

Naslov originala
Jeremy Clarkson
“I Know You Got Soul”

Copyright © Jeremy Clarkson, 2005
First published in Great Britain in the English language
by Penguin Books Ltd.
Copyright © 2012 za srpsko izdanje Čarobna knjiga

Urednik
Borislav Pantić

ISBN 978-86-7702-258-7

Nijedan deo ove publikacije, kao ni publikacija u celini, ne sme se reprodukovati, umnožavati, preštamovati niti u bilo kojoj drugoj formi i bilo kojim drugim sredstvom prenositi ili distribuirati bez odobrenja izdavača.

Sva prava za objavljivanje ove knjige zadržavaju autor i izdavač prema odredbama Zakona o autorskim pravima.

Čarobna knjiga
Beograd 2012.

Džeremi Klarkson

**ZNAM DA IMATE
DUŠU**

Mašine koje poseduju ono nešto

Prevela
Zvezdana Šelmić



**Čarobna
knjiga**

*Ovu knjigu posvećujem svojoj deci, Emili, Finlu i Katji,
koji su morali da hodaju po kući na prstima i nisu smeli
da slušaju Prvi program radija dok sam je pisao.*

Zahvalnica

Želim da zahvalim svojoj ženi, koja mi je pomagala tako što je zaključavala decu u podrum tokom tri meseca i koja je pristala da se Prvi program radija ne sme slušati „dok tata pokušava da piše”. Želim da zahvalim i Roulandu Vajtu iz *Pingvina*, koji nijednom nije viknuo na mene.

SADRŽAJ

Uvod	7
„Konkord”	9
„Rols-rojs”	21
„Riva”	26
<i>Milenijumski soko</i>	32
Hidroavion	38
<i>Velika Britanija</i>	46
<i>Artur</i>	60
747	83
AK47	92
Cepelin	98
<i>Leteći Škotlandanin</i>	105
B-52	109
Huverova brana	118
Nosač aviona	126
„Alfa romeo 166”	149
„Crna ptica”	153
Podmornica	159
Spejs-šatl	166
GT40	173
<i>Jamato</i>	177
„Spitfajer”	189

Uvod

Rekao bih da je ova knjiga nastala iz moje reakcije na pad „konkorda“ u Parizu.

Kad se sruši avion, obično žalimo za ljudima u njemu, ali tada sam utvrdio da, više od svega, žalim zbog smrti mašine. Kako je nešto toliko čudesno i divno moglo da propadne? To je bilo jednako šokantno kao smrt princeze Dajane – zapravo, samo malo dalje odatle.

Činjenica je da mašine uglavnom predstavljaju samo gomilu žica i plastike. Kompjuter, na primer, na kojem sam napisao ovu knjigu, nema srce kao što ga nema ni „tojota korola“, koja opet nema nimalo više duše nego presa za pantalone.

Ali neke mašine imaju dušu. Ponekad, kao u primeru „konkorda“ i AK47, zato što poseduju najljudskiju osobinu, manu, a ponekad zato što su stvorene s genetski usađenim osobinama šašavih i neupućenih pronalazača. Tu mi pada na pamet grof Cepelin.

I tako, skoro sve ovde opisane mašine činile su okosnicu nekih neverovatnih priča, a ponajviše „spitfajeri“. Naravno, sećamo se „nekolicine“ čija odvažnost je zaustavila nacističke horde onog blagog leta 1940. Ali potajno, svi znamo da veliki deo njihovog uspeha možemo pripisati neverovatnoj brzini i pokretljivosti aviona u kojima su leteli.

I da, pre nego što podignete obrve, znam sve o „harikenu“, ali njemu nekako nedostaje onaj izgled filmske zvezde, i glamur. Uostalom, ne mogu se pretvarati da ova knjiga predstavlja sveobuhvatan spisak svih mašina, ikada načinjenih, koje su imale dušu. A nema ni konkretnog osnova za odabir. Moj

urednik i ja smo prosto jednog dana otišli na ručak i napravili spisak na salveti. Nabrojali smo mašine koje nam se dopadaju, iz sasvim emotivnih pobuda, uglavnom srcem a ne glavom.

Najteže je bilo odlučiti koja će mašina iz konkretnog roda biti izdvojena. Svi bojni brodovi, na primer, imaju dušu u ogromnoj količini, uglavnom zato što su imali mane i uglavnom bili beskorisni, ali ovde je bilo mesta samo za jedan od njih i zato sam izabrao najveći. I najkorisniji od svih – neverovatni *Jamato*.

