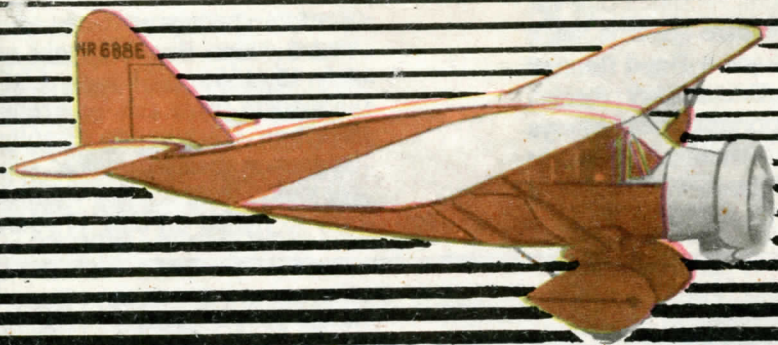




**S.DARIAUS IR S.GIRĖNO
TRANSATLANTINIS SKRYDIS
THE TRANSATLANTIC FLIGHT
OF S.DARIUS AND S.GIRĖNAS**



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

After taking off from New
York's Floyd Bennett Field on
July 15, 1933, 6:24 a. m. EDT,
Lithuanian pilots (USA citizens)
Stephen Darius and Stanley
Girėnas in their "Lituanica" suc-
cessfully crossed the Atlantic
only to perish on July 17, 0:36



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 vietos per 37 val. 11 min. nuskrido 6411 km (įskaitant vingius virš Europos - virš 7000 km). Iki skridimo tikslo - Kauno - buvo likę 650 km.

Vyriausybės komisijos, tyrusios katastrofos priežastis, duomenimis, lakūnai S.Darius ir S.Girėnas buvo gerai pasiruošę atlikti sumanytą žygį, pasirinktos techniškos priemonės buvo žygiui tinkamos, sunkiausią kelionės dalį jie atliko tiksliai numatytu maršrutu, katastrofa įvyko dėl sunkių atmosferinių sąlygų, prie kurių prisidėjo variklio veikimo defektai.

S.Darius ir S.Girėnas pasiekė antrąjį rezultatą pasaulyje transatlantine trasa pagal skridimo nuotolį ir ketvirtąjį pagal išbūta ore laiką. Pasaulio aviacijos istorijoje skridimas minimas kaip vienas tiksliausių. Jo metu pirmą kartą oficialiai gabentas oro paštas iš Šiaurės Amerikos į Europą.

Lietuvių tautai aviacija, skrydis, dar amžiaus pradžioje tapo savitiška veržimosi į laisvę išraiškos priemone. Jos simboliu ir tapo

a. m. (Berlin time) in Kuhdamm village, near Soldin, Germany (now Pszczelnik, Mysliborz area, Poland). The planned route was: New York - Newfoundland - Atlantic ocean - Ireland - London - Amsterdam - Swinemuende - Koenigsberg - Kaunas (a total of 7186 km). Due to weather conditions over Ireland, they changed the course to the north and reached Germany via Scotland and the North Sea. In 37 hours and 11 minutes, i.e., the moment of the crash, they had flown 6411 km (over 7000 km in actual flight path), only 650 km short of their goal - Kaunas.

A Lithuanian board of investigation appointed to determine the cause of the catastrophe concluded: the pilots were properly qualified to accomplish the mission; from the technical standpoint the airplane was properly outfitted; the most difficult part of the flight was executed with great precision. The catastrophe occurred due to difficult weather conditions combined with engine defects.

S. Darius and S. Girėnas accomplished the second-longest world record in distance of transatlantic flights and the fourth - longest record in duration of the flight. In world history of aviation, their flight is acknowledged as one of the most precise. This was also the first airmail flight from N. America to Europe.

To the Lithuanian nation, aviation flights, even at the turn of this century, have symbolized

"Lituanicos" žygis. S.Dariaus ir S.Girėno auka ant Tėvynės aukuro nepamiršta ligi šiol.

the striving for freedom, especially as amplified in later years by the flight of "Lituanica".



Steponas Darius prie naikintuvo Fokker D VII.

Steponas Darius wearing a Lith.A.F. officers uniform at the Fokker D VII.

