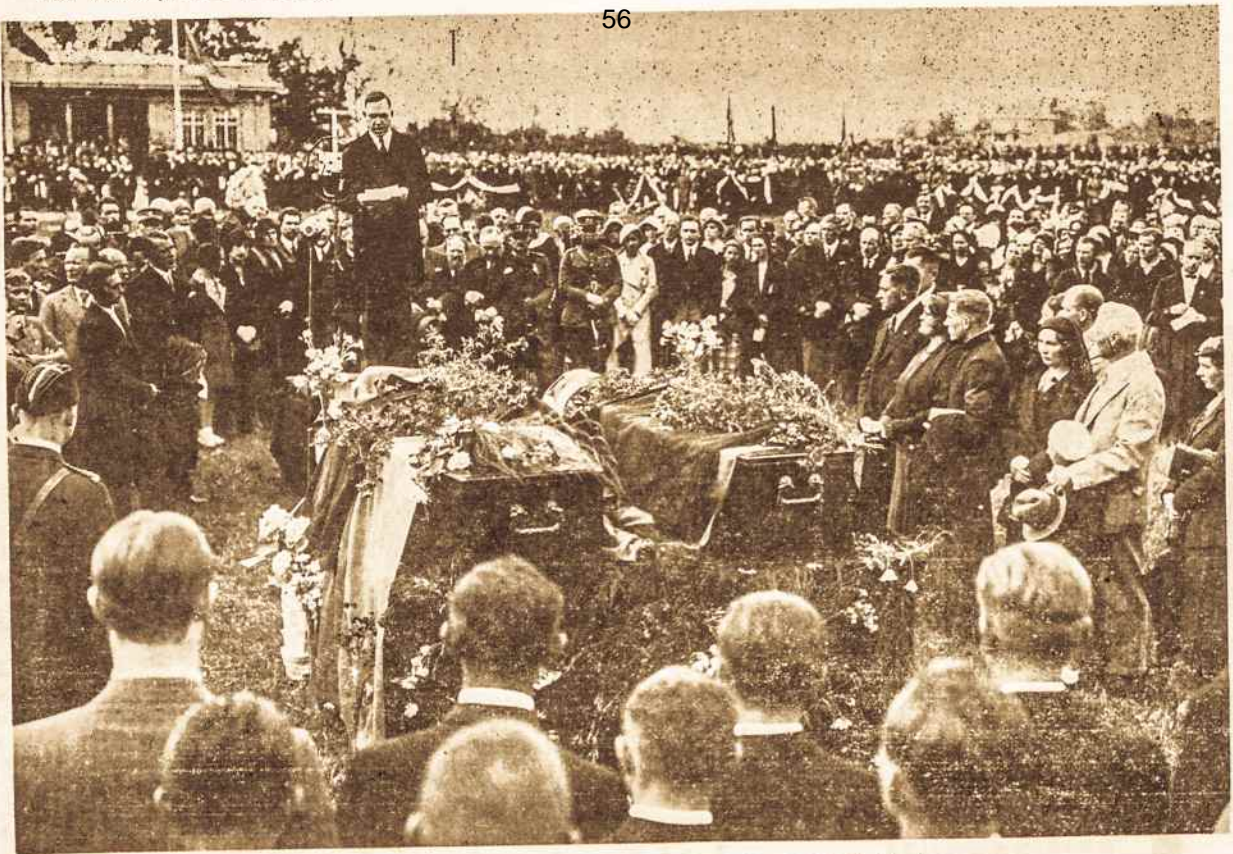
šiandien naktį apie 1 valandą

tragingai žuvo

Lietuvos prieangy, Vokietijoje arti miesto Soldin.
 Skelbiame šią skaudžią žinią Lietuvos visuomenei
 ir kviečiame visuotiniu gedulu pagerbti žuvusius
 didvyrius.

***Lietuviams Transatlantiniam Lakūnam
 priimti Komitetas ir Lietuvos
 Aero Klūbas.***

1933 m. liepos mėn. 17 d.



Dariaus ir Girėno sutikime kalba JAV konsulas M.L. Stafford



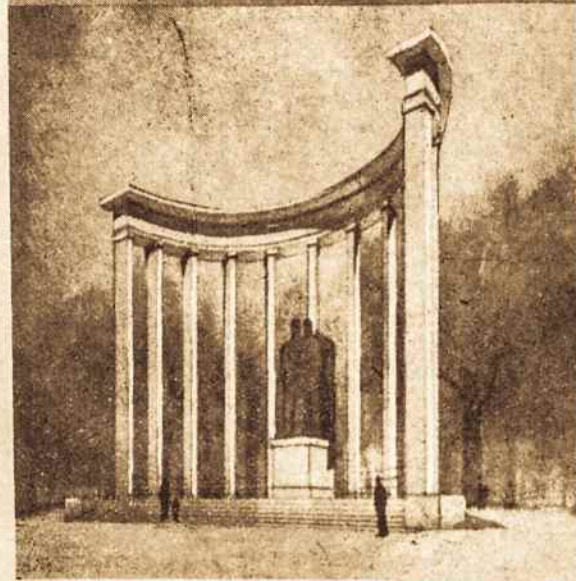
54 Laidotuvių eiseną Vilniaus gatve Kaune



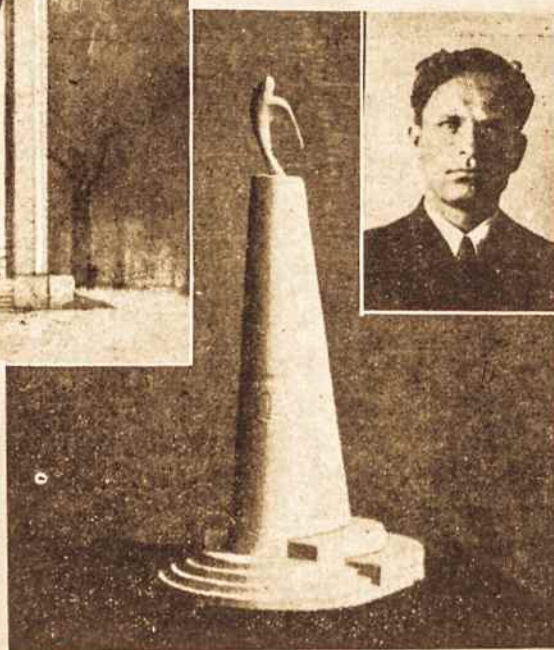
Laidotuvių eiseną ties Įgulos bažnyčia. Jaunimas neša vainikus iš šonų

Laidotuvių eiseną per Vytauto Didžiojo tiltą





(Aukštai). Dariaus ir Girėno paminklo projektas, gavęs I-ąją premiją, ir jo autorius skulpt. Br. Pundzius.
(Per vidurį). Architekto J. Kovalskio II ir IV-tąją premiją laimėję Dariaus ir Girėno paminklo projektai.



(Apačioj). Skulpt. Juozo Mikėno Dariaus ir Girėno paminklo projektas, laimėjęs III-čiąją premiją.

POPUL AVIATI

Including SOUTHERN AVIATION and A

Darius ir Girenas nušauti?

Užsienio spauda vis dar nenustoja žiūrėti apie lakūnų Dariaus ir Girenos žuvimą. Užsienis yra tos nuomonės, kad lakūnams buvo nušauti lincheno oro policijos, kuri pačius „Lituanica“ prieš lėktuvą, audė jį iš kulkosvaizdžio. Šios sijos laikosi ne tik Prancūzijos, kitos ir kitų kraštų spauda, bet patį rašo ir vokiečių socialdemokratų organas Prahoje.

