

TECHNIKOS ŽODIS

2003 Nr. 3



TECHNIKOS ŽODIS

Amerikos lietuvių inžinierių ir architektų s-gos
ALIAS organas. Įsteigtas 1951 metais. Leidžia **ALIAS**
 Chicagos skyriaus Technikinės spaudos sekcija.
 Išėina kas trys mėnesiai.
 Prenumerata 15 JAV dol. metams

THE ENGINEERING WORD

Published by American Lithuanian Engineers and
 Architects Association, Inc. Chicago Chapter
 Technical Press Section. Established 1951.
 Published quarterly
 Yearly subscription \$15.00 U.S.

Spaudos sekcijos
 vadovas
A. Pargauskas

Redaktorius
Vytautas Peseckas
 P.O. Box 255
 Beverly Shores,
 IN 46301
 Tel/Fax 219-874-8595
 E-mail:
Vpeseckas@adsnet.com

Redakcinė kolegija:
T. Bukaveckas
A. Dobrovolskienė
P. Naris

Administratorius
A. Brazdžiūnas
 7980 W. 127th. St.
 Palos Park, IL 60464
 Tel. 708/448-4652
 E-mail adresas
antanasbr@aol.com

Ekspedicija
Leonas Stonikas

Spausdino ir maketavo
Ričardo spaustuvė

Turinys

Dariaus - Girėno testamentas	1
Steponas Darius.....	2
Stasys Girėnas.....	2
Pasikalbėjimas su Dariumi <i>J. Kružinaitis</i>	3
Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno Tragedijos diena ..	
<i>Dr. Balys Paliokas</i>	5
Dariaus - Girėno tragiškas laimėjimas <i>Antanas Kalvaitis</i>	7
Dariaus ir Girėno didvyriškumas <i>Petras Jurgėla</i>	11
Lietuva jiems davė sparnus <i>Vytautas Peseckas</i>	16
Sesuo apie brolių <i>Katrina Jucius-Stulpinienė</i>	19
50 milijonų žmonių be elektros <i>Aleksas Vitkus</i>	20
Kur aš esu? <i>Pranas Naris</i>	23
Lietuviai technikinėje literatūroje <i>J. Bilėnas</i>	26
Iš mūsų veiklos <i>A. Dobrovolskienė</i>	29
Aukotojai	33

Pirmame viršelio puslapyje - Oro šventė Lietuvoje skirta paminėti Dariaus ir Girėno skrydžiui.
 Marytės Šmitienės nuotrauka

Ketvirto viršelio puslapio nuotraukoje - Laimos Petruilienės grafika

TECHNIKOS ŽODIS

THE ENGINEERING WORD

LIII METAI

2003 LIEPA RUGSĖJIS

Nr. 3 (258)

Darius-Girėno Testamentas

Mes skrisime į Lietuvą!

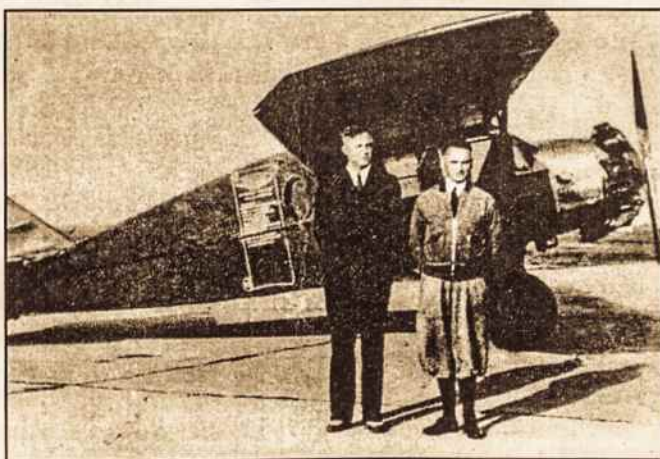
Lietuvių tauta laukia iš savo sūnų ir drąsesnių žygių. Būtinai reikia ir jos sūnams prisidėti prie bendrojo darbo — tirti dar mažai žinomas Žiemų Atlanto vandenyno oro sroves, o taip pat naujai išrastas navigacijos būdus ir priemones pritaikyti kasdieniniams reikalams. Mes, gyvendami tokiais laikais, 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 Nepūnas ar galingasis audrų Perkūnas ir mums bus rūstus — pastos mums kelią į Jaunąją Lietuvą ir pašauktų „LITUANICĄ“ 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 nekviestu Tavęs į Didįjį Teismą.

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



Steponas Darius ir Stasys Girėnas prie lėktuvo Lituania

„LITUANICOS“ pralaimėjimas ir nugrimzdimas į Atlanto vandenyno gelmes tegu auklėja jaunų lietuvių atkaklumą ir ryžtumą, 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
S. Girėnas



STEPONAS DARIUS (Jucevičius - Darašius)

Gimė 1896 m. sausio 8 d. Tauragės apskrities Kvėdarnos valsčiaus Rubiškės vienkiemyje. 1907 m. gruodžio mėn. su motina išvyko į JAV. 1912 m. Čikagoje baigė pradžios mokyklą. Mokėsi Curtis High School, kur greta bendrųjų dalykų buvo dėstoma architektūra. 1916 m. baigė Harrison Technical High School ir įstojo į Lane Junior College inžinerijos skyrių. 1917 m. nutraukė mokslą ir savanoriu įstojo į JAV kariuomenę. Tų pačių metų rudenį išvyko į Prancūziją. 1918 m. dalyvavo mūšiuose, buvo sužeistas bei apsinuodijęs dujomis. Apdovanotas "Purpurinės širdies" ordinu bei "Didžiojo karo už civilizaciją" medaliu. 1919 m. demobilizuotas grįžo į Čikagą, kur studijavo universitete. Lankė artilerijos atsargos karininkų kursus. Dalyvavo organizuojant Susivienijimą Amerikos Lietuvių karių.

1920 m. atvyko į Nepriklausomybę atgavusią Lietuvą, buvo priimtas į gen. štabo žvalgybos skyriaus slaptąją tarnybą. O rudenį įstojo į Karo mokyklą, kurios IV-ąją laidą baigė 1921 m. ir įstojo į aviacijos karininkų kursus. Nuo to laiko visas tolimesnis S.Darius gyvenimas susijęs su aviacija, apie kurią svajojo dar gyvendamas JAV.

Tarnaudamas mokomojoje eskadrilėje 1922 spalio 12 d. pirmą kartą savarankiškai skrido lėktuvu Albatros B II. 1923 m. perkeltas į 3-ią oro eskadrilę karo lakūnu.

1923 m. sausio mėn. buvo vienas iš Klaipėdos sukilimo vadovų. 1925-1927 m. tarnavo 1-oje ir 4-toje oro eskadrilėse. 1924 m. rugsėjo 23 d. Steponas Darius sukūrė šeimą, vedė Jaunutę Škėmaite. 1925 m. gegužės 10 d. gimė jų duktė Nijolė. 1926 m. gruodžio 17 d. drauge su kitais aviacijos karininkais dalyvavo valstybės perversme. 1927 gegužės 1 d. jam suteiktas kapitono laipsnis.

Buvo vienu iš Lietuvos sporto organizatorių, pats aktyviai sportavo (žaidė futbolą, krepšinį, beisbolą, ledo ritulį, boksavosi). Buvo Kariuomenės sporto draugijos centro valdybos ir Kauno apygardos komiteto, Lietuvos fizinio lavinimosi sąjungos centro valdybos, Lietuvos futbolo lygos centro komiteto nariu. 1922-1925 m. vadovavo Lietuvos fizinio lavinimosi sąjungai. 1922 m. išrinktas Lietuvos sporto lygos ir Lietuvos futbolo lygos pirmininku, o 1926 m. - Lietuvos beisbolo lygos pirmininku. 1927 m. parengė Lietuvos aero klubo įstatus. Išleido knygeles "Beisbolo žaidimas" (1924 m.) ir "Basketbolo žaidimas (krepšiasvydis) ir Lietuvos sporto lygos oficialės basketbolo taisyklės 1926-1927 metams" (1926 m.).

1927 m. pavasarį gavęs ilgalaikės atostogų, S.Darius išvyko į JAV, artimiausiems draugams prasitaręs apie planuojamą skridimą į Lietuvą. Čia dirbo lakūnu įvairiose transporto kompanijose, skraidė nuosavu lėktuvu. 1929 m. Illinojaus valstijoje įsteigė "Vyčio" lietuvių aero klubą. Nuo 1928 m. pradėjo planuoti būsimąjį transatlantinį skridimą.



STASYS GIRĖNAS (Girskis-Girčius-Girch)

Gimė 1893 m. spalio 4 d. Raseinių apskrities Kaltinėnų valsčiaus Vytogalos kaime. 1910 m. su broliu išvyko į JAV, Čikagoje lankė pradžios mokyklą, nuo 1913 m. dirbo spaustuvėje. 1917-1919 m. tarnavo JAV kariuomenėje, aviacijos dalyse. Vėliau vėl dirbo spaustuvėje. 1920-1921 m. su kitais lietuviais organizavo taksį automobilių bendrovę (Hub Cab Co). Nuo 1924 m. mokėsi skraidyti nuosavu lėktuvu, 1925 m. patyrė sunkią avariją. Pirmą kartą savarankiškai išskrido 1927 m. kovo 8 d. Tais pačiais metais susipažino su S.Dariumi.

1932 m. S.Darius ir S.Girėnas apsisprendė kartu skristi į Lietuvą ir pradėjo konkrečiai rengtis šiam žygiui. Už asmenines lėšas įsigijo lėktuvą su kuriuo dalyvavo daugelyje aviacijos dienų įvairiose JAV vietovėse. Ruošti skridimą padėjo skridimo per Atlantą organizavimo komitetas (pirm. R. Vasiliauskas, sekr. P. Jurgėla) ir skridimo rėmėjų aukoms rinkti ir panaudoti

fondas (pirm. A. Kalvaitis). 1933 gegužės 6 d. A. Vaivados pasiūlymu transatlantiniam skridimui pritaikytas lėktuvas pakrikštytas vardu "Lituanica".

1933 m. liepos 15 d. 6 val. 24 min. (Niujorko vasaros laiku) pakilę iš Niujorko Floyd Bennett aerodromo, lietuviai (JAV piliečiai) lakūnai Steponas Darius ir Stasys Girėnas su lėktuvu "Lituanica" perskrido Atlanto vandenyną ir liepos 17 d. 0 val. 36 min. (Berlyno laiku) žuvo tuometinėje Vokietijoje, šalia Kuhdamm kaimo, Soldino apylinkėse (dab. Lenkijos teritorija, Pščelnik kaimas, Myslibož apylinkėse). Lakūnai planavo skristi maršrutu Niujorkas - Niufaundlandas - Atlanto vandenynas - Airija - Londonas - Amsterdamas - Svinemiundė - Karaliaučius - Kaunas (viso - 7186 km). Dėl blogų atmosferinių sąlygų ties Airija lakūnai pasuko į šiaurę ir per Škotiją bei Šiaurės jūrą pasiekė Vokietiją. Iki katastrofos vietas per 37 val. 11 min. nuskrido 6411 km (įskaitant vingius virš Europos - virš 7000 km). Iki skridimo tikslo - Kauno - buvo likę 650 km.

Pasinaudota "Plieno Sparnai" Nr. 3



James Fisher piešinys

PASIKALBĖJIMAS SU DARIUM...

J. KRUŽINTAITIS

Liepos mėn. 8 d. man teko paskutinią kartą matyt ir kalbėt su istorinės "Lituanicos" komandoriu ir senu prieteliu kapt. Steponu Dariumu. Pasikalbėjimas įvyko "Halfmoon Hotel", Coney Island, N.Y., kur Steponas kartu su Girėnu gyveno.

Mūsų pasikalbėjimas, žinoma, daugiausiai lietė "Lituanicos" skridimą į Kauną, ir buvo prisiminta apie kai kurių mūsų tautiečių nepamatuotą nerimą. Kadangi mes jau pirmiau buvome smulkmeniškai pasikalbėję apie patį skridimą ir techniskumus, tai šį kartą to nelietėm. Kalbėta kelionės pavojingumu ir jei pavyks nusukti - grįžimu.

- Mūsų šancai nusukti į Lietuvą, sako Darius, geri, nes pats nusukimas nėra jau toks sunkus dalykas, jei žinai kaip skristi ir

moki laikytis nustatytos krypties. Tiesa, mūsų navigacijos instrumentai nėra jau geriausi, bet ir mūsų lėšos apribotos. Vis tik, manau, kad mums jų pakaks, - pareiškė Darius.

- Ką skaitai pavojingiausiu jūsų kelionėje? - paklausiau.

- Pavojingusia mūsų kelionės dalis bus iki Newfoundland.

Ta dalis užims apie 10 valandų laiko, tačiau per vandenyną, jau bus kiek lengviau, jei neištiks labai didelės audros ir ant sparnų nepradės rinktis ledų. Tokiu atsitikimu mums tektų palengvinti lėktuvo svorį, o tą galima padaryti tik išleidus dalį gazolino ir išmetus iš lėktuvo kitus sunkius daiktus. Žinoma, tas reikštų, kad mūsų atsarga sumažėtų ir gal dėl to, nepavyktų nusukti iki pat Kauno. Būtų gaila.

- Bet ar judu išivaizduojat koks pavojus jums grėsia?

- Žinoma! Bet, "never venture, never win", - jis man atsakė angliškai. - Mes žinom pavojus, žinom ką darom, tačiau jei teks kelionėje žūti, gali būt, mus paseks kiti, ir lietuvis vis tiek laimės tą ką mes pralaimėjom. Jei laimėsime, gal būt oru grįšim, tačiau tai ateities dalykas.

Supratau, kad tema nepatiko, todėl pasiskubinau ją pakeisti. Prisiminiau apie laikus, kada mums Lietuvoje kartu teko pioneriauti sporto srity, kada Lietuvos kaimietė moteris, pamačiusi per kaimą bėgančius trumpakelnius futbolininkus, vydavosi su šluota rankose ir šaukdavo: "ratavokite, pamišėliai mus apšėdo!"



POPULIARIAS IR MIFINIS / PASAKAI ?
AVIATI
 including SOUTHERN AVIATION and A
 Volume XX BIRMINGHAM, 1934 Number 3

Yank Transatlantic Flyers?
 Die litauischen Weltflieger nicht abgestürzt, sondern abgeschossen?
 Did Nazis Shoot Down
 Не атмосферный полет и отсутствие бензина.
 „Lituanica“ pašauta nebuvo

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 priemy, Vokietijoj arti miesto Soldin.
 Skelbimo šią skaudžią žinią Lietuvos visuomenel
 ir kviečiame visuotiniu godulu pagerbti žuvusius
 didvyrius.
Lietuviams Transatlantiniam Lėkėniam
patalik Komitetas ir Lietuvos
suoc Klėbas.
 1933 m. liepos mėn. 17 d.
 V. Aikštinis spausdė Klauso, Liebeko ir B. Tel. 31-03.

Žinau, kad tie laikai ir atsiminimai Dariui buvo malonūs. Jis su entuziazmu kalbėjo apie tuos sporto pionieriavimo laikus, kada Kaune dirbo pats Darius, Bulotai, Garbačiauskai ir kiti, kada Kaune ir provincijoje buvo organizuojama pirmieji LFLS sporto klišūbai. Tam tikslui stigo pinigų. Ne kartą a. a. Steponas Darius, tada buvęs Aviacijos leitenantu, paskutinius savo pinigus atiduodavo sporto organizaciniam reikalams. Vienu atveju jis man tokiems reikalams nupirko už virš 700 markių sporto įrankių provincijai, o tuomet 700 ostmarkių buvo dideli pinigai.

Apie pora valandų mes kalbėjomės apie tuos laikus.

- Dar turiu vieną ambiciją, - staiga pareiškė kapt. Darius, - Atsimeni kai Kaune suorganizavau Aviacijos ir LFLS basebolo komandas. O, kaip aš norėjau, kad Lietuvoj prigyūtų basebolo sportas, tačiau jis kažkodėl neprigyjo, nors tuomet pasekėjų ir mėgėjų jau nemažai turėjo. Aplinkybės man neleido toliau organizuoti, tačiau, dabar, jei pavyks į Lietuvą nuskristi laimingai ir Lietuvos vardu nugalėti Atlantiką, tai kitu mano tikslu bus suartinti Amerikos lietuvių jaunimą ir Lietuvą per baseball sportą. Įsivaizduok kokią naudą tas atneštų lietuviams: jei Lietuvai pavyktų išauklėti gerus basebolininkus, ir kodėl ne, jei lietuviai kasmet atvyktų į Ameriką žaisti, ir amerikantai į Lietuvą kaip tas išgarsintų lietuviškąjį jaunimą, kuris Lietuvai, jei ne dabar tai netolimoj ateity žuvęs. To, žinoma, mūsų politikieriai čia ir Lietuvoje nemato, tačiau aš pažįstu Lietuvos ir Amerikos jaunimą.

