

Bil Brajson

Jedno leto

AMERIKA 1927.

Preveo
Goran Skrobonja

■ Laguna ■

Naslov originala

Bill Bryson

ONE SUMMER

Copyright © Bill Bryson 2013

Illustrations copyright © Neil Gower 2013

Translation copyright © 2014 za srpsko izdanje, LAGUNA



Kupovinom knjige sa FSC oznakom
pomažete razvoj projekta odgovornog
korišćenja šumskih resursa širom sveta.

SW-COC-001767

© 1996 Forest Stewardship Council A.C.

*Za Eni, Bilija i Grejsi,
i u znak sećanja na Džuliju Ričardson*

SADRŽAJ

Prolog	9
Maj: Klinac	35
Jun: Bejb.	129
Jul: Predsednik	223
Avgust: Anarhisti	319
Septembar: Kraj leta	417
Epilog	501
Bibliografija	533
Napomene o izvorima i dodatna literatura	551
Izjave zahvalnosti	569
O autoru.	571

PROLOG



Jedne tople prolećne večeri pred Uskrs 1927, ljudi koji su stanovali u visokim zgradama u Njujorku ostali su zatečeni kad su se drvene skele oko kule ganc novog hotela *Šeri-Nederlend apartmani* zapalile i kad je postalo jasno da gradski vatrogasci nikako ne mogu da dobace vodom do tih visina.

Gomila se sjatila na Petoj aveniji kako bi posmatrala požar, najveći koji je bio viđen u gradu posle više godina. Sa trideset osam spratova, *Šeri-Nederlend* je bio najviša stambena zgrada koja je ikad sagrađena, a skele – postavljene kako bi olakšale poslednje faze izgradnje – pokrivala su poslednjih petnaest spratova, tako da je tamo bilo dovoljno drvene građe da nikne džinovski plamen oko njenog vrha. Izdaleka, zgrada je veoma ličila na upravo kresnutu šibicu. Plamenovi su se videli s udaljenosti od trideset kilometara. Izbliza, prizor je bio mnogo dramatičniji. Delovi zapaljene skele dugi i do petnaest metara padali su s visine od sto pedeset metara i razbijali se uz tanđrkanje u pljusku varnica dole na ulicama, praćeni radosnim povicima posmatrača, dovodeći u opasnost marljive vatrogasce. Usijani žar je padao na krovove okolnih zgrada i četiri je i zapalio. Vatrogasci su uperili creva u zgradu *Šeri-Nederlenda*,

ali bio je to simboličan gest, pošto njihovi mlazevi vode nisu mogli da dosegnu iznad trećeg ili četvrtog sprata. Na svu sreću, zgrada nije bila dovršena, pa stoga u njoj još niko nije stanovao.

Ljude iz Amerike dvadesetih godina dvadesetog veka neobično je privlačio taj prizor i do deset uveče gomila je narasla, kako se procenjivalo, na sto hiljada ljudi – bio je to ogroman broj okupljen zbog jednog spontanog događaja. Moralo je da dođe sedam stotina policajaca kako bi održavali red. Neki bogati posmatrači, odmamljeni od svojih večernjih proslava, uzeli su sobe u hotelu *Plaza* s druge strane ulice i priredili improvizovane „požarne sobne žurke“, kako je objavio *Njujork tajms*. Gradonačelnik Džimi Voker se pojavio kako bi pogledao šta se dešava i sav se skvasio naišavši na mlaz iz creva. Trenutak kasnije, plamteća daska od tri metra dužine strovalila se kraj njega na pločnik i on je prihvatio savet da se povuče. Požar je naneo veliku štetu gornjim delovima zgrade, ali na svu sreću, nije se raširio naniže i sagoreo je oko ponoći.

Plamenovi i dim su bili dobrodošli kao sredstvo za skretanje pažnje dvojici muškaraca, Klarensu Čejmberlinu i Bertu Akošti, koji su od pola deset ujutro tog dana leteli u krugovima malim avionom iznad Ruzvelt filda na Long Ajlendu. Radili su to u pokušaju da obore svetski rekord u izdržljivosti koji su dve godine pre toga postavila dva francuska avijatičara. Delom se tu radilo o nacionalnoj časti – Amerika, u kojoj je avijacija rođena, sada je beznadežno zaostajala čak i za najmanjim evropskim državama – a delom i kako bi se potvrdilo da avioni mogu ostati u vazduhu dovoljno dugo da bi se obavljali dugi letovi.

Štos sa tim postupkom, objasnio je Čejmberlin kasnije, sastojao se u tome da iscedite maksimalnu kilometražu iz aviona podešavanjem gasa i mešavine goriva do tačke u kojoj je avion jedva u stanju da ostane u vazduhu – da ga držite na „porcijama za izbegavanje umiranja od gladi“, kako je Čejmberlin to

reкао. Kad su on i Akosta konačno dojezdili natrag na zemlju, malo pre jedan posle podne trećega dana leta, praktično su leteli na isparenjima. Ostali su u vazduhu neprekidno 51 sat, 11 minuta i 25 sekundi, što je pomerilo postojeći rekord za bezmalo šest sati.

Izašli su sa širokim osmesima iz svog aviona pred odobravajućim skandiranjem velike gomile ljudi. (U dvadesetim godinama dvadesetog veka, ljudi su se zaista okupljali u ogromnom broju za gotovo svaki događaj.) Dvojica trijumfalnih pilota bili su umorni i ukočeni – i veoma žedni. Ispostavilo se da je jedan od članova njihove pomoćne ekipe, u trenutku rasejanosti izazvane uzbuđenjem, ostavio čaturice pune sapunice, pa dva dana nisu imali šta da piju. Inače je let bio izuzetno uspešan – dovoljno uspešan da bude glavna vest u *Njujork tajmsu* na Veliki petak 15. aprila. Naslov je objavljivao preko tri stupca:

PILOTI PROVELI 51 SAT U VAZDUHU I POSTAVILI NOVI
REKORD; DAN I NOĆ BEZ HRANE I VODE; IZNURENI,
ALI ŽELJNI DA POLETE ZA PARIZ

Preleteli su 6.600 kilometara – 800 kilometara više nego što iznosi udaljenost između Njujorka i Pariza. Jednako značajno bilo je i to što su uspeli da ostanu u vazduhu sa 1.420 litara goriva, što je tada bio izuzetno velik teret, a za to su koristili pistu dugačku samo 360 metara. Sve je to bilo izuzetno ohrabrujuće za one koji su želeli da prelete preko Atlantika, a u proleće 1927. bilo je svakako mnogo takvih, baš poput Čejmberlina i Akoste.

Zahvaljujući neobično ironičnom preokretu, događaj zahvaljujući kom je Amerika ostala daleko iza ostatka sveta u razvoju avijacije bio je upravo isti onaj koji je obezbedio njenu dominaciju na tako mnogo drugih polja: Prvi svetski rat.

Pre 1914. avioni su jedva i bili prisutni u vojničkom razmišljanju. Francuska ratna avijacija, koja se sastojala od trideset šest aviona, bila je brojnija od svih ostalih ratnih avijacija na svetu zajedno. Nemačka, Britanija, Italija, Rusija, Japan i Austrija nisu imali više od po četiri aviona u svojoj floti; Sjedinjene Države su imale samo dva. Ali kada su započela neprijateljstva, vojni komandanti su vrlo brzo uvideli koliko bi avioni mogli da budu korisni – za nadziranje pokreta neprijateljske vojske, usmeravanje artiljerijske vatre, i iznad svega za pronalaženje novih načina za ubijanje ljudi.