Prancūzų dienraščio „L'Intra“ žiniomis, lakūnų Dariaus ir mirties priežastiai galutinai nustatytai bus nugabenti į Stockholmą kur specialistų komisija iš valstybių atstovų padarys eksperimentą. Oficialiai šie gandai nepatvirtinti ir nedementuoti.

Volume XV

SEPTEMBER, 1934

Number 3

Yank Transatlantic Flyers?

(Translated from "Lietuvos Žinios," Prominent Lithuanian Newspaper, Rugsėjo 23, 1935.)

"WHAT SOCIAL-DEMOCRATS OF GERMANY SAY ABOUT DARIUS AND GIRENAS

"THE German newspaper, 'Neuer Vorwaerts' No. 10, carries the headlines saying that the Lithuanian flyers were shot down by the SA near Soldin.

The Germans claim that lack of gasoline caused the death of the two flyers. For this reason they sought a place to stop, and flew at midnight through Soldin at 100 meters height over the town, where are located the concentration points. The guards of the concentration camps thought them to be the airships of the enemies of the state carrying propaganda, and began to shoot at the planes, from the machine guns.

The first news from Soldin also were of the same nature. But the first government news, which came out the following morning, called the happening an accident. The doctors and all those who were at the airports, were instructed to conceal all clues of the crime. But since the people did not cease talk-

Die litauischen Weltflieger nicht abgestürzt, sondern abgeschossen?

Berlin, 24. Juli. — Längs der deutsch-polnischen Grenze sind Flieger-Abwehr-Kanonen (Flak) aufgestellt und alle paar hundert Meter finden sich betonierete Maschinengewehrstände. Die Wachtmannschaften haben Order, sofort zu schießen, sobald «feindliche» das Licht

Did Nazis Shoot Down

Did blood-mad Nazis relentlessly shoot down the Lithuanian flyers, Darius and Girenas, almost at the completion of their magnificent trans-Atlantic flight? Officially no, but the present habits of international intrigue, artful maneuvering and national whitewashing within the circles of international politics, makes it impossible to accept official statements when there is so much seeming evidence and rumor to the contrary. Examine the history of the flight, read the suspicious circumstances reported, the facts obtained in interviews with the family of Darius, those connected intimately with the flight, the official statements of the case, and judge.

Не атмосферныя ^{уловія} не ^н отсутствіе бензина.

(По сообщению от литовского источника в Берлине.)

Копия с 19 июля. Трансляция в Берлине (перевод с немецкого) в газете «Свалка между матросами английского крейсера»

A reproduction of the headline in a Russian newspaper which refutes the official German statement that lack of gasoline forced the flyers down. Translated, this reads: "Neither Weather Nor Lack of Gasoline the Cause of the Tragedy!"

„Lituanica“ pašauta nebuvo

Pareiškė inž. K. Bulota

Benkų, rusų, belgų, prancūzų ir kitų prasimanymai. Benzino bakai išmesti į okeaną. „Lituanicoje“ nerasta nė vienos peršautos skylės. Dariaus ir Gireno kūnuose jokių kulipkų nerasta. Tikroji „Lituanicos“ katastrofos priežastis.

MES SKRISIME Į LIETUVĄ!



Kapt. S. Darius

Lak. S. Girėnas

MES SKRISIME IŠ NEW-YORKO Į KAUNĄ!

Lietuvių tauta laukia iš savo sūnų ir drąsesnių žygių. Būtinai reikia ir jos sūnams prisidėti prie bendrojo darbo — tirti dar mažai žinomas žiemų Atlantiko vandenyno oro srovės. Mes, gyvendami tokiais laikais, kada stengiamasi oras panaudoti žmonijos reikalams, laikome savo pareiga tautos vardu tą darbą garbingai atlikti.

Dar niekas nėra tiesiai, nenusiėsdamas, nuskrūdęs iš Amerikos į Lietuvą. Tad mes esame pasiryžę tai atlikti. Jau daug darbo tuo tikslu yra atlikta. Lėktuvas (aeroplanas) tam reikalui jau yra nupirktas. Kai kurios įmonės (firmos) pasižadėjo suteikti geolono, induktorinį kompasą kryptį laikyti ir radijo priimtuvą. Belieka tik padirbdinti naujus sparnus, pritaikytus tolimam skridimui, įrengti 6 gazolinui tankus (bakus), kuriuose tilpų apie 800 galionų, ir apdailinti visą lėktuvo pavidalą. Be to dar reikia įsigyti ir astronominės navigacijos prietaisai. Iš viso reikia įvairių įrengimų \$4,000 sumai. Mes, susidėję visus savo pinigus, nupirkome \$16,000 vertės lėktuvą. Taigi, tam istoriškam lietuvių žygiui esame paaukoję visą savo turtą ir aukojame visas savo jėgas. Atlikome patys tik tai, ką galėjome. Būtinai reikalingų lėktuvui įrengimų įsigyti patys jau neįstengiam. Tad tikimės, kad tai atlikti mums padės patriotiškai nusiteikę mūsų tautiečiai — Amerikos lietuviai. Tuo tikslu apilankysime visas didesnes Amerikos lietuvių kolonijas.

Todėl nuoširdžiai prašome visų Amerikos lietuvių kolonijų organizacijų vadus pasitarus sudaryti mūsų skridimui per Atlantiką remti komitetą ir surengti kiekvienoje apylinkėje LIETUVIŲ AVIACIJOS DIENĄ.

Minėto tikslo siekiant, reikės aplankyti visas lietuvių gyvenamas vietas. Tad reikės sudaryti mūsų kelionės maršrutą ir iš anksto nuskirti LIETUVIŲ AVIACIJOS DIENĄ kiekvienoje kolonijoje. Norintieji gauti plaštesnių žinių ir susizinti su mumis tais reikalais prašomi kreiptis šiuo adresu: Mr. Stephen Darius, 3239 S. Halsted St., Chicago, Ill.

Tad, brangūs tautiečiai, teikitės tinkamai įvertinti mūsų pasiryžimą ir malonėkite vieninai įvairiais būdais prisidėti prie to darbo, kuris mūsų tautos vardą iškels ir plačiai pagarsins po platųjį pasaulį. Sukruskite visose Amerikos lietuvių 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 nuskrūdimą į Lietuvą ir grįžimą atgal. Į talką ir garbingą darbą, tautiečiai!

Lakūnas Kapt. Steponas Darius,

Lakūnas Stasys Girėnas

ŠIS TAS APIE SKRIDIMĄ IR LĒKTUVĄ

Jei su pavyks surinkti reikalingoji pinigų suma (keturi tūkstančiai dolerių), tai mūsų lėktuvas techniškai atžvilgiu bus tiek gerai įrengtas, kad dar nebūta geresnio lėktuvo tokiam tikslui, — angliskai tariant „second to none“. Bendrais bruožais apibūdinamas lėktuvas „turi štai ką pasakyti.

Sparnų ilgis — 50 pėdų, lėktuvo ilgis — 27 pėdos 9 coliai, aukštis — 8 pėdos 6 coliai; sparnų plotas — 300 ketvirtuotų (kvadratinų) pėdų. Tuščio lėktuvo svoris — 2,480 svarų; naudingos krovos jis gali pakelti 4,820 svarų (keliamoji jėga). Parngtas skridimui į Lietuvą lėktuvas paims apie 720 galionų gazolino ir apie 26 galionus alyvos. Tuo būdu, visas lėktuvas su savo krova svers iš viso apie 7,300 svarų.