Ilgai mes kalbėjomės įvairiais klausimais sėdėdami prie lango ir žiūrėdami į Atlantiko vandenyną, tačiau vis grįždavome prie 1920 - 1924 metų laikų Lietuvoje. Kai kam gal būt kuklus pasirodys antrasis Dariaus noras, tačiau kuklume glūdi milžinai, ir kukliuose noruose ir darbuose aukšti, kilnūs ir pasauliui naudingi idealai.

Kas galėjo manyti, kad Vokietijoje Pamary, Darius ir Girėnas tragiškai, bet didvyriškai žus?

(Perspausdinta iš "Margutis" 1933 m. liepos 25 d.)

TRANSATLANTINIŲ LAKŪNŲ DARIAUS IR GIRĖNO TRAGEDIJOS DIENA

(Katastrofos vietoje Vokietijoje)

DR. BALYS PALIOKAS

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 Lietuvos transatlantinį skridimą? Atsakaiu, 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 prisitarė, kad jei ir būtų nukritę amerikiečiai, tai jie išskridę be leidimo, formaliai nesusitvarę, 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 klausis 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 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



Dr. Balys Paliokas, buvęs Berlyno pasiuntinybės attaché ir Lietuvos Generalinio konsulato sekretorius.

uniformuotų narių. Jie niekam nieko nedraudė. Susiradęs vyresnįjį, parodžiau diplomatinį asmens liudijimą ir paprašiau, kad apsaugotų lėktuvo liekanas. Tada lėktuvas buvo aptvertas virve ir apstatytas sargybiniais, kurie jau nebeleido žmonėms nieko imti iš jo liekanų krūvos. Toliau nuo krūvos dar radau didelę rankinę elektros lemputę, kuri nebuvo užgesinta ir dar tebešvietė. Matėsi ilga juosta nukirstų eglių viršūnių: kuo arčiau į nukritimo vietą, tuo žemiau jos



Dariaus ir Girėno tragiškos mirties vieta



Dalis lėktuvo nelaimės vietoje

buvo nukirstos. Iš to buvo galima spręsti, kokia kryptimi lėktuvas 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 lėktuvo. 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 sulenкта 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 dolerių 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 žemėlapi, kuriame buvo atžymėtas skridimo kelias, vietas, 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 turėjome tuojau parašyti po pranešimą Eltos direktoriui Turauskui.

Kita 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 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. Šiautė 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.

DARIAUS – GIRĖNO TRAGIŠKAS LAIMĖJIMAS



*ANTANAS
KALVAITIS*

**Antanas Kalvaitis
Buvęs Lietuvos
konsulas Chicagoje**

Reimonto ir kpt. Morkaus, ištyrusi nelaimės priežastis ir aplinkybes nustatė, kad katastrofa įvyko dėl sunkių atmosferinių sąlygų, prie kurių prisidėjo ir motoro veikimo negerumai.

Lėktuvas *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 konsulatą 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 apskrito 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 suolelių. 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.

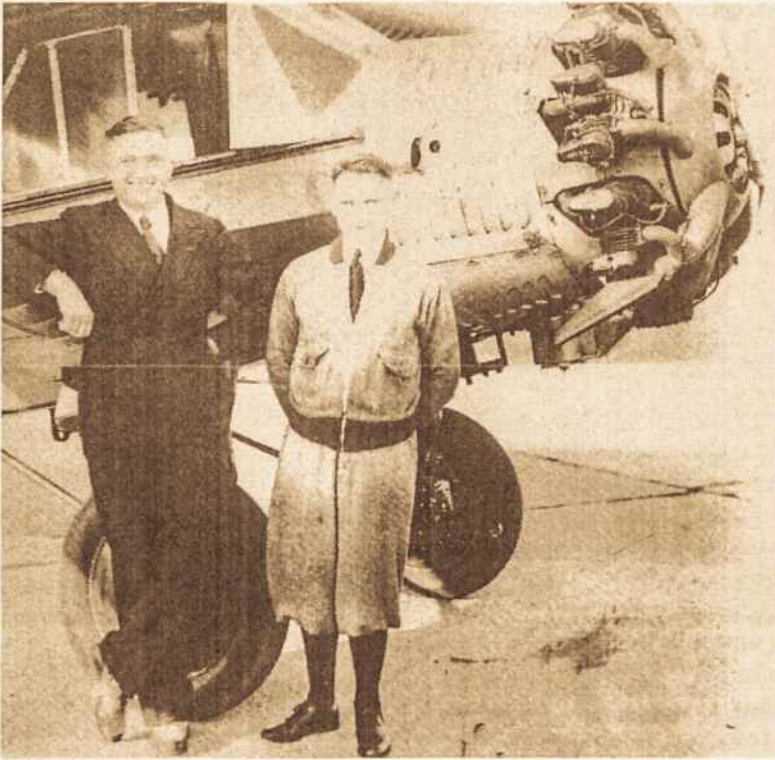
Stebint aviacijos vystymosi procesą iš istorinės perspektyvos atrodo, kad Charles Lindbergh transatlantinis skridimas buvo moderniosios aviacijos pažangos pradininkas. Jo drąsus ir pavojingas žygis paskatino aviacijos entuziastus užkariauti oro dausas, paantrinant ar net pagerinant Lindbergh pasiektą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

Matomai panašios mintys veržėsi jauno, drąsaus ir ryžtingo lietuvių lakūno Stepo Dariaus galvon, kai jis, giminių kviečiamas, paliko Kauną ir atvyko Chicagon. Apsistojęs pas seserį Stulpiniene, 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 svajavo, 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 savo svajonei įvykdyti. Pripuolamai jis susipažinęs su Amerikos lietuvių 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.



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

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 išmetinėjimus. 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 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, sudaužytų 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 drašuliams už nedidelį atlyginimą (3 dol. asmeniui). Pirmoji aviacijos diena, kiek prisimenu, buvo suruošta Chicagoje prie 63-ios gatvės ir Harlem Avenue, tuo metu nedideliame aviacijos lauke - gražioje pievoje. Numatyta sekmadienį suvažiavo gerokas lietuvių skaičius su maisto krepšiais pamatyti lietuvius lakūnus ir stebėti, ar atsiras bent vienas drašuoelis su jais paskraidyti. Nors tokių drašuoelių atsirado nedaug ir pelnas iš šių skridimų buvo menkas, bet užsibrėžtas tikslas buvo pasiektas. Atskiroms išskylančioms grupėms Darius prisistatė kaip iš Lietuvos atvykęs lakūnas, pasiryžęs netolimoj ateity kartu su Girėnu skristi iš Chicagos į Kauną su aviacijos lauke stovinčiu 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, paįvairinant jas komplikuotais lėktuvo manevrais ir iššokdinant iš lėktuvo vieną kitą parašiutininką. Pamažu transatlantinio skridimo idėja garsėjo ir poros mėnesių laikotarpyje nebuvo nė vieno lietuvių, kuris nebūtų žinojęs apie Dariaus - Girėno planuojamą žygį.

Vėliau pradėjo plaukti pakvietimai iš kitų lietuviškų kolonijų ir pas juos ruošti aviacijos dienas. Pamažu ir palaiptiesniui visuomenė įsitikino, kad mūsų lakūnų planuojamas žygis nėra kokios nors 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 bakus, 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 užsibrėžtą tikslą. Lakūnai Lindbergh, atlikus istorinį žygį, daugelis drašulių bandė sekti jo pėdomis, bet nė vienas bandymas nebuvo tobulai atliktas. Todėl visai natūralu, kad labai mažas lietuvių nuošimtis tikėjo mūsų lakūnų žygio pasisekimu. Visuomenė šį žygį rėmė vien tik dėl to, 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 kaminių 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 Chicago. 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 mieliai priimtas.

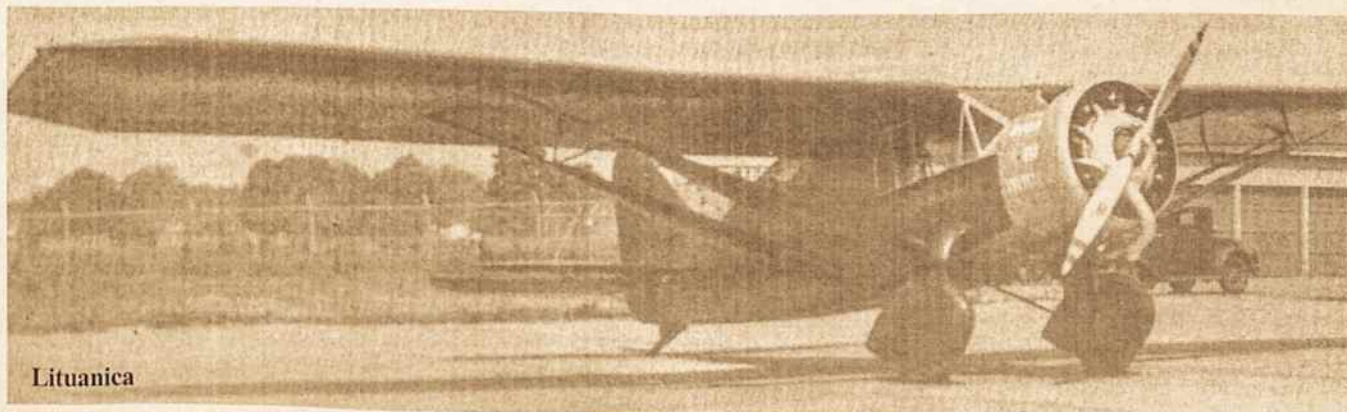
Lėktuvo krikštynų metu buvo surinkta stamboka pinigų suma, deja jos vis dar neužteko visoms sąskaitoms apmokėti. Tik per atsisveikinimo vakarą, kuris įvyko Chicagos - Bridgeport Lietuvių auditorijoje, po geros vakarienės Dariaus ir Girėno draugai bei skridimo entuziastai galutinai užbaigė skridimo finansavimo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

Atsivalaidavus 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, nedarąs jokio formalaus dokumento išpūdžio, 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 profesoriumi 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 Ievutė Pauliukiūtė (vėliau žinoma kaip ponia Rockefeller). Jai ir šešioms palydovėms Chicagos burmistras atsiuntė puošnius atvirus automobilius važiuoti į parodą. Kai



Lituanica



**Dariaus - Girėno
paminklas
Chicagoje po
pašventinimo
iškilnių 1934 m.
Paminklo
statymo komiteto
narys Petkus,
sekr. kpt.
Jurgėla, Miss
America ir Miss
Lithuania**

lietuvių eiseną pajudėjo iš konsulato ir garsiaja Michigan Avenue vyko į parodą atidaryti Lietuvių dienos šventę, iš Lietuvos Generalinio konsulo New Yorke Povilo Žadeickio 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. Balutis, Lietuvos įgaliotas ministeris Washingtone, atvykęs į Chicago dalyvauti Lietuvių dienos šventėje. Nesunku įsivaizduoti su kokių 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 pavilijono. 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. Iškilnėms pasibaigus, jie buvo pristatyti "Miss Lithuania" ir jos palydovėms. Vėliau mūsų gražuolės, italų lakūnų lydimos, svečiavosi italų, vokiečių, prancūzų ir kitų tautybių pavilijonuose, kur plačiai skambėjo Lietuvos ir jos sūnų, pasiryžusių nugalėti Atlantą, vardas.

Konsulato telefonai veikė be paliovos, atsakinėjant 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 kelią. Ar skridimas

pasiseks, ar mūsų lakūnų 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 nuskrudę 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 Lituaniai 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 Rytprūsijoje prie Soldin miestelio miške atrastas dar neišaiškintos kilmės lėktuvas. Kadangi jokių žinių apie lakūnus neturėjome, kilo įtarimas, kad Rytprūsijoje siautusios audros auka galėjo būti Lituania, tuo labiau, kad jos skridimo linija atitiko geografinę kryptį. Suteikus Associated Press lakūnų ir lėktuvo atpažinimo detales, už kelių valandų buvo gautas šios tragiškos žinios patvirtinimas. Gili gedulo skraistė apsiūtė 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 ekskursantų 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. Senojoje Prūsų žemėje pralietas lakūnų kraujas nešė ir dabar neša sodrų tautinį vaisių, paremtą Dariaus ir Girėno garbingu žygiu bei jų tragišku laimėjimu.

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 Darius 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 žioplų padauža".

Vienų savo atostogų metu (1922.XII.16 - 1923.11.27) vyr. ltn. Darius padėjo organizuoti talką Klaipėdos krašto išlaisvinimui. Buvo III-čios sukilėlių grupės vado Bajoro (kpt. M. Kalmano) padėjėju ir dalyvavo kautynėse. Keletą dienų buvo Šilutės igulos 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 brolišku.

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 užgijus iki jo mirties.

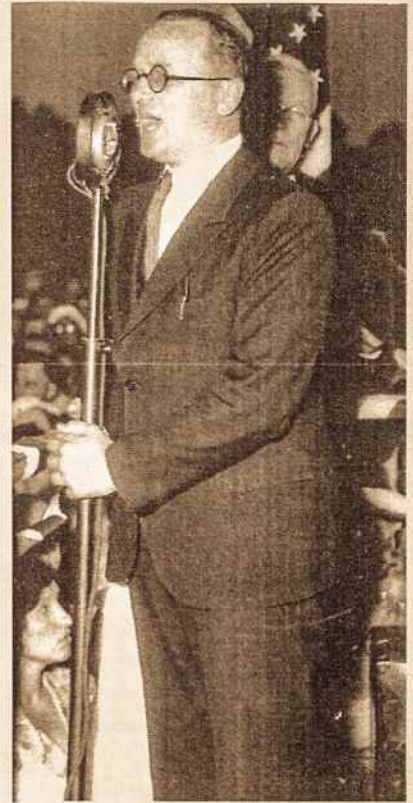
Nuo 1917 m. balandžio 12 d. iki 1919 m. gegužės 10 d.

Darius tarnavo savanoriu Amerikos kariuomenėje kaip artilerijos pulko telefonistas. Kautynėse Prancūzijoje buvo sužeistas ir įsakyme pulkui buvo pagirtas už narsumą.