STEPONAS DARIUS (Jucevičius-Jucius) 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

STEPHEN DARIUS (Jucevičius-Jucius) was born on January 8, 1896 in Rubiškės, district of Kvėdarna, county of Tauragė, Lithuania. In 1907, with his mother, he emigrated to the US. In Chicago he attended Curtis High School, graduated from Harrison High School in 1916 and started engineering studies at Lane Junior College. In 1917 he answered the call to

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. Dariaus 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. 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, boksa-

arms and joined, as a volunteer, the USA Army. That year he was transferred to France. In 1918 he took part in ground action, was wounded and injured by poisonous gases. For this he received "Purple Heart" and "Great War for Civilization" medals. In 1919 he was honorably discharged and returned back to Chicago, where he studied at a university and took a course for the Reserve Officers of Artillery. He participated in organizing the Alliance of Lithuanian-American soldiers.

In 1920 he sailed to independent Lithuania and was accepted to the secret service of the General Staff. In the fall of the same year, he was admitted to the Military School, 4th graduation class, and after graduation in 1921 he enrolled in the courses for aviation-officers. From that moment, the rest of Darius' life was tied to aviation. The dreams of his youth started to materialize.

While serving in the training squadron, on October 12, 1922, he soloed with Albatros B II. In 1923, as a military pilot, he was transferred to the 3th Air Squadron.

In January, 1923, he was one of the leaders in Klaipėda's uprising. In 1925-27 he served in the 1st and 4th Air Squadrons. On December 17, 1926, together with the other officers of the air force he participated in a successful coup - d'état. On May 1, 1927 he was promoted to the rank of Captain.

Darius was one of the

vosi). Buvo Kariuomenės sporto draugijos centro valdybos ir Kau-no 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 atostogas, S.Darius išvyko į JAV, artimiausiems draugams prasitaręs apie planuojamą skridimą į Lietuvą. Čia dirbo lakūnu įvairiose transporto kompanijose, skraidė nuosavu lėktuvu. 1929 m. Ilinojaus valstijoje įsteigė "Vyčio" lietuvių aero klubą. Nuo 1928 m. pradėjo planuoti būsimąjį transatlantinį skridimą.

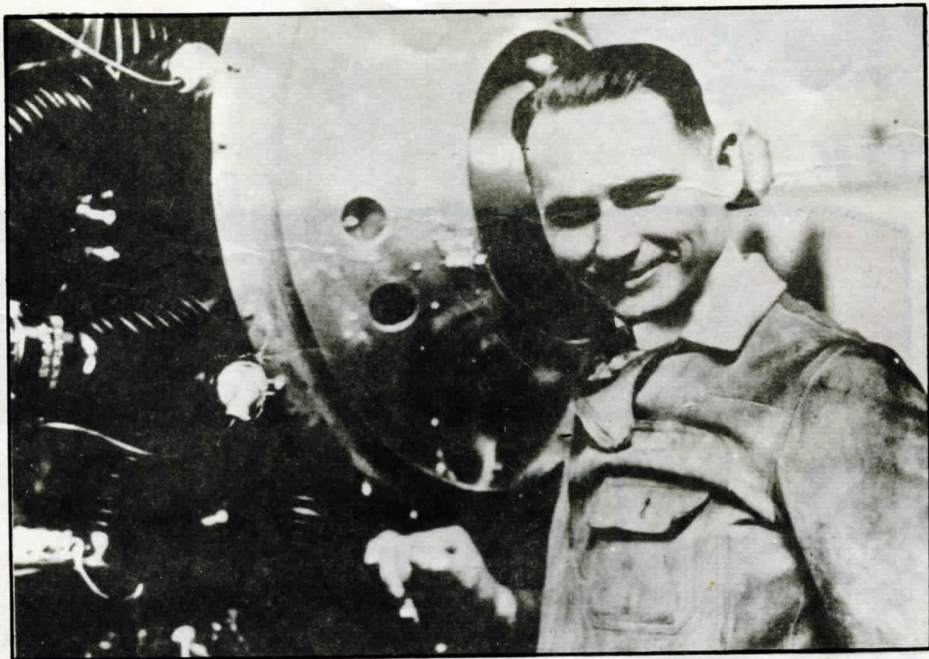
STASYS GIRĖNAS (Girskis-Girčius-Girch) gimė 1893 m. spalio 4d. Raseinių apskrities Kaltinėnų valsčiaus Vytogalos kaime. 1910 m. su broliu išvyko į JAV, Čikagoje lankė pradžios mokyklą, nuo 1913 m. dirbo spaustuvėje. 1917-1919 m. tarnavo JAV kariuomenėje, aviacijos dalyse. Vėliau vėl dirbo spaustuvėje. 1920-1921 m. su kitais lietuviais organizavo taksi automobilių bendrovę (Hub Cab Co). Nuo 1924 m. mokėsi

sport-promoters in Lithuania and personally played in soccer, basketball, baseball, ice hockey and boxing games.