Pažymėtini saugumo įrengimai yra šie. Motoras turi du Centilo magnetus, kurie yra taip įtaisyti, kad lietuvi lyjant vanduo nieku būdu nepatektų į juos. Visi laidai tarp magnetų ir žvakių išrūvoti, dengti, kad būtų apsaugoti nuo lūžimo pavojaus ir nuo vandens. Jie taip pat pritaikyti ir radijo reikalams.

Gazolinui bus įrengti šeši bakai (tankai), kuriuose tilps apie 800 galionų. Keturi bakai bus įtaisyti sparnuose ir du lėktuvo kūne (fiuzeliaže, — ten, kur dabar yra keleivių kabina). Gazolino vamzdžiai bus taip įtaisyti, kad būtų galima su rankinio siurblio (pompos) pagalba išleisti gazoliną iš vieno bet kurio bako į kitą. Tuo būdu galima sutaupyti gazoliną, jei kartais bet kuris bakas prakiurtų. Pažymėtina, kad į karbiuratorių eina du vamzdžiai: tuo būdu, vienam užsikimšus arba trūkus ar sugedus, antrasis teiks pakankamai gazolino. Be to, visi vamzdžiai bus apvynioti tam tikra apvaja: vamzdeliui trūkus, toji apvaja neleis gazolinui ištekti.

Dėl kokių nors priežasčių mums gal kartais teks nutūpti ant Atlantiko vandenyno. Tuo tikslu didžiųjų gazolino bakų (tankų) dugnuose bus įtaisyti tam tikros durelės (dump valves), pro kurias bus galima visas gazolinas išleisti per 55 sekundes ir kurios po to galima vėl uždaryti. Tuo būdu minėti bakai sudarytų du didelius plūdurus, kurių dėka lėktuvas galėtų laikytis vandens paviršiuje neribotą laiką, nežūrint nė jūros audringumo. Bet vis dėlto mudu su lakūnu St. Girėnu tikimės, kad mums nereikės naudotis, tuo atsargumo dėliai įtaisyty prietaisų.

Pasitikėdamas žemėlapių ir jūrlapių tikslumu, galiu pažymėti, kad atstumas tarp New Yorko ir Kauno siekia 4,395 mylias. Pati sunkiausiaji to kelio dalis bus skridimo pradžia, skrendant iš New Yorko į paskutinįją New Foundland'o salelę (1150 mylių tarpas). Ši pirmoji kelio dalis yra sunkiausia tuo, kad mūsų lėktuvas bus perdaug sunkus (atsargos jėgų kaip ir nebus) ir dėl to jis bus sunkiau valdyti (vairuoti). Kitaip sakant, reikės įtempti visas turimasias jėgas ir panaudoti visus gabumus bei prityrimą aviacijos srityje. Šitą pirmąją kelio dalį tikimės perskristi per 10 valandų. Antroji kelio dalis (tai yra, skridimas iš New Foundland'o per Atlantiko vandenyną į Airiją) bus 1897 mylių ilgio. Paskutinioji kelio dalis (t. y., skridimas per Airiją, Airių jūras, Angliją, Žiemų arba Vokiečių jūrą, Vokietiją Baltijos jūros pakraščiais) bus lengviausia.

Navigacijos kalba kalbant, kryptis New York'as — Kaunas bus sudėtinė, t. y., artimiausiaji distancija (di džiojo rato arka) į Londoną; iš ten kiek pasukus į žiemius; kita didžiojo rato arka į Kauną.

Naudosimės šiais navigacijos būdais: pilotazas, krypties ir laiko navigacija ir astronominė navigacija (kurią per paskutinius dvejus metus vien tuo tikslu studijavau). Kur bus galima, pritaikysime ir radiją. Žinias apie oro stovį stengsimės su radijo pagalba gauti iš oro stebėjimo ir pranešimų siuntimo punktų, o taip pat iš Prancūzijos oro stebėjimo ir pranešimų siuntimo punktų laivuose, kurie plaukia New Foundland apylinkėse.

Būsime pasirengę sutikti įvairias kliūtis ir pasiryžę jas nugalėti mūsų tautos garbei!

— Kapt. St. Darius.



Darius ir Girėno paminklas Soldino miške. Arch. V. Žemkalnis

Darius - Girėno paminklas Chicagoje 1934 m.

Paminėtini šie svarbesni sėkmingi skridimai per Atlantą ligi 1933-VII-17 (Am. aviac. žurnalų ir almanakų žiniomis; L-KOS duomenys jos žuvimo tyrimų komisijos nustatyti):

Laikas	Lakūnai	Skridimo tarpas	Tolis myliomis ir klm.	Skridimo laikas
1919 m. birž. 15	Alkukas ir Braunas	Niufaundlendai - Galvejus (Airijoj)	1960 m. 3150,6 k.	16 val. 12 "
1927 m. geg. 21	Ch. Lindbergas	Niujorkas - Paryžius	3600 m. 5792 k.	33 " 29 "
" " birž. 6	Čamberlenas ir Levinas	Niujorkas - Eislebenas (Vokietijoj)	3911 m. 6292,7 k.	42 " — "
" " liep. 1	Byrdas, Novilis, Akosta, Balčenas	Niujorkas - Versurmeras (Pranc-joj)	3477 m. 5594 k.	36 " 6 "
" " rugp. 28	Brokas ir Šlys	Niufaundlendai - Londonas	2400 m. 3861,6 k.	23 " 21 "
1929 m. birž. 14	Asolautas, Lefevras ir Lottis	Meinas (Maine, J.V.) - Kamilas (Ispanijoj)	3128 m. 5032,9 k.	29 " 52 "
1930 m. rugs. 2	Kostas ir Belontas	Paryžius - Niujorkas	3600 m. 5792 k.	37 " 18 "
1931 m. birž. 24	V. Postas ir H. Gatty's	Niufaundlendai - Česteris (Anglijoj)	2200 m. 3539,8 k.	16 " 17 "
" " birž. 25	Hillingas ir Hoiriis	Niufaundlendai - Krefeldas (Vok-joj)	3500 m. 5631,5 k.	32 " 6 "
" " liep. 15	Magyaras ir Endresas	Niufaundlendai - Budapeštas (Vengr.)	3239 m. 5211,5 k.	26 " 10 "
" " liep. 24	R. Boardmanas ir J. Polando	Niujorkas - Stambulas (Turkijoj)	5011 m. 8062,6 k.	49 " — "
1932 m. geg. 21	A. Earhart-Putnamienė	Niufaundlendai - Airija	2026,5 m. 3260,6 k.	14 " 54 "
" " liep. 5	Matternas ir Griffinas	Niujorkas - Berlynas (Vokietijoj)	3965 m. 6380 k.	31 " 40 "
" " rugp. 18	J. Mollisonas	Airija - Niubronsvikas (J. V-se)	2648 m. 4260 k.	30 " 10 "
1933 m. birž. 3	J. Matternas	Niujorkas - Janifru landas (Norvegijoj)	3579 m. 5760 k.	23 " 45 "
" " liep. 15	V. Postas	Niujorkas - Berlynas (aplink pasaulį)	3942 m. 6342 k.	25 " 45 "
" " liep. 15	Darius ir Girėnas	Niujorkas - Soldinas (Vokietijoj)	3984 m. 6411 k.	37 " 11 "

LATVIŲ TECHNIKINĒS TERMINOLOGIJOS

ŽODYNAS

KAROLIS BERTULIS

1982 metais *Technikos Žodyje* nr. 2 rašiau, kad LIA - Latvių Inžinierių Sąjunga (Latviešu Inžinieriņu Apvienība) yra nutarusi išleisti šį didelį keturių tomų žodyną.