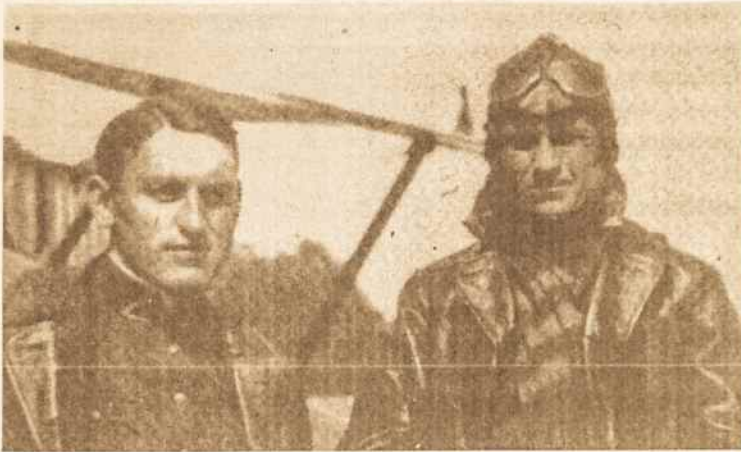
Chicagoje pradėjo lankyti universitetą ir padėjo organizuoti karo veteranų lietuvių organizaciją Susivienijimas Amerikos lietuvių kareivių (SALK). Buvo SALK centro valdybos ir III-čios kuopos sekretorius. Organizavo savanorius į Lietuvos kariuomenę - pats vienas per porą savaitių suverbavo 60 vyrų. Savo lėšomis atvyko į Lietuvą. Savanoriu įstojo į Lietuvos kariuomenę ir, baigęs Karo mokyklą 1921 m. gruodžio mėn. 18 d., buvo pakeltas į leitenanto laipsnį. Baigė aviacijos karininkų kursų 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 igijo 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 ruošti 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



Petras Jurgėla



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

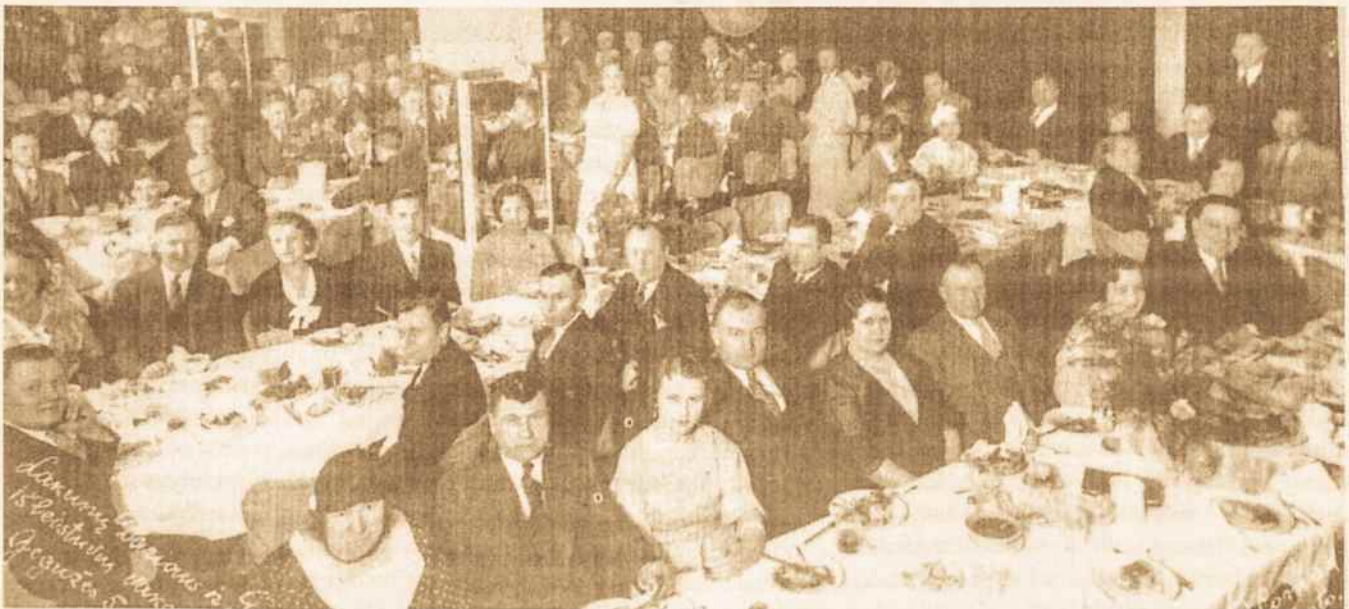
Lietuvos aviacijos karininką ir supažindino jį su Latvijos jūrų aviacijos viršininku. Pastarasis pakvietė visus lietuvių futbolininkus aplankyti jūrų aviaciją. Latvių lakūnai pasiūlė Dariui paskraidyti hidroplanu. Darius su latviu lakūnu sėdo į lėktuvą ir po trumpo paaikškinimo, paėmęs virusus, pakilo, paskraidė ir gražiai nusileido. Tuo būdu įrodė, kad lakūnui nereikia daug laiko studijuoti jūrų lėktuvą. Grįžus namo, Lietuvos lakūnai jį sveikino už tokią sugebėjimą.

Už tą "atsilankymą svetimoje kariuomenėje be savo vyresybės 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 vyresybės 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 bausiti drausmės būdu tik trijų mėnesių laikotarpyje, o jis nubaustas po 14 mėnesių; kad rugsėjo mėnesį vedęs, spalio mėnesį pranešė apie tai eskadrilės vadui ir, šiam leidus, pranešė aviacijos viršininkui. Gen. Žukauskas, skundo neskaiteęs, 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



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

keldavo didelį triukšmą... Po penkių dienų Darius buvo paleistas iš daboklės, dovanojant likusią bausmę. Bet aviacijos viršininkas savo pažadą ištesėjo ir: 1. garbės teismo neapkaltintą 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.

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 - Lituanika

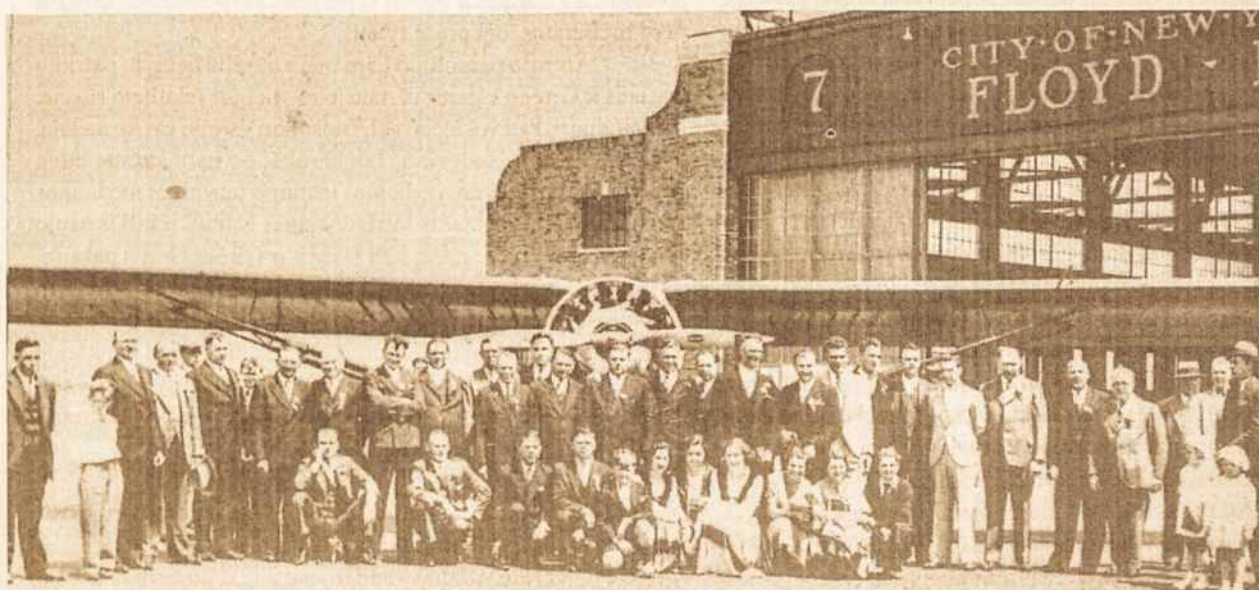
Jaunas našlaitis Stasys Girėnas atvyko pas brolių į Ameriką. Chicagoje trejus metus lankė pradžios mokyklą, dirbo spaustuvėje ir mėgo važinėti motociklu, kurį pats taisydavo. 1917 metais įstojo į JAV karo aviaciją ir tapo

mechaniku. Grįžęs iš karo tarnybos, dirbo spaustuvėje ir vertėsi šoferio darbu. Lankė skraidymo mokyklą, su kitu išigijo sportinį lėktuvą ir lėkdino keleivius. 1932 metais susipažino su kpt. Dariumi 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 Dariaus - 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: "Jeį krisim - vistiek žemiau žemės nenukrisim". Kvatojo žmonės - ir lipdavo be parašutų į lėktuvą vyrai, vaikai ir daugiausia moterys. Išlipdavo linksmi ir patenkinti. Nauji išpūdžiai, 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 aukštyn pakilti. Ir per Atlantą jie be parašutų pasileido. Tokie buvo mūsų Sparnuoti Lietuviai.

Per Atlantą skrido daug gabijų ir igudusių lakūnų, aprūpinti gerais skridimo prietaisais. Kai kurie Atlantą perskrido, o kai kurie ir žuvo. Lituanikai skrendant, Atlantas buvo debesuotas. Atskrendančių didvyrių Kauno aerodrome laukė apie 25 000 žmonių ir neramios viso pasaulio



Darius ir Girėnas su skridimo rėmėjais New York 1933.V. 28



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

lietuvių širdys. Žuvusius lakūnus aerodrome sutiko apie 50 000 žmonių, laidojo apie 100,000 (įskaitant 80 organizacijų), o giliai raudovo trys milijonai lietuvių visame pasaulyje...

Bendrai, Darius ir Girėnas savo skridimu parodė sekantį: 1. Be keičiamo žingsnio propelerio New Yorko 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. Lituania buvo perstatytas lėktuvas, ir beveik visi navigacijos prietaisai buvo varuoti, seni. Taigi Darius ir Girėnas parodė nepaprastą drąsą, pasiryžę skristi su senais prietaisais, be radijo ir be parašiutų. Iš New Yorko į Soldin 3984 mylias nuskrido per 37 valandas ir 11 minučių. Visa tai rodo Dariaus ir Girėno ištvėrmę 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 Chicago 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 17 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 Lituania pašovė per klaidą, manydami, kad lenkų lėktuvas 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 išipareigojimą - nėra naciškos Vokietijos, nepriklausomos Lietuvos nė prezidento, reikalavusio to išipareigojimo". 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 Lituania 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.

**Didžiausias Lietuvos Akmuo - Puntukas
Anykščiuose. Jame įamžintas atminimas
žuvusiems lakūnams Kap. Steponui
Dariui ir Stasiui Girėnui., kaip Atlanto
nugalėtojams, Tėvynės Lietuvos garbei.**



Per laidotuves kanauninkas Penkauskas 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 karališkai”. Ministeris pirmininkas J. Tūbelis pasakė: “Darius ir Girėnas savo drąsiu žygiu, savo gyvybe įrašė lietuvių tautos sielon didžiųjų darbų troškimą”. Šalių 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 nuosirdžios kitų tautų ir net priešų užuojautos. Tai buvo didžiausias Lietuvos laimėjimas. Kodėl? Juk prieš tai Atlantą perskrido eilė kitų vyrų. Tačiau ši vandenyną net ir siauriausioj vietoj nebuvo perskridę nei rusai, nei kiti Lietuvos kaimynai. Ir svetimtaučiai išvydo Darių ir Girėną spinduliuojant nepaprastu idealizmu. Net svetimieji jautė, kad Lituanikos tikslas buvo nusileisti ne tiek į Kauno aerodromą, kiek į dvasinį Lietuvos aerodromą.

Ir nulenkė prieš šiuos Sparnuotus Lietuvius savo galvas ir širdis Lietuvos ūkininkai, darbininkai, jaunimo sąjungos, šviesuomenė, kariuomenė, valdžios pareigūnai ir visi lietuviai nepriklausomoje 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. 1933 metais Lietuvoje jau buvo apie 300 Dariaus ir Girėno gatvių, 18 tiltų, 24 aikštės, 8 mokyklos. Kaimuose žmonės net ažuolus ir piliakalnius jų vardu pavadindavo. Poetai juos apdainavo, menininkai įamžino paveiksluose bei statulose Lietuvoj ir Amerikoj pastatyti jiems paminklai. Visuomenė juos kasmet prisimena per tradicinę tautinę šventę.

Lituanikos nelaimė apstulbino visus lietuvius. Ji sukrėtė net ir nutautusius, kuriuose lietuviybės negalėjo pažadinti nei ugingi pamokslai, nei patriotinės kalbos, nei tėvų ašaros. Lituanika 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 negėstančiomis 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!

P.S.

Čikagoje daugelis stebėjosi, kad kpt. S. Dariaus tikrosios seserys ir broliai yra Juciai. Visai skirtinga pavardė. Aš kartą paklausiau kapitono apie jo kilmę. Jis man paaiškino. Tikroji jo, brolių ir seserų pavardė yra dvilypė: Jucevičius-Darašius. Seserims ir broliams labiau patiko pirmoji pavardė, kurią jie sutrumpino ir sulietuvino -Jucius. O mūsų lakūnas, eidamas Amerikos mokyklas ėmė vartoti tik anrają pavardę - Darašius, kurią taip pat vėliau sutrumpino - Darius.

Čia norėčiau pastebėti, kad tikroji Girėno pavardė yra Girskis. Aš jo pavardę sulietuvinau, kai pasiūliau jam pasivadinti Girėnu. Jis mielai sutiko ir tapo Girėnu, daugiau nebesivadino nei Girskiu, nei Girch. Labai džiaugiuosi, kad ir Stasio Girėno broliai nuo to laiko ėmė vadintis Girėnais.



Aviacijos plk. ltn. Leonardas Peseckas

LIETUVA JIEMS DAVĖ SPARNUS

VYTAUTAS PESECKAS

Steponą Darių prisimena jo paskutinis tiesioginis viršininkas, 4-tos eskadrilės vadas Leonardas Peseckas (1899-1976).

1933 m. liepos 15 d. rytą Kauno radijo stotis pranešė Lietuvai, kad lakūnai - Lietuvos karo aviacijos kapitonas Steponas Darius ir Amerikos lietuvis Stasys Girėnas iš Niujorko Floyd Bennet 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-tąja 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, buvo 4-tosios eskadrilės skraidančio personalo sąrašuose.

Kita dleną "Ansaldū" 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. Kalbėjo apie Darių, prisimindami senus nuotykius, bendrus išgyvenimus ore ir žemėje.

Įstojęs į Lietuvos karo aviaciją, apie kurią tada neretai išgirdavai, jog ten žaidžiama su mirtimi, S. Darius 1923 m. vasarą baigė aviacijos karininkų kursus. Jau turėdamas teisę savarankiškai skraidyti lėktuvu "Albatros B II", jis buvo paskirtas eiti lakūno pareigas į 3-iąją eskadrilę. Jos branduolį tada sudarė karo lakūnai: eskadrilės vadas Stašaitis, pilotai Stanaitis, Garolis, Čemarka, Gavelis, Morkus, Reimontas, Damijonaitis, Nastaras. Eskadrilė buvo apginkluota pasenusiais žvalgybos lėktuvais "Albatros" ir LVG. Trečiojoje eskadrilėje karo lakūno vardas buvo suteiktas ir S. Dariui. Jis skraidė gerai, buvo drąsus. Į aviaciją ir skraidymus, būdamas išsilavinęs pilotas, S. Darius žiūrėjo rimtai, nors sąlygos buvo labai primityvios.

Lietuvos karo aviacijoje S. Darius tarnavo šiose eskadrilėse: mokomoji - 1922.I.7-1923.VI.23; 3-oji - 1923.VI.23 - 1925.VII.17; 1-oji - 1925.VIII.17 - 1925.XI.25; 4-oji 1925.XI.25 - 1927.V.4.

Jo skraidymo stažas – apie 400 valandų.

1923 m. vasarą pradėjome skraidyti naktį. Naktiniai skraidymai tada dar nebuvo lakūnams privalomi – galėjai eiti savanoriškai. Pirmųjų savanorių grupelėje kartu su keliais kitais lakūnais buvome S. Darius ir aš. Iš pradžių, kol kažkas sugalvojo aerodrome užkurti laužus, skraidėme prie mėnulio šviesos. Paskui - panaudodami žiburius, kurie rodė aerodromo ribas ir tūpimo taką. Vėliau atsirado signalinės šviesos, prožektoriai, radijas. Kadangi lėktuvai nebuvo pritaikyti skraidymams naktį, pilotas į kabiną pasiimdavo kišeninį žibintuvėlį, kad kartkartėmis apšviestų prietaisų lentos rodykles...

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

Kai S. Darių perkėlė į naujais naikintuvais apginkluotą 1-ąją eskadrilę, kurioje tarnavau nuo pat jos suformavimo, mes skraidėme kartu. Atrodo, ir dabar matau, kaip dvisparniai siaurais sparnais lėktuvai, kurių liemenys stori lyg lydekų, pekliškai kaukdami vienas 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, ką tik suformuotos, eskadrilės vadu.

Vos tik atvykęs į aviaciją, S. Darius tuoj suorganizavo anglų kalbos pamokas, supažindino mus su beisbolu ir net subūrė šio sporto šakos komandą. Kartą Žaliakalnyje rungtyniavome su atvykusia į Kauną estų komanda. Deja, beisbolas pas mus kažkodėl neprigijo, ir mūsų komanda greit iširo. Darius mokė mus taip pat ir bokso meno. Ir man teko, užsidėjus bokso pirštines, pasikumščiuoti su juo, tačiau nė vienas aviatorius prieš jį atsilaukiyti negalėjo. Jis buvo geras boksininkas. Vienu metu labai rimtai treniravo mechaniką Tarvydą, kuris, S. Dariaus nuomone, galėjo tapti, pasaulio sunkaus svorio bokso čempionu.

S. Darius matė, kad Lietuvoje jaunimas ieškojo poilsio ir pramogų prie kortų ir svaiginamųjų gėrimų prirūkytuose kambariuose. Jis spaudoje ir privačiuose pokalbiuose propagavo

sportą, kaip priemonę pašalinti šias ydas. Po tarnybos jis kasdien skubėjo į Kauno miestą, kur su sportininkais praleisdavo savo laisvalaikį ir sekmadienius. Galima sakyti, kad S. Darius padėjo kertinį Lietuvos sporto akmenį. Jis buvo vienas iš pirmųjų sporto organizatorių, futbolo rinktinės žaidėjas, krepšinio, ledo ritulio ir bokso pradininkas Lietuvoje.