In 1922-25 he headed the Lithuanian Physical Education Society. In 1922 he was elected chairman of Lith. Sport League and Lith. Soccer League; in 1926 he chaired the Lith. Baseball League. In 1927 he prepared the Constitution and By-laws for the Aero Club of Lithuania. He wrote the books in Lithuanian on "The Baseball Game" (1924) and "The Basketball Game" (1926).

In 1927, after receiving a longer leave of absence, Darius disclosed to his friends about the planned flight back to Lithuania and whereupon he sailed to the USA. There he worked as a pilot in various air transport companies and also flew his own airplane. In 1929 in Chicago he founded a Lithuanian aero club "The Knight". Since 1928 he started planning the famous transatlantic flight.

STANLEY GIRĖNAS (Girskis - Girčius - Girch) was born on October 4, 1893, in Vytogala, district of Kaltinėnai, county of Raseiniai, Lithuania. In 1910, with his brother, he sailed to the US. In Chicago he attended grammar school. Starting with 1913, he worked in a printing shop. In 1917-19 he served as an airplane mechanic in the US Armed Forces. Together with other Lithuanians, in 1920 - 21 he organized a taxi-cab company (Hub Cab Co.). Having his



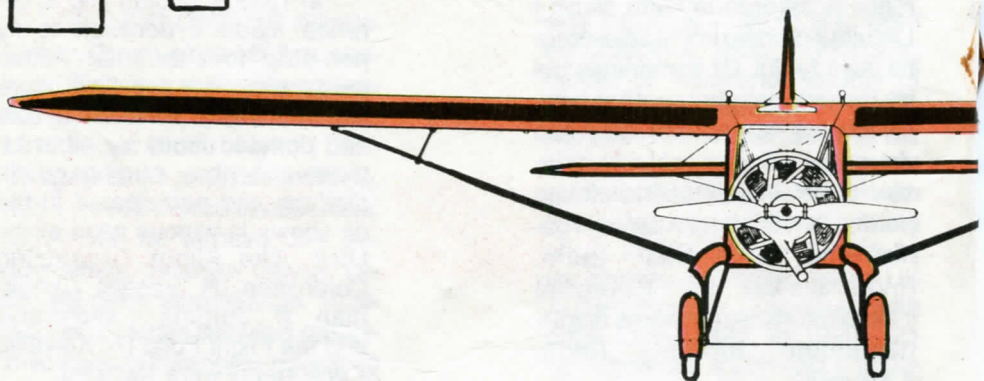
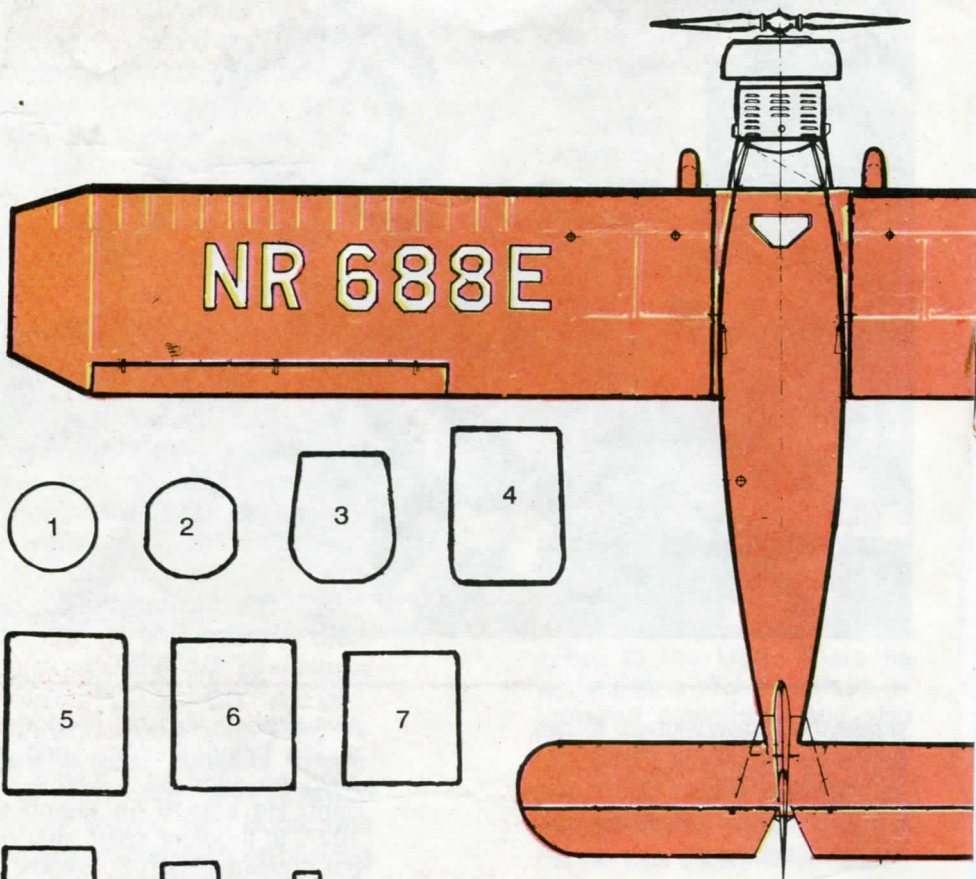
Stasys Girėnas.