Mintis tokiam žodynui išleisti kilo tremtyje, Vokietijoje, tačiau daugumas latvių inžinierių, persikėlę nuolatiniam apsigyvenimui į JAV ir Kanadą ir susiorganizavę tuose kraštuose į skyrius ir sąjungas, pradėjo rimtą darbą tos minties įvykdymui - įgyvendinimui.

1950 metais LIA buvo įsteigta Kanadoje, Montrealyje, kaip Centro valdybos vienetą, kuris vadovauja užsienyje esantiems kolegoms.

1960 m. kovo 5 d., vadovaujant dr. inž. E.V. Dravnieks, LTTV darbas buvo pradėtas. Vienas iš pirmųjų uždavinių buvo paruošti bendradarbiams nurodymus terminų rinkime. Jau 1962 m. kovo mėn. buvo atspausdinta „Darbo instrukcijos ir kiti nurodymai, kaip rinkti latvių techniškus terminus“. Sekė bendradarbių sueigos, žodyno redakcijos sąstato sudarymas ir gautų terminų sugrupavimas.

Svarbiausias šio žodyno uždavinys ir tikslas yra šis: techniškų terminų latvių kalba apsauga ateinančiomis kartom. Tam nėra lygaus žodyno nei Latvijos Nepriklausomybės laikais, nei okupacijos metais. Nebuvo apie tai pagalvota net paskutiniųjų 35 metų laikotarpyje.

LTTV - yra vienintelis žodynas išleistas trimis kalbomis. Net didysis pasaulio žodynas yra išleistas tik dviem kalbomis.

Pirmojo tomo dvi dalys atspausdintos 1972-1973 m., 600 egz. Antrasis tomas išleistas 1977 m. 800 egz., trečiasis - 1980 m., o ketvirtasis tomas jau surinktas, tačiau nėra dar peržiūrėta apie

16 000 žodžių-terminų. Kiekvienas tomas turi 450 puslapių su 18 000 terminų. Manoma, kad gali būti reikalingas išleisti dar ir penktą tomą.

Terminai pateikti trimis kalbomis: latvių, anglų ir vokiečių. Žodyno aplankai - tomai įrišti pagražintuose vokuose. Kaina: I tomo 15 dol., II tomo - 27 dol. ir III tomo - 35 dol. (JAV ar Kanados dolerių).

Už 1972-73 m. spausdinimą išmokėta 10 142 dol., už 1977 m. - 12 750 dol. Terminų surinkimas per paskutinių metų laikotarpį kainavo 500 dol. į metus. Spausdinimo išlaidas nepadengia prenumeratoriai, bet gaunamos aukos iš Latvių Fondo - 2500 dol. Reikia pastebėti, kad redaktoriai ir bendradarbiai negauna atlyginimo. Jeigu visų bendradarbių darbus tektų apmokėti, kaip tas praktikuojama kitose įmonėse, tai žodyno išleidimas kainuotų apie 250 000 dol.

Klasifikacija. Terminai žodyne nėra surinkti pagal alfabetą, bet pagal technišką paskirtį - UDC (Universal Decimal Classification: Classification Decimale Universelle) nustatytoje tvarkoje. Šios sistemos pagrindai yra kilę iš amerikiečio bibliotinko Melvil Dewey. Ši sistema pradėta vartoti 1876 m. Amherst kolegijos bibliotekoje. Po to ji greitai paplito JAV ir 1895 m. tą sistemą perėmė Tarptautinis Bibliografijos Institutas (Institut International de Bibliographie - IIB).

Pagal UDC visos civilizacijos žinios yra išdalintos pagal dešimt pagrindinių skaičių, kurios atžymėtos nuo 0 iki 9. Antros pakopos padalinio atžymėjimas su antru skaičiumi taip pat nuo 0 - 9. Smulkesnį padalinimą galima pasiekti šešių ir daugiau skaičių, pav. 621.145, kur taškui yra tik toji reikšmė, kad palengvintų skaitymą.

Techniškom žiniom ir jų skyriams yra sudarytas turinio rodiklis, pagal kurį lengviau surasti atitinkamą skyrių papunkčiui. Tik didelis darbas, kaip šis žodynas negali būti pradėtas spausdinti iki visi terminų sąrašai yra atsiųsti ir paruošti.

Bendradarbiai yra pagrindinis žodyno sudarymo vienetas. Jie turi būti geri savo srities specialistai - mokslininkai, kalbininkai ir dalinai visų trijų kalbų žinovai. Turi būti pasišventę tam darbui, skirdami daug laiko be atlyginimo.

LTTV pirmoje aplankoje - dirbo 40 žinovų, mokslininkų, surinkę per 18 000 terminų, kurių kiekvienam teko apie 450. Visame žodyno darbe dalyvauja 150 bendradarbių. Kiekvienas iš jų paruošia vieną, du ar daugiau skyrių. Dažnai vienam skyriui tenka du autoriai.

LTTV redakciją sudaro vyr. redaktorius dr. inž. Ernests V. Dravnieks, jo pavaduotojas kult. inž. Julijs Popelis, sekretorius - Gustavs Eglajs, administratorius - inž. Andris Palejs. Latvių kalbos trys redaktoriai, vokiečių - trys ir anglų - du, skyrių redaktoriai - keturi, be to administratoriaus pavaduotojas arba korespondencijų ir išsiuntimo redaktorius - inž. Modris Galeniks. Jie visi sudaro pagrindą šio svarbaus ir tiesiog neįvertinamo latvių inžinierių, architektų ir technikų kultūrinį darbą. Jeigu tas darbas dabar nebūtų atliktas, turbūt vėliau jis nebūtų įvykdomas ir žūtų vyresniųjų kolegų techniškos žinios latvių kalba vartoti terminus. Jaunoji karta rūpestingai dirba kartu tuose skyriuose ir terminų pavadinimuose, kurių latvių kalboje nėra.

Visas spausdinimo darbas vyksta Montrealyje, Kanadoje, Elmars Bardinš spaustuvėje. Žodynas spausdinamas ofsetu. Iš fotografinių plokščių, kartu sumažinant tekstą 1, 4 kartus. Darbas yra rūpestingai, švariai ir net geriau atliekamas už profesionalus spaustuvininkus, nors E. Bardinš yra tik mėgėjas.

Pagal 1981 m. birželio 30 d. statistiką abonentų Anglijoje buvo 22, JAV - 200, Australijoje - 16, Kanadoje - 124, V. Vokietijoje - 17, Švedijoje - 16, kitose valstybėse - 14; iš viso 439. Kiek žinau, tas skaičius šiuo metu yra žymiai padidėjęs.

Baigiant tenka pastebėti, kad nė viena sistema, pagal kurią yra surinktas žodynas, nėra ideali - tobula. Dešimtainei sistemai yra savi trūkumai. Vienas iš tokių yra pasikartojimas, nes daug terminų yra panašūs ar lygūs keletai techniškų šakų ar paskyrių. Tačiau dalinai yra nurodymai (cf), kur atitinkami terminai yra paaiškinti plačiau.

Su šia trumpa santrauka norėjau supažindinti mūsų kolegas ir *Technikos Žodžio* skaitytojus, koks didelis kolegų latvių inžinierių Sąjungos ir kitų mokslininkų bei kalbininkų užsimojimas, paliekant visa tai ateinančioms kartoms.