Sledeća teškoća je bila odluka o tome šta ćemo izostaviti. „Gibson les pol” bi morao da bude ovde, znam, ali nažalost, pre nego što sam našao vremena da ga uvrstim, telefonirao mi je producent „Top gira” i rekao da stvarno moram da se vratim dosadnom poslu snimanja televizijske emisije.

Žalim.

„Konkord“

Bilo je mnogo priča kada se, u leto 2003, poslednji „konkord“ spustio na Hitrou. Televizijske stanice su prenosile događaj uživo, prolivane su suze, a komentatori su pričali kako je to kraj jedne ere. Ipak, usred svega toga, šačica čitalaca *Gardijana* govorila je „bilo je i vreme“.

Ukazali su na to da je projektovanje „konkorda“ koštalo dve milijarde i sto miliona funti, što ga je, iako su to bile šezdesete godine, učinilo skupljim od Kupole. A oni su, s kapljicama pljuvačke u uglovima usana, nastavili da podsećaju sve redom kako je velika bela ptica već godinama bila na gubitku.

Poreski obveznici su snosili troškove njene izgradnje, a potom su godinama morali da plaćaju i za njeno održavanje. A ko je imao koristi? Pa, ako je verovati onima koji tako vole da nose sandale, svakako ne obični radni ljudi sa ulice. Ne. Nego gomila debelih kapitalista, šefova raznih firmi, koji su odlazili u Njujork da ugovore još neki posao zbog kojeg će život biti još manje prijatan gomili nesrećnika koji su zapravo platili postojanje tog aviona.

Ako malo začkiljite, možda možete naslutiti logiku u toj tvrdnji. Ali bojim se da, kada otvorite oči, svaki smisao nestaje. „Konkord“ je zaista bio izuzetno koristan onima koji stvaraju i uništavaju preduzeća i zemlje i od toga žive. Možete prodati GEC i GM u Londonu tokom doručka, a onda ćete, tokom drugog doručka u Njujorku, kupiti Gvatemalu i Čad.

Ali „konkord“ je za te ljude bio samo alat, sredstvo za uštedu vremena, nalik na električni brijač ili toster. A gledano iznutra, avion stvarno nije bio ništa naročito. Nije nedostajalo

prostora za noge, ali sedišta nisu bila nimalo prostranija od onih u autobusima, a i prostor za glavu je bio prilično tesan.

Štaviše, zbog ograničenja težine, putnicima su bile uskraćene i osnovne udobnosti koje su danas uobičajene i u ekonomskoj klasi. Da, vino je bilo fino, i besplatno, ali nije bilo filma tokom leta, ni male mape koja pokazuje gde ste, ni video-kamere u nosu. Provodili ste tri sata u sedištu, a niste mogli da radite ništa do da smišljate kako da kupite Peru dok posmatrate ćelavo teme čoveka ispred sebe, koji pokušava da dovede Poljsku do bankrota.

Uzbudljivo? Možda biste i pomislili tako, zar ne: hitate kroz stratosferu brzinom od dva maha. Ali zapravo uopšte nije bilo uzbudljivo. Jeste, bilo je velikog ubrzavanja na pisti, ali ni to nije bilo nimalo jače nego u BMW-u 330i. I bilo je finog trzaja kada biste ostavili za sobom Kornvol, pa bi pilot uključio komore naknadnog sagorevanja da probije zvučni zid. Ali dobićete više adrenalina pri vožnji na bilo kojoj spravi u luna-parku.

Daleko, daleko pod vama, ljudi koji bi prelazili Atlantik brodovima čuli bi prasak, ali unutra nije bilo ni trzaja pri probijanju zvučnog zida, a nije se imalo šta ni videti. Ljudi kažu da ste mogli da primetite zakrivljenost Zemljine kugle, ali to nije bilo nimalo živopisnije od onoga što se vidi s plaže. A nije bilo ni crnog ili bar teget neba nad vama jer, suprotno popularnom uverenju, niste bili na ivici svemira. Niste bili ni na pola puta do tamo.

„Konkord” je leteo na visini od 60.000 stopa, dvostruko većoj od visine na kojoj leti 747, i to zvuči vrlo impresivno. Ali 60.000 stopa je zapravo samo malo više od 18 kilometara, a to, kad se setite da je Mesec udaljen 386.000 kilometara, i nije naročito daleko.