Na samom početku rata, bombe su često bile tek vinske boce napunjene benzinom ili kerozinom, sa prikačenim jednostavnim detonatorom, premda su malobrojni piloti bacali i ručne bombe, a neki su jedno vreme ispuštali posebno napravljene strelice po imenu „flešete“ koje su mogle da probiju šlem ili na drugi način nanesu bol i patnje onima dole, u rovovima. Kao i uvek kad je reč o ubijanju, tehnološki napredak je bio brz, i do 1918. ispuštale su se vazdušne bombe težine do 1.000 kilograma. Samo je Nemačka tokom rata sasula iz vazduha milion pojedinačnih bombi, sa oko 27.000 tona eksploziva. Bombardovanje nije bilo naročito precizno – bomba ispuštena sa visine od tri kilometra retko je pogađala metu i često promašivala za kilometar ili više – ali psihološki učinak, kad god bi pala neka velika bomba, bio je znatan.

Tovar teških bombi zahtevao je avione još veće i snažnije, što je opet dovelo do razvoja bržih, spretnijih lovačkih letelica za njihovu odbranu ili napad na njih, a to je opet dovelo do proslavljenih vazdušnih dvoboja koji su potpaljivali maštu školaraca i određivali razvojni stil avijacije u nastupajućim generacijama. Vazdušno ratovanje izazvalo je neutoljivu glad za avionima. Za četiri godine, najveće četiri zaraćene države potrošile su milijardu dolara – zaprepašujuće veliki iznos, gotovo u potpunosti pozajmljen od Amerike – na svoje vazdušne flote. Gotovo ni iz čega, Francuska je za četiri godine

razvila avio-industriju koja je uposlila bezmalo 200.000 ljudi i proizvela 70.000 aviona. Britanija je proizvela 55.000 aviona, Nemačka 48.000, a Italija 20.000 – što je bio izuzetan napredak ako se ima u vidu da se pre samo nekoliko godina čitava svetska avio-industrija sastojala od dva brata u prodavnici bicikala u Ohaju.

Sve do 1914. ukupan broj ljudi na svetu koji su poginuli u avionima bio je oko stotinu. Sada su ljudi ginuli u hiljadama. U proleće 1917. očekivani životni vek jednog britanskog pilota procenjivao se na osam dana. Sveukupno, za četiri godine je poginulo ili povredama onesposobljeno između 30.000 i 40.000 pilota. Obuka nije bila mnogo bezbednija od borbe. Najmanje 15.000 ljudi je izginulo ili završilo kao invalidi u nesrećama na obuci iz letenja. Američki piloti su bili naročito hendikepirani. Kad su Sjedinjene Države u aprilu 1917. ušle u rat, niti jedan američki vojni zvaničnik nikada nije video borbenu letelicu, a kamoli njom komandovao. Kad se istraživač Hajram Bingam, koji je pronašao Maču Pikču, ali je sada bio sredovečni profesor na Jejlju, ponudio kao instruktor, vojska mu je dala čin potpukovnika i zadužila ga za čitav program obuke, ne zato što je imao korisno iskustvo – nije – već jednostavno zato što je znao kako da upravlja avionom. Mnoge nove pilote podučavali su instruktori koji su i sami tek završili s obukom.

Amerika je sad preduzela ogroman, ali na kraju jalov napor da sustigne ostale u avijaciji; Kongres je izdvojio 600 miliona dolara za izgradnju ratne avijacije. Kao što je Bingam napisao u svojim memoarima: „Kad smo ušli u rat, Ratno vazduhoplovstvo je imalo dva mala aerodroma, 48 oficira, 1.330 ljudi, i 225 aviona, ali nijedan od njih nije bio u stanju da preleti preko linije fronta. Za godinu i po, to Ratno vazduhoplovstvo je naraslo na 50 aerodroma, 20.500 oficira, 175.000 ljudi i 17.000 aviona.“ Nažalost, gotovo nijedan od tih 17.000 aviona nije stigao do Evrope pošto su gotovo svi raspoloživi brodovi bili neophodni za vojnike. Zato su američki avijatičari, kad su stigli na front,

uglavnom leteli u pozajmljenim, zakrpljenim avionima koje su im obezbedili Saveznici, pa su ih tako slali u najopasniji vid borbe savremenog doba gotovo bez ikakve obuke i u generalno drugorazrednim rashodovanim avionima protiv daleko iskusnijeg neprijatelja. Opet, ni u jednom trenutku nije bilo manjka pilota dobrovoljaca na obe strane. Mogućnost uspinjanja na visinu od četiri kilometra, letenja brzinom od preko dvesta kilometara na sat, strelovitog skretanja i poniranja kroz vazduh u smrtonosnoj borbi, za mnoge avijatičare bila je toliko uzbudljiva da su od nje zavisili kao narkomani. Ta romantika i sjaj danas se teško mogu zamisliti. Piloti su bili najveći heroji tog vremena.

Onda se rat završio, i avioni i avijatičari najednom su postali praktično bezvredni. Amerika je jednim potezom opozvala narudžbine za letelice u vrednosti od 100 miliona dolara, i praktično izgubila svako zvanično interesovanje za letenje. Ostale države su gotovo jednako oštro smanjile ulaganja. Za avijatičare koji su želeli da nastave s letenjem, mogućnosti su bile sumorne i malobrojne. Mnogi su se, bez bilo kakvih drugih izgleda, bavili vazдушnim akrobacijama. U Parizu, robne kuće *Galerije Lafajet* ponudile su, u trenutku nepromišljenosti i ludiranja, nagradu od 25.000 franaka svakome ko bude u stanju da spusti avion na njihov krov. Teško se mogao zamisliti bezumniji izazov: dužina krova je bila samo trideset metara, oivičena metar visokom balustradom, koja je dodavala još nekoliko opasnih stepeni strmine za svako eventualno sletanje. Bivši ratni as po imenu Žil Vedrin odlučio je da svejedno pokuša. Vedrin je rasporedio ljude na krovu da pokušaju sa hvatanjem krila njegovog aviona pri sletanju. Oni su uspeli da zadrže avion da se ne stumba s krova na veselu gomilu okupljenu ispod zgrade, na Trgu opere, ali samo po cenu toga da ga usmere prema ozidanoj šupi u kojoj su bili smešteni mehanizmi lifta robne kuće. Avion se smrskao u paramparčad, ali Vedrin je izašao iz olupine nezleđen, kao mađioničar posle nekog neverovatnog trika. Međutim, takva sreća nije mogla dugo da ga služi. Tri

meseca kasnije, poginuo je u padu dok je pokušavao da obavi mnogo običniji let od Pariza do Rima.

Vedrinova smrt na jednoj francuskoj njivi ilustrovala je dve nezgodne činjenice u vezi s avionima: i pored svih njihovih unapređenja što se tiče brzine i mogućnosti manevrisanja, bile su to i dalje opasne sprave, ne naročito pogodne za veće udaljenosti. Samo mesec dana posle njegovog pada, američka mornarica je nehotice dodatno to potvrdila kad je poslala tri leteće lađe „kertis“ na jezivo loše smišljeno putovanje od Njufaundlenda do Portugalije, preko Azorskih ostrva. Mornarica je spremno naređala šezdeset šest brodova duž trase kako bi pomogli svakom avionu koji upadne u nevolje, što samo po sebi ukazuje da ni ona sama nije baš potpuno verovala u izvodljivost tog zadatka. I dobro je što je preduzela mere predostrožnosti. Jedan avion je prinudno sleteo u more i morali su da spasavaju posadu i pre nego što je ova stigla do Njufaundlenda. Ostala dva aviona su se prerano bućnula za vreme samog putovanja, pa su morali da ih odšlepuju do Azorskih ostrva. Od tri aviona koji su krenuli, samo je jedan stigao do Portugalije, i za to mu je trebalo jedanaest dana. Da je svrha zadatka bila da se pokaže koliko su avioni nespreni za prekookeanske letove, on nije mogao biti uspešniji.

Prelet preko okeana bez međusletanja izgledao je kao potpuno neostvariva ambicija. I tako, kad su dva britanska avijatičara upravo to uradila, u leto 1919, bilo je to pravo iznenađenje za sve, uključujući, kako se čini, i same avijatičare. Oni su se zvali Džek Alkok i Artur Viten (Tedi) Braun, i zaslužili su da budu mnogo slavniiji nego što jesu. Obavili su jedan od najsmelijih letova u istoriji, ali on je sada, nažalost, zaboravljen. Čak ni u to doba nije bio naročito zapažen.

Dvadesetšestogodišnji Alkok bio je pilot, a tridesettrogođišnji Braun – navigator. Obojica su odrasli u Mančesteru,

premda su Braunovi roditelji bili Amerikanci. Njegovog oca su poslali početkom prve decenije dvadesetog veka u Britaniju kako bi podigao fabriku za firmu *Vestinghaus*, i porodica je tu i ostala. Iako Braun nikada nije živeo u Americi, govorio je s američkim akcentom i tek se nedavno odrekao američkog državljanstva. On i Alkok su se jedva poznavali i leteli su zajedno samo tri puta pre nego što su se stisnuli u otvorenom kokpitu krhkog i kockastog aviona „vikers vimi“ u junu 1919. u Sent Džonu na Njufaundlendu i krenuli preko zastrašujuće sive praznine Atlantika.*

Moguće je da se avijatičari nikada nisu suočili s većim opasnostima i neopremljenijoj letelici. Vikers vimi je bio tek nešto više od kockastog dečjeg zmaja s motorom. Alkok i Braun su leteli satima po izuzetno lošem vremenu – kroz kišu, grad i jak sneg. Munje su obasjavale oblake oko njih, a vetrovi su ih mahnito bacakali na sve strane. Jedna izduvna cev im se pocepala i plamen je liznuo duž avionske oplata od tkanine, zbog čega su se razumljivo zabrinuli. Braun je šest puta morao da ispuzi napolje na krila kako bi očistio dovode za vazduh od leda, golim rukama. Ostatak vremena je uglavnom proveo brišući Alkokove zaštitne naočari pošto Alkok nije ni na tren mogao da popusti stisak na kontrolama. Dok su leteli kroz oblake i maglu, potpuno su izgubili orijentaciju. Kad su u jednom trenutku izbili na otvoreno, zapanjili su se ustanovivši da su samo dvadesetak metara iznad vode i da lete *postrance*, pod uglom od 90 stepeni u odnosu na površinu. U jednom od malobrojnih perioda kad je Braun bio u mogućnosti da se bavi navigacijom, ustanovio je da su se nekako okrenuli i

* Vikers vimi visi u londonskom Muzeju nauke, ali retko ga ko uopšte primećuje. Spomenik Alkoku i Braunu, na aerodromu Hitrou, podignut je tek trideset pet godina posle njihovog leta. Kada sam pozajmio klasično delo Grejama Volasa o tom putovanju, *Alkokov i Braunov let, 14–15. jun 1919*, iz Londonske biblioteke, bio sam prvi čitalac koji je to učinio posle sedamnaest godina.

da se vraćaju prema Kanadi. Zaista, nikada nije bilo jezivijeg, neizvesnijeg leta od tog.

Posle šesnaest sati haotičnog poskakivanja, ispod njih se čudesno ukazala Irska i Alkok je prinudno sleteo na močvarno polje. Preleteli su 3.042 kilometra, jedva nešto više nego što iznosi polovina udaljenosti od Njujorka do Pariza, ali svejedno je to bilo neverovatno dostignuće. Izašli su nepovređeni iz svog slupanog aviona, ali imali su muke da bilo koga nagnaju da shvati šta su upravo uradili. Kasnila je vest o njihovom polasku sa Njufaundlenda, pa tako niko u Irskoj nije očekivao njihov dolazak, što je predupredilo svaki osećaj uzbuđenja i iščekivanja. Telegrafkinja u Klifdenu, najbližem gradu, nije bila naročito vična svom poslu, kako se čini, i uspela je da pošalje samo kratke, pomalo nejasne poruke, povećavši tako čitavu zbrku.

Kad su Alkok i Braun uspeli da se vrate u Englesku, dočekani su kao heroji – odlikovani su, kralj ih je proglasio vitezima – ali brzo su se vratili svom pređašnjem mirnom životu i svet je sasvim zaboravio na njih. Šest meseci kasnije, Alkok je umro u letачkoj nesreći u Francuskoj, kad se po magli zabio u drvo. Braun nikada više nije poleteo. Do 1927, kad je letenje preko Atlantskog okeana postalo pravi san, gotovo niko se više nije sećao njihovih imena.

Sasvim slučajno, bezmalo u isto vreme kada su Alkok i Braun krenuli na svoj istorijski let, jedan privrednik iz Njujorka koji nije imao ama nikakve veze s avijacijom – samo je voleo avione – izneo je ponudu koja je preobrazila svet letenja i postala poznata kao Veliki atlantski vazdušni derbi. Taj čovek se zvao Rejmond Orteg. Poreklom je bio iz Francuske, ali sada je bio uspešan hotelijer u Njujorku. Nadahnut poduhvatima avijatičara iz Prvog svetskog rata, Orteg je ponudio nagradu u visini od 25.000 dolara prvom čoveku koji bude uspeo da bez pauze leti od Njujorka do Pariza, ili obrnuto, u sledećih pet godina. Bila je to velikodušna ponuda, ali i sasvim bezbedna pošto nijedan avion realno nije mogao da prevali toliki put u

jednom jedinom letu. Kao što su Alkok i Braun bolno dokazali, i let samo na polovini te udaljenosti bio je na samim granicama tehnologije i sreće.

Niko nije prihvatio Ortegovu ponudu, ali on ju je obnovio 1924. i u to vreme počelo je da se čini da je cela ta stvar izvodljiva. Razvoj motora s vazдушnim hlađenjem – jedini izuzetan doprinos Amerike avio-tehnologiji iz tog perioda – omogućio je da avioni imaju veći domet i pouzdanost. U svetu je takođe bilo u izobilju talentovanih, često briljantnih, i gotovo uvek premalo zaposlenih aeronautičkih inženjera i projektanata koji su jedva čekali da pokažu ono što mogu da urade. Za mnoge osvajanje Ortegovе nagrade nije bilo samo najbolji postojeći već i jedini izazov.

Prvi je to pokušao veliki francuski avijatičar Rene Fonk, u saradnji s ruskim emigrantom i projektantom Igorom Sikorskim. Nikome nije bio potreban uspeh više nego Sikorskom. On je u Evropi bio vodeći projektant aviona, ali je 1917. sve izgubio u Ruskoj revoluciji i pobjegao u Ameriku. Sada, 1926. godine, u svojoj trideset sedmoj godini, izdržavao se tako što je predavao hemiju i fiziku drugim emigrantima, a avione je pravio kad bi mu se za to ukazala prilika. Sikorski je voleo dobro opremljene avione – jedan od njegovih predratnih modela obuhvatao je i toalet i „promenadnu palubu“ (mora se reći da je to bio donekle velikodušan opis) – i avion koji je sada gradio za let preko Atlantika bio je najluksuzniji od svih. Bio je iznutra presvučen kožom, imao je sofu i fotelje, opremu za kuvanje, čak i krevet – sve što bi četvoročlana posada mogla da poželi kako bi joj bilo udobno i kako bi putovala elegantno. Zamisao mu je bila da pokaže kako Atlantik ne samo što može da se preleti već može da se preleti sa stilom. Sikorskog je podržavao sindikat investitora koji su sebe nazivali Argonautima.

Za pilota su odabrali Renea Fonka, najvećeg francuskog ratnog asa. Fonk je oborio sedamdeset pet nemačkih aviona – tvrdio je da ih je bilo više od 120 – to je dostignuće bilo još

veće s obzirom na činjenicu da je leteo samo u poslednje dve godine rata. Prve dve je proveo kopajući rovove pre nego što je ubedio francusku ratnu avijaciju da mu pruži priliku u školi letenja. Fonk je bio spretan kad je reč o obaranju neprijateljskih aviona, ali je još sposobniji bio u izbegavanju sopstvenih oštećenja. U svim njegovim bitkama, Fonkov avion je bio samo jednom pogođen neprijateljskim metkom. Nažalost, veštine i temperament potrebni za borbu nisu nužno i oni neophodni za uspešno upravljanje avionom preko velikog i praznog mora.

Fonk sada nije pokazao ni trunku zdravog razuma u vezi s pripremama. Najpre, insistirao je da krene pre nego što avion bude odgovarajuće testiran, na očajanje Sikorskog. Dalje, i još gore, strahovito ga je pretovario. Spakovao je višak goriva, izobilje opreme za slučaj opasnosti, dve vrste radija, rezervnu odeću, poklone za prijatelje i navijače, te mnogo ića i pića, uključujući vino i šampanjac. Čak je spakovao i kornjaču, ćurku i patku za večeru koja se imala pripremiti i pojesti kako bi se proslavio dolazak u Pariz, kao da se na Francusku nije moglo osloniti da će ih nahraniti. Sveukupno, avion je bio težak 12.700 kilograma, daleko više nego što je on po projektu i fizički mogao da digne.

Dvadesetog septembra je stigla vest da su dva Francuza, major Pjer Vajs i poručnik Šale, preleteli odjednom od Pariza do Bandar Abasa u Persiji (danas u Iranu), što je bila udaljenost od 5.200 kilometara, gotovo koliko od Njujorka do Pariza. Ushićen zbog te demonstracije urođene superiornosti francuskih avijatičara, Fonk je insistirao da se odmah krene.

Sledećeg jutra, pred velikom gomilom sveta, „sikorski“ – kome, tolika je žurba bila, još ni ime nisu dali – izguran je na polazni položaj i pokrenuta su njegova tri moćna srebrna motora. Gotovo od samog trenutka kad je nezgrapno krenuo pistom, činilo se da nije sve u redu. Aerodromi su u dvadesetim godinama dvadesetog veka bili obične poljane – a Ruzvelt fild nije bio ništa bolji od većine drugih. Pošto je avionu bio

potreban izuzetno dug zalet, morao je da pređe preko dva zemljana servisna puta, a nijedan od njih nije bio izravan – što je bio bolan podsetnik na to koliko je nesmotreno žurna bila cela ta operacija. Dok je sikorski poskakivao u punoj brzini preko drugog puta, otpalo mu je parče stajnog trapa oštetivši levu krmu, a točak koji se otkao odsakutao je u nepovrat. Fonk je svejedno nastavio dalje, dodajući gas i neprestano ubrzavajući sve dok se nije kretao gotovo dovoljno brzo da uzleti. To „gotovo“, avaj, nije bilo dovoljno. Hiljade ruku poletele su prema ustima dok se avion približavao kraju piste, ne odigavši se ni malčice iznad tla, da bi se onda nespretno pretumbao preko šest metara visokog nasipa i nestao iz vidokruga.

Nekoliko trenutaka, gomila koja je to posmatrala stajala je u zapanjenoj i jezivoj tišini. Čula se pesma ptica, dočaravajući mirno raspoloženje koje je bilo u očiglednom neskladu sa upravo viđenom katastrofom. A onda se normalnost ponovo uspostavila u ogromnoj gasnoj eksploziji kada se zapalilo 10.800 galona avionskog goriva, i izbacilo vatrenu kuglu petnaest metara u vazduh. Fonk i njegov navigator Lorens Kerstin nekako su uspeali da se iskobeljaju, ali preostala dva člana posade izgorela su na svojim sedištim. Taj incident je užasnio letačko bratstvo. I ostatak sveta je bio užasnut, ali istovremeno i morbidno željan novih sličnih događaja.

Za Sikorskog je to bio podjednako ekonomski kao i emocionalni udarac. Izgradnja aviona je koštala više od 100.000 dolara, ali njegovi investitori su platili dotad tek delić i sada, pošto aviona više nije bilo, odbijali su da plate ostatak. Sikorski će na kraju pronaći nov poziv, u gradnji helikoptera, ali za sada je sa njim i Fonkom, njihovim avionom i snovima, bilo svršeno.

Za neko vreme, ionako je bilo prekasno za preookeanske letače. Vremenske prilike su bile takve da su letovi preko Severnog Atlantika bili mogući samo nekoliko meseci godišnje. Svi su morali da sačekaju sledeće proleće.

* * *

I proleće je došlo. Amerika je imala tri ekipe u trci, sve tri s izvrsnim avionima i iskusnim ekipama. I sami nazivi aviona – *Kolumbija*, *Amerika*, *Američka legija* – pokazivali su koliko je to već postala stvar nacionalnog ponosa. Prvobitni favorit bila je *Kolumbija*, jednokrilač u kom su Čejmberlin i Akosta postavili svoj rekord u izdržljivosti neposredno pre Uskrsa. Ali dva dana posle tog istorijskog leta, još upečatljiviji, i daleko skuplji avion izguran je iz njegove fabrike u Hasbruk Hajtsu u Nju Džerziju. Bila je to *Amerika*, koja je nosila tri moćna, gromoglasna motora, i imala prostora za četvoročlanu posadu. Vođa tima *Amerike* bio je tridesetsedmogodišnji mornarički oficir, komandir Ričard Ivlin Berd, čovek naizgled rođen da bude heroj. Ugladen i zgodan, poticao je iz jedne od najstarijih i najotmenijih američkih porodica. Berdovi su bili dominantni u Virdžiniji još od vremena Džordža Vašingtona. Berdov brat Hari je bio guverner te države. Sam Ričard Berd je 1927. već bio proslavljeni pustolov. Prethodnog proleća, sa pilotom Flojdom Benetom, on je izveo prvi let avionom preko Severnog pola (premda su, kao što ćemo videti, dugo već postojale sumnje da je on to zaista uradio).

Sadašnja Berdova ekspedicija je isto tako bila dotad najbolje finansirana i samoproklamovano najrodoljubivija, zahvaljujući Rodmanu Vonamejkeru, vlasniku robnih kuća u Filadelfiji i Njujorku, koji je uložio 500.000 dolara sopstvenog novca i prikupio dodatna, nenaznačena finansijska sredstva od drugih najvećih privrednika. Preko Vonamejkera, Berd je sada kontrolisao zakup nad Ruzvelt fildom, jedinim aerodromom sa pistom dovoljno dugom da sa nje poleti bilo koji avion sagrađen da preleti Atlantik. Bez Berdove dozvole, niko drugi nije mogao ni da pomisli na to da pokuša s osvajanjem Ortegove nagrade.