Surinkta iš (Technikas Apskats) - Technikas Apžvalga 1981 m. nr. 93. Leidžiamo LIA - Latvių Inžinierių Sąjungos (Apvieniba) žurnalo, vyr. redaktorius inž. Aleksandrs Spurmanis. Iš jo gaunu ir jam siunčiu visas žinias ir už tai esu jam dėkingas.



Lakūnas inž. Davetas Dulaitis, žinomas Michigano valstijos ariomodelių ekspertas, aviacijos istorikas ir daugelio JAV aviacinių žurnalių bendradarbis su pastatytu „Lituancos“ lėktuvo modeliu (1983.V.29)

Nuotr. V. Pesecko

MŪSŲ MIRUSIEJI

A. A.

Chicagos skyriaus nariui

Inž. EDVARDUI ŽITKUI

mirus, jo žmonai LINAI, tėvams JANINAI ir PRANUI ŽITKEVIČIAMS reiškiamo gilią užuojautą.

*ALIAS Chicagos skyrius ir
Technikos Žodis*

Ilgamečiui Chicagos skyriaus nariui inž. JONUI JURKŪNUI, netekus brolio

a.a. STASIO JURKŪNO

reiškiamo gilią užuojautą.

*ALIAS Chicagos skyrius ir
Technikos Žodis*

A.A. INŽ. VINCAS ŽEMAITIS



Miškų inžinierius Vincas Žemaitis mirė 1983 m. vasario 15 d. Chicagoje, sulaukęs 86 metų amžiaus. Lankęs Marijampolės gimnaziją ir baigęs Voronežo lietuvių gimnaziją, įstojo į Aukštąją Miškų mokyklą Drezdene, Vokietijoje, kurią baigė 1925 metais. Baigęs aukštuosius mokslus, dirbo Lietuvos miškų ūkio valdyboje, eidamas revizoriaus - urėdo pareigas. Savo darbais bei straipsniais daug prisidėjo prie Lietuvos miškų ūkio pažangos.

Į JAV atvyko 1949 m. Yra išleidęs keletą knygų ir daug rašė spaudoje. Ypatingai domėjosi lietuvių tautos geografinės bei istorinės etnologijos klausimais.

Buvo vedęs mokytoją Bronę Ruseckaitę 1927 m., mirusią 1976 metais. Paliko du sūnus: kunigą Kęstutį Clevelande ir Algirdą, Jungtinių Tautų maisto bei žemės ūkio organizacijos (FAO) pareigūną Romoje, marčią Vandą-Jadžę, du anūkus ir tris anūkes bei kitus gimines Lietuvoje ir JAV.

Kun. Kęst. Žemaitis



A. A.

PROF. DR. INŽ. JONAS KUODIS

1983 metų kovo 17 dienos rytą Bostono - Dorchesterio, Mass. Carney ligoninėje nuo vėžio ligos mirė Jonas Kuodis, paskutinis inžinierius profesorius, dėstęs Vytauto Didžiojo universitete Kaune. Kai kurie kiti dar gyvi inžinieriai, buvę V.D.U. personalo nariai, buvo pasiekę adjunkto ar docento pozicijų, bet ne profesoriaus. Jonas Kuodis gimė 1903 m. spalio 15 d. šiaurės Lietuvoje, Panevėžio apskrities Krekenavos valsčiaus Naujarodžių kaime. To kaimo vardas įrašytas dabartiniame Lietuvos administraciniame vadyne Panevėžio rajono Petriškių apylinkėje. Tėvai Petras ir Kotryna Kuodžiai buvo ūkininkai. Jonas turėjo brolių ir seserį, kurie liko ūkininkauti netoli gimtojo kaimo ir visada palaikydavo glaudžius ryšius su Kaune dirbančiu broliu inžinierium. Jonas Kuodis lankė Panevėžio gimnaziją ir baigė ją 1923 metais. Buvo labai darbštus ir gabus, todėl galėdavo prisidurti pajamų, mokydamas silpnesnius mokinius. Draugavo su bendraklasiais Pranu Skardžium, vėliau kalbotyros profesorium, ir su Juozu Keliuočiu, vėliau žurnalistu. Priklausė ateitininkų sąjungai. Gimnazijos direktorium buvo istorikas dr. Jonas Yčas, o iš mokytojų pažymėtini rašytojas kun. Lindė - Dobilas, gamtininkas ir tautotyryninkas Jurgis Elisonas, menininkas skulptorius Juozas Zikaras.

Studijuodamas Vytauto Didžiojo universitete, pradžioje vad. Lietuvos universiteto Technikos fakulteto statybos skyriuje, J. Kuodis turėjo užsidirbti pragyvenimui. Dėl to studijos užsitęsė, bet jis įsigijo geros statybinės praktikos. Dvejus metus dirbo darbų tikrintoju Lietuvos Banko rūmų statyboje Kaune, kurio architektai buvo prof. Mykolas Songaila ir Feliksas Vizbaras. Dar dirbo Klaipėdoje prie uosto statybų prof. Jono Šimoliūno žinioje. Universitete priklausė studentų ateitininkų sąjungai ir krikščionių demokratų partijai. Lydėdavo kun. M. Krupavičių jo rinkiminėse kelionėse po Lietuvą. Studentaudamas Jonas Kuodis dar užsidirbdavo lietuvių kalbos pamokomis Kaune, mokydamas jau vyresnius žmones. Inžinieriaus diplomą gavo 1932 metais ir vienerius metus dirbo Lietuvos plentų ir vandens kelių valdyboje. 1933 metų gruodžio mėnesį inž. Kuodis pradėjo savo akademinę karjerą to paties Technikos fakulteto tiltų ir geležinių konstrukcijų katedroje, kuriai vadovavo prof. Silvestras Grinkevičius. Ypatingo darbštumo ir gabus asistentas po metų buvo pasiūstas su pilna alga Austrijon daktaratui paruošti. Dvejus metus inž. Kuodis dirbo Vienos Technikiniam universitete, vad. Technische Hochschule, kur 1936 metais gavo inž. daktaro laipsnį už disertaciją apie kontrolines siūles gelžbetonio konstrukcijose. Jis buvo pirmasis V.D.U. Technikos fakulteto personalo narys, apgynęs daktaro disertaciją. Vienos studijų atostogas išnaudodavo kelionėms po Europą susipažinti su naujomis statybomis, todėl Lietuvon grįžo tik darbą užbaigęs.

1938 metais dr. J. Kuodis įteikė fakultetui habilitacinį darbą apie gelžbetonio darbų kontrolę ir buvo pakeltas į docento laipsnį. Tasai jo darbas buvo išspausdintas Technikos fakulteto leidinyje *Technika* 10-me tome. Doc. Kuodis dėstė gelžbetonio ir masyvinių tiltų kursus, perėmęs juos iš žinomo praktiko inžinieriaus privatdocento Prano Markūno. Savo praktiškoms žinioms pagilinti dr. Kuodis ketverius metus dirbo Kauno miesto savivaldybės statybos skyriuje, atitrukdamas nuo docento pareigų. Su Pr. Markūnu atstatė gelžbetoninį autobusų garažą Kaune - Šančiuose. Perorganizavus Technikos fakultetą į du - Statybos ir Technologijos, nuo 1940 iki 1944 metų prof. Kuodis buvo Statybos fakulteto Tiltų konstrukcijų katedros vedėjas, o nuo 1941 metų pakeltas į ekstra-ordinarinius profesorius.