S druge strane, „konkord” je bio brz i udoban, jer je ipak leteo iznad zone turbulencije. A mana je to što je bio pretrpan, dosadan i toliko bučan u zadnjem delu da bi se Majkl Viner i Rodžer Mur potukli oko toga ko će dobiti sedište 1A gde je bilo samo zaglušno.

Dva puta sam leteo „konkordom”. Jednom kada sam dobio unapređenje i jednom kao gost, na poslednjem letu za Njujork. Nijednom nisam platio kartu i nisam to ni želeo, jer ja ga nisam video kao alat. Za mene, gledanje „konkorda” je bilo mnogo, mnogo bolje nego letenje njime.

To je činjenica koju su gardijanovci prevideli. Oni misle da su običan rudar i medicinska sestra platili za „konkord”, a da zauzvrat nisu dobili ništa. Ali jesmo. Jer mi smo bili dole, na zemlji, i pokazivali smo ga prstom...

Osamnaest godina sam živio u Fulamu, tačno na sredini koridora za sletanje na Hitrou, i zato nijednom nisam čuo drugu vest u vestima u šest i u deset uveče. Svake večeri, u 18.03 i u 22.03, blago brujanje Londona nestalo bi pod zaglušnom, praštavom grmljavinom ona četiri *Olimpusova* motora. A ja bih svake večeri prišao prozoru da gledam izvor te tutnjave kako proleće pored mene.

Na Barbadosu, svi avioni moraju da lete kilometrima daleko od obale, kako ne bi uznemiravali turiste. Samo je „konkordu” bilo dozvoljeno da leti pravo niz plaže na Zapadnoj obali, dodirujući palmino drveće vrhom oborenog nosa i praveći talase u pesku svojom turbulencijom. Kad bih video kako se Amerikanci upiške od uzbuđenja zbog tog spektakla – a zaista je imalo šta da se vidi – stvarno sam se topio od ponosa.

Dve milijarde i sto miliona funti? Ma to je jeftino!

Jedan naučnik iz NASA je najbolje sažeo suštinu „konkorda” u jednoj rečenici. „Poslati čoveka na Mesec je bilo lako”, rekao je, „u poređenju s postizanjem da ’konkord’ poleti.”

Prvo su tu bile političke prepreke. Da bi poslala Armstronga na površinu Meseca, NASA je prosto opremila gomilu nemačkih raketnih inženjera s mnogo američkih dolara, a onda se spremila da požnje rezultate. Ali mi ovde preko nismo imali nemačke stručnjake. Odbili su da dođu ovamo posle rata jer su smatrali da nemamo dovoljno novca.

Bili su u pravu. Imali smo okosnicu motora, ali ne i sredstva da napravimo avion. Zato smo 1962. morali da se udružimo s Francuzima, koji su imali okosnicu aviona, ali ne i motor. To je značilo da će Francuska i Engleska morati da rade zajedno. To je pomalo kao kad bi se Arsenal udružio s Mančester junajtedom. Makmilan i De Gol su se posvađali posle otprilike sedam minuta. Nisu mogli da se saglase čak ni povodom toga kako će se pisati „konkord” – sa „e” na kraju ili bez njega.

Stvar je rešio Toni Ben, tadašnji ministar za nauku i tehnologiju; naterao je Francuze da potpišu „klauzulu o neodustajanju”. To je značilo da, ma šta se desilo, oni moraju da se drže projekta i da se neće povući ostavljajući britanske poreske obveznike sa albatrosom vrednim milijardu dolara.

U to vreme, to je zvučalo kao dobra ideja, jer Francuzima se ne može verovati. No kako su godine prolazile, ređale su se nesigurne engleske vlade i sve su želele da se povuku, ali nisu mogle, zbog one Benove klauzule u ugovoru.

Za to vreme, inženjeri su vredno radili. Sada se morate setiti da je to bilo vreme kada su se mašine za pranje veša sa otvorom odozgo smatrale veoma naprednim. Nije bilo CD plejera ni telefona s dugmićima. Bilo je kompjutera, ali bili su veliki kao kuće i bio im je potreban ceo dan da se proguraju kroz tablicu množenja sa sedam. Zato su „konkord” morali da projektuju ljudi, sa olovkama u ruci.