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 Valstijose ir dalyvavęs Pirmajame Pasauliniame kare Europoje, turėjo platesnį akiratį negu mes – žali kaimo berneliai.

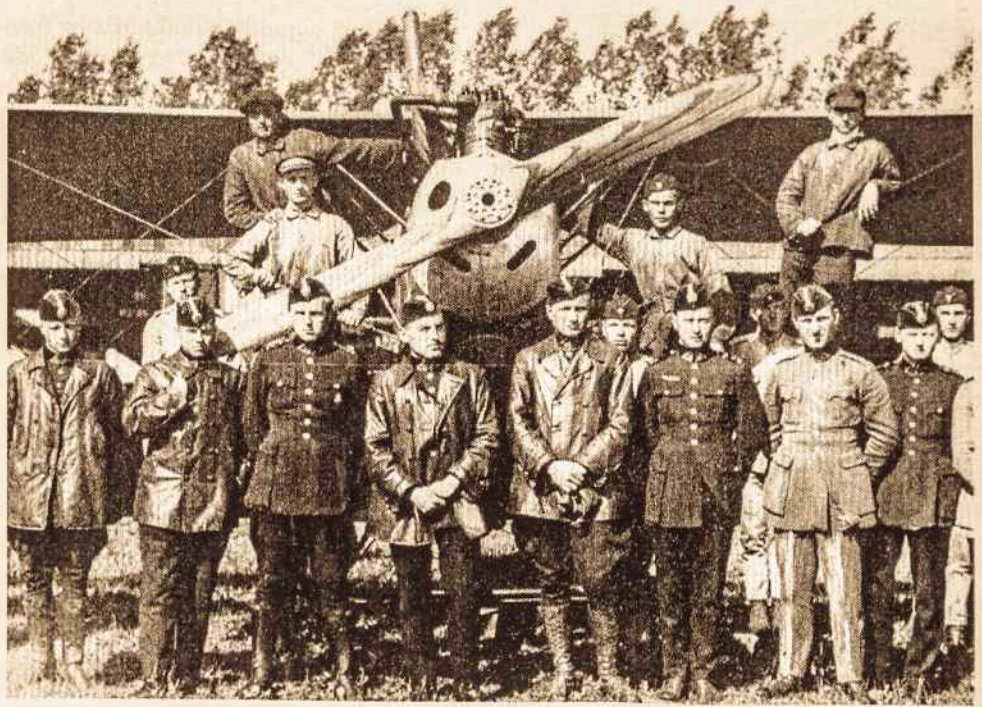
1927 metais vyr. ltn. S. Darius paprašė manęs išleisti metams nemokamų atostogų, kad galėtų aplankyti motiną, brolių, seseris, kurių nematė septynerius metus. Prieš jam išvykstant atostogų, parašiau raportą aviacijos viršininkui gen. št. plk. ltn. S. Dariui suteikti aviacijos kapitono laipsnį.

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

S. Dariui išvykus į JAV, po gero pusmečio atėjo jo laiškas, kuriame prašė mano tarpininkavimo paleisti jį iš kariuomenės į atsargą. Po to dar gavau tris jo laiškus. Viename ilgame laiške aprašė savo buvusius nemalonumus 1-ojoje naikintuvų eskadrilėje. Skundėsi dėl Lietuvos kariuomenės ir aviacijos vadovybės, kuri jį skaudžiai ir neteisingai persekiojo, baudė areštais, grasino pašalinimais iš kariuomenės. Visuose laiškuose S. Darius man rašė, kad, sutvarkęs savo reikalus Čikagoje, tuoj grįš namo.

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 Čikagą, kad būtų gražu ir lietuviai tėvynės labai rizikuoti skristi per Atlantą.

Taip pat žinojom, kad jis ruošėsi skristi, pirko seną lėktuvą, sutiko bendramintį amerikietį lakūną Girėną. Ir mes jautėmės kalti, kad nepadėjome senam mūsų kolegai, vienišam oro vilkui, kuris taip tėvynę Lietuvą mylėjo, neparėmėme jo žygio nei moraliai, nei materialiai. O galėjome! Bet Amerika buvo taip toli, o mes – kasdieninius menkuos reikaluos



4-ta eskadrilė 1926 metais. Prie lėktuvo stovi iš kairės karo lakūnai: Liutkus, Tiškus, Pyragius, Peseckas - eskadrilės vadas, Darius, Jablonskis, Bartuška, Damijonaitis

paskendę, tokie nerangūs. O gal ir nesupratom Dariaus užmojo, 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 nežinom, negalim susisiekti, išgirsti jo balso. O tokio paprasto prietaiso kaip radijas reikėjo lėktuve. Taip palengvintų lakūnams skridimą, bet jiems trūko lėšų jį įsigyti...

Tos dienos vakarop dar niekada nemačiau tiek daug žmonių: automobiliais, autobusais, vežimais, dviračiais ir pėsčiom 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 naikintuvu Pyragius ir kaukdamas sirena pradėjo skraidyti virš Kauno miesto stogų, skelbdamas žinią, kad "Lituanica" nugalėjo Atlantą ir yra netoli Lietuvos. Minių minios - ūkininkai, darbininkai, tarnautojai, šauliai, valdininkai, skautai, moksleiviai, kariai - visa Lietuva džiūgavo ir dainavo: "Atskrend sakalėlis per žalią girelę..." 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 atskrenda!.. Jau atskrenda!.." Ir mes, karo lakūnai,



Pirmas iš kairės - karo lakūnas I rango aviacijos kap. Simas Stanaitis. Viduryje - Steponas Darius II rango karo lakūnas vyr. leit. Trečias iš kairės - I rango karo lakūnas aviacijos kap. Leonardas Peseckas

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" balso tolumoje. Iš pradžių vos girdimą, bet artėjant kaskart stipresnį, galingesnį. Anksti rytą ELTA 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 apie Dariaus ir Girėno tragišką žuvimą.

Sunku aprašyti liūdesį, kuris apgaubė kaip juodas šydas visus laukiančius aerodrome. Mačiau, saulei tekant, žmonės skirstėsi tylūs ir prislėgti, kažką nepaprastai brangaus praradę. Jie skirstėsi iš aerodromo, išsinešdami didelį skausmą širdyse. Mačiau, verkė ne tik moterys, bet ir vyrai. Nuo pat jų žuvimo dienos Lietuvoje ir užsienio spaudoje sklido gandai ir spėliojimai apie "Lituanicos" nelaimės priežastį. Buvo daug rašoma, kalbama. Lietuviai nenorėjo tikėti, kad Darius ir Girėnas, sėkmingai nugalėję Atlantą, prie pat tėvynės slenksčio dėl lėktuvo avarijos 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 I Pasauliniame kare JAV kariuomenėje, dalyvavo kautynėse prieš vokiečius. Arba vokiečiai keršijo lietuvių tautai už Klaipėdos krašto prijungimą prie Lietuvos valstybės.

Taip pat "Lituanicos" pašovimo mitui 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 kojoje 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 suprato, kad buvo peršautas kuro bakas. Arba esą "Lituanicos" nelaimės priežastims nustatyti komisijos pirmininkas konstruktorius A. Gustaitis apžiūrėjęs lėktuvo liekanas Kaune, rado kulkosvaidžio kulku ženklus, ir prašė niekam apie tai nepasakoti...

Taip per visą mano gyvenimą Kaune vis iškildavo "Lituanicos" pašovimo klausimas, įvairios versijos. Net ir mūsų emigrantų spaudoje pasirodė sensacingi pranešimai, kad toks ir toks tautietis atidengs Soldino miško paslaptį. Deja, šiandien žinoma, kad vokiečiai jokių mirties spindulių neturėjo, nes būtų juos panaudoję II-ame Pasauliniame kare. O anais laikais tamsią naktį su kulkosvaidžiu pataikyti į skrendantį lėktuvą, tai kaip aklai vištai grūdą 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 Žilinskas), kita - specialistų aviatorių, lėktuvo nelaimės priežastims iširti. Kai dėl medicinos apžiūrėjimo duomenų, 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.

Įvykus "Lituanicos" nelaimei, kitą dieną į Soldino miškelį atvyko iš Lietuvos aviacijos kapitonas V. Morkus tirti avarijos priežastį. Nelaimės vietoje jis rado lėktuvą, dėl nežmoniškos kritimo jėgos medžių 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. Iš pradžių ji laužė tik smulkesnes medžių šakeles. O likusius 50 metrų - jau pačias medžių viršūnes, pagaliau, nukirtus šešis storus medžius, subyrėjo į šipulius pasiekus žemę. Beveik sveiki likę tik visi keturi kuro bakai. Viename sparno bake dar buvo apie 50 litrų benzino...

Morkus, sugrįžęs į Kauną, mums pasakojo, kad galbūt viena iš nelaimės priežasčių - aukščio rodyklė. Darius ir Girėnas, pakilę iš Niujorko 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, nors aukštis tarp jų lėktuvo ir žemės buvo visai kitoks. Lakūnai turbūt nežinodami skrido labai žemai, arti žemės.

Nelaimės vietoje oras buvo blogas: lijo, žemi debesys, vietomis rūkas ir labai tamsu. Lakūnai skrido, vadovaudamiesi vien kompasu. Galbūt jie ir norėjo priartėti prie žemės, atrasti orientyrus, kurie yra matomi naktį - geležinkelius, kelius, upes, miestų žiburius, pagal kuriuos galėtų žemėlapyje tiksliai nustatyti, kur jie yra. O skristi žemai nakties metu virš nepažįstamų vietovių ir dar blogu oru - 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 vietos nusileisti?..

SESUO APIE BROLĮ

Transatlantinio lakūno Stepono Dariaus sesuo – KATRINA JUCIUS-STULPINIENĖ

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 iškėkėjo už Kazio Degučio. Patėvis buvo geras žmogus, bet jam nesisekė ūkininkauti. Jį vis ta Amerika traukė. Ir išvažiavo su vyriausiuoju broliu Boleslovu Amerikon laimės 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. Šeima išlaikė motina, o vėliau vyriausiasis 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 per trejus metus. Taip pat uolus buvo sportininkas, mėgo beisbolą ir bokso. 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.



**Konstancija
Stulpinienė ir dr.
Nijolė Dariūtė
Maštarienė prie
Driaus ir Girėno
paminklo
Marquette Parke
1972 m.**

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 valandas prastovėdavo, užvertęs galvą aukštyn... Taip Steponas su grupe lietuvių išvažiavo į Lietuvą. Išvažiavęs rašė laiškuose, 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 Ashland 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

50 MILIJONŲ ŽMONIŲ BE ELEKTROS - 2003.8.14 KAS TOLIAU?

ALEKSAS VITKUS

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 lakūnus. Mylėjo 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 nepapasakočiau. Kai jis buvo sužeistas kare, parašė man laišką iš ligoninės, prašė mamai nesakyti.

Stepono draugų Chicagoje jau nebėra. Prisimenu toki lakūną Kiela, 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 nuskristų... O jis žadėjo nuskristi ir parskristi atgal... Jis taip norėjo nuskristi... Tiek daug vargo, tiek privargo. Vargšas... Tas miškas... Ten, tur būt, norėjo nusileisti į pievą, miško pakrašty. 1935 metais 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 vienui viena. Lietuvoje Nijolė Dariutė - 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.

Kalbėjosi Vytautas Peseckas

Konstancija Stulpinienė mirė 1972 m. liepos 27 d. Floridoje, palaidota Chicagoje.

Kokius nepaprastus laikus gyvename! Dar nespėjome atsipeikėti nuo neseniai Bagdade įvykdyto teroristinio antpuolio prieš ten esančią Jordano valstybės ambasadą (po to įvyko ir gal dar baisesnį puolimą prieš JT Įstaigą Bagdade ir ortodoksus žydus Jeruzalėje), kai Ameriką sukretė ir kita nelaukta, ši kartą nekruvina, tačiau netikėta, bet žmoniškai ir ekonomiškai žiūrint, nelaimė. Rugsėjo 14 dienos karštą popietę, apie antrą valandą, First Energy bendrovės (Akron, Ohio) East Lake, Ohio esančios jėgainės generatoriaus išjungėjas atjungia jį nuo tinklo. Už valandos, viena tos pačios bendrovės 345 KV perdavimo linija išsijungia, ir apkrovimas perkrauna kitą 345 KV liniją. Jos laidai išyla, ištįsta ir nusileidžia žemyn iki apačioje esančių medžių. Išsijungia ir antra pagrindinė 345 KV linija. Netrukus išsijungia ir dar dvi kitos svarbios 345 KV linijos. Laike kelių minučių, vienas po kito, gelbėdami savas linijas ir generatorius, išjungia jas ir kiti išjungėjai. Šiandien daug kas klausia, ar First Energy operatoriai neturėjo pasiskubinti pranešti kitiems to bendro tinklo dalyviams apie savo dar iki tol gana lokalines problemas, taip kad būtų galima imtis veiksmų sustabdyti visą tinklo sugriuvimą?

Ar tai pirmas toks elektros energijos tiekimo sutrikimas? Ne, pats pirmas nemažas, tuomet beveik legendinis, energijos sutrikimas įvyko irgi šiaurės rytų Amerikoje 1965 metų lapkričio mėnesį, kai perkrautas išjungėjas prie Toronto išjungė liniją, netrukus paskandindamas 30 milijonų žmonių tamson, iki Naujosios Anglijos valstijų ir net New Yorko. Anais laikais, kai Amerika dar labai bijojo Sovietų užpuolimo, daug amerikiečių galvojo, kad kraštą užpuolė rusai. Susirūpino federalinė valdžia, ir su pačiomis elektros bendrovėmis pradėjo ieškoti kaip būtų galima rasti veiksmingas priemones sutrukdyti šio didelio tinklo griūtį, kai tik gana nedidelė jo dalis būna paveikta kokio nors staigaus defekto.

1977 metais - dar viena katastrofa - ir vėl New York ir jo apylinkėse. Karštą liepos mėnesio dieną žaibas trenkė į net dvi netoli New York esančias transmisijos linijas. Ši kartą New Yorko jėgainės laiku atsijungė nuo kitų valstijų, taip sustabdydamos dar platesnę tinklo griūtį. Deja, New York jėgainės pačios negamina pakankamai energijos aprūpinti visą miestą be kitų pagalbos, ir jos visos sugriuvo. Devyni milijonai didžiojo miesto gyventojų prarado elektrą daugiau negu vienai dienai.

1996 metų liepos mėnesį įvyko dar kita staigi energijos krizė Kalifornijoje, apėmusi plotus net nuo Nebraskos iki Washington valstijos, kai vienoje 345 KV linijoje, kur aukštas medis Idaho valstijoje nukrito ant aukštos

įtampos laidų, taip sukeldamas trumpą sujungimą. Kažkodėl išsijungė ir kitos linijos, ir mažas sutrikimas tapo didele problema milijonams žmonių. Imta kirsti prie aukštos įtampos linijų esančius medžius, arba bent juos rūpestingiau apgenėti.

Šį kartą, rugpjūčio 14 dieną, normalią savaitės darbo dieną, ketvirtadienį, net 50 milijonų žmonių, jau beveik baigusiu ar baigiančiu darbu, ar gal jau įvairiais traukiniais ar kitokiais būdais skubančių namo, liko be elektros. Ačiū Dievui, ši pastaroji nelaimė, apėmusi didžiulį plotą nuo New York iki Detroit, nesukėlė neskaitant mažų išimčių, tokių baisių plėšimų ir panikos kaip buvo atsitikę 1977 metais.

Prisimenant šią neseniai (rugpjūčio 14) įvykusią didžiulę JAV ir Kanados rytinių dalių elektros tinklo griūtį, maždaug nuo New Yorko iki Detroito, nuo Toronto iki Ottawa, gal būtų pravartu TŽ skaitytojams bent trumpai, nors ir paviršutiniškai, susipažinti su tinklų stabilumo principais, ir tuomet bandyti suprasti, kaip ir kodėl ta avarija ar tinklo griūtis įvyko.

Problema su elektros tinklų stabilumu prasidėjo jau XX amžiaus pradžioje, kai sinchroninius kintamos srovės generatorius pradėjo jungti į bendrą tinklą, surišant juos vis ilgesniais atstumais į lygiagrečius jungimo schemą ar tinklą. Tyrinėjimai ir bandymai reprezentuoti realius tinklus sudarant modelius naudojant laboratorinius tinklų analizatorius (tai buvo dar gerokai prieš kompiuterių era), privedė prie geresnio stabilumo problemos supratimo. Bet, ar to pakako?