Vonamejker je insistirao da u njegovom poduhvatu učestvuju samo Amerikanci. Bilo je to donekle ironično pošto je projektant aviona, nezgodan čovek snažne volje po imenu Antoni Foker, bio Holanđanin, a sam avion je delimično bio izrađen u Holandiji. Još gore, iako se retko pominjalo, bilo je to što je Foker proveo ratne godine u Nemačkoj gradeći avione za Nemce. Čak je primio i nemačko državljanstvo. Zahvaljujući svojoj predanosti uspostavljanju nemačke nadmoći u vazduhu, izumeo je sinhronizovani mitraljez, što je omogućilo da meci prolaze između elisa propelera dok se ove vrte. Pre toga, začudo, proizvođači letelica mogli su samo da propelere zaštite oklopnom oplatom i da se nadaju da meci koji udare o elise neće biti odbijeni natrag. Jedina alternativa bila je da se mitraljezi postave dalje od propelera, ali to je značilo da piloti ne mogu da ih ponovo pune niti da ih otkoče, a mitraljezi su se kočili često. Fokerov mitraljez je na neko vreme obezbedio nemačkim pilotima smrtonosnu prednost, i zato je bio verovatno odgovorniji za više savezničkih žrtava nego bilo koji drugi pojedinac. Sada, međutim, on je insistirao na tome da nikada zapravo nije bio na strani Nemačke. „Moja je zemlja ostala neutralna za sve vreme velikog sukoba, i u sasvim određenom smislu, to važi i za mene“, napisao je on u svojoj posleratnoj autobiografiji *Leteći Holanđanin*. Nikada nije objasnio u kom je to smislu sebe smatrao neutralnim, nesumnjivo zato što takav smisao nije ni postojao.

Berdu se Foker ni ranije nije dopadao, ali su sada, u aprilu 1927, postali smrtni neprijatelji. Nešto pre šest uveče, Foker i tri pripadnika Berdove ekipe – kopilot Flojd Benet, navigator Džordž Novil i Berd lično – željno su se nagurali u kokpit. Foker je preuzeo kontrole za taj prvi let. Avion je glatko uzleteo i u vazduhu se vladao besprekorno, ali dok se *Amerika* spuštala prema tlu, postalo je očigledno da je neumoljivi teret gravitacije vuče tako da se nakrivila i sletala spuštenog nosa. Nevolja je bila u tome što je sav teret bio napred, a nije postojao nikakav način da se ijedan od četiri muškarca u avionu pomeri unazad kako

bi se teret prerasporedio, jer je ogroman rezervoar sa gorivom u potpunosti ispunjavao srednji deo trupa.

Foker je kružio oko aerodroma dok je razmišljao o mogućnostima koje su mu bile na raspolaganju (ili je, bolje rečeno, razmišljao o tome da na raspolaganju nema nikakve druge mogućnosti) pa je počeo da sleće što je opreznije mogao. Ono što se zatim dogodilo smesta je postalo predmet vatrenog sporenja. Berd je smatrao da je Foker pustio kontrole i pokušao sa spase sebe kako god može, prepustivši ostale njihovoj sudbini. Foker je to žestoko poricao. Iskakanje iz aviona u padu nije bilo moguće, rekao je on. „Možda je Berd bio uzbuđen pa mu se to pričinilo“, napisao je Foker sa bolnim sarkazmom u svojoj autobiografiji. Na sačuvanom filmskom snimku pada, koji je i kratak i krupnozrnast, vidi se kako avion grubo sleće, naginje se na nos i prevrće na leđa, sve to u neprekidnom pokretu, kao dete koje pravi kolut napred. Kao i svi ostali unutra, Foker je mogao samo da se uhvati za nešto i spremi za udar.

Na snimku oštećenje izgleda malo, ali unutra je bio strahovit kaos. Parče propelera probilo je kokpit i proburazilo Benetove grudi. Obilno je krvario i bio kritično povređen. Novil, bolno svestan vatre u kojoj su stradala dvojica Fonkovih ljudi, probio se kroz tkaninu kojom je avion bio prekriven. Berd je izleteo za njim i bio je toliko besan na Fokera da je navodno propustio da primeti kako mu se leva ruka slomila kao grančica i sada je visila na mučno neprirodan način. Nepovređen, Foker je stajao i drao se na Berda, kriveći ga zbog toga što je pretovario avion na njegovom prvom letu.

Ta epizoda je unela ozbiljan razdor u Berdov tabor i za nekoliko nedelja unazadila planove tima. Beneta su brzo odvezli u bolnicu u Hakensaku, gde je sledećih deset dana ležao na samoj ivici smrti. Za tim je on bio zauvek izgubljen. Avion je morao gotovo potpuno iznova da se gradi – i pritom opsežno preprojektuje kako bi se omogućilo razboritije raspoređivanje tereta. Privremeno, Berdov tim je bio izbačen iz trke.

Tako su preostala samo dva američka aviona, ali sudbina, ovaj, nije bila ni na njihovoj strani. Dana 24. aprila, osam dana posle Berdovog pada, Klarena Čejmberlina su ubedili da poveze devetogodišnju kćerku vlasnika *Kolumbije* Čarlsa A. Levina i kćerku jednog zvaničnika iz Privredne komore Bruklina na kratak let iznad Long Ajlanda. Čejmberlinove mlade putnice imale su uzbudljiviji let nego što su očekivale pošto je stajni trap otpao prilikom poletanja, tako da je preostao samo jedan točak, što je značilo da je Čejmberlin imao samo jedan točak za sletanje. On je sleteo gotovo savršeno, bez ikakvih posledica kako po sebe tako i po njegove putnice, ali krilo je udarilo o tle i oštećenja aviona su bila dovoljno velika da se planovi za *Kolumbiju* znatno odlože.

Svi su se sada uzdali u Noela Dejvisa i Stentona H. Vustera, dva popularna mornarička oficira iz mornaričke baze Hempton Rouds u Virdžiniji. Dejvis i Vuster su bili pametni, sposobni avijatičari, a njihov avion „kiston petfajnder“, napravljen u Bristolu u Pensilvaniji, bio je ganc nov i pokretala su ga tri motora „rajt verlvind“. Ali spoljni svet nije znao da je po isporuci avion bio za 520 kilograma teži nego što je trebalo da bude. Dejvis i Vuster su obavili na njemu niz probnih letova, svaki put oprežno povećavajući količinu goriva, i tada još nisu imali nikakvih problema. Dana 26. aprila, dva dana posle Čejmberlinovog prinudnog sletanja, pošli su na svoj poslednji probni let. Ovog puta su nameravali da uzlete s tovarom od 7.700 kilograma, što je bilo za gotovo četvrtinu više nego što je avion pre toga pokušao da ponese.

Među onima koji su došli da ih bodre bile su Dejvisova mlada žena, s njihovom bebom u naručju, i Vusterova verenica. Ovog puta avion se pomučio da bi uzleteo. Na kraju se digao u vazduh, ali nedovoljno da bi preleteo iznad krošnji drveća s druge strane susednog polja. Vuster je oštro zaokrenuo. Avionu su motori prestali da rade i on se sunovratio na zemlju uz

mučan zvuk udara. Dejvis i Vuster su poginuli na licu mesta. Amerika je, makar privremeno, ostala bez takmičara.

Da bi stvari bile još gore, ni strancima nije sve išlo kao po loju. Dok su američki avijatičari svu svoju energiju ulagali u kopnene avione, Italijani su budućnost videli u hidroplanima. Hidroplani su imali dosta dobrih strana. Njima nisu bila potrebna polja za sletanje pošto su mogli da se spuste na svaku zgodnu vodenu površinu. Hidroplani su mogli na putu preko okeana da skakuću od ostrva do ostrva, prate reke duboko u unutrašnjost kontinenta prekrivenih džunglom, zaustavljaju se u obalskim zajednicama bez potrebe za krčenjem prostora za piste, i inače lete tamo gde konvencionalni avioni to nisu mogli.

Niko nije bolje demonstrirao svestranost i korisnost hidroplana od italijanskog avijatičara Frančeska de Pineda. Kao sin jednog advokata iz Napulja, Pinedo je bio dobro obrazovan i stremio je profesionalnoj karijeri kada je otkrio letenje. Onda mu se potpuno posvetio. Godine 1925, zajedno s mehaničarem po imenu Ernesto Kampaneli, Pinedo je odleteo iz Italije u Australiju i natrag, preko Japana. Obavili su to u relativno kratkim etapama, držeći se uvek blizu kopna, a čitavo putovanje potrajalo je sedam meseci, ali opet je to bio put od 55.000 kilometara, epski po svim mogućim merilima. Pinedo je postao nacionalni heroj. Benito Musolini, koji je na vlast došao 1922, obasuo ga je počastima. Musolini je bio opčinjen letenjem – njegovom brzinom, smelošću i perspektivom tehnološke superiornosti. Sve te vrline bile su čarobno ovaploćene, po njegovom mišljenju, u stamenom sitnom Napolitancu, koji je postao njegov vazdušni emisar.

Časopis *Tajm*, koji je postojao tek četiri godine i bio omdanjan ovim stereotipom, opisao je Pineda u proleće 1927. kao „crnpurastog fašističkog asa“. (U *Tajmu* su gotovo svi južno

od Alpa bili „crnpurasti“.) Pinedo zapravo i nije bio naročito crnpurast, a ni najmanje as – rat je proveo u letećim izvidnicama – ali je zaista bio odani fašista. U svojoj crnoj košulji, kose namazane briljantinom, isturene vilice i s navikom da stoji podbočen, stisnutih pesnica, Pinedo je bio, do gotovo komičnog stepena, pravi model razmetljivog, samozadovoljnog fašiste. To nikome nije smetalo sve dok se držao Evrope, ali u proleće 1927. on je došao u Ameriku. I još gore, učinio je to na najherojskiji mogući način.

Dok su se američki kandidati za let preko Atlantika trudili da pripreme svoje avione, Pinedo je efikasno stigao u Sjedinjene Države preko obalske Afrike, Zelenortskih ostrva, Južne Amerike i Kariba. Bio je to prvi prelazak Atlantskog okeana avionom s istoka na zapad, samo po sebi pravi poduhvat, iako nije izvršen u cugu. Pinedo je došao u Sjedinjene Države krajem marta, u Nju Orleans, i započeo s razmetljivim, premda ne uvek i dobrodošlim obilaskom zemlje.

Teško je bilo zaključiti šta da čovek misli o njemu. S jedne strane, on je nesumnjivo bio nadaren avijatičar i imao je prava na paradu ili dve. S druge, predstavljao je gnusni režim kom su se divili mnogi italijanski doseljenici, pa se smatralo da on tako pretil američkom načinu života. U doba kad su američka vazдушna pregnuća trpela udarac za udarcem, Pinedov produženi počasni krug po zemlji izgledao je malčice bezdušno.

Posle Nju Orleansa, Pinedo je nastavio na zapad u Kaliforniju, zaustavljajući se usput u Galvestonu, San Antoniju, Hot Springsu i drugim zajednicama kako bi dopunjavao gorivo i primao ovacije malih grupa navijača i mnogo brojnijih pukih radoznalaca. Šestog aprila, kad se zaputio prema San Dijegu, gde mu je bio pripremljen doček, sleteo je kod veštačkog jezera po imenu Ruzvelt Lejk u pustinji zapadno od Feniksa. Masa se okupila čak i na tom samotnom mestu. Dok su posmatrači s poštovanjem gledali servisiranje aviona, mladić po imenu Džon Tomason pripalio je cigaretu i ne razmišljajući bacio

šibicu u vodu. Voda se, onako prekrivena uljem i avionskim gorivom, zapalila uz moćno *vumpf* koje je okupljene nateralo na bekstvo. Za samo nekoliko sekundi, Pinedov obožavani avion progutao je plamen, a radnici su morali plivanjem da spasavaju žive glave.

Pinedo je ručao u hotelu kraj jezera i kad je podigao pogled s obroka, tamo gde je trebalo da se nalazi njegov avion ugledao je dim. Avion je bio potpuno uništen izuzev motora, koji je potonuo na dno jezera, dvadeset metara ispod površine. Italijanska štampa, koja je inače bila hiperosetljiva na antifašističke stavove u Americi, zaključila je da je to bio čin podle sabotaže. „Odvratan zločin protiv fašizma“, kreštale su jedne novine svojim naslovom. „Oduran čin antifašista“, objavio je drugi, kao odjek. Ambasador Amerike u Italiji, Henri P. Flečer, dodatno je pogoršao stvari napisavši pismo izvinjenja Musoliniju, u kojem je opisao tu vatru kao „postupak zločinačke ludosti“ i obećao da će „krivci biti pronađeni i strogo kažnjeni“. Danima potom, kako je izvestio dopisnik *Tajmsa* iz Rima, građani Italije o malo čemu su pričali koliko o tom katastrofalnom postupku prema „njihovom heroju, njihovom natčoveku, njihovom polubogu De Pinedu“. Na kraju su se sve strane primirile i shvatile da je događaj bio slučajna nesreća, ali sumnje su nastavile da tinjaju, pa su otad Pineda, njegovu posadu i njegovu imovinu čuvali preteći fašistički dobrovoljci naoružani bodežima i palicama.

Pinedo je ostavio svoje pomoćnike da izvuku nakvašeni motor iz jezera i osuše ga, dok je on krenuo na istok u Njujork, kako bi sačekao isporuku aviona-zamene iz Italije, koji je Musolini obećao da će smesta poslati.

Naravno, nije mogao to ni da sluti, ali njegove nevolje, u životu i u vazduhu, tek su otpočele.

Pažnja sveta premestila se u Pariz, gde su u zoru 8. maja dvojica muškaraca pomalo zašlih u godine, sa glomaznim letačkim

uniformama na sebi, izašla iz upravne zgrade na aerodromu Le Burže, praćena učtivim aplauzom dobronamernih posmatrača. Ti muškarci, kapetan Šarl Nunžese i kapetan Fransoa Koli, koračali su kruto i pomalo postišeno. Zahvaljujući teškoj opremi, koja je bila neophodna zato što su se spremali da prelete 5.800 kilometara u otvorenom kokpitu, neverovatno su nalikovali na male dečake u skafandrima za sneg.

Mnogi dobronamerni posmatrači bili su cele noći u gradu i još su na sebi imali večernje toalete. *Njujork tajms* je taj prizor uporedio s prijemom na otvorenom. Među onima koji su došli da ih isprate bili su i Nunžeseov drugar, bokser Žorž Karpentje, i pevač Moris Ševalije sa svojom ljubavnicom, proslavljenom pevačicom i filmskom glumicom koja se predstavljala jednim jedinim zavodljivim imenom, Mistinget.

Nunžese i Koli su bili ratni heroji, i obično su se šepurili ugladeno i kočoperno kao ljudi koji ne mare za opasnost, ali danas je to bilo malo drugačije. Koli je, sa svojih četrdeset šest godina, bio već časna starina: malobrojni su bili piloti koji su još živeli i leteli u četrdeset šestoj. Nosio je pomalo drzak crni monokl preko prazne desne očne duplje, jedne od pet povreda koje je zadobio u borbi. Ali to nije bilo ništa u poređenju sa Nunžeseovim ekstravagantnim afinitetom prema povređivanju. Niko u ratu nije bio više izranjavljen od njega; ili makar ne a da se potom osovio na noge. Nunžese je imao toliko mnogo povreda da ih je posle rata sve naveo na svojoj posetnici. Spisak je činilo sledeće: šest fraktura vilice (četiri gornje, dve donje); napukla lobanja i nepce; rane od metaka u ustima i uhu; iščašenje ručnog zgloba, ključnjače, gležnja i kolena; gubitak zuba; rane od šrapnela u trupu; višestruki potresi mozga; višestruke napukline noge; višestruke unutrašnje povrede i kontuzije „previše brojne da bi se navodile“. Isto tako je bio teško povređen u jednoj saobraćajnoj nesreći u kojoj mu je saputnik poginuo. Često je bio toliko slupan da su članovi posade morali da ga nose do aviona i nežno smeštaju u kokpit. Uprkos povredama,

Nunžese je oborio četrdeset četiri aviona (on je tvrdio da je broj mnogo veći), što je među francuskim avijatičarima prevazišao samo Rene Fonk, i dobio je toliko odlikovanja da je praktično zveckao dok je hodao. I njih je naveo na svojoj posetnici. Kao što je bio slučaj sa mnogobrojnim avijatičarima, ni on nije baš umeo da se snađe kad je sklopljen mir. Neko vreme je radio u Argentini kao gaučo, održavao demonstracije letenja u Americi sa svojim prijateljem markizom De Šaretom i bio glavna zvezda filma *Nebeski pljačkaši*, snimljenog na Ruzvelt fildu u Njujorku, gde su se sada okupljali takmičari za osvajanje Ortebove nagrade.

Zahvaljujući svom galskom šarmu i grudima punim odlikovanja, Nunžese je bio neodoljiv za žene, i u proleće 1923, posle burne romanse, verio se s mladom pripadnicom njujorške javne scene s nepopravljivo veličanstvenim imenom – Konsuelo Hetmejker. Gospođica Hetmejker, kojoj je bilo samo devetnaest godina, poticala je iz stare loze živahnih žena. Njena mati, nekadašnja Neli Sends, bila je slavna lepotica koja se pokazala suviše nezgodnom za njena tri muža, među kojima je bio i dotični gospodin Hetmejker, koga je ona nogirala u razvodu 1921. Taj zbunjeni, ali dobronamerni džentlmen protivio se kćerkinom braku s kapetanom Nunžeseom zbog toga – a to se čini sasvim razumljivim – što je Nunžese bio bez prebijene pare, sav izlomljen, pomalo nitkov, koji je mogao naći posao samo u ratno doba, i Francuz. Međutim, gospodin Hetmejker nije za to našao podršku kod svoje bivše žene, koja ne samo što je podržavala kćerkin brak već je objavila da će se i sama udati za svog najnovijeg intimusa, kapetana Vilijama Votersa, prijazno anonimnog Amerikanca za kog se svet samo dvaput privremeno zainteresovao: jednom kad se Voters oženio gospođom Hetmejker, i drugi put kad su se nekoliko godina kasnije razveli. I tako su se majka i kćerka udale zajedno, na ceremoniji u Dinardu u Bretanji, nedaleko od mesta gde će Šarl Nunžese poslednji put ugledati svoju rodnu grudu, u proleće 1927.

Brak između Šarla i Konsuelo nije bio uspешan. Ona je na samom početku objavila da ne želi da živi u Francuskoj, dok se on gnušao pomisli da živi na ma kom drugom mestu. Razišli su se brzo i razveli 1926. Ali Nunžese se očigledno predomišljao, pošto je sada naglas ukazivao prijateljima na to kako bi neki herojski gest mogao da pomogne da se on ponovo spoji sa zamamnom Konsuelo i njenim ništa manje zamamnim bogatstvom. Nunžeseu su u tim ambicijama pripomogle i Fonkove nezgode, među kojima i pad prethodne jeseni, koji je doprineo tome da Nunžese ubedi Pjera Levasera, proizvođača aviona, da ga opskrbi letelicom koja će vratiti Francuzima ponos. Nagrada koju je ponudio Francuz a osvojili je francuski avijatičari u francuskoj mašini očigledno bi izuzetno uvećala francuski prestiž. Koli se rado pridružio tom pregnuću kao navigator. Nazvali su svoj avion *L'Oiseau Blanc – Bela ptica* – i ofarbalu ga u belo kako bi bio uočljiviji ako se sruši u more.

Polazak iz Pariza bio je rezultat rodoljubive taštine i mnogi su smatrali da će im to smrsiti konce. To je značilo da će leteti protiv jakih vetrova koji će ih usporavati i dramatično smanjiti efikasnost upotrebe goriva. Motor je bio „lorejn-ditrih“ sa vodenim hlađenjem, iste izrade kao i onaj koji je Pinedo koristio za let do Australije, tako da je imao pedigree, ali nije to bio motor napravljen za dugotrajni prelet preko okeana. U svakom slučaju, nisu mogli da nose goriva za duže od četrdeset sati leta, tako da nisu imali gotovo nikakav prostor za grešku. Nunžese kao da je znao da ono što se nadaju da postignu verovatno nije moguće. Dok je obilazio oko svog aviona 8. maja, slabašno se osmehivao dobronamernima i izgledao rasejano. Da bi pojačao budnost, prihvatio je da mu daju injekciju kofeina, što mu svakako nije umirilo živce.

Za razliku od njega, Koli je izgledao potpuno opušteno, ali bio je saglasan sa Nunžeseom da je avion pretovaren i da ga treba olakšati. Odlučili su da izbace većinu porcija hrane, kao i pojaseve za spasavanje i čamčić na naduvavanje. Ukoliko

budu primorani da slete u vodu, sada im u preživljavanju neće pomoći ništa osim skalamerije za destilaciju morske vode, malo najlona za pecanje s udicom i mala količina neobično odabrane hrane: tri konzerve tunjevine i jedna konzerva sardina, desetak banana, kilo šećera, četurica s vreloom kafom i rakija. Čak i posle istovara namirnica, avion im je bio težak gotovo 5 tona. Nikada ranije nije uzleteo sa toliko tereta.

Kada su pripreme bile završene, Koli je zagrlio ženu, a onda su on i Nunžese mahnuli posmatračima i uzverali se u avion. Bilo je 5.15 ujutro kad su se postavili u položaj za poletanje. Pista Le Buržea bila je duga nešto manje od tri i po kilometra, i njima je trebala gotovo čitava ta dužina. Avion je isprva zastrašujuće sporo pošao po travnatoj poljani, ali je onda polako počeo da ubrzava. Malo kasnije, načas se uzdigao, ali se onda ponovo spustio i nastavio da poskakuje još oko trista metara pre nego što se s mukom i na jedvite jade vinuo u vazduh. Glavni inženjer, koji je trčao kraj aviona dobar deo puta, pao je na kolena i zaplakao. I samo poletanje je bilo jedinstven trijumf. Još nijedan avion u trci za Atlantik nije uspeo da učini makar i to. Masa je zaklicala s odobravanjem. *Bela ptica* se bolno sporo uspinjala u mlečnu sumaglicu zapadnog neba određivši kurs prema Lamanšu. Jedan sat i dvadeset sedam minuta kasnije, u 6.48 ujutro, Nunžese i Koli došli su do krečnih morskih litica Normandije kod Etretaa. Eskadrila od četiri aviona u pratnji pozdravila ih je naginganjem krila i udaljila se, a *L'Oiseau Blanc* je odletela sama prema Britanskim ostrvima i hladnom Atlantiku iza njih. Cela Francuska je čekala bez daha.

Sutradan je stigla radosna vest o tome da su dvojica avijatičara uspela. „*Nungesser est arrivé*“, objavio je uzbuđeno pariski list *Intransižon* (toliko uzbuđeno da je pogrešno štampao akcent na reči „*arrivé*“). Suparnička publikacija, *Pari pres*, navela je prve reči koje je Nunžese izgovorio Amerikancima po sletanju.

Po navodima tog članka, Nunžese je glatko i sa stilom sleteo u njujoršku luku i zaustavio avion ispred Kipa slobode (takođe iz Francuske, kako je taj list gordo napomenuo). Kad su došli do obale, dvojicu avijatičara je pozdravio nepojmljivo impresioniran grad, koji je njihov dolazak proslavio kišom konfeta i traka dok su paradirali Petom avenijom.

U Parizu, srećna vest je gotovo zaustavila čitav grad. Zazvonila su zvona. Neznanci su se grlili u suzama. Mase su se okupljale oko svih koji su imali novine. Levaser je poslao telegram sa čestitkama. U kući Kolijeve majke u Marseju, otvoren je šampanjac. „Znala sam da će moj sin to da uradi zato što mi je rekao da hoće“, rekla je Kolijeva majka, dok su joj suze radosti i olakšanja sijale na obrazima.

Ubrzo, međutim, ispostavilo se da ta dva novinska izveštaja nisu bila samo pogrešna već i potpuno izmišljena. Nunžese i Koli uopšte nisu stigli u Njujork. Zapravo, nestali su i strahovalo se da su izgubljeni. Smesta je pokrenuta opsežna potraga za njima na okeanu. Mornarički brodovi su odaslani, a trgovačke lađe su dobile uputstva da pomno osmatraju. Mornarički dirizabl *Los Anđeles* imao je naređenje da traga iz vazduha. Putnički preookeanski brod *Francuska*, na putu za Njujork iz Avra, dobio je nalog od francuske vlade da plovi severnije nego inače, uprkos riziku od santi, u nadi da će naići na plutajuću *Belu pticu*. Na Ruzvelt fildu, Rodman Vonamejker je ponudio 25.000 dolara svakome ko uspe da pronađe nestale avijatičare, žive ili mrtve.

Otpribliže jedan dan, ljudi su se nadali da će se Nunžese i Koli svakog trenutka trijumfalno pojaviti na vidiku, ali svaki sat koji je proticao radio je protiv njih, a vremenske prilike, koje su ionako bile loše, postale su izuzetno opasne. Gusta magla se spustila na istočni Atlantik i zastrla severnoameričku obalu od Labradora do srednjeatlantskih država. Sa Embrouz lajta, plovećeg svetionika na ulazu u njujoršku luku, čuvar je izvestio da se hiljade ptica, izgubljenih usred svoje godišnje selidbe na

sever, turbobno drže za svaku površinu do koje mogu da dođu. Kod Sendi Huka, u Nju Džerziju, četiri pokretna reflektora su neprekidno, ali bezuspešno pretraživala nebo, i njihovi svetlosni zraci nisu mogli da probiju okolnu pomrčinu. Na Njufaundlendu su se temperature sunovratile i pao je slab sneg.

Nesvesni toga da su letaći u poslednjem trenutku izbacili rezervne namirnice, komentatori su napominjali kako su Nunžese i Koli spakovali dovoljno hrane da im potraje nedeljama, kao i da im je avion projektovan tako da može trajno da ostane na površini vode. (To nije bilo tačno.) Mnogi ljudi su se uzdali u činjenicu da je dve godine pre toga jedan američki avijatičar, komandir Džon Rodžers, sa svoja tri člana posade, proveo devet dana plutajući po Tihom okeanu, i svi su mislili da su oni mrtvi da bi ih onda izbacila podmornica, posle njihovog bezuspešnog pokušaja da odlete iz Kalifornije do Havaja.

Sada su svuda nicale glasine o Nunžeseu i Koliju – da su na Islandu, Labradoru, da ih je iz mora pokupio neki od brodova koji su plovili kraj njih. U Irskoj je troje ljudi izjavilo da ih je videlo, i to je mnoge osokolilo, dok su ostali tvrdili kako tri viđenja i nije baš mnogo s obzirom na to da je Iraca tri miliona. Šesnaest ljudi na Njufaundlendu, uglavnom u Harbor Grejsu ili oko njega, prijavilo je da je čulo ili videlo avion, premda niko od njih nije bio u stanju da ga prepozna, a drugi, slični izveštaji pristizali su iz Nove Škotske, Mejna, Nju Hempšira i čak sa juga, iz Port Vašingtona na Long Ajlendu.

Jedan kanadski traper došao je s porukom koju je potpisao Nunžese, ali posle njene provere ispostavilo se da je ona bila sumnjivo nepismena i napisana rukopisom koji nimalo nije ličio na Nunžeseov, ali je mnogo ličio na traperov. Pronalazene su i poruke u bocama, koje su se pojavljivale čak do 1934. godine. Jedino nije bio pronađen nikakav trag *Bele ptice* ni njene posade.

Francuskom je kolala glasina o tome da je američki Meteorološki zavod uskratio Francuzima ključne informacije, kako

bi američki letači ostali u prednosti. Majron Herik, američki ambasador, poslao je u Vašington telegram o tome da bi američki let u tom trenutku bio nerazborit.

Sve u svemu, bila je to teška sedmica za francusku avijaciju. U isto vreme kada su Nunžese i Koli poleteli sa Le Buržea, još jedan ambiciozan francuski let – na koji je ostatak sveta sada potpuno zaboravio, a ni tada nije bio naročito zapažen – preduzela su tri avijatičara: Pjer de Sen Roman, Erve Munejre i Luj Peti, poletevši iz Senegala, na zapadnoj obali Afrike, i zaputivši se prema Brazilu. Kada su bili na samo 200 kilometara od brazilske obale, preko radija su poslali radosnu vest o tome da stižu za nešto više od jednog sata, ili je tako makar izvestio dopisnik časopisa *Tajm*. Bilo je to poslednji put da je iko ikada čuo bilo šta o njima. Nikada nije pronađena nikakva olupina.

Za devet meseci, jedanaest ljudi je poginulo u pokušaju da prelete Atlantik. I upravo u tom trenutku, kad ništa nikome nije polazilo od ruke, štrkljast mladić poznat po nadimku Mrša doleteo je sa zapada i obznanio svoju nameru da sam preleti preko okeana. Ime mu je bilo Čarls Lindberg.

To izuzetno leto samo što nije počelo.