1936 metais dr. Jonas Kuodis vedė Bronę Karazijaite, gimusią Amerikoje, tačiau užaugusią Lietuvoje. Susilaukė Dukters Daivos ir sūnaus Gedimino. 1944 metų vasarą su šeima iškeliavo į Vieną, kur nuo liepos mėnesio gavo inžinieriaus darbą Christoph und Unmack firmoje. Gyveno Weissenbach prie Schönbrunno. Karui pasibaigus, persikėlė į Bavariją ir 1945-46 metų žiemą dirbo Area Engineers of USA Regensburge. Paskutinis profesoriaus Kuodžio sąlytis su akademinio darbu buvo tarptautiniame UNRRA universitete Munchene, kur prof. Jono Šimoliūno pakviestas, jis gavo dėstyti gelžbetonį 1946-47 metais. Kuodžiai atvyko Amerikon 1947 metais ir apsigyveno p. Kuodienės gimtajame Worcesterio, Mass. mieste, gavę butą Columbia gatvėje. Pusmetį padirbėjęs Riley and Stocker bendrovėje Worcesteryje, inž. dr. Kuodis gavo darbą didžiojoje Stone and Webster bendrovėje Bostone ir čia projektavo gelžbetonio konstrukcijas iki 1974 metų, kada didžiai vertinamas išėjo pensijon, jau būdamas 71 metų amžiaus. Nuo 1954 metų Kuodžiai gyveno Arlingtone prie Bostono savuose namuose. Daiva baigė Tufts universitetą, o Gediminas Bostono universitetą.

Ilgas būtų sąrašas inž. dr. Kuodžio projektnių darbų, iš kurių paminėsim nors vieną būdingą. Tai buvo 12-kos agregatų hidroelektrinės stoties

užtvanka ir jos pastatai Rocky r Ridge ant Kolumbijos upės Amerikos vakaruose. Tasai projektavimas užtruko net šešerius metus, o jo bendradarbių tarpe buvo bostoniškiei inžinieriai Juozas Dačys ir Eugenijus Manomaitis. Net 27 metus išdirbo dr. Jonas Kuodis Stone and Webster bendrovėje, kai Lietuvoje likimas teleido jam dirbti tik 15 metų, o V.D. universitete vos 9 metus. Bet ir jų užteko, kad šimtai Lietuvos inžinierių turėtų jį savo mokytoju.

Lietuvių išeivijos visuomenėje dr. Jonas Kuodis buvo ateitininkų sendraugių aktyvus narys, kasmet dalyvaudamas jų vasaros stovyklose Kennebunkporte. Talkininkavo Lietuvos krikščionių demokratų partijai, būdamas Bostono skyriaus valdyboje ir kurį laiką garbės teismo nariu. Remdavo Tautos fondą, dažnai lankė lietuviškus renginius. Pramogai mėgo skaityti istorijos ir kelionių aprašymus, baletą, operą. Išėjęs pensijon, dar spėjo atlikti net dvylika kelionių į užsienius. Kartu su žmona ir kartais su kitais draugais lietuviais dr. Kuodis aplankė beveik visus Europos kraštus, Peru ir Havajus.

Atsiminsime profesorių Kuodį kaip labai taktišką, rūpestingą, sąžiningą profesijos kolegą, o penkios lietuvių šeimos Arlingtone nebeturės mielo kaimyno Jason gatvėje.

J. Gimbutas

ALIAS Chicagos skyriaus nariui

A.A.

Inž. LEONUI JUODIKIUI

mirus 1983 m. gegužės mėn., reiškiamo gilią užuojautą žmonai GENUTEI, seserims, broliams su šeimomis ir visiems artimiesiems

ALIAS Chicagos skyrius

A.A.

Arch. JONUI MULOKUI

mirus, jo sūnų RIMĄ, PLIAS-ALIAS Centro valdybos pirmininką, ir visus gimines bei artimuosius nuoširdžiai užjaučiame

ALIAS Chicagos skyrius
ir Technikos Žodis



DIPL. INŽ. ČESLOVO STANIULIO NETEKUS

Česlovas Staniulis užima Nepriklausomos Lietuvos technikos progreso istorijoje vieną iš pirmaujančių vietų. Išsimokslinęs Lietuvoje, jis visą savo energiją ir sugebėjimus skyrė jos techniniam progresui, dirbdamas praktiškai visose mechaninės technologijos srityse: universiteto mokomajame personale, geležinkeliuose, karinėje Lietuvos pramonėje, privačioje metalo pramonėje ir t.t. Tuo pačiu metu jis aktyviai reiškėsi ir profesinėse bei pusiau kariškose (šaulių) organizacijose. Jo techniniai darbai dar ir dabar jaučiami okupuotoje Lietuvoje (automatricų naudojimas siauruose gelžkelio ruožuose). Jo mokslinis pasirošimas irgi liudija jo pastovią liniją, siekiant techniškųjų mokslų aukštumos.

Gimęs 1906 m. liepos 10 d. Kauno apskr., baigęs pradžios mokslą Čekiskėje ir keturklasę - Kauno I-je gimnazijoje, jis stoja į Technikos mokyklą, kurią baigia 1927 metais. Padirbėjęs

siaurųjų geležinkelių dirbtuvėse, suprojektavęs su inž. J. Avižoniu ir paleidęs į darbą pirmąją automatricą, tęsia studijas VD universitete, kur, profesorių įvertintas, pakviečiamas laborantu, vėliau asistentu. Studijų metu, jausdamas trūkumą profesinės lietuvių organizacijos studentų tarpe, drauge su kitais dešimt kolegų tampa vad. Vyrų - Steigėjų lietuvių studentų technikų *Vyrijos! Plieno*, kuri trumpu laiku tampa vyraujanti organizacija VD universiteto Technikos fakultete. Baigęs 1936 metais diplomuotu mechanikos inžinierium, kaip gabus organizatorius paskiriamas Artilerijos dirbtuvių gamybos viršininku. Nuo 1938 metų - *Metalo* fabriko gamybos vedėju. Čia jis įveda daug naudingų produktų į kasdieninę gamybą. Tuo pačiu jis tęsia universitete pradėtą *Vyrijos! Plieno* darbą privačiame sektoriuje, su kitais Vyrais - Inžinieriais įsteigdamas, ir vėliau vadovaudamas Lietuvių inž. korporacijai *Plienas*, turėjusiai didelę įtaką Lietuvos techniniame progrese.

Toks pažangus ir tautiniai susipratęs lietuvis inžinierius tapo nepageidaujamas sovietiniams rusų okupantams, kurie jį įkalino beveik visam okupacijos laikui Kauno sunkiųjų darbų kalėjime. Vokiečių okupacijos laikais jis vėl vadovauja Plačių geležinkelių dirbtuvių viršininko titulu.

Tremtyje jis nenuleidžia rankų, dirbdamas savo profesinį mech. inžinieriaus ir lygiagrečiai lietuvių organizacinį darbą (apie tai plačiau Alf. Nako straipsnyje *Drauge* 1983.III.8). Mirė širdies smūgiu 1983 m. vasario 10 d.

Su liūdesiu lenkiame galvas taip staiga, per anksti išsiskyrusiam iš mūsų tarpo kolegai Česlovui Staniuliui pagerbti. Tebūnie jam lengva svetingoji JAV žemė.

A.A.D.

A.A.

ARCH. JONUI MULOKUI

mirus, užjaučiame sūnų arch. RIMVYDĄ, mūsų ALIAS Centro valdybos pirmininką

Bostono ALIAS SKYRIAUS
VARDU VALDYBA:

A. Kuolas, Ed. Meilus, J. Gimbutas

IŠ MŪSŲ VEIKLOS



CHICAGOS SKYRIAUS SUSIRINKIMAS

Š.m. kovo 18 d., penktadienį, 8:00 val. vakaro ALIAS Chicagos skyriaus vicepirm. Albinas Smolinskas atidarė visuotiną susirinkimą, dalyvaujant virš keturiasdešimt narių, Pagalbinio moterų vieneto viešnių ir svečių. Pirmiausiai jis apgailestavo, kad pirm. Vytautas Budrionis serga ir guli ligoninėje; gerai taisosi ir rytoj sugrįš į namus. Jo pavestas jis pranešė, kad pavasario programoje numatytas gegužės mėnesio pradžioje pavasarinis piknikas Budrionių sodyboje, o už mėnesio bus maudymosi gegužinė Stasio Joku-
bausko baseine.

Bronė Kovienė, buvusi skyriaus pirmininkė, dabartinė kelionių direktorė, birželio 12 d. rengia išvyką autobusu į House on the Rock, Wisconsin. Čia 43 dalyviai, užmokėję po 20 dol., galės apžiūrėti tą įdomią istorinę vietovę, stabtelti keliuose parkuose, papiknikauti ir pasidžiaugti gražia Wisconsin gamta.

Kol. Albinas pristatė pagrindinį vakaro kalbėtoją dr. Antaną Pranckevičių, mokslininką, paleontologą, kelių knygų ir daugelio straipsnių autorių. Jis gimė 1942 metais Lietuvoje. Jaunystę praleido centrinėje ir vakarų Europoje. Po Antrojo pasaulinio karo, grįžęs į Lietuvą, buvo ištremtas į Sibirą. Atlikęs tremties terminą, baigė universitetą Leningrade. Dalyvavo eilėje geologinių ekspedicijų įvairiose Sovietų Sąjungos dalyse. Rašytojas, scenaristas, buvo vienas iš sovietų nepriklausomos rašytojų sąjungos steigėjų. Nuo 1979 metų buvo literatūrinio almanacho „St. Petersburgas“ atsakingas redaktorius. Dar tik neseniai atvyko į Ameriką.

Dr. Antanas Pranckevičius pareiškė, kad savo kalboje jis papasakos apie kadrų paruošimą geologinėje tarnyboje, atliekamus geologinius darbus, mokslinius laipsnius ir disertacijas ginamas Tarybų Sąjungoje ir apie asmeninės praktikos pergyvenimus.

Geologiniai kadrai ruošiami universitetuose, institutuose po 5 metus ir technikuose du su puse metų. Visos tos įstaigos išduoda vienodus diplomus visoje Sovietų Sąjungoje. Taip pat ir jų programos yra visiškai vienodos. Išimtį sudaro tik trys aukštosios geologijos mokyklos: Maskvoje ir dvi Leningrade. Programos universitetuose yra plačios, su 50-60 disciplinų per 5 metus. Specializacija yra didelė su virš 40 padalinių. Dplomuose įrašomos 4-5 kryptys, kuriose jų savininkas ir galės dirbti.

Baigęs gimnaziją su brandos atestatu studentas gali laikyti konkursinius į universitetą įstojamuosius egzaminus, kurių yra penki. Juos išlaikęs yra prileidžiamas prie konkursinės komisijos. Paprastai yra kelis kartus daugiau norinčių įstoti negu universitetas gali priimti. Konkursinė komisija remiasi konkursiniais pažymiais ir aplikanto charakteristika (daugiausia svorio neša partinė ir darbovietės charakteristika). Komisijai priėmus, studentas pradeda studijas - 6 valandas per dieną lanko paskaitas ir praktinius darbus ir kas pusę metų turi išlaikyti kolokvijumus ir įskaitas, ir semestrinius egzaminus (3-5). Gavęs porą nepatenkinamų pažymių, studentas yra iš universiteto pašalinamas ir gali eiti į gamybą. Baigus pirmą kursą, visi studentai turi profesorių priežiūroje

atlikti vasarinę geodezijos - geologijos praktiką. Po trečio kurso prasideda specializacija.

Po dvejų mokslo metų visi geodezijos studentai yra vežami praktikai į Krymą, kuris tarnauja kaip didžiulė laboratorija. Čia studentas turi savarankiškai dirbti tą, ką jis dirbs baigęs universitetą, turi parašyti ataskaitą ir ją apginti. Už tai gauna pažymį, kuris ateityje turi daug reikšmės. Po trečio kurso studentai atlieka gamybinę praktiką įvairiose geologinėse ekspedicijose po visą Sovietų Sąjungą. Čia jis dirba techniku, inžinierium arba lektorium. Po ketvirto kurso iš panašios ekspedicijos jis turi parsivežti medžiagą savo diplomo paruošimui ir vėliau jo apgynimui.

Baigę universitetą, geologai dirba grynai mokslinį darbą. Instituto geologai dirba kaip geologai - inžinieriai: naudingų iškasenų paieškose, naftos ir dujų paieškose, mineralinių žaliavų paieškose ir panašiai. Baigusieji mokyklas tuojau paskirstomi į darbus, dažniausiai savo respublikose. Sovietų Sąjungoje, kad gauti darbą, reikia turėti prisiregistravimą policijoje, kuris nėra lengvai gaunamas. Paprastai išvažiavus ilgesniam laikui, studentas nebegali grįžti, ypatingai į didesnius miestus.

Baigusieji mokslus gali būti paskirti dirbti įvairiose šakose: geologinėse valdybose, mokslinio tyrimo institucijose, mokslų akademijos institutuose, aukštosiose mokyklose arba technikuose. Paprastai jie dirba vienai iš trisdešimties geologinių valdybų, kurios tiesioginiai priklauso geologinei ministerijai. Ši ministerija vadovauja naudingų iškasenų paieškoms, jų išnaudojimui ir sprendimui įvairių visos Sąjungos ir lokaliųjų problemų sąryšyje su geologija: oro, vandens, mineralų bei metalų paieškos, alyvos bei dujų atradimas bei išnaudojimas. Kompiuteriai, elektroniniai mikroskopai ir visi preciziniai instrumentai yra naudojami tik vakarų gamybos. Mokslo akademijos institutai dirba tik mokslinius tyrimus ir planuoja ateičiai.

Tolimesnei pažangai reikalinga apginti kandidatinę ir daktarinę dizertaciją. Dėl kandidatinės dizertacijos reikia stoti į aspiratūrą. Čia reikia studijuoti, dirbti gamyboje ir išlaikyti egzaminus penketukais. Gaunama ir stipendija. Aspiratūrinės ekspedicijos yra gerai apmokamos. Per trejus metus reikia išlaikyti aspiratūros egzaminus: specialybės, filosofijos ir užsieninės kalbos. Medžiagą paruošti dizertacijai reikia dalyvauti ekspedicijose, apimančiose didelius plotus, atspausdinti

žurnaluose bent keturis straipsnius, parašyti dizertacinį referatą ir pristatyti mokslinei tarybai. Dizertaciją galima apginti ir neakivaizdiniai arba studijuojant naktimis.

Daktarinei dizertacijai apginti jau reikalinga išleisti bent vieną knygą ir bent tuziną straipsnių paskelbti savo specialybės žurnaluose. Paprastai tokią dizertaciją gali apginti tik su didele praktika vyresnio amžiaus geologai. Jie užima aukštesnes pozicijas, ir medžiaga dizertacijai gali būti būti paimama iš savo pavaldinių. Dizertacijos tema turi būti pristatyta akademijai ir ji turi įnešti ką nors naujo. Vėliau mokslo daktaras gali būti priimtas į akademiją, kurios nariai turi didelį prestižą ir gauna didesnę algą.

Dr. Pranckevičius, baigęs mokslus, dirbo geologinėse ekspedicijose, ieškant alavo ir aukso. Taip pat dėstė institutuose bei aukštojo mokykloje. Ekspedicinius darbus Sibire atlieka tik vasaros metu. Surinktą medžiagą apdirba žiemos metu. Tuo pačiu laiku sudaro sekančios vasaros projektą ir numato tam reikalui biudžetą. Šamata sudaroma aukštesnė negu reikia, nes buchalterija vistiek nukirs ją pusiau. Užsakytas ir patvirtintas sumas reikia išleisti, nes kitaip vyriausybė pakaltins, kad projektas buvo blogai suplanuotas ir todėl sekančiais metais bus sunkiau sudaryti šamata ir gauti patvirtinimą. Sąlygos Sibire buvo nepalankios, ir ekspedicijų darbas vykdavo vos kelis mėnesius dideliuose šalčiuose. Milžiniški traktoriai dirbdavo be sustojimo laike ekspedicijos dėl baimės, kad sustabdžius motorus, jie nebeužsives. Darbininkų atlyginimai buvo geri.

Į klausimą iš publikos, ar galima sovietais pasitikėti dėl dujų tiekimo vakarų Europai, dr. Antanas atsakė, kad žinoma Vakarai būtų pririšti prie Sovietų Sąjungos, nes ji viena su savo atsilikusia technika nesugebėtų iškelti dujų iš 6 km gilumos ir Vakarai turėtų padėti su savo mašinerija ir technika.

Panaši padėtis su dujomis bei nafta yra jūrų zonose. Vieni sovietai su savo technika labai užterštų jūrų vandenį. Jau tas atsitiko Kaspijos jūroje, Bakų rajone.

Rusų mokyklose profesorai vaizduoja skautus profašistine, progansterine organizacija.

Po kalbos dr. Antanas Pranckevičius toliau atsakinėjo į klausimus visiems besivaišinant kavute su pyragaičiais.

P. Kiršinas

70
II PASAULIO LIETUVIŲ DIENŲ
**RENGINIŲ
KALENDORIUS**

birželio 21-liepos 8 d.

V PLJK JAUNŪJŲ LIETUVIŲ DAILININKŲ
MENO PARODA

birželio 25 d., šeštadienis

LIETUVIŲ MUGĖ
LITERATŪROS VAKARAS

birželio 25-liepos 5 d.

LIETUVIŲ DAILININKŲ PARODA

birželio 26 d., sekmadienis

PAMALDOS
II PLD DALYVIŲ SUSIPAŽINIMO
VAKARAS

6:30 v.v. „Aušros“ šimtmečio parodos
atidarymas

7:30 v.v. PLB Seimo atidarymas

9:00 v.v. Susipažinimas ir šokiai

birželio 26-30 d.

VI PLB SEIMAS

birželio 26-liepos 2 d.

II PASAULIO LIETUVIŲ SPORTO
ŽAIDYNĖS

birželio 26-liepos 4 d.

„AUŠROS“ ŠIMTMEČIO PARODA
LIETUVIŲ FILATELIJOS PARODA
LIETUVOS PINIGŲ IR MEDALIŲ PARODA
DAIL. DOMŠAIČIO PARODA
LIETUVIŲ TAUTODAILĖS PARODA

birželio 27 d., pirmadienis

LIETUVIŲ LIAUDIES MUZIKA

birželio 27-liepos 4 d.

LIETUVOS ŽEMĖLAPIŲ PARODA

birželio 28 ir 30 d.

„ANTRAS KAIMAS“

birželio 29 d., trečiadienis

LIETUVIŠKŲ FILMŲ VAKARAS
CLEVELANDO VYRŲ OKTETO KONCERTAS

liepos 1 d., penktadienis

V PLJ KONGRESO ATIDARYMAS
OPERA „I LITUANI“

liepos 2 d., šeštadienis

JAUNŪJŲ TALENTŲ VAKARAS IR
SPORTO VARŽYBŲ LAIMĖTOJŲ
PASKELBIMAS IR ŽYMENŲ ĮTEIKIMAS

liepos 3 d., sekmadienis

ŠV. MIŠIOS LAIKOMOS KARDINOLO J.
BERNARDIN
PAMALDOS
Lietuvių evangelikų-liuteronų „Tėviškės“
parapijos bažnyčia
VI JAV IR KANADOS LIETUVIŲ
DAINŲ ŠVENTĖ
II PLD UŽDARYMO BANKETAS

liepos 4 d., pirmadienis

DARIAUS-GIRĖNO SKRYDŽIO 50 METŲ
MINĖJIMAS PRIE PAMINKLO

liepos 4-10 d.

V PLJ KONGRESO STOVYKLA

liepos 11-20 d.

V PLJ KONGRESO STUDIJŲ DIENOS

liepos 11-22 d.

V PLJ KONGRESO DALYVIŲ TURISTINĖS
KELIONĖS

liepos 21 d., ketvirtadienis

V PLJ KONGRESO AMBASADŲ
LANKYMAS

liepos 22 d., penktadienis

V PLJ KONGRESO SPAUDOS
KONFERENCIJA

liepos 23-24 d.

V PLJ KONGRESO UŽDARYMAS,
KONCERTAS, BANKETAS
Montreal, Quebec, Kanada

II PASAULIO LIETUVIŲ DIENOS

II PASAULIO LIETUVIŲ SPORTO ŽAIDYNĖS

Vienybėje su kovojančia tauta

Vienybėje su kovojančia tauta

II PASAULIO LIETUVIŲ DIENOS
 1983 m. birželio 25-liepos 5 d.d.
 Chicago, Illinois

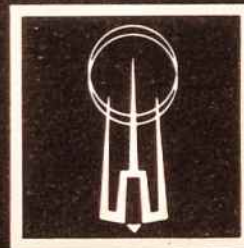
Antrosios Pasaulio Lietuvių Dienos 1983 m. Čikagoje yra išeivijos lietuvių manifestacija lietuviybės išlaikymui išeivijoje ir tautinė reprezentacija kitataučiams.

Pasaulio Lietuvių Dienas rengia Pasaulio Lietuvių Bendruomenė, kurios pagrindinis tikslas yra padėti pavergtai lietuvių tautai atgauti laisvę ir valstybinę nepriklausomybę, o išeivijos lietuvių tarpe palaikyti tautinę gyvybę ir ugdyti tautinį sąmoningumą.

Pirmosios Pasaulio Lietuvių Dienos 1978 m. Toronte, Kanadoje, sutraukė keliolika tūkstančių lietuvių iš įvairių pasaulio kraštų. Platesnės apimties Antrosios Pasaulio Lietuvių dienos Čikagoje sutrauks dar didesnius skaičius lietuvių iš JAV, Kanados, Kolumbijos, Argentinos, Brazilijos, Venecuelos, Uruguajaus, Didžiosios Britanijos, Vokietijos, Šveicarijos, Prancūzijos, Austrijos, Italijos ir Australijos.

Antrose Pasaulio Lietuvių Dienose bus:

1. VI Pasaulio Lietuvių Bendruomenės Seimas.
2. V Pasaulio Lietuvių Jaunimo Kongresas.
3. II Pasaulio Lietuvių Sporto Žaidynės
4. VI JAV ir Kanados Lietuvių Dainų Šventė.
5. Kultūriniai renginiai.



TECHNIKOS ŽODIS

THE ENGINEERING WORD

TECHNIKOS ŽODIS

The Engineering Word

c/o A. Brazdziunas
7980 West 127th Street
Palos Park, IL 60464