Sve zajedno je delovalo kao istinski nemoguć san. Postojali su vojni mlaznjaci koji su mogli da probiju zvučni zid, ali imali su domet od samo petnaest minuta pri punom gasu, a njima su upravljali piloti RAF-a na sedištima što se katapultiraju, koji su morali da imaju maske za kiseonik. Pride, tim avionima su posle svakog leta trebale nedelje i nedelje održavanja.

Dakle, ideja o izgradnji aviona koji će moći da odleti čak do Amerike brže i na većoj visini od bilo kog vojnog aviona, a potom da se okrene i da se vrati pravo kući, delovala je besmisleno, pogotovo zato što će ljudi unutra nositi salonska odela, a ne pilotska.

Glavni problem je bila atmosfera. Kada avion putuje sporije od zvuka, lako će se probijati kroz vazduh, ali kada stigne do jednog maha, vazduh više ne zna da avion dolazi i ne razdvaja se pred njim. Umesto toga, zabija se u napadnu ivicu aviona tolikom silinom da ljudi na zemlji, kilometrima niže, bukvalno čuju kako se pri tome rasprskava. To je probijanje zvučnog zida.

Taj sudar stvara ogromnu temperaturu, toliko ogromnu da „konkord” tokom leta zaista poraste za osamnaest centimetara. Tokom jednog od prvih letova, pilot je stavio svoju kapu u prostor između dva pregradna zida, a po sletanju je utvrdio da su se zidovi spojili čvršće nego dva sloja boje. Tek pri povratku, kada je avion ponovo porastao, mogao je da izvuče kapu, mada je do tada već više ličila na onu kockastu diplomsku kapu, samo bez kićanke.

Deo toplote koja izaziva to širenje prenosi se i u kabinu. Na kontrolnoj tabli postoji jedan deo koji je na dva maha toliko vreo da može poslužiti kao tiganj. Sićušni prozori su vreli na dodir. Deset posto snage koju stvaraju motori mora se usmeriti na pokretanje klima-uređaja.

Ta toplota je zeznula Amerikance. Slično Britancima i Francuzima, oni nikad nisu ni pomislili na milione turista koji plaćaju 99 funti za put sa Fredijem Lejkerom do Floride. Letenje avionom je pedeset godina bilo privilegija bogataša, i stoga su smatrali da budućnost leži dalje od jednog maha.

Nažalost, smatrali su da ni brzina od dva maha nije dovoljna, pa je njihov projekat SST ciljao na tri maha. To im je došlo glave. Pokušavali su i pokušavali, ali u to vreme ni tehnologija ni materijali nisu im pružali mogućnost da odmaknu dalje od table za crtanje. Zato su odustali i umesto toga projektovali „boing 747”. Sporiji od zvuka, jeftin prevoz za mase. Pa, nikad se ne zna. Možda će i upaliti...

Rusi su takođe razvijali nadzvučni putnički avion koji je uspeo i da poleti. Pravo na zemlju. Na aero-mitingu.

Ali „konkordovski” je čak i pre te nezgode bio osuđen na propast, jer je imao domet od samo 2.400 kilometara, što je značilo da iz Moskve može da stigne tačno do mesta na kilometar i po od nedođije. Tehnički je bio vrlo dobar, jer je mogao da postigne 2,2 maha, kao njegov evropski rival. Komercijalno nije vredeo ništa, pa su ga Ivanuške škartirali.

A Britanci i Francuzi se nisu predavali. Video sam film u kojem su inženjeri bacali beskonačan niz papirnih aviončića kroz vazdušni tunel u Bristolu, pokušavajući da utvrde koji oblik najbolje funkcioniše.

Drugi problem, posle toplote, jeste to što nadzvučni udarni talas ima nezgodnu naviku da pritiska izlazne ivice krila, izazivajući zaglavljivanje krilaca. Upravo to je izazvalo padanje velikog broja „spitfajera” za vreme Drugog svetskog rata. Tokom poniranja, ne znajući, piloti su se znatno približavali brzini od jednog maha, i stoga su se suočavali sa silama koje nisu razumeli. Ono što jesu razumeli, u poslednjim trenucima pre nego

što bi se sudarili s tlom, jeste to da su se kontrole zaglavile bez ikakvog primetnog razloga.