skraidyti nuosavu lėktuvu, 1925m. patyrė sunkią avariją. Pirmą kartą savarankiškai išskrido 1927m. 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 bei kitų lietuvių paaukotas lėšas įsigijo lėktuvą su kuriuo dalyvavo daugelyje aviacijos dienų įvairiose JAV vietovėse. Ruošti skridimą padėjo Skridimo per Atlantą organizavimo komitetas (pirm. R.Vasiliaus-kas, sekr. P.Jurgėla) ir skridimo rėmėjų aukoms rinkti ir panaudoti fondas (pirm. A.Kalvaitis).

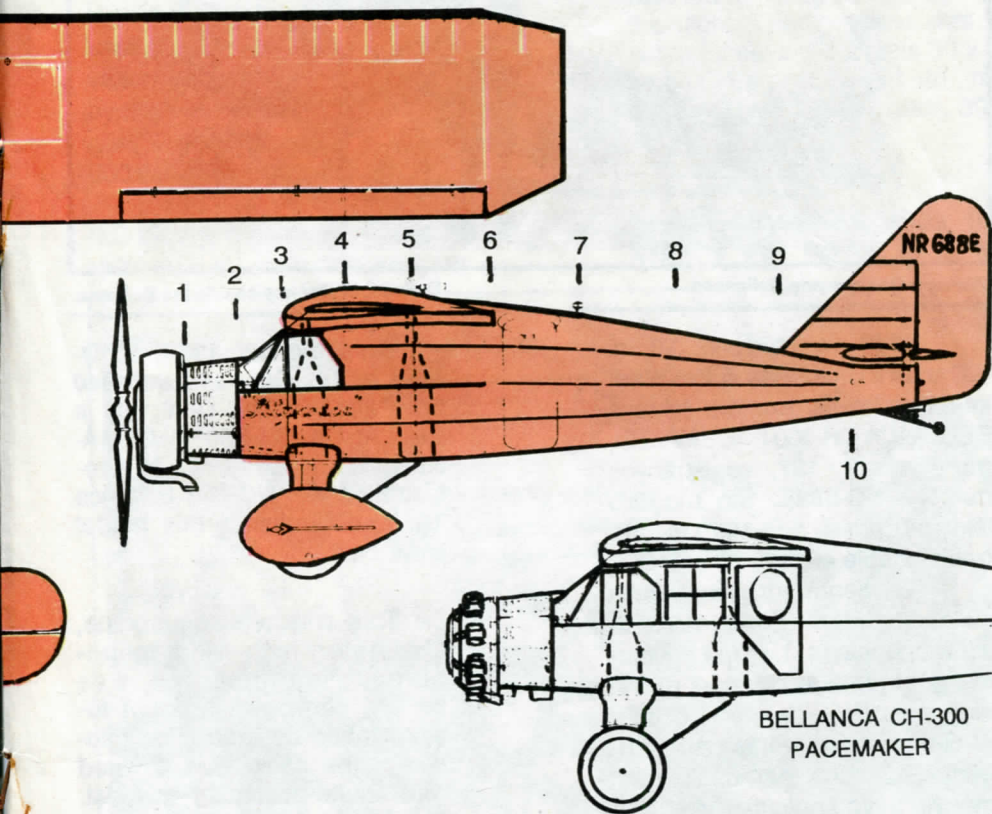
own airplane, in 1924 he started taking flying lessons, and in 1925 he survived a bad accident. He soloed on March 8, 1927. In the very same year he got acquainted with S. Darius.

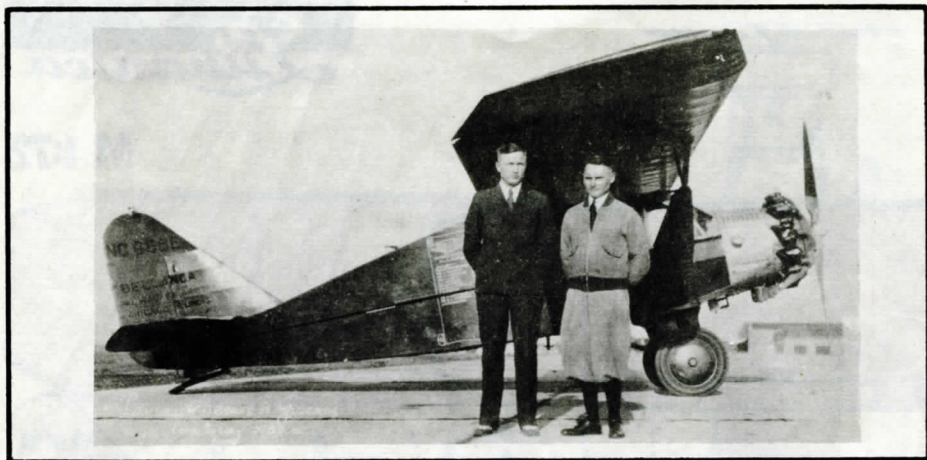
In 1932 S. Darius and S. Girėnas made a decision to fly non-stop to Lithuania. Actual preparations for the flight were started. Using personal assets and donated funds by other Lithuanians, they purchased an airplane and participated in the air shows in various parts of the USA. The Flight Organizing Committee (R. Vasalle - chairman, P. Jurgėla - secretary) and the Flight Fund (A. Kalvaitis - president) were founded.



Lituanica

M 1:72





Darius ir Girėnas prie Bellancos

Darius and Girėnas beside the Bellanca.

1932 m. birželio 18 d. S.Darius ir S.Girėnas iš Pal-Waukee bendrovės nupirko lėktuvą BELLANCA CH-300 PACEMAKER, gamyklinis nr.137, registracijos numeris NC-688E. Šio modelio lėktuvai gaminti nuo 1929 m., pagaminta apie 40 vnt.

Tai vienmotoris šešiavietis aukštasparnis mišrios konstrukcijos monoplanas. Liemuo suvirintas iš chromo-molibdeno plieninių vamzdžių, dengtas drobe. Kabinos vidus išklotas garsą sugeriančiu vatos pamušalu. Lemenyje buvo šoniniai ir viršutinis langai bei durelės kairėje ir dešinėje pusėse. Sparnai medinės konstrukcijos, dviejų lonžeronų, dengti drobe. Lonžeronai ir nerviūros pagaminti iš pušies lystelių ir klijuotės. Sparnuose įrengti du benzino bakai (bendros 88 galonų talpos). Sparnų spyriai mišrios konstrukcijos: 2/3 - mediniai, 1/3 (prie sparnų) - plieniniai, profiliuo-

On June 18, 1932, S. Darius and S. Girėnas purchased from Pal-Waukee Company a BELLANCA CH-300 PACEMAKER airplane, serial No. 137, registration No. NC-688 E. Since 1929, 40 units of this model were built.

This was a single-engine, six-seater high-wing monoplane. The fuselage was welded chrome-moly steel tubing, fabric covered. The interior of the cabin was covered with sound-absorbing material. The fuselage had side and top windows, doors on both sides.

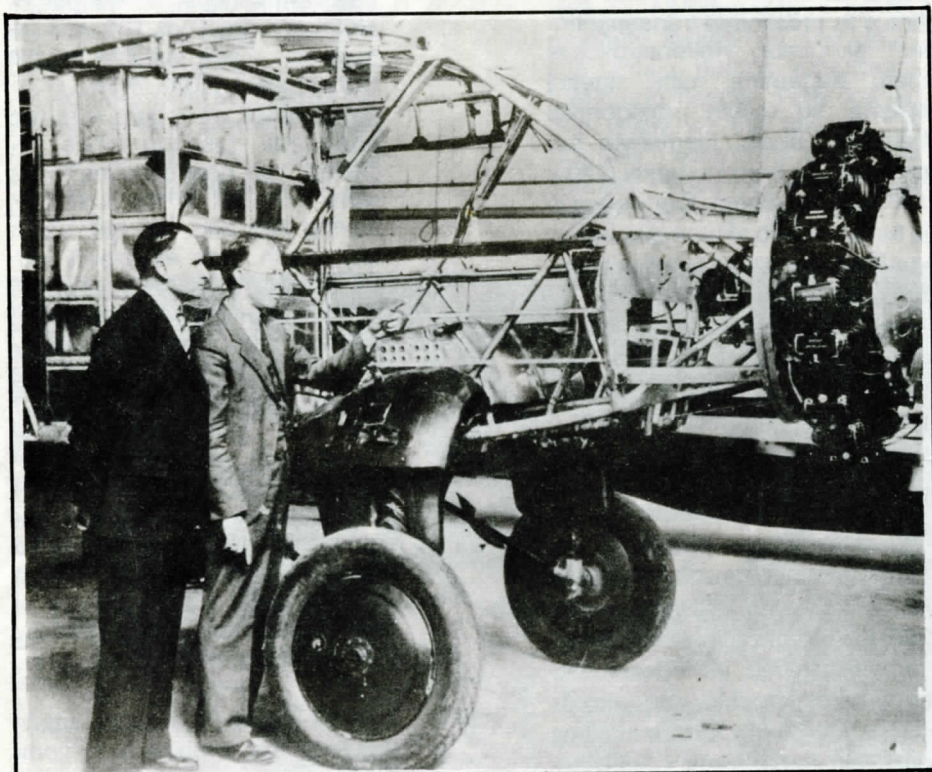
Wings were of wooden construction, two spars, fabric covered. Spars and ribs were made of spruce strips and plywood. The wings had two gasoline tanks of 88 gal. total capacity. Wing struts were 2/3 wood, 1/3 steel (at the wings) with

ti plieno nerviūromis, kurios dengtos drobe, sudarydavo papildomas 47 kv. pėdų ploto keliančias plokštumas. Uodegos plokštumos suvirintos iš plieno vamzdelių, stabilizatorius iš pušies lystelių ir klijuotės, jo atakos kampą galima keisti skridimo metu. Lanku išlenkta važiuoklė iš plieno. Ratai 30x5 colių dydžio. Variklis Wright J6, oru aušinamas, žvaigždinis, 9 cilindrų, 300 AG galingumo.

1933 m. sausio 20 d. S.Darius ir S.Girėnas šį lėktuvą atidavė į E.M Lairdo dirbtuves, kur

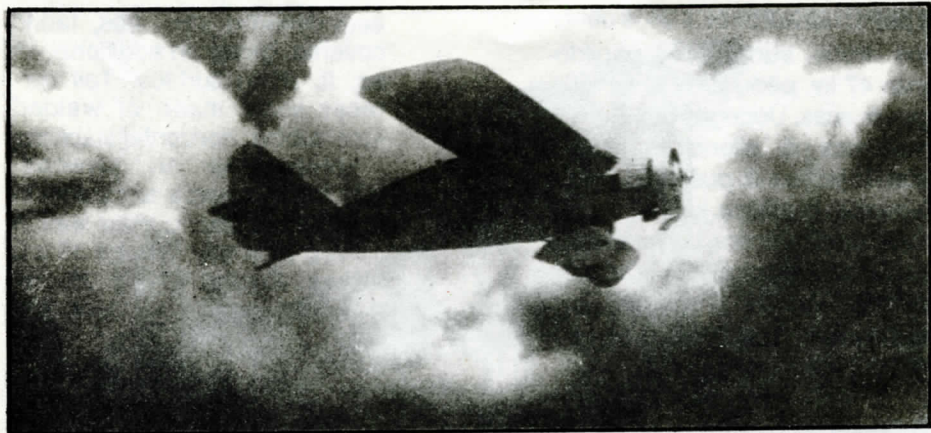
aero-dynamic steel ribs, fabric covered, giving an additional 47 sq. ft. lifting surface. Tail surfaces were made of welded steel tubing; horizontal stabilizer - spruce strips and plywood, with the trim-angle adjustable in the flight. Landing gear was a curved steel bar. Wheels 30 x 5 inches. Engine Wright J6, radial, air cooled, 9 cylinders, 300 HP.

On January 20, 1933, the airplane was moved to E. M.



S.Girėnas ir inž. E.M.Lairdas prie perstatomos Bellancos.

S.Girėnas and E.M. "Matty" Laird beside the Bellanca at his shops.



pagal R. Hofmano paruoštus brėžinius jis pritaikytas transatlantiniam skridimui. Rekonstrukcijos metu pagaminti nauji, ilgesni sparnai su dviem papildomais benzino bakais. Liemenyje sumontuoti du benzino bakai (220 ir 185 galonų talpos). Kiekvienas iš jų turėjo didelio skersmens vožtuvus išleisti benzinui avarijos metu. Kabinoje įrengtas 25 galonų tepalo bakas, ant kurio sėdėjo lakūnai. Per jį ėjo 12 aušinimo vamzdelių, oras į kuriuos patekdavo iš imtuvo dešiniame liemens šone, o išeidavo kairiajame. Buvo pagamintas naujas, ilgesnis stabilizatorius. Ratams uždėtos naujos lygaus paviršiaus padangos bei aerodinaminiai gaubtai. Pakeista liemens danga. Įstatytas naujas 365 AG Wright Whirlwind J6-9E variklis nr. 12733 su didesniu suspaudimo laipsniu, apgaubtas Taunando žiedu. Jo surinkimą prižiūrėjo mechanikas V. Jesulaitis.

Rekonstrukcija baigta 1933 kovo 29 d. Po jos lėktuvas pažy-

Laird workshops, where per R. Hofman's drawings she was rebuilt and made suitable for the transatlantic flight. New, elongated wings were built, with two additional gasoline tanks enclosed; two new gasoline tanks were installed in the fuselage, having 220 and 185 gal. capacity, each tank equipped with emergency dump valves; in the cabin, under the pilots seat a 25 gal. oil tank, outfitted with 12 cooling tubes, was placed; a longer, new horizontal stabilizer was built; aero-dynamic wheel pants were installed; the fuselage received a new fabric. A new, higher compression engine, 365 HP Wright Whirlwind J6-9E, ser. No. 12733, had a "speed ring". The assembly of the engine was supervised by V. Jesulaitis.

On March 29, 1933, rebuilding of the airplane was completed. The registration number was changed to NR-688E. The airplane was painted an orange

mėtas NR-688E numeriu. Lėktuvas nudažytas oranžine spalva, ant liemens surašytos skridimo rėmėjų pavardės. 1933 gegužės 6 d. A.Vaivados pasiūlymu lėktuvas pakrikštytas vardu "Lituanica".

Lėktuvas turėjo šiuos prietaisus: magnetinį skysčio kompasą, indukcinį kompasą, dirbtinį horizontą, krypties giroskopą, posūkio-pokrypio rodyklę, variometrą, greičio rodyklę, aukščio rodyklę, oktantą, 4 laikrodžius, derivometrą, propelerio apsisukimų rodyklę, benzino ir tepalo manometrus, tepalo termometrą, magnetų perjungėją, tepalo ir benzino rankinius siurblius, avarinių vožtuvų suktuvą. Startui paruoštas lėktuvas svėrė 8300 svarų (tuščias - 2663 sv.), skrydžiui paėmė 779 galonus (4857 sv.) benzino.

color. On both sides of the fuselage scrolls with the names of the flight-sponsors were painted. Per A. Vaivada's suggestion, the airplane was given the name "LITUANICA".

The airplane was outfitted with the following instruments and equipment: induction compass, artificial horizon, directional gyro, turn-and-bank indicator, rate-of-climb indicator, air speed indicator, altimeter, an octant, four stop-watches, wind-drift angle indicator, RPM indicator, fuel and oil pressure gauges, oil temperature gauge, magneto switch, oil and gasoline manual pumps, emergency fuel-dump handle. Fully loaded and ready for the take-off "Lituanica" weighted 8300 lbs (empty - 2663 lbs) with 779 gal. (4857 lbs.) of fuel on board.



Katastrofos vietoje.

On the crash site.



Charles Giremon

Nepomuceno Arcuri

Mes skrisime į Lietuvą !

Lietuvių tauta laukia iš savo sūnų ir draugų žygių. Būtinai reikia ir jos sūnums prisidėti prie bendrojo darbo - tirti dar mažai žinomas Žiemų Atlanto vandenyno oro sroves, o taip pat naujai išrastus navigacijos būdus ir priemones pritaikyti kasdieniniams reikalingams. Mes, gyvendami tokiais laikais, kada oras stengiamasi panaudoti žmonijos reikalingams, laikome savo pareigą 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 Neptūnas ar galingasis audrų Perkūnas ir mums bus rūstus - pastos mums kelią į Jaunąją Lietuvą ir pašauktų LITUANIKĄ pas save, - tada Tu, Jaunoji Lietuva, turėsi iš naujo ryžtis, aukotis ir pasirengti naujam žygiui, kad audringųjų vandenynų dievai būtų patenkinti Tavo pastangomis, pasiryžimu ir nekviestų Tavęs į Didįjį Teismą.

LITUANIKOS laimėjimas tegu sustiprina jaunujų Lietuvos sūnų dvasią ir įkvepia juos naujiems žygiams.

LITUANIKOS 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 !

STEPAS DARIUS

STASYS GIRĖNAS

We shall fly to Lithuania !

The Lithuanian nation is awaiting from her sons further more courageous deeds. It is imperative that her sons contribute to the combined efforts to explore the very little known air currents of the northern Atlantic Ocean and to utilize the newly invented methods of navigation and equipment, making them suitable for everyday use.

Young Lithuania ! Inspired by your spirit, we will endeavour to accomplish our chosen task. Let our success strengthen your spirit and your trust in your own power and ability. But if Neptune or the mighty, stormy Perkūnas would be angry at us, would terminate our passage to Young Lithuania and would call LITUANICA to himself, then you, Young Lithuania, will have to determine, sacrifice, and prepare yourself for a new flight, so that the tempestuous gods of the oceans are satisfied by your efforts and determination, and will not call you to the Last Judgement.

Let the success of LITUANICA strengthen the spirit of the young sons of Lithuania and inspire them to new and noble deeds.

Let LITUANICA's defeat and sinking to the depths of the Atlantic Ocean teach young Lithuanians of stubbornness and determination, so that a Winged Lithuanian overcomes the treacherous Atlantic to the glory of Lithuania !

Then this flight we are dedicating to you, Young Lithuania !

This great experiment we will start, having faith in Heavens blessing.

STEPHEN DARIUS

STANLEY GIRĖNAS

"Lituanikos" liekanos, lakūnų asmeniniai daiktai eksponuojami Vytauto Didžiojo karo muziejuje (Kaunas, K. Donelaičio 64). 1982 m. konstruktoriaus Vlado Kengailos pagamintą skraidančią "Lituanikos" kopiją galima pamatyti Lietuvos technikos muziejuje (Kaunas, Veiverių 132). Kauno medicinos akademijoje galima aplankyti lakūnų mumijų slėpimo 1944-1964 m. vietą (Kaunas, A. Mickevičiaus 9). Važiuojant autostrada Vilnius-Klaipėda verta užsukti į S. Girėno (Vytogalos kaime, Upynos apylinkėje, Šilalės rajone) ir S. Dariaus (Dariškės, Endriejavo apylinkėje, Klaipėdos rajone) gimtines ir apžiūrėti memorialines ekspozicijas.

LITERATŪRA

1. Petras Jurgėla. Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas. Čikaga, 1935 m.
2. Zigmas Kondratas. Pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą. Vilnius, 1969 m.
3. Edmundas Jasiūnas. Darius-Girėnas 1933-1983. Čikaga, 1984 m.
4. Nijolė Dariūtė-Maštarienė. Darius ir Girėnas. Vilnius, 1990 m.
5. Nijolė Dariūtė-Maštarienė, Algirdas Gamziukas, Gytis Ramoška. Darius ir Girėnas. Kaunas, 1991 m.

S. Dariaus ir S. Girėno transatlantinis skrydis Bukletas

Teksto autoriai: Algirdas Gamziukas
Edmundas Jasiūnas
Dailininkas ir fotografas Gytis Ramoška

The wreckage of "Lituanica" and personal belongings of both pilots are displayed at the Vytautas the Great war museum (Kaunas, K. Donelaitis St. 64). A flyable replica of "Lituanica", built by Vladas Kengaila can be seen at the Lithuanian Technical Museum (Kaunas, Veiveriai St. 132). In the Medical Academy of Kaunas the secret hiding place (1944-1964) of the pilots' mummies can be visited (Kaunas, A. Mickevičius St. 9). Near the Vilnius - Klaipėda highway, the birthplaces of both pilots can be visited and memorial exhibitions can be seen: of S. Girėnas - at Vytogala, Upyna area, Šilalė district, and of S. Darius - at Dariškės, Endriejavo area, Klaipėda district.

Literature:

1. Petras Jurgėla. Sparnuoti lietuviai (The Winged Lithuanians). Chicago. 1935.
2. Zigmas Kondratas. Pirmasis Lietuvių Skridimas per Atlantą (The First Lithuanian Transatlantic Flight). Vilnius. 1969.
3. Edmundas Jasiūnas. Darius - Girėnas 1933 - 1983. (in English and Lithuanian). Chicago. 1984.
4. Nijolė Dariūtė-Maštarienė. Darius ir Girėnas. Vilnius. 1990.
5. Nijolė Dariūtė-Maštarienė, Algirdas Gamziukas, Gytis Ramoška. Darius ir Girėnas. Kaunas. 1991.

SL894. Pasirašyta spaudai 1993.05.04. 1 lankas.
Ofsetinė spauda. Tiražas 10000 egz.
Lietuvos technikos muziejaus leidykla "Plieno sparnai". Veiverių 132, Kaunas, 3010.
Spaustuvė "Raidė". Spaustuvininkų 11, Kaunas, 3000.

© Plieno sparnai, 1993.