Senais laikais (1920-1940) elektra buvo gaminama anglį deginančiose ar hidraulinėse jėgainėse, kurios stovėjo palyginant netoli tos energijos vartotojų. Jei įvykdavo sutrikimas, kentėdavo tik tos jėgainės abonentai. Metams bėgant, tinklai plėtėsi, prasidėjo taip vadinamas "power - sharing". Apie tai kiek vėliau.

Kad geriau suprastume elektros tinklo veikimo principą, pažiūrėkime į paprastą nekomplikuotą dviejų generatorių tinklą, kur du generatoriai yra sujungti aukštos įtampos linija, turinčia reaktyvinę varžą $X = 2 \cdot \pi \cdot f \cdot L$ (mažą ominię varžą R galima ignoruoti). Toks tinklas gali būti reprezentuojamas šia formule:

$$E_1 = E_2 - jX \cdot I$$

kur E ir I yra vektoriniai dydžiai. Skaitytojo nevarginsiu su formulės išvedimu, bet matematiškai galima parodyti, kad maksimalus energijos kiekis P , kuris gali būti tokiaime tinkle perduotas iš vieno linijos galo į kitą, gali būti išreiškiamas tokia formule:

$$P = \frac{E_1 \cdot E_2}{X} \cdot \sin \alpha$$

kur $\sin \alpha$ yra sinusas kampo, kuriuo skiriasi abiejų generatorių vektorinės įtampos. Tas kampas gali svyruoti tik tarp -90 ir 90 laipsnių, nes kitaip abi mašinos iškris iš sinchroninio veikimo. Kad geriau įsivaizduotume patį principą, tokia elektros grandinė gal būti reprezentuota ir paprastu lengviau suprantamu mechanišku analogu, kurį sudarytų du ant to

paties pastoviai besisukančio velėno užmauti strypai, tarp savęs sujungti spyruokle, atitinkančia elektrinei indukcinėi varžai X . Velėnas yra sukamas jėgos atitinkančios perduodamai energijai, o kampa tarp strypų nustato spyruoklė. Aišku, kampui perviršijus 90 laipsnių, sistema sugriūva.

Kaip matome iš tos formulės, perduoti didelius energijos kiekius reikia kuo aukštesnės įtampos, ir kuo mažesnės jungiančios linijos indukcinės varžos X . Amerikoje jau nedidelė naujiena, kai naujai statomos linijos įtampa siekia jau 500 KV ir aukščiau. Siekiant dar aukštesnių įtampų, atsiranda ir kitokios problemos, kaip jungimo procesai (switching surges), ir kiti. Tuomet kai kur bandoma pereiti, ir kartais gana sėkmingai, į nuolatinės srovės tinklus, kur stabilumo ar sinchronizavimo problemos nebūtų. Už tai ten iškyla kiti uždaviniai, kaip pavyzdžiui, avarijos atveju išjungti tinklą, kai avarinė pastovi srovė, būdama nuolatinio pobūdžio, niekada nepereina per savo nulinių momentą, reikalingą bet kokiam srovės išjungimui.

Indukcinė varža X priklauso nuo atstumo. Todėl, norint sujungti tarp miestinius ir ypač tolimus regioninius tinklus, su tuo, t.y. su nemaža indukcinė X verte, reikia sutikti. Perduodama energija mažėja, ir reikia statyti daugiau linijų.

Su Europoje naudojamu 50 Hz dažniu ši problema šiek tiek palengvėtų, bet Amerikoje keisti iš jau seniai įprasto ir įsisenėjusio 60 į 50 Hz dažnį yra jau per vėlu, ir visiškai nerealistiška. Be to, perėjimas į 50 Hz dažnio režimą reikalautų daugiau vario, daugiau geležies, taigi - ir svorio, taip pabranginant visus generatorius, motorus ir transformatorius.

Bandymai mažinti indukcinę varžą mažinant atstumą tarp trijų fazinių laidų negali duoti daug naudos, nes taip darant padidėja galimybė, kad žaibas ir kitokios rūšies viršįtampės sukels dažniau ir daugiau avarių. Per daug mažinant transformatorių indukcinę varžą sukelia kitas problemas: transformatoriai brangsta, ir, avarijos atveju, didėja trumpo sujungimo srovės, reikalaujančios stipresnių ir brangesnių aukštos įtampos išjungėjų.

Naudojant aukščiau parodytą formulę galima apytikriai apskaičiuoti, kiek energijos galima persiųsti iš vienos stoties į kitą. Jei priimsime, kad turime gana aukštos 345 KV įtampos 50 mylių ilgumo liniją, kuri normaliai turi maždaug 0.8 omų/mylių indukcinės varžos, matysime, jog tokia linija galima perduoti apie 3,000 megavatų energijos, o tai jau turėtų pilnai pakakti tokio dydžio miestui kaip Milwaukee su visomis apylinkėmis. Jei to nepakanka, reikia statyti šalia jos dar vieną liniją.

Praktiškai rugpjūčio 14 sutrikę tinklai ir jiems panašūs, yra gerokai komplikuočiau, ir jų nuolatinio darbo stabilumo ribos yra labai sunku apskaičiuoti. Problema dar labiau susikomplicuoja, kai tinkle įvyksta kokia nors, nors ir trumpalaikė, avarija, kaip pvz. trumpas sujungimas, labai aukštos įtampos tinkluose dažniausiai sukeliama žaibo išlydžio, o žemesnės įtampos tinkluose - ir dėl kitokių

priežasčių, kaip eismo nelaimės, ant laidų užkrentančios medžių šakos, ir pan.

Tokios trumpalaikės avarijos paprastai yra izoliuojamos greitai veikiančių aukštos įtampos išjungėjų (power circuit breakers) ir juos kontroliuojančių relijų (relays). Šių dienų didieji modernūs išjungėjai gali atidaryti sužalotą grandinę per kelis periodus ar ciklus, t.y. 30-50 msek. Deja, kartais ir tokių greitų išjungimų nepakanka, kad būtų išvengtas tinklo stabilumo praradimas.

Kai kuris kokio plataus tinklo generatorius ar net visa kelių generatorių jėgainė praranda stabilumą, arba, paprastai sakant, nustoja eiti "į koją" su likusiu tinklu tas generatorius ar jėgainė nebeatlieka savo funkcijos, tai yra, nesiunčia savo energijos į tinklą. Tai dar ne viskas, neeinantis "į koją" su kitais generatorius ne tik nepalaiko tinklo reikalavimų, bet ir sukelia pavojingus tinklo įtampos siūbavimus, kurie gali leisti užsidaryti ir daugiau perdavimo linijų. Tokį generatorių reikia kuo greičiausiai atjungti nuo tinklo.

Taigi, kaip ir beveik visuomet technikoje, ekonomika ir čia diktuoja tinklo planavimą ir jo eksploataciją. Jei norėtume būti brutaliai ciniški, galėtume pasakyti, kad rugpjūčio 14 dienos tinklo griūtį sukėlė visagalis doleris - ekonomika, o taip pat prie to svaria dalimi prisidėjo ir prieš keletą metų Amerikoje pasidariusia madinga dereguliacija, apie kurią jau buvau rašęs ir TŽ 2001 metų Nr. 2 straipsnyje "Amerikos elektros energijos problemos", kuriame išreiškiau baimę, kad tuo metu Kalifornijoje vykusios elektros energijos krizė ilgai gali "užkrėsti" ir likusią Ameriką. Kodėl?

Prisiminkime, kad daug metų Amerikoje kiekviena valstija tvarkė ir reguliavo privačias investicines elektros bendroves. Taip būdavo užtikrinamas, kad ir ribotas, bet užtikrintas, jų pelnas, palyginant nebrangi vartotojams energija ir jos neblogas ar pakenčiamas patikimumas. Tokia sąranga leisdavo pritraukti reikiamo kapitalo didiesiems pagerinimams, kaip statyba naujų jėgainių ar aukštos įtampos transmisijos linijų.

Nebuvo ir sena tvarka be trūkumų. Nuolat augant elektros energijos pareikalavimui, politikai, įtaigojami paprastų piliečių ir specialių interesų grupių, kaip pvz. "Žaliųjų", ar kitokių gamtos "saugotojų" ekstremistų, labai nenoriai duodavo leidimus statyti naujas jėgaines ir aukštos įtampos linijas. Vyravo taip vadinama NIMBY (Not in my back yard) filosofija. Kai didmeninės elektros kainos pamažu kilo, politikai pasidavė vartotojų ar balsuotojų spaudimui, ir labai nenoriai leido pakelti mažmenines elektros kainas. Tas, žinoma, sukėlė gana nerūpestingą ir vis didėjantį energijos vartojimą. Ką daryti?

1992 metais kongresas, stumiamas ir raginamas naujų "high technology" interesų (pvz. vėliau taip labai susikompromitavusios ENRON bendrovės), išleido įstatymą leidžiantį sukurti popierines bendroves, su beveik minimaliai investuoto kapitalo, kurios galėjo

pardavinėti kitų bendrovių pagamintą elektros energiją laisvoje urmo rinkoje. Kitaip sakant, elektros energijos tiekimo pramonė buvo suskaldyta į elektros energijos gamybos (generation), perdavimo (transmission) ir paskirstymo (distribution) funkcijas. Teoretiškai mintis buvo gal ir nebloga: padidėjusi konkurencija nuspaus žemyn elektros energijos kainas. Bet buvo patogia užmiršta, kad už žemą energijos kainą reikės atsilyginti. Kaip? Aišku, energijos ir ją tiekiančių įmonių nepatikimumu. Naujieji makleriai, ieškodami kuo daugiau greito pelno, dabar galėjo pasirinkti kur jie perka energiją, kad ir nuo toli esančių jėgainių. Tai sukėlė poreikį statyti daugiau perdavimo linijų, kurių niekas nenorėjo patys finansuoti, kadangi tomis linijomis naudotųsi ne tik investitoriai, bet ir jų konkurentai.

Taip, tokie makleriai, kurie tik perka ir parduoda elektros energiją neturi jokio intereso investuoti į energijos perdavimo linijas, kurias naudoja jų konkurentai. Man čia prisimena Lietuvoje matytus daugiabučius, kur pavieniai butai yra gerai prižiūrimi, o vadinamų bendrų laiptinių būklė ir net išvaizda kartais sukelia net siaubą. Kaip sakoma, "ne mano kiaulės, ne mano pupos". Panašiai darosi ir čia Amerikoje su elektros energijos ūkiu. Ar kada pagerės? Tikėkimės, nes po truputį net dereguliacija anksčiau aiškiai rėmusi prezidento Bush administracija dabar jau pradeda pripažinti, kad gal reikia ieškoti kitų kelių.

Nors būtų ir keista, bet reikia pripažinti, kad anksčiau taip garbintas, nors iš principo ir teigiamas, Amerikoje įprastas energijos pasidalinimo principas (power sharing) yra dalinai kaltas dėl šios dienos problemų. Jei, pavyzdžiui dėl didelių karščių Texas trūksta energijos, ją jis gali gauti iš Illinois, Indiana ar kitų valstijų, kur tuo laiku energijos pareikalavimas yra gal mažesnis. Ir atvirkščiai. Neretai pasitaiko, kad energija gaminama pvz. Colorado, yra siunčiama į Amerikos rytinius pakraščius. Bet toks taip susidarantis platus tinklas yra labai sunku valdyti.

Todėl nesistebėkime, kad jei rugpjūčio 14 prasidėjusi problema, greičiausiai vienoje prie Akron, Ohio, perdavimo linijoje, valdomoje First Energy energijos perdavimo bendrovės, išsiplėtė iki New York rytuose, Detroit vakaruose, ir net iki Toronto ir Ottawa Kanadoje. Tokia plati geografinė sritis turėtų turėti daug tampresnį koordinavimo ir tarpusavio susižinojimo ryšį, negu tas, kuris egzistuoja šiandien.

Ši dirbtina First Energy bendrovė, turinti 4,3 milijono vartotojų Ohio, Pensilvanijos ir New Jersey valstijose, yra viena iš didžiausių elektros energijos konglomeratų Amerikoje, šiuo metu ir yra įtariama buvusi pirma ir pagrindine šios rugpjūčio 14 dienos fiasko kaltininke. Kongresmenas Dennis Kucinich, demokratas iš Ohio, jau dabar reikalauja, kad First Energy bendrovei būtų atšaukta licenzija operuoti toliau. Jis taip sako: "Turime dėkoti dereguliacijos įvedimui, kad šiandien šios popierinės dirbtinos elektros energiją valdančios bendrovės turėjo progą pastatyti savo pelną virš visuomenės poreikių".

Neskaitant nuo 1992 naujai įsisteigusios maklerių firmų, mes Amerikoje turime 220 elektros gamybos bendrovių (public

utilities), 2,900 savivaldybių (municipals and co-ops) valdomų grupių, ir virš to dar ar ne devynias federalines energiją tvarkančias įstaigas. Ar jas visas lengva suvaldyti, ar bent ko-ordinuoti jų veiklą?

Europai, šią vasarą tik ką neseniai pergyvenusiai savo istorijoje dar niekad nebuvousių karščių, jokios panašios elektros energijos sutrikimų problemos pergyventi neteko. Energijos ekspertai sako, kad tai ne laimės dalykas, bet veiksmingas energijos planavimas, kur kiekvienos valstybės energijos valdybos siūlai sueina į tik vienas autoritetingas rankas.

Amerikoje vis daugiau jėgainių pereina prie "švaraus" kuro - gamtinių dujų. Taip didėjantis dujų pareikalavimas pakėlė jų kainą ir vartotojams, namų savininkams apšildyti savo butus, ir pramonei. Žmonės reikalauja švaraus oro, ir todėl nereikia tikėtis, kad elektros gamintojai masiniai grįš prie anglių. Tai stums gamtinių dujų kainas dar aukščiau. Mes visi norime patikimos elektros, be gedimų, be suvaržymų. Už tą ateityje reikės daugiau mokėti.

Tūlas skaitytojas, žinodamas, kad ši rugpjūčio 14 problema nebuvo sukelta kokio nors teroristinio veiksmo ar nesuvaldomos stichinės gamtos nelaimės, gali stebėtis, kodėl nesugriautos jėgainės ir reikšmingai nepažeistos elektros energijos perdavimo linijos negalėjo atsistatyti greičiau. Juk kai kur užtruko kelias valandas ir net dienas, kol žmonės savo namų apšvietimui ar šaldytuvų bei oro vėsinimo motorams sulaukė ir vėl atsirandančios elektros, ir grįžimo į normalų įprastą gyvenimą. Kodėl taip ilgai užtruko?

Yra dvi pagrindinės priežastys. Viena, tai žmogiška reakcija. Tokiame komplikuoatame tinkle yra daug jį valdančiųjų, ir jie turi tarp savęs tinkamai susisiekti. Antra, bet koks generatorius, bet kada sustabdytas, kad vėl galėtų veikti ir grįžti į tinklą, turi pirmiausiai atgauti savo varomąjį variklį, ar tai būtų branduolinis reaktorius, ar garo mašina, ar vandens jėgainių užtvankų įrengimai, kurių paruošai reikia nemažai laiko.

Dabar, kai jau rugpjūčio 14 didžiausioji Amerikos istorijoje elektros energijos krizė praėjo, kyla klausimas: kaip tokio ar panašaus įvykio išvengti ateityje? Pirmiausia, kaip paaiškinti faktą, kad prasidėjęs vienoje aukštos įtampos perdavimo linijoje nenormalumas ar gedimas laike kelių sekundžių ar minučių apėmė dviejų valstybių dideles dalis, apimančias net aštuonias valstijas ar provincijas (Kanadoje), ir apie 100 jėgainių, kurios pačios atsijungė nuo griūvančio tinklo. Kodėl kitos arti esančios perdavimo sistemos Naujoje Anglijoje ar Pensilvanijoje sugebėjo atsiskirti ir tęsti savo energijos tiekimą be problemų?

Šis didysis rugpjūčio 14 sutrikimas galėjo prasidėti dėl įvairiausių priežasčių, ar tai būtų koks mechaniškas gedimas, ar žmogiškos rankos - operatoriaus padaryta klaida, vienas dalykas yra aišku. Kongresas ir vyriausybė, kartu su visa elektros energijos pramone, turi išsiaiškinti kodėl tai įvyko, ir ateityje stengtis, kad toks įvykis nepasikartotų. Yra suprantama, kad nėra tokios sistemos, žmogaus ranka valdomos, kuri kartais nepergventų krizės. Bet tokios

25 apimtios, palietusios 50 milijonų gyventojų? Kongresmenas Billy Tauzin, respublikonas, kuris vadovauja Atstovų rūmų Energijos ir prekybos komisijai, jau pažadėjo pradėti tyrinėjimus ir ieškoti atsakymų.

Aš asmeniškai pasiilgstu laikų, kai savo profesinio darbo praktikoje turėjau reikalų ir žinojau, kad Čikagą elektra aprūpindavo Commonwealth Edison Co., kuri vėliau kažkaip pavirto į Unicom Corp., o šiandien ją jau valdo dar kitokia Exelon Corp. Ohio valstybėje žinojau American Electric Power Co., arba Cleveland Illuminating Co. Dabar ten man nežinoma būtybė - First Energy Corp. Žinojau, kad Detroit miestą ir apylinkes elektra aprūpino Detroit Edison Co., tuo tarpu kai šiandien ten viešpatauja man irgi visai nepažįstamos DTE Energy ar International Transmission dirbtinos popierinės maklerių bendrovės. Negeriau yra ir Kanadoje. Daug metų žinojau ir bendravau su Hydro-Quebec Power Co., o dabar ten stunkso kažkokia TransEnergie U.S. Ltd. bendrovė. Aš tai nematau, kaip pažangą elektros energijos aprūpinimo srityje. Priešingai. Tikiu, kad kompetentingos įstaigos pagrindiniai ir neskubiai peržiūrės visus su šia 50 milijonų žmonių paveikusia krize dokumentus ir techniškus davinius, nes staigūs politiniai sprendimai yra labai pavojingi, todėl linkėčiau, kad valdžia ir politikai prisimintų pagrindinį, normaliai gydytojams taikomą, senovės graikų Hipokrato perspėjimą: "Ką darysi, daryk, bet pirmiausiai žiūrėk, kad pacientui nepakenktum".

Baigsiu su privačia mintimi, kurią noriu pareikšti, su redaktoriaus leidimu, ir savo grynai asmenišką nuomonę: "Ar Amerika turės dar pergyventi vieną ar daugiau tokių energijos krizių, kol mes susiprasime grįžti į tvarką, buvusią prieš "pelnas virš visko" maklerių inspiruotą dereguliaciją?" Amerikoje yra įprasta sakyti: "There is no such thing as a free lunch". Taip ir su elektros energija. Norėsime jos patikimumo, turėsime už tai mokėti.

KUR AŠ ESU?

PRANAS NARIS

Pastebėjau, kad mano bičiulis Aleksas važinėja auto mašina ant kurios stogo kyšo suraityta antena. Jo ir klausiu, ar jis nenaudojęs C-phono, bet įsitaisęs nuolatinį. Ne, jis sako. Antena reikalinga prietaisui - radio siųstuvui, kad bėdai esant, būtų galima prisišaukti pagalbą. Tai kaip jie tave ras, jei tu kokiame užkampyje, negali nė pats pasakyti kur besas? Pasirodo, tas keistas prietaisas susisieks su erdvėje skriejančiais satelitais ir, pagal asmeniui išduotą slaptažodį, tave atpažįsta, nustato, kur esi. Patekus bėdon, sakykime apsauginiams oro maišams (air bags) išsipūtus, ir tu negali paspausti reikiamo mygtuko, pats prietaisas persiunčia nelaimės vietą artimiausiai pirmosios pagalbos įstaigai. Netgi, jei kas be tavo žinios "pasiskolino" tavąjį automobilį, apie tai praneši savo apdraudos agentui, kuris naudodamasis vietos nustatymo

sistema - Global Positioning System (GPS) - ir turėdamas tavo slaptą žodį, nesunkiai suranda kur tavasis automobilis randasi, pranešdamas tai ir policijai. Dargi, per savo išsiblaškę tu netyčia palieki mašinos raktus, užtrenkdamas duris. Nėra bėdos. Vėl skambini savajam agentui, kuris pasiūnčia radio signalą, ir durys atrakintos. Yra ir daugiau visokių įmantrybių su ta GPS. Žinoma, tai nėra dykai.

Kur aš esu? Nėra keistas klausimas. Ne būtinai norima sužinoti "kur aš esu". Dažniau įdomaujama, kur kitas yra. Tas "kitas" gali būti daiktas. Gali būti ir karinis taikynys: tankas, lėktuvas, apkasas... Prieš trisdešimt metų, Vietnamo karo metu, Amerikos kariuomenės atskiros šakos - armija, laivynas, aviacija - kiekviena iš jų naudojo savąsias satelitų ir žemės taškų suradimo sistemas. Kariuomenės vadams buvo svarbu suvienodinti sistemas.

Tą uždavinį 1972 gale pavedė Aviacijos pulkininkui Brad Parkinson, kuris buvo daug prisidėjęs prie GPS sukūrimo. Nuostabi sekimo technologija neatpažįstamai pakeitė navigaciją, kariavimą, pramogavimą, prisilaikymą įstatymų (per greitas važiavimas) ir iš esmės sekamojo daikto vietos suradimą, kur jis buvo, yra ar bus. Spėjama, kad vien tik praeitais metais 9 milijonai GPS prietaisų buvo pagaminta. Kompasso daugiau nebereikia!

Kaip viskas prasidėjo? Tyrinėtojai tuojau po *Sputnik* pakilimo sužinojo, kad satelitai gali sekti erdvelaivių judėjimą ir padėti erdvėje. Fizikai William Guier ir George Weiffenbach, dirbę Johns Hopkins Applied Physics Laboratory, rado, kad jie gali sekti *Sputnik* orbitą matuojant Doppler paveiktas kaitas radio signaluose (*Sputnik* artėjant, jo žinomas *byp-byp* signalas dažnėjo; po praskridimo garsas retėjo). 1964 Johns Hopkins mokslininkai naudojo pavieniui keturis satelitus, padėdami vairuoti

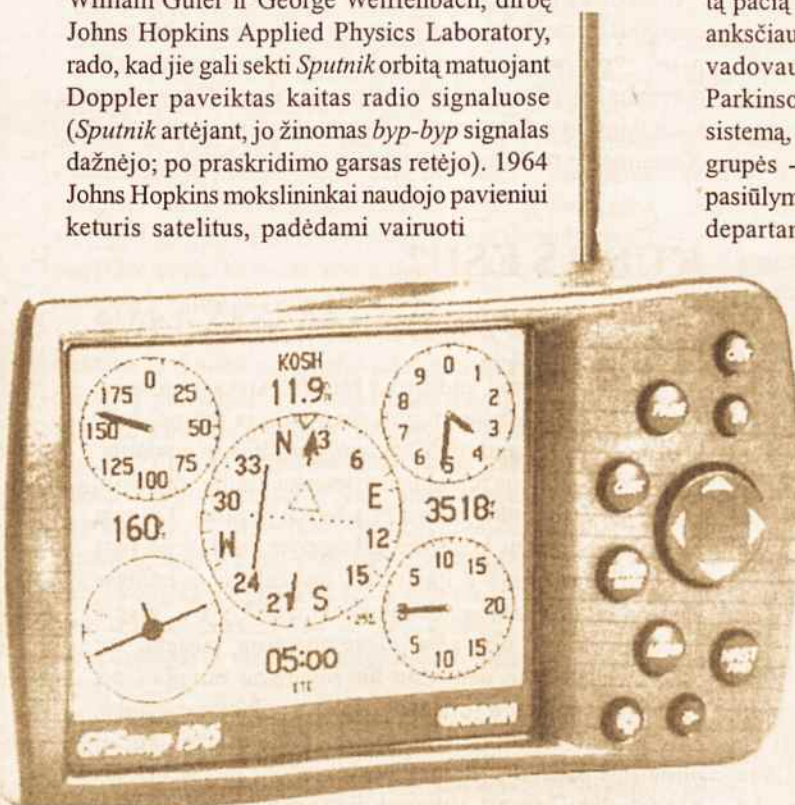
Polaris povandeninį laivą. Matuojant Doppler signalo nukrypimus siunčiamus satelito, kurio padėtis yra žinoma erdvėje, signalo priėmėjas gali nustatyti savąją vietą ant žemės. Transit - taip ši sistema buvo vadinama - nustatyti vietai ant žemės trukdavo ne mažiau 90 minučių. Tai amžinybė, apšaudant prieš tankus.

Tuo tarpu, Laivyno tyrinėjimų laboratorija (Naval Research Laboratory - NRL) kaupė visą savo dėmesį į trijų satelitų statybą. Satelitai buvo aprūpinami su kvarco mechanizmo įrangomis, tiksliais viena milijonine dalimi sekundės. Tas pareikalavo suderinti pasaulio laikrodžius. Amerikos Air Force (toliau - AF) rėmė šį laiko suvienodinimą, pavadintą 621B, nes, viena, tokius atsitiktinius pusslapčius signalus priešui būtų sunku trukdyti; antra, signalas sektų aukštį ne tik geografinį plotį ir ilgį tuo pačiu metu. Kaip Parkinson išsireiškė: "Aviacijai aukštis ypač svarbu".

Kol ginčas dėl trigubos sistemos vyko Pentagone, Parkinson kariavo virš Laos, bandydamas išvengti šaudomų į jį 57 mm priešlėktuvinių sviedinių. Parkinson, kylanti Aviacijos inžinerinė žvaigždė, turinti Massachusetts Institute of Technology (MIT) ir Stanford mokslo aukštesnius laipsnius, prisidėjo prie žinomo AC-130 patrankinio lėktuvo taikymo sistemos įrengimo, kurią jis pats išbandė mūšyje. Karo patirtis jį įtikino apie tikslų vietovės nustatymą. "Ko kariuomenei reikia, tai pataikyti į ką nori ir nepataikyti ko nenori. Jokių atsitiktinių pro šalį šovimų, jokių atsitiktinių nelaimingų atsitikimų. Mes turime numesti penkias bombas į tą pačią skylę", sakė Parkinson. Karui pasibaigus, kaip jau anksčiau minėta, AF pasirinko Parkinson plėsti, tobulinti ir vadovauti vietos nustatymo užduočiai. AF norėjo, kad Parkinson sukurtų greitą, tikslią pasaulyje vietos nustatymo sistemą, kurią ne vien tik AF, bet visi - karinės ir civilinės grupės - galėtų naudoti. 1973 rugpjūtį Parkinson pristatė pasiūlymą paremtą AF mėgstama 621B sistema. Bet Gynybos departamentas atmetė pasiūlymą: į tyrinėjimų programą nebuvo įtrauktos kitos karinės grupės.

Parkinson, atidžiau peržiūrėjęs iš naujo savo pasiūlymą ir kitų grupių atliktus tyrinėjimus, rado gerų papildymų kuriamajai sistemai. Per trumpą laiką paruošė naują pasiūlymą, pasiskolindamas kas geriausia iš visų tyrinėjimų. "Mes naudojome Oro pajėgų (AF) signalų sandarą. Mes naudojome Laivyno orbitas. Mes priėmėme Armijos reikalavimus įrangai. Iš tikrųjų tai buvo sintezė", sakė Parkinson.

Apie žemės rutulį skriejančių satelitų tinklas, metais papildytas ir kainavęs apie \$4 milijonus, iki šiol nepasikeitė nei savo prielaida, nei sandara. Dvidešimt keturi satelitai skrieja 12,500 mylių aukštyje, šešių orbitų plokštumose, siųsdami signalus. Ant žemės esantis siuntėjo GPS priimtuvas suderina savąjį pigų kvarco laikrodį su atominiais satelitų laikrodžiais, kurių tikslumas yra vienos penkia-bilijoninės



Universalus GPS navigatorius

sekundės. Priimtuvas išnagrinėja iš keturių satelitų gaunamus signalus ir, naudodamas sudėtingą algebrą apskaičiavimą, nustato siuntėjo laiką ir vietą. Siuntėjo priimtuvas tiksliai apskaičiuoja laiką trukusį signalui atskrieti nuo duotojo satelito. Tuo pačiu, priimtuvas gali apskaičiuoti ir atstumą nuo satelito. Sakykime, radio signalo persiuntimas nuo satelito iki siuntėjo priimtovo žemėje trunka 0.07515 sek., tai 14,000 mylių (radio signalas skrieja $186,282 \text{ m/sek} \times 0.07515 = 14,000 \text{ mylių}$). Ką šis apskaičiavimas siuntėjui suteikia, tai didžiulį įsivaizduojamą rutulį su 14,000 mylių spinduliu ir satelitu centre.

Jei siuntėjas atlieka tokią pačią skaičiavimo eigą su kitais dviem satelitais, gauna iš viso tris susikertančius apskritimus, kurių susikryžavimas gali būti tik dviejuose taškuose. Vienas šių taškų yra neįmanomas - virš arba žemiau žemės paviršiaus - antrasis taškas nustato siuntėjo priimtovo vietą. (Susiderinimas su ketvirtuoju satelitu užtikrina, kad GPS priimtovo laikas yra tikslus.)

Vietos nustatymo - "Kur Aš Esu" - sistema ne tik veikia, bet ir nėra brangi. Šiandien GPS priimtuvą galima pirkti tik už \$100.

1978 metais Parkinson buvo visiškai įsitikinęs sistemos tikslumu, tad po 22 metų tarnybos Air Force, jis išėjo į pensiją. Išitraukė į akademinį bei industrinį darbą. 1984 darbavosi Stanford universitete. Čia jis vadovavo tyrinėjimams, pratęsianti civilinį GPS naudojimą. 1994 būrys post-graduotų įtaisė į Boeing 737 GPS valdymo prietaisą. Bandymuose GPS valdomas lėktuvas sėkmingai nusileido vieną po kito 110 kartų. 1998 kitas jo studentų būrys sukūrė "bešoferinį" GPS valdomą traktorių. Šis traktorius išarė lauke didžiulę "S" (Stanford) 1.5 inčo tikslumu.

Pagal Parkinson, atradimas GPS priimtuvų, kurie yra pigūs, tikslūs ir visur randami, pranašauja pasikeitimus žmogaus gyvenimo sąlygose. Tai pirmas kartas istorijoje, kad asmuo gali sužinoti tiksliai kur jis randasi ant žemės.

GPS pasitarnauja ne vien tik asmenims, norintiems susižinoti ar jie paklydę, ar jie dar neprivažiavę norimos vietos. Sakykime, vedusieji, kada įtaria savo antrąją pusę keliaujant klystkeliais, arba darbdavys įtaria tarnautojus savo reikalams naudojant bendrovės automobilius, arba tėvai nuogaustauja, kad jų vaikai nėra ten, kur jie turėtų būti, gali įsigyti sekimo prietaisus, surištus su GPS. Ne vien tik buvimo vieta yra nurodoma. Labiau rafinuoti sekimo prietaisai gali pranešti sekėjui netgi ir kelią kuriuo sekamasis keliauja, jo greitį, ne vietoje sustojimą, pametimą "kelio dėl takelio"... Kas tokiais prietaisais naudojasi? Ogi automobilių nuomavimo įstaigos, savo klientų patogumui, jiems paklydus ar nelaimės atveju. Oregono valstijoje galvojama panaudoti GPS technologiją apmokestinant gyventojus pagal automobilio degalų kiekio sunaudojimą: palyginant nuvažiuotas ir, automobilio kratos metu, randant GPS prietaisų, kuriais, manoma, sulaukantieji naudojosi, norėdami išvengti policijos užtvarų, važiuodami šalutiniais keliais, bet ne pagrindiniais greitkeliais. Dvidešimt keturių satelitų tinklas radio bangomis priima GPS prietaisų

signalus. Naudodami trianguliaciją, satelitai nustato tų prietaisų siuntimo vietą bet kur ant žemės.

GPS navigacinės paslaugos daug triukšmo nesukėlė, bet asmens sekimas - čia jau kas kita. Vietos nustatymas satelitų pagalba kai kam yra pažeidimas jų privatumo. Atmetus privatumo pažeidimą, asmens sekimas turi ir daug gerų savybių. Sakykim, naudojant apyrankę su įmontuotu GPS prietaisu ir bevieliu telefonu pritivirtintu prie riešo vaikams ar sergančiam Alzheimer'io liga ligoniui, galima, jiems ar jam paklydus, nesunkiai rasti.

Neseniai užsibaigęs karas tarp JAV - Britanijos koalicijos ir Irako neapsiėjo be GPS naudojimo. Lėktuvų bombos, laivyno ir sausumos kariuomenių leidžiamos raketos buvo valdomos iš satelitų. Ar kariškiai taip pat naudojo tą pačią GPS - nežinia, bet rezultatai buvo tikslūs, jei viskuo galima tikėti. Bombos ir raketos krito kur buvo norima, ir tai priklausė daugiau nuo tikslaus adreso, kuriuo sprogmuo buvo siunčiamas. Bent taip atrodė iš tolo, kada buvo norima ir taikoma iš gyvųjų tarpo pašalinti Saddarn Hussein. Vis būdavo pataikoma kur nors šalia. Paskiausias bandymas paleistas iš B-1 bombonešio, atlėkdinusio keturias GPU-31 JDAM bombas (2,000 svarų kiekviena), galutinį kritimo kelią valdomą GPS, išmušė labai gilia duobę, sugriovė pastatą, bet ar užmušė Hussein - nežinia. Pagal vietinius gyventojus, ne į tą namą taikė, nes Hussein buvo apsistojęs tik 50 pėdų nuo pataikyto pastato.

Nustebau pastebėjęs šių metų gegužės mėnesio *Civil Engineering* žurnale reklamuojamą GPS, pritaikytą statybinei inžinerijai. Reklamoje teigiama, kad GPS padarė ypatingai didelę pažangą įvairiose statybinėse srityse, ypač po JAV valdžios taisyklių palengvinimo, ribojamo horizontalus tikslumo. Šiandien matavimo aparatūra gali matuoti milimetro tikslumu, jei to reikia statybai. Kas nauja elektroniniame matavime, tai galimybė pigiai palyginti statybos lauke vykstančią darbo eigą su statybiniais planais. Miklūs prekybininkai siūlo įmonių savininkams paruošti planus vykstančių statybų, naudojant globalinę padėties sistemą (GPS) ir, tuo pačiu, įsigyti vietovės topografijos planus. Tokį patarnavimą pavadino geografinė informacijos sistema (GIS - Geographic Information System).

Atrodo, susidomėjimas yra tokia pasiūla. Nes: naujoji technologija patiekia tikslias geografines koordinates, suranda senus ir pamirštus viršžeminius statinius.

(Naudotasi Brad Lemley straipsniu
"Communications - Brad Parkinson"
DISCOVER, July 2002
ir "Civil Engineering")

LIETUVIAI TECHNIKINĖJE LITERATŪROJE

Skyriaus Redaktorius Dr. Jonas Bilėnas, 75 Beaumont Dr., Melville, NY 11747-3431

TŽ-BIBLG. 3-3a

Prašome Technikos Žodžio (TŽ) skaitytojus ir bendradarbius siųsti savo ir pažįstamų dar TŽ-yje nespau-dintą bibliografinę medžiagą apie mokslinius straips-nius, patentus, knygas, architektūrinius darbus, kon-ferencijas, seminarus ir profesinius atsiekimus aukš-čiau nurodytu adresu.

Lietuvių technologų (inžinierių, architektų ir griežtų-jų mokslininkų) bibliografiškos santraukos spausdina-mos TŽ-yje nuo 1962 metų. Šio skyriaus tikslas yra užrekoruoti TŽ-yje lietuvių mokslininkų darbų san-traukas, kad mūsų darbai neišibarstytų bet autantiš-kai išryškintų lietuvių mokslo darbo sritis ir jų asmeni-nį įnašą į tarptautinį mokslo progresą. Nuo 1962m. TŽ-yje spausdinta 5,373 bibliografinių santraukų.

Speciali Pastaba dėl TŽ-io 2,003 Nr.1 ir TŽ-io ir 2,004 Nr. 2: TŽ-io 2,003 numeryje visai nenuro-dyta to numerio darbų skaičius. TŽ-io 2004 Nr 2 duoda 2,226 darbų skaičių.

Šiame TŽ-io numeryje patiekiame skaitytojams Petro Kasperavičiaus, Romo Budreikos, Romualdo Viskantos, Algimanto Bublicio, Rimo Vaičiūčio, Algirdo Gustaičio, Vytauto Klemo, Viktoro Tamašuno ir Jono Bilėno profesinių darbų bibliografijas.

KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS

PETRAS KASPERAVIČIUS

BIBLIOGRAFIJA

80-osioms gimimo metinėms

KAUNAS * TECHNOLOGIJA * 2002

Docentas **PETRAS KASPERAVIČIUS**, Bajorų 6-gat-vė, 2026 Kaunas, Lietuva.



TURINYS:

1. Docento Petro Kasperavičiaus gyvenimo ir veiklos puslapiai 7
2. P. Kasperavičiaus išradimai, monografijos, vadovėliai, mokymo metodinės priemonės, straipsniai, konferencijų pranešimai, mokslinių tiriamųjų darbų ataskaitos, psl. 15
 - 2.1. Išradimai. psl. 15
 - 2.2. Patentologijos monografijos, vadovėliai, mokymo priemonės. psl. 16
 - 2.3. Patentologijos straipsniai žurnaluose ir konferencijų medžiagos leidiniuose. psl. 20
 - 2.4. Gamybos organizavimo, planavimo ir valdymo mokymo metodinės priemonės. 28
 - 2.5. Straipsniai žurnaluose ir konferencijų medžiagos leidiniuose gamybos organizavimo, plana-planavimo ir valdymo klausimais. 30
 - 2.6. Leidiniai gamybinių procesų automatizavimo ir elektrifikavimo klausimais. 31
 - 2.7. Straipsniai gamybinių procesų automatizavimo ir

mo ir elektrifikavimo klausimais	32
2.8. Straipsniai laikraščiuose	35
2.9. Konferencijų pranešimai	60
2.10. Mokslinių tiriamųjų darbo ataskaitos	64
3. Vyriausybiniai ir kiti apdovanojimai	66
4. Literatūra apie P. Kasperavičių	72
5. P. Kasperavičiaus svarbiausios gyvenimo ir veiklos datos	75
6. Svarbesnės visuomeninės pareigos	78
<hr/>	
Viso:	78

2.1. Doc. PETRO KASPERAVIČIAUS IŠRADIMAI:

1. "Elektrai laidžių skysčių lygio reguliatorius", 1960.
2. "Apdorojimo medžiagos ilgio pokyčio procento nustatymo prietaisas", 1961.
3. "P. Kasperavičiaus automatas apšvietimo įrenginiui jungti ir išjungti", 1962.
4. "Elektrinis apdorojamos medžiagos ištempimo kontrolės prietaisas", 1965.
5. "Tekstilės medžiagų nusausinimo proceso centrifugose pabaigos kontrolės įtaisas", 1968.
6. "P. Kasperavičiaus automatas apšvietimo įrenginiui jungti ir išjungti", 1968.
7. "Šlichtavimo mašina apdorojamos medžiagos, pavyzdžiui, metmenų ilgio, pokyčio proceso matavimo prietaisas", 1969.
8. "Prietaisai tekstilės medžiagų apkrovos pokyčiui tirti", V. Milašius ir P. Kasperavičius, 1971.
9. "Oro tarpelio matavimo įtaisas", (benrautorė O. Adomaitienė) ir P. Kasperavičius, 1971.
10. "Oro tarpelio matavimo būdas", P. Kasperavičius, 1973.
11. "Adatinė mašina", P. Kasperavičiaus ir bendraautorė T. Fedorova, 1978.
12. "Judančios sintetinės medžiagos išilginio pjovimo įtaisas", P. Kasperavičius ir bendraautorius, A. Rimskis., 1978.

Viso: 12

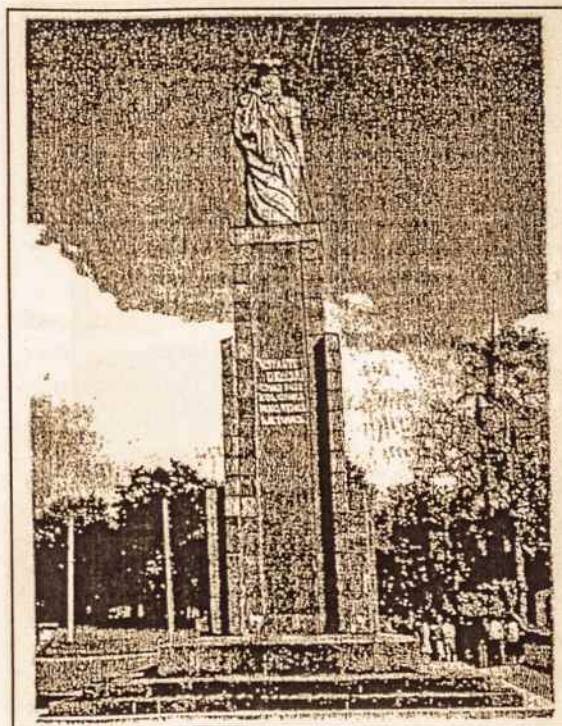
Inž. ROMAS BUDREIKA, 31 Reflections Village Dr, Ormond Beach, Florida, 32174.

1. St. Lawrence Upės Jėgainės, 1957.
2. Niagaros Jėgainė, 1959
3. Vibracija, 1966.
4. Ateities Hidro akumulatorinės Jėgainės, 1986.
5. Vieno Lietuvos Geležinkelių Tilto statyba prieš 50 metų, 1986.
6. Itapu Jėgainė, 1988.

7. Floridos Vienašeimiai Namai, 1989.
8. Elektra, 1991.
9. Šiaulių-Zakonių Aerodromo Statyba, 1995.
10. Floridos Tiltas, 1997.
11. Keletos Hidroelektrinių Jėgainių Statybos Apžvalga, 1999.
12. Prieškarinio Studento -Techniko Vasaros Darbai, 2003.
13. Lietuvos Miestų Sanitarinė Būklė ir Pastangos jai pagerinti Technikos Žurnalą, 1994.

Viso: 13

Fotografas **ALGIRDAS GUSTAITIS**, Los Angeles, California. Čia patiekiami vieną iš jo fotografijų - Vytauto Didžiojo statulą Kaune. (Anksčiau statula buvo Karo Mokykloje, Panemunėje).



Prof. VICTOR M. TAMASHUNAS, Professor Emeritus, College of Engineering, Iowa State University, IA.

V.M. Tamashunas, "Industrial Engineering Analysis of Custom Feed Mill Activities", Feed Stuffs Magazine, October 29, 1960.

V.M. Tamashunas, A.C. Kleinschmidt and W.R. Moore, "Note on Introduction of Cash Flow into Critical Path Scheduling", International Journal of Journal of Production Research, London, vol. 3, No 2, 1964.

V.M. Tamashunas and G.M. Montag, "Engineering

Kitchen Layout Planning and Design", Journal of American Dietetic Association, Vol. 55, No. 2, August, 1969.

V.M. Tamashunas and R. Squires, "Plant Engineering and Maintenance", Iowa State, University Bookstore, 1975.

V.M. Tamashunas and R.B. Lindemeyer, "On the Move: An Introduction to Material Handling" 28 minute video tape produced for the Material Handling Institute, Inc., Media Resources Center, Iowa State University, 1977. **Viso: 6**

Fotografas ALGIRDAS GUSTAITIS, Los Angeles, CA. Fotografija prie Vilniaus Catedros ir Gedimino Pilies.



Prof. VIKTORAS V. KLEMAS, Quanan Zheng, Xiao Hai Yan, University of Delaware, Newark, "Dynamic Interpretation of Space Shuttle Photographs: Deep Water

Internal Waves in the Western Equatorial Indian Ocean", by Journal of Geophysical Research, February 15, 1995.

Abstract: Visible Images of Deep-Ocean Internal Waves in the Western Equatorial Indian Ocean, taken by the Space Shuttle Atlantis in 1991.

1. Introduction: An Investigation of deep ocean internal waves in the Guiana Basin in the western tropical

Atlantic Ocean, using a research vessel shows that strong trains of internal waves exist in the area where the depths range from 4750 to 4850 meters.

2. Physical Oceanography in the Study Area: The study area is in southwest part of Somali Basin, the westernmost region of the equatorial Indian Ocean, which covers an area from the equator to 10 south latitude and from 43 East degree to 50 East degree longitude. **Viso: 5**

Prof. RIMAS VAIČAITIS, Columbia University in the City of New York, Department of Civil Engineering and Engineering Mechanics.

New Courses Developed at Columbia University:

- C.E. E4000, Wind Engineering.
- O.R. E4701, Transportation Systems Analysis.
- C.E. E4100, Earthquake and Wind Engineering.
- C.E. E8120, Independent Studies in Flight Sciences.
- C.E. E6285, Loads on Flexible Structures.
- C.E. E4182, Noise Control; Environmental Aspects.

Research Field of Interest:

1. Structural dynamics.
2. Random vibrations.
3. Fluid-Solid interactions.
4. Wind interaction.
5. Wind engineering.
6. Structural acoustics.
7. Fatigue.
8. Active vibration and noise control.

Consultantships:

1. S.H. Goldstein/Consulting Engineers, New York, NY.
2. CONOCO Inc., Houston, TX.
3. Triborough Bridge and Tunnel Authority, New York, NY.
4. Carl Hillmann Assoc., New York, NY.
5. CSA Engineering, Palo Alto CA.
6. Litham Associates, Albany, NY.
7. Merrill Lynch, New York, NY.
8. Dynamic Engineering, Dayton, OH.
9. P. Augusta Architects, Forest Hills, NY.
10. Parsons Transportation Group, Steinman, New

Viso: 25

IŠ MŪSŲ VEIKLOS

York, NY.

4. Carl Hillmann Assoc., New York, NY.
5. CSA Engineering, Palo Alto CA.
6. Litham Associates, Albany, NY.
7. Merrill Lynch, New York, NY.
8. Dynamic Engineering, Dayton, OH.
9. P. Augusta Architects, Forest Hills, NY.
10. Parsons Transportation Group, Steinman, New York, NY.
11. Severud Associates, New York, NY.
12. Pitney Boss, Stamford, Connecticut.

Viso: 12

Prof. ROMUALDAS VISKANTA, Department of Mechanical Engineering, Purdue University, West Lafayette, Indiana.

R. Viskasnta, M. Ishii, S.T. Revenkar, T. Leonardi, D. Dowlati, M.L. Bertodano, I. Pokhama, I. Bobelli, H. Pokhama and J. T. Han, "The Tree-Level Scaling Approach with Application to Purdue University Multi-Dimensional Test Assembly (PUMA)", Nuclear Engineering Design, 186, 177-211, 1986.

A. Kolb, E.R.F. Winter & **R. Viskanta**, "Experimental Studies on a Solar Air Collector with Metal Matrix Absorber", Solar Energy 65 (2), 91-98, 1999.

R. Viskanta & A.G. Fedorov, "Heat and Mass Transfer Dynamics in the Microchannel Adsorption Reactor", Microscale Thermophysics Adsorption Reactor", Microscale Thermophysics, Engineering 3, 111-139, 1999.

H. Fujimoto, N. Hatta & **R. Viskanta**, "Numerical Simulation of Convective Heat Transfer to Radial Free Surface Jet Impinging on a Hot Surface", Heat and Mass Transfer 33, 266-272, 1999.

R. Viskanta, X. Fu & J.P. Gore, "Idealized Radiation Efficiency Model for a Porous Radiant Burner", ASHREA Transactions: Research 105, (Part 2), 267-273, 1999.

R. Viskanta, H. Fujimoto, H. Takuda, N. Hatta, "Radiation Characteristics of Glass Foams" Journal of American Ceramics Society, 83 (11), 36, 767-780, 1999.

LIETUVIAI TECHNIKINĖJE LITERATŪROJE (LTL) SKYRIUS REDAGUOJAMAS NUO 1962 m.

Paskutiniu laiku LTL skyriui pradėjo trūkti medžiagos. Paprastai kas 4 mėnesius paruošdame keturių puslapių LTL skyrių. Atrodo, kad reikės spausdinti tik vieną ar kelis numerius, kai susidarys pakankamai medžiagos.



XII Mokslo ir Kūrybos simpoziumo Tarybos Pirmininkas dr. Vytautas Narutis ir Organizacinio komiteto narys Teodoras Rudaitis.

Zigmo Degučio nuotrauka

XII Mokslo ir kūrybos simpoziumą pirmą kartą pasitikome be entuziastingo organizatoriaus, vadovavusio ne vienai simpoziumo tarybai, vieno iš pirmųjų organizacijos "Lithuanian Symposium On Arts And Sciences" direktoriaus a.a. architekto Alberto Kerelio, šį pavasarį iškeliavusio į amžinybę. Labai jo pasigedome.

Organizacinio komiteto posėdžiai prasidėjo jau balandžio mėn. ir, iki pat Simpoziumo, vykdavo kiekvieną antradienį Lemonte. Jiems sumaniai vadovavo Leonas Narbutis. Draugiškoje, darbingoje aplinkoje buvo sprendžiami visi su Simpoziumo eiga susiję klausimai: svečių pasitikimas ir išvežiojimas, registracija, nakvynė, maitinimas, patalpų parūpinimas ir paruošimas paskaitoms, atidarymo ir uždarymo programa. ALIAS Čikagos skyrius šiemet rūpinosi simpoziumo uždarymo pokyliu. Darbo užtėko visai Čikagos skyriaus valdybai, bet pagrindinis krūvis gulė ant Čikagos skyriaus pirmininko Teodoro Rudaičio pečių. Posėdžiuose, pagal galimybes, dalyvaudavo Rimantas Gurauskas ir Aurelija Dobrovolskienė, organizavusi pokylio meninę programą. Birutė Mickevičienė rūpinosi pokylio bilietų platinimu ALIAS Čikagos skyriaus narių tarpe. Albinas Smolinskas juos siūlė svečiams registracijos metu Ramada Inn viešbutyje. Vilma Jarulienė buvo meninės dalies pranešėja.



Prof. Algirdas Gaižutis kalba Simpoziumo susipažinimo vakaro metu Lietuvių dailės muziejuje, kur buvo atidaryta paroda "Septynios mintys"

Uždarymo pokylis vyko Willowbrook salėje gegužės mėn. 25 d. Jį atidarė organizacinio komiteto pirmininkas Leonas Narbutis ir pakvietė pokylio šeimininką Teodorą Rudaitį praveisti oficialią Simpoziumo uždarymo dalį. Žodį tarė Lietuvos ambasadorius JAV Vygasdas Ušackas, Švietimo ministras Algirdas Monkevičius (jis buvo apsistojęs Ritonės ir Teodoro Rudaičių namuose), JAV Lietuvių bendruomenės tarybos pirmininkas Algimantas Gečas, XII-jo Mokslo ir Kūrybos simpoziumo Tarybos pirmininkas dr. Vytautas Narutis. Lietuvos Respublikos Prezidentūros patarėjas, Vilniaus pedagoginio universiteto rektorius, akademikas Algirdas Gaižutis simpoziumo rengėjas dr. Vytautas Narutis, dr. Stasys Bačkaitis, dr. Marijū Narį ir Leoną Narbutį apdovanojo prezidentiniais medaliais. Invokaciją sukalbėjo kun. Rimvydas Adomavičius. Meninę programą atliko trys solistės - Neda Grigalavičiūtė, Genovaitė Bigenytė ir Nijolė Penikaitė. Akompanavo pianistė Nomedas Bach. Pasibaigus Mokslo ir kūrybos simpoziumui, Leonas Narbutis sukviėtė organizacinio komiteto narius ir talkininkus vakaronei Bočių mėnėje, Lemonte. Pasidžiaugėme sklandžiai praėjusiu renginiu, pasidalinome džiaugsmiais ir vargais jį ruošiant. Leonas Narbutis padėkojo visiems prisidėjusiems prie XII Mokslo ir Kūrybos simpoziumo sėkmės.

Aurelija Dobrovolskienė



Vainiką prie paminklo neša Birutė Mickevičienė ir Vytautas Peseckas, už jų - Leonas Maskaliūnas

ALIAS Čikagos skyriaus valdyba. š.m. balandžio mėn. 12. d. pakvietusi Čikagos organizacijas susirinkti "Seklyčioje", norėjo pasitarti, kaip geriau atžymėti neeilinį jubiliejų - Dariaus ir Girėno transatlantinio Skrydžio 70-ties metų sukaktį. Ir labai nustebė, kad nepasirodė nei vienas organizacijų, nešiojančių didvyrių ar jų istorinio lėktuvo vardus, atstovas. Išimtis - Dariaus ir Girėno veteranų postas. Dar geriau, "Lithuanikos" sporto klubo spaudos atstovas Edvardas Šulaitis, vietoje to, kad paragintų sportininkus prisidėti prie minėjimo, reiškė nepasitenkinimą, kodėl ALIAS nesuruošė tokio masto minėjimo, kokie vykdavo prieš daugelį metų, kai susirinkdavo tūkstančiai tautiečių. Jau virš dešimties metų gyvenu Čikagoje, bet nemačiau, deja, kad tokio pobūdžio renginiai sutrauktų minias žmonių. Ko tikėtis iš pavienių žmonių, jei net organizacijos nerodė pastangų ir noro prisidėti prie sukakties minėjimo. Juk visiems turėtų būti aišku, kad tik bendromis jėgomis įmanoma suruošti įspūdingesnį renginį.

Ištikimi Dariui ir Girėnui liko dar paminklo Marquette parke atnaujinimo išskilmėse dalyvavusi Vytauto Didžiojo Šaulių rinktinė, Ramovėnai, minėtas Dariaus ir Girėno postas. Jų atstovai, nors dauguma vyresnio amžiaus, pavyzdinčiai lankėsi posėdžiuose ir aktyviai dalyvavo minėjime. Nuoširdžiai prisidėjo Šv. Mergelės Marijos parapijos kunigas Rimvydas Adomavičius, žurnalistas Joe Kulys, Amerikos lietuvių radijo vedėjas Anatolijus Šlutas.

Jubiliejiniai renginiai prasidėjo į Čikagą "Piper Twin Comanche" lėktuvu atskridus Kauno aeroklubo nariams Viktorui Ramonui ir Gintautui Staniuliui. Lakūnai pirmą kartą Lietuvos aviacijos istorijoje ryžosi mažu lėktuvėliu perskristi Atlantą du kartus - pirmyn ir atgal. Šį savo skrydį jie paskyrė Dariaus ir Girėno žygdarbio jubiliejui.

Lakūnus Viktorą Ramoną ir Gintautą Staniulį globojo Čikagos skyriaus nariai. Buvo sunku sukviesti žmones liepos 7 d. pasitikti iš Niujorko į Midway aerouostą atskrendančio lėktuvo, nes lakūnai iki paskutinės minutės nepranešė tikslaus atvykimo laiko. Nebegalėjome pasinaudoti žiniasklaida, kad informuotume čikagiečius. Tik "Studija R" tą dieną paminėjo lakūnų atvykimą, nors nurodė neteisingą laiką. Į sutikimą atėjo tie, kuriems buvo spėta pranešti telefonu, tame tarpe ir Lemonto bendruomenės atstovai.

Vytautas Peseckas rūpinosi lakūnais Indianoje, kur jie taisė navigacinės sistemos gedimus. Šeštadienį, liepos 12 d. lakūnai atidavė pagarbą didvyriams Dariui ir Girėnui, padėdami gėlių prie jų paminklo Marquette parke. Po to ALIAS rūpesčiu "Seklyčioje" įvyko Viktoro Ramono ir Gintauto Staniulio susitikimas su visuomene ir spaudos atstovais.

Sekmadienį, liepos 13 d. Rimantas Gurauskas dėka svečiai apsilankė Lemonte, kur išklausė Mišių ir dalyvavo gegužinėje.

Pirmadienį, liepos 14 d. lakūnai ankstų rytą buvo išlydėti iš Million Air (Midway aerouosto dalis) skrydžiui atgal į Lietuvą. Kauno Aleksoto aerouoste jie nusileido, kaip ir planavo, liepos 19d. ir įsijungė į S.Dariaus ir S.Girėno 70-jų skrydžio metinių minėjimo renginius.

Čikagoje iškilmės prasidėjo liepos 20 d. Šv. Mergelės Marijos parapijos bažnyčioje Mišiomis, kurias atnašavo ir minėjimui pritaikytą pamokslą pasakė kun. Rimvydas Adomavičius. Po pamaldų eiseną, kurią su vėliavomis vedė Amerikos legiono lietuviškųjų postų (Dariaus ir Girėno bei Don Varno) nariai ir šauliai, patraukė link Dariaus ir Girėno paminklo. Čikagos policija reguliavo eismą ir rūpinosi kolonos saugumu.

Prie paminklo, paruošęs mikrofonus ir leisdamas Dariui ir Girėnui skirtą muziką, eisenos laukė Anatolijus Šlutas. Minėjimą poetės Irenos Jacevičienės eilėmis pradėjo Aurelija Dobrovolskienė. Gražų, lietuviškų spalvų gyvų gėlių atminimo vainiką padėjo ALIAS nariai. Dariaus ir Girėno posto veteranai šuvių salvėmis ir tradicine muzika atidavė pagarbą tragiškai žuvusiems didvyriams. Margarita ir Vaclovas Momkai sugiedojo JAV ir Lietuvos himnus. Lakūnų Testamentą Jaunajai Lietuvai perskaitė Vilma Jarulienė. Kalbėjo naujasis Lietuvos generalinis konsulas Čikagoje Arvydas Daunoravičius. Prisiminimais pasidalijo viešnia iš Lietuvos, Stepono Dariaus giminaitė, dr. Vida Škėmaitė-Navickienė.

Toliau iškilmės tęsėsi Parapijos salėje, kur buvo parodytas dokumentinis R. Vabalo filmas "Lituanikos sparnai".

Rengėjai minėjimu likome patenkinti, nes žmonių susirinko palyginti nemažai. Nors su kiekviena minėjimo dalimi jų nubyrėdavo, parapijos salė vos talpino norinčius pamatyti filmą ir atsigaiivinti šaltomis sultimis ar kavute.

Aurelija Dobrovolskienė



Prie Dariaus ir Girėno paminklo Marquette parke Gintautas Staniulis ir Viktoras Ramonas, atėję pagerbti didvyrių atminimo, apsupti čikagiečių



Susitikimo su spaudos atstovais ir visuomene metu "Seklyčioje" kalba Vytautas Peseckas. Sėdi iš kairės: Lietuvos generalinis konsulas Čikagoje Arvydas Daunoravičius, Gintautas Staniulis Viktoras Ramonas ir Rimantas Gurauskas



Paisruošę skrydžiui į Lietuvą lakūnai Viktoras Ramonas ir Gintaras Staniulis su grupele palydinčiųjų



Minėjimo dalies Parapijos salėje rengėjai. Iš kairės: Kun. Rimantas Adomavičius, Audra Zakarauskienė, Aurelija Dobrovolskienė, Birutė Mickevičienė, Vilma Jarulienė ir Rimantas Gurauskas



Šaunių moterų lietus negąsdina. Antra iš kairės Vilma Jarulienė, toliau - Rūta Kapočiūtė, Danutė Ūsonienė, Birutė Mickevičienė, Rima Noreikienė, Teresė Šumskienė. *Ritonės Rudaitienės nuotrauka*



Smagus ALIAS Čikagos skyriaus gegužinės svečių būrys. *Ritonės Rudaitienės nuotrauka*



Dešrelės jau kepa. Iš kairės: Stasys, Arnoldas Urbonavičius, Virginijus Noreika, Anzelmas Tursa, Artūras Jarulis ir Tijūnėlis.

Ritonės Rudaitienės nuotrauka

Septintoji Marchertų sodyboje Michianoje, MI, vykusi ALIAS Čikagos skyriaus gegužinė labai skyrėsi nuo ankstesniųjų. Paprastai saulėti šilti orai leisdavo be rūpesčių džiaugtis visais vasaros malonumais – maudymusi Michigano ežere, mėlynių rinkimu aplinkiniuose ūkiuose, sportiniais žaidimais ar bendravimu jaukiame sodybos kieme. Šiomet gamta iškrėtė pokštą – vos gegužinei išibėgėjus įprasta vaga, prapliupo lietus. Dar gerai, kad vasarnamis talpus, visi patogiai įsitaisėme. Ir stalas platus, padengtas įvairiausiais užkandžiais ir skanumynais. Maistą ruošė Raminta Marchertienė, Ritonė Rudaitienė (ji dar ir sodybą papuošė nuostabiomis puokštėmis). Teresė Šumskienė, Aldona Pečiūrienė, Vilma Jarulienė ir Aurelija Dobrovolskienė, o saldumynais pasirūpino Rimantas Gurauskas. Betgi ne vien pavalgyti susirinkome? Ką veikti visą dieną troboje? Išeitis atsirado – penkios operos choro choristės, dalyvavusios gegužinėje, neleido kompanijai nuobodžiauti. Spontaniškai susibūrė į “etnografinį” ansamblį, prie jų prisidėjo dar kelios dainos mėgėjos. Po trumpo jų koncertuko jau visa troba smagiai dainavo, net stogas kilnojosi. Netrukus iš mėlynių ūkio sugrįžo mūsų svečias, dainininkas Algimantas Petraitis. Jis, pritardamas gitara, padainavo savo ir kitų autorių, nostalgikų, romantiškų, aistringų ir linksmų dainų. Prasisklaidę debesis leido kepėjams atlikti savo pareigas – iškepti visų laukiamas dešreles. Laikas pralėkė greitai ir smagiai. Lietus taip visus subūrė, kad, atrodo, tai buvo pati šauniausia gegužinė iš visų. Svečiai nuoširdžiai padėkojo šeimininkams Ramintai ir Algirdui Marchertams bei Ritonei ir Teodorui Rudaičiams už kantrybę ir svetingumą. Jų garbei entuziastingai sudainuotas “Ilgiausių metų”. Juk jų dėka jau septynios vasaros vyksta šios puikios šventės.

Aurelija Dobrovolskienė



Dainuoja
Algimantas
Petraitis

*Ritonės
Rudaitienės
nuotrauka*

TECHNIKOS ŽODIS

Administratoriui, p. Brazdžiunui

Siunčiu jums prenumeratą už 2003 ir 2004 metus ir auką.

Turiu vieną 21 metų senumo nuotrauką iš ALIAS pikniko, kuris įvyko a.a. S. Jokubausko sodyboje prie baseino. Pagavau idomų momentą karštai diskutuojančios grupelės...

Pagalvojau, kad mielai norėčiau matyti šią grupelę Technikos žodyje. Tikiu, kad šita nuotrauka pateks į tolimesnę eigą (Vytautui P.)...

Jeį neperdidelė, idėkite!...

Ačiū labai

Birzelio 26, 2003



ALIAS piknikas, Palos Park, IL 199

Stovi: P. Kiršinas, G. Biskis. Sėdi: A. Kerelis, K. Burba, A. Brazdžiūnas, E. Laras, B. Slonskis, T. Varanka.

AUKOS TECHNIKOS ŽODŽIUI

2003.3.17 - 2003.8.3

Nuoširdus ačiū visiems rėmėjams

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| 1. J. Ščiuckas \$85 | 26. M. Karaška \$10 |
| 2. Z. Saurazas \$70 | 27. S. Matas \$10 |
| 3. M. Gedgaudas \$70 | 28. P. Masys \$10 |
| 4. V. Dargis \$35 | 29. G. Damašius \$10 |
| 5. R. Banys \$35 | 30. P. Rulis \$10 |
| 6. A. Shukis \$25 | 31. J. Jakštys \$10 |
| 7. D. Adomaitis \$25 | 32. M. Rumbaitis \$10 |
| 8. A. Ksivickis \$20 | 33. K. Damijonaitis \$10 |
| 9. R. Gurauskas \$20 | 34. P. Brizgys \$10 |
| 10. R. Rimkus \$20 | 35. J. Mikaila \$10 |
| 11. D. Stukas \$20 | 36. F. Masiokas \$10 |
| 12. L. Nekus \$20 | 37. V. Brazys \$10 |
| 13. G. Dragunas \$15 | 38. K. Damijonaitis \$10 |
| 14. V. Kubilius \$15 | 39. V. Šliupas \$10 |
| 15. R. Budreika \$15 | 40. L. Vanagas \$10 |
| 16. R. Jakas \$15 | 41. Z. Jurcys \$5 |
| 17. B.L. Veitas \$15 | 42. J. Svera \$5 |
| 18. J.A. Žukas \$15 | 43. A. Mažeika \$5 |
| 19. G. Stuopis \$10 | 44. V. Bildušas \$5 |
| 20. E. Arbas \$10 | 45. V. Černius \$5 |
| 21. B. Markeliūnas \$10 | 46. L. Galinis \$5 |
| 22. P.A. Mažeika \$10 | 47. L. Stonikas \$5 |
| 23. A. Liepinaitis \$10 | 48. J. Vasaris \$5 |
| 24. V. Šliupas \$10 | 49. T. Rudaitis \$3 |
| 25. A. Urbutis \$10 | |

TECHNIKOS ŽODIS
The Engineering Word
c/o A. Brazdžiūnas
7980 West 127th Street
Palos Park, IL 60464

PRESORTED STANDART
U.S. POSTAGE PAID
Worth, IL
Permit No. 37

ADDRESS SERVICE REQUESTED

TO:

007 3 604 2002
A. KERELIS
8710 W. 123RD STR.
PALOS PARK, IL 60464
| | | | | | | | | | | | | | | | | |