Tek su naučnici u *Majls erkraft korporaciji* skapirali o čemu je reč, i shvatili su da je ključ nadzvučnog leta u tome da se otarase krilaca. Moraće da se pomera čitavo krilo. Ili će morati da imaju delta krilo, kao što je ono na bombarderu „vulkan”, a potom i na „konkordu”. Samo što oblik tog krila mora biti precizan jer, a to nije preterivanje, život s one strane zvučnog zida jeste najneprijateljskije mesto na svetu. U poređenju s brzinom od jednog maha, Severni ledeni okean i Sahara deluju poput gradskog parka.

Ako su te sile donosile nevolje avionu, za motore su bile pravi košmar. Ako pustite tanke krakove turbine mlaznog motora da se sudare s vazduhom na dva maha, smesta će se raspasti i to će biti kraj.

Dakle, avion će se kretati brzinom od 2.400 km/h, ali vazduh koji ulazi u motore kretaće se brzinom od svega 800 km/h. Kako se to postiže? Pa, pre svega, stvarno je trebalo da više pazite na časovima fizike.

Dok su inženjeri radili i radili, ljudi iz marketinga su imali još većih muka zbog dometa „konkorda”. Bio je bolji od vojnog aviona, i od ruskog pokušaja. Ali nikada neće moći da preleti preko Tihog okeana, a i Atlantski će jedva prevaliti. Dakle, moći će da stigne u Njujork iz Pariza ili Londona, ali ne i iz Frankfurta. To je značilo da je broj linija na kojima će moći da leti veoma ograničen, a to je opet značilo da je broj avio-prevoznika koji će hteti da ga kupe jednako mali.

A onda, baš posle Sedmodnevnog rata i njime izazvane naftne krize, taj broj se smanjio sa šesnaest na samo dva. Nacionalni avio-prevoznici dveju zemalja učesnica. I tako, iako su inženjeri savladali sve tehničke probleme, niko treći nije hteo da kupi njihovo delo.

A da bi stvari bile još gore, Amerikanci, ljubomorni zato što njihov nadzvučni avion nije upalio, izmislili su gomilu razloga za to što neće da ga puste u svoj vazdušni prostor. Čak su i farmeri tvrdili da će im porušiti krave.

Na kraju je proizvedeno samo četrnaest „konkorda”; poslednji je prodat *Er Fransu* za samo jednu funtu, a jedino mesto na koje ste mogli da odletite njime iz Londona bio je Bahrein. Apsurdno. Najveće tehnološko dostignuće svih vremena, a niko ne može da mu nađe primenu.

Na kraju su Amerikanci popustili, a još kasnije je *Britiš ervejz* čak smislio kako da svoju promašenu investiciju pretvori u koku sa zlatnim jajima. Putnike su pitali koliko je njihova karta koštala – svi su imali sekretarice i asistente koji kontaktiraju s putničkim agencijama pa nisu znali – i začudo, većina je navela cenu znatno višu od plaćene. Pa su ervejzovci prosto podigli cenu prema njihovim očekivanjima.

Činilo se da je „konkordu” budućnost osigurana. U poređenju s normalnim avionima, koji skakuću po belosvetskim aerodromima kao da su na spidu, njihov ponos i dika je imao veoma malo radno opterećenje. Bilo je vrlo malo sletanja i poljetanja. I vrlo malo vremena provedenog u vazduhu, tako da bukvalno nije bilo ograničenja. „Konkord” će leteti i leteti sve dok neki novi vizionar ne započne projekat izgradnje nečeg novog.

Ali onda je jedan od njih pao.

I ranije je bilo nezgoda. Dešavalo se da puknu gume, pa da komadi s točka odlete i tresnu krilo. Jednom prilikom, avion *Britiš ervejza* je zamalo ostao bez goriva pri spuštanju na Hitrou. Bukvalno mu je presušilo dok je rulao ka zgradi terminala.

Nijedan od tih incidenata nije bio ništa naročito. Posle toga s gorivom, služba za odnose sa javnošću *Britiš ervejza* rekla je

da je avion na tlu pod drugim uglom nego u vazduhu i da je zapravo u rezervoarima bilo dovoljno goriva da motori rade još dobrih dvadeset minuta.

Zato se ta vest pojavila samo u jednim novinama. Zapravo, to što je goriva bilo dovoljno za dvadeset minuta rulanja značilo je da ga je ostalo za samo devedeset sekundi leta.

Pilot je, pokazalo se, odbio da uspori ili dopuni gorivo na Šenonu, kada su i kopilot i inženjer shvatili da nešto ne valja. Otpušten je pre nego što je stigao da namesti kapu u pravi oblik.

E, ali nesreća u Parizu svuda je bila udarna vest, i to ne samo zbog žrtava, koje su uglavnom bile Nemci. Ne. Prvi put posle *Titanika*, oplakivali smo gubitak same mašine.

Nedelje su prolazile i naučnici su utvrdili da je guma eksplodirala i probušila jedan od rezervoara za gorivo i da se gorivo nekako zapalilo. Preduzeli su mere da se to više nikada ne dogodi, ali već je sve bilo gotovo. Ono malo optimizma što beše ostalo isparilo je posle onoga u Svetskom trgovinskom centru.

Ričard Branson je nešto pominjao kako bi preuzeo avione od *Britiš ervejza* i pustio ih u promet sa znakom *Virdžina* na repu, ali to je bilo smešno. Francuzi su već objavili da više neće imati sertifikat o letivosti, i Bradonja je znao da, čak ni kad bi ih bilo, *Britiš ervejz* ne bi predao svoj ponos i diku nikom drugom. On je samo koristio sporu smrt „konkorda“ i pretvarao je u reklamnu izmotanciju. To mu nikada neću oprostiti.

„Konkord“ je, vidite, bio simbol veličine, ne samo britanskih i francuskih naučnika koji su ga napravili uprkos svemu nego i fantastičnog genija ljudske vrste kao celine. Taj avion je služio kao podsetnik, dva puta dnevno, da ništa nije nemoguće. Uz dovoljno vremena, i novca, možemo da postignemo zaista sve.

I upravo zato sam, tačno se sećam, izlazeći iz njega poslednji put, pomislio: „Ovo je mali korak za čoveka, ali ogroman korak unazad za čovečanstvo.”

Vidite, za razliku od svih drugih mašina koje su poprskane naftalinom ili predate muzejima, „konkord” nikada nije zamenjen nečim boljim ili bržim ili zgodnijim.

A to je, pokušavam da ne preteram, kao kad biste otkrili vatru a onda je ugasili zato što se neko opekao. Ili kad biste otkrili Ameriku i više je nikad ne posetili jer vam je jedan brod potonuo. Još otkako su Rimljani napustili Britaniju, 410. godine nove ere, čovečanstvo se nije klonilo tehnološkog i društvenog napretka, sve do sada. I to je, rekao bih, glavni razlog tome što je zavladao toliki šok zbog odlaska „konkorda”. On je, naime, predstavljao ogromnu promenu u načinu na koji smo sazdani.

Otišli smo na Mesec, a sad smo već na putu ka Marsu. Izumeli smo parnu mašinu i skoro odmah smo je zamenili motorom sa unutrašnjim sagorevanjem. Stigli smo do jednog maha, a onda i do dva maha. Prešli smo preko Atlantika za tri sata... a sada to više ne možemo.

A tu je i sudbina same mašine. Više od dvadeset godina, svakog jutra su je budili i vozili u Njujork. A onda, jednog dana, niko nije došao da dopuni rezervoare i usisa tepihe. Imali su veliku žurku, a onda, sutradan... ništa. Zamislite da to uradite svom psu. Stavite ga u štenaru jedne večeri i više se nikad ne vratite.

To je mašina, i zato svakako ne može znati za onu nesreću, niti za probleme pri dobijanju sertifikata o letivosti. Načinjena je da obavlja određen posao i radila je taj posao, besprekorno, godinu za godinom. Pa zašto onda, sigurno se pita, zašto me više ne žele?

Naravno, i dalje možemo da odemo i da ga vidimo u muzeju. Ali to bi bilo čudno. Otići u muzej da vidiš budućnost. Pri čemu, naravno, „konkord“ nije budućnost. On je poslednje, bučno i uzbudljivo parčence prošlosti.

Kada se pojavio auto, nismo pobili konje. Oni su postali igračke, zabava za lovce i dvanaestogodišnjake i one koji se time bave kao sportom. Isto je i s putovanjem kroz vazduh.

Sada imamo internet i video-konferencije, velike firme mogu da kupuju i prodaju čitave države i kompanije ne ustajući iz stolice na okretanje. Nema potrebe da letimo u Ameriku.

Dakle, jedini razlog za korišćenje aