

# LĒKTUVAI, SU KURIAIS SKRAIDĖ S.DARIUS

*Lietuvos aviacijos muziejaus  
istorijos skyriaus vedėjas Gytis Ramoška*



S.Darius (kairėje) žiemos skraidymų metu

Lėktuvus, su kuriais skraidė S.Darius, galima sąlyginai suskirstyti į dvi grupes:

- 1) Vokiški 1916-18 metų lėktuvai, plačiai naudoti Lietuvos karo aviacijoje 1919-1928 metais,
- 2) Trečiojo šio amžiaus dešimtmečio Europos ir JAV lėktuvai, su kuriais Darius skraidė Lietuvos karo aviacijoje ir JAV.

Tarp šių dviejų grupių yra tam tikras kokybinis skirtumas, kurį nulėmė nuolatinė aviacijos pažanga.

Nors apie skraidymus Darius svajėjo dar gyvendamas JAV, tačiau skraidyti išmoko Lietuvoje įstojęs Lietuvos kariuomenėn - jos karo aviacijon.

Įstojęs Lietuvos karo aviacijon 1921 m. ir trumpai paskraidęs žvalgu, 1922 m. liepos 25 d. Mokomojoje eskadrilėje pradėjo mokytis lakūno įgūdžių.

Tuomet kaip mokinys-lakūnas Darius ir susitiko su savo pirmuoju lėktuvu - vokiškos konstrukcijos Albatrosu B.II, kuris Lietuvos karo aviacijoje iki pasirodant A.Gustaičio mokomiesiems ANBO, buvo pagrindinis ir vienintelis pradinio mokymo lėktuvas.

Ši konstrukcija savo karjerą pradėjo Vokietijoje 1913 m. aukščio rekordu, ir buvo pradėta naudoti kaip žvalgybinis lėktuvas.

Tai buvo medinės konstrukcijos dvisparnis, kurio medinių rėmų ir lonžeronų liemuo, skirtingai nuo daugumos ankstesniųjų lėktuvų, buvo dengtas ne drobe, o medžio klijuote - tai atspariau ir gyvybingiau oro mūšiuose. Dvi poros tarpusavyje ramsčiais ir atatampomis sutvirtintų sparnų buvo supaprastintos stačiakampės formos, atsisakant neseniai mėgdžiotų paukščių sparnų elipsinių formų, palaikomų daugybės ramsčių ir atatampų, nes iš to negauta oro pasipriešinimo sumažėjimo - dargi priešingai. Kai šį lėktuvą gaminanti firma "Albatros Flugzeugwerke" ėmė gaminti galingesnius "Albatrosų" tipus, šis "Albatrosas" imtas plačiai naudoti lakūnų mokymo reikalams, nes pasižymėjo labai geromis skridimo savybėmis.

1922 m. spalio 12 mokinys-lakūnas Itn. Darius išskrido savarankiškai su Alb. B.II po 117 mokomųjų skridimų su instruktoriumi.

Išmokus skraidyti su Alb. B.II, to laikotarpio Lietuvos karo aviacijoje mokinio-lakūno laukdavo iš eilės du "geresnieji Albatrosai" - Alb. C.I ir Alb. C.III. Tai buvo pereinamieji (kitaip dar vadinami lavinimosi arba treniruočių) lėktuvai.

Pirmiausia lakūnas sėsdavo į Alb. C.I. Šis lėktuvas buvo šiek tiek sunkesnis už Alb. B.II, varomas galingesnio variklio (Benz 150 AG, kai Alb. B.II - Mercedes 120 AG). Šiaip jo konstrukcija buvo identiška Alb. B.II, kaip ir skridimo savybės. Kaip konstrukcija gimusi 1915 m., lėktuvas iš pradžių naudotas kaip žvalgybinis, po poros metų tapo lavinimosi lėktuvu Vokietijos karo aviacijoje. Lietuvos karo aviacijoje jis tarnavo tik lakūnų lavinimosi reikalams.

Su Alb. C.I kelis kartus paskridęs su instruktoriumi, Darius pirmą kartą savarankiškai pakilo 1922 m. spalio 29 d. ir atliko 60 skridimų (22 val. 37 min.). 1923.11.12 su Alb. C.I Nr.4933 Darius atliko normatyvinį pakilimą į 2200 m aukštį.

1923 m. gegužės 8 d. Darius savarankiškai pakilo su Alb. C.III. Šis lėktuvas varomas 160 AG variklio konstruktyviai analogiškas minėtiems "Albatrosams", besiskiriantis uodegos plokštumų forma ir mažesniu sparnų plotu, buvo greitesnis už ankstesnius. Jeigu pirmasis skrido maks. 105 km/h, antrasis -120 km/h, tai šis -140 km/h. Vokietijoje sukonstruotas 1915 m. pabaigoje, 1916 metais jis buvo plačiai naudojamas kaip žvalgybinis lėktuvas. Lietuvos karo aviacijoje kaip žvalgybinis jis buvo naudojamas tik Nepriklausomybės karuose 1919-20 metais. Dariaus tarnybos laikais jis buvo naudojamas tik kaip lavinimosi lėktuvas.

Su Alb. C.III Darius paskraidė trumpai - skrido 21 kartą (12 val. 17 min.) ir jau 1923 m. birželio 13 savarankiškai pakilo su kovos lėktuvu LVG C.V.

Tai buvo jau galingesnis lėktuvas, su kuriuo buvo galima ne tik žvalgyti ir šaudyti iš kulkosvaidžių, bet ir paimti nemažą bombų kiekį - apie 100 kg (Alb. C.III su dideliu vargu pakeldavo 50 kg).

Lėktuvą varė 200 AG variklis Benz BzIV. Konstrukcija analogiška "Albatrosų" konstrukcijai, tik ilgesni sparnai, didesnis sparno plotas. Persėdimas į kovos lėktuvą reiškė Dariui ir karo lakūno pareigų ėjimo pradžią neseniai suformuotoje 3-joje eskadrilėje, kurioje buvo sutelkti LVG C.VI ir C.V tipo kovos lėktuvai.

Beje, minėtasis LVG C.V buvo vienintelis šio tipo lėktuvas Lietuvos karo aviacijoje; kaip tik 1923 m. pradžioje kapitaliai suremontuotas, - dargi daugiau - jam pagaminti nauji sparnai ir uodegos plokštumos, praktiškai jis buvo pagamintas iš naujo, - todėl jam užrašytas karo aviacijos dirbtuvių gamyklinis numeris 9, kuris nupieštas ant jo liemens su ornamentu. Su LVG C.V Darius skrido daug kartų.



S.Darius prie LVG C.V

Tačiau dar daugiau skridimų 3 eskadrilėje Darius atliko su patobulintu anksčiau minėto LVG modeliu C.VI. Tai buvo pats geriausias iš vokiškos konstrukcijos dviviečių lėktuvų tipų Lietuvos karo aviacijoje. "Elfogės" C.VI pirmosios pradėjo kautis už Lietuvą Nepriklausomybės karuose ir nešė tos kovos pagrindinę naštą iki karų pabaigos.

Ir po Nepriklausomybės karų dar kelis metus LVG C.VI buvo laikomas solidžiausiu ir patikimiausiu lėktuvu. (Jį nukonkuravo tik tai 1929 metais nupirkti itališki "Ansaldoi" (A.120) ir lietuviški ANBO). Varomas tokio pat variklio kaip ir "penktasis", "šeštasis" aerodinamiškai buvo tobulesnis, jo vandens radiatorius buvo sparno profilio formos ir užėmė centropilano vietą, apatiniai sparnai buvo siauresni ir užapvalintais galais. Lėktuvas nesunkiai pakildavo į 6 km aukštį.

1924 metais S.Darius jau buvo atlikęs visus kvalifikacinius skridimus (išskyrus vieną) karo lakūno rangui gauti; tuo metu Lietuvos karo aviacijoje buvo trys lakūnų kvalifikacijos:

- 1) mokinys-lakūnas,
- 2) einantis karo lakūno pareigas
- 3) karo lakūnas.

Betrūko tik vieno -išmokti ir atlikti tam tikras aukštojo pilotažo (oro akrobatikos) figūras. Dažniausiai jos buvo atliekamos su vokiškos konstrukcijos naikintuvu Fokker D.VII. Šis lėktuvas buvo nepaprastai pavaldus, kaip joks kitas; kaip sakydavo lakūnai - "tik spėjai pagalvoti, o "Fokeris" visa tai jau ir padaro".

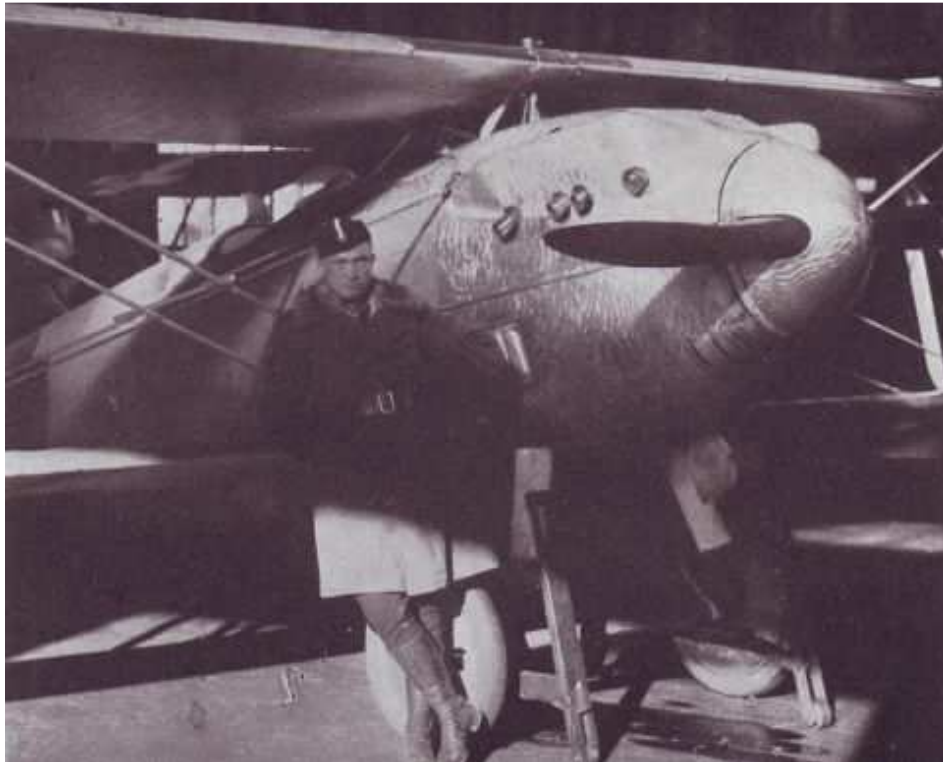
Šios konstrukcijos lėktuvai gaminti paskutiniaisiais Pirmojo pasaulinio karo metais (1918), pridarė daug nemalonumų Antantės lakūnams, kurie vadindavo "Fokerį" "priešu Nr.1", o vokiečių lakūnų buvo labai vertinami.



S.Darius prie Fokker D.VII

Taigi, 1924 m. Darius sėdo į Fok. D.VII. Šis lėktuvų tipas nuo ankstesniųjų skyrėsi tuo, kad jo liemuo buvo nebe medinis, o suvirintas iš plieninių vamzdelių ir dengtas drobe, o storo profilio sparnai buvo save laikančios konstrukcijos ("Fokeris" nebeturėjo jokių atatampų). Atlikęs su "Fokeriu" nustatytas aukštojo pilotažo figūras, S.Darius tapo karo lakūnu.

1925 m. Karo aviacijos viršininkas gen.ltn. Juozas Kraucevičius perkėlė S.Darių į 1-ąją eskadrilę, kad eskadrilės vado - savo brolio sūnaus - pagalba, galėtų jį labiau "prigriebti" už nepaklusnumą ir aroganciją. Tuomet tarp daugybės nemalonumų, S.Darius patyrė ir vienintelį malonumą - skraidymą su naujos pokarinės kartos naikintuvu Letov Š-20L "Šmolik".



S.Darius prie š.20L

Tai buvo mišrios konstrukcijos (liemuo - iš metalinių vamzdelių, sparnai mediniai) lėktuvas su galingiausiu tuo metu karo aviacijoje varikliu - 300 AG "Hispano Suiza". Jis buvo daugiau kaip 50 km/h greitesnis už ankstesnius greičiausius Lietuvos karo aviacijos lėktuvus, su kuriais skraidė Darius. Didesnis buvo ir lėktuvo tūpimo greitis, todėl reikėjo didelio atidumo, kad pataikytum nutūpti į tuo metu dar nedidelį Kauno aerodromą. Tačiau vis tiek buvo labai įdomu, ir iš visų lėktuvų Lietuvos karo aviacijoje, su kuriais Dariui teko skraidyti, mylimiausias jam buvo kaip tik šis čekų gamybos "Šmolikas".

Tačiau 1-ojoje eskadrilėje Darius pabuvo tik 4 mėnesius, ir vėly 1925 metų rudenį buvo perkeltas į neseniai suformuotą 4-tąją eskadrilę, kurioje naudoti "kaprizingiausi" vokiškos konstrukcijos lėktuvai, dar kitaip pakrikštyti "skraidančiais karstais". Čia buvo sutelkti "Halbešteteriai" "didieji" ir "mažieji": didieji - Halb. C.V su 200 AG varikliais, ir mažieji - Halb. CL.IV - su 160 AG. Būdingas jų

bruožas - trumpas liemuo, o savybės - kaip rašo garsus lakūnas Jonas Pyragius:

*"Sparnai prijungti dideliu atakos kampu. Ir vargas lakūnui jei jis padarydavo tik mažutį "oželį" tupiant. "Halb" tuoj pašokdavo piestu (...) Jo uodega lengvutė, važiuoklė nukišta taip į užpakalį, kad lėktuvas tuoj su mielu noru versdavosi per galvą. Apsivertimų tupiant su "Halb" buvo rekordinis skaičius. Maža klaida (...) - "Halb" jau guli ant nugaros".*

Reikia dar pridėti, jog "mažasis Halb" buvo gan griežtas pilotuojant ir greit patekdavo į suktuką, o būdamas mažas ir greitas, labai smarkiai ir kietai trenkdavosi į žemę. O lakūnai žūdavo...

Tačiau reikia pabrėžti, kad kaip tik 4-joje eskadrilėje beveik du metus skraidydamos su "skraidančiais karstais", Darius neturėjo jokio rimtesnio nuotykių, jokios avarijos, nepalaužė nė vieno lėktuvo.



S.Darius 4-oje eskadrilėje



Betarnaujant 4-joje eskadrilėje, Dariui teko paskraidyti ir su vienu egzotišku lėktuvu, kuris Lietuvos karo aviacijon pateko pats pirmas ir kaip trofėjus dar 1919 m. vasarį. Tai buvo bolševikų naudotas anglų gamybos Sopwith "1 ½ Strutter".

Egzotiškas labiausiai dėl to, kad jį varė vadinamasis rotacinis variklis, plačiai naudotas aviacijos aušroje dėl lengvumo ir paprastumo. Tačiau supaprastinimas, kaip žinia, dažniausiai yra patikimumo priešas. Tas variklis, turėdamas mažą tarpremontinį resursą, ir buvo lėktuvo nepatikimiausia vieta. Dariui pasisekė išvengti nelaimės, o jo eskadrilės vadui - Leonardui Peseckui - vienas skridimas tapo labai dramatiškas, kuomet 1928 m. beskrendant su "Sopvičiumi" sprogo jo rotacinis variklis, ir lėktuvas tapo degančiu fakelu. Tik didžiulė drąsa, šaltakraujiškumas ir lakūno meistriškumas leido išvengti L.Peseckui ir jo keleiviui mirties, nutupdant degantį lėktuvą Kauno aerodrome.

1927 m. vėl išvykęs į JAV, Darius ten pirmuosius skridimus atliko su S.Girėno lėktuvu WACO-9. Tai buvo vienas iš tų triviečių lėktuvų tipų (pilotas - užpakalinėje sėdynėje, o prieš jį - dvivietė sėdynė keleiviams), kurie buvo plačiai paplitę JAV civilinėje aviacijoje. Jie buvo naudojami lakūnų mokymui, individualiam ir sportiniam pasiskraidymui, keleivių ir įvairių nedidelių krovinių vežiojimui.

Panašūs į WACO-9 buvo WACO-10, "Parks", "Pheasant", "American Eagle", "Eaglerock". Kai kuriuos iš jų Darius pirko, kai kuriuos nuomavo, kai kuriais tik gavo paskraidyti.

Kuo šie lėktuvai skyrėsi nuo panašaus tipo vokiškų, su kuriais Darius skraidė Lietuvoje?

Visų pirma skyrėsi varikliais. Visi minėti amerikietiški lėktuvai turėjo vieno tipo Curtiss firmos vandeniui aušinamą V formos 8 cilindrų 90 AG variklį OX-5. Šis variklis buvo žymiai modernesnis už

vokiškus panaudotais jame lengvaisiais metalais, padidintu suspaudimo laipsniu; jo santykinė arklio galia svėrė žymiai mažiau. Visų šių lėktuvų liemenys buvo suvirinti iš plieninių vamzdelių, važiuoklės dažniausiai būdavo su piramidiniais spyriais, ratai - dažniausiai - su stabdžiais. Lakūnų kabinose būdavo daugiau skridimo kontrolės prietaisų. Tarpusavy svoriu ir matmenimis šie lėktuvai skyrėsi nedaug. Visi jie buvo dvisparniai su medinės konstrukcijos drobe dengtais sparnais, jų didžiausias skridimo greitis buvo apie 150-160 km/h, didžiausias pakilimo aukštis - apie 3,5 km.

Jau bedirbant Polvokio (Pal-Waukee) aerouoste 1932 metų sausį viena oro transporto bendrovė pasisamdė Darių antruoju lakūnu skraidyti su trimotoriu Fordo lėktuvu 4-AT, kurį vairuodavo du lakūnai, o juo buvo gabenama 12 keleivių. Šis metalinės konstrukcijos lėktuvas dengtas banguota aliuminio skarda ir pramintas amerikiečių "skraidančiu vagonu", pradėjo keleivinių oro linijų JAV revoliuciją. Keli šimtai šių lėktuvų raižė Jungtinių valstijų padangę, sujungdami oro linijomis vietas tarp abiejų vandenynų. Keleivių pervežimo skaičiai labai išaugo.



S.Darius (4 iš kairės)prie trimotorio Ford, Amerikoje

Paskraidęs antruoju pilotu, neilgai trukus Darius ėmė skraidyti ir pirmuoju pilotu, visiškai išmokęs valdyti milžinišką (tų laikų supratimu) lėktuvą. Skridimo trasos dažniausiai driekėsi nuo Čikagos į pietus iki Floridos pusiasalio ir iki N.Orleano. Su šiuo lėktuvu Darius skraidė apie 4 mėnesius.

Minėtame Polvokio aerouoste prie Čikagos Darius pradėjo dirbti 1929 metais. Čia jis ėjo skraidymų instruktoriaus, komercinių skridimų piloto ir atsarginio lakūno (pavadojančio susirgusius lakūnus) pareigas. Čia Darius skraidė vienviečiais, dviviečiais ir triviečiais lėktuvais, bet daugiausia oro kilometrų sukūrė su šešiviečiu lėktuvu Bellanca CH 300 - apie penktadalį milijono km!

Dažniausiai jis gabendavo Čikagos "Daily News" laikraščius į Rytų vasarvietes kurortinio sezono metu. "Belanką" galėdavo paimti apie pusę tonos laikraščių, o skridimo maršrutai ir nusileidimo aikštelės buvo ne visuomet pakankamai didelės. Tarp ežerų, miškų ir kalvų buvo sudėtinga ne tik nusileisti, bet ir apskritai susiorientuoti ir surasti reikiamus taškus, į kuriuos privalėjo būti pristatomi laikraščiai. Tačiau Darius puikiai susidorodavo su sudėtingais uždaviniais ir jo skraidymo meistriškumas vis augo. Šito kaip tik jam reikėjo ypatingai sudėtingam navigaciniu požiūriu transatlantiniam skrydžiui.

Lietuvos karo aviacijoje Darius skraidė 10 tipų lėktuvais. JAV -teko rasti spaudoje paminėtus 8 tipus. Galimas daiktas, tarp tų mažųjų dvisparnių - taip panašių vienas į kitą, jų buvo ir daugiau. Taigi - pagrindiniai ir svarbiausi lėktuvų tipai, su kuriais skraidė Darius, paminėti.

*Šaltinis: Konferencijos "S.Dariaus veiklos bei jo atminimo įamžinimo problemos" medžiaga 1996 m.*

*El. variantą parengė ir iliustravo N.Korbutas 2009*

***[www.plienosparnai.lt](http://www.plienosparnai.lt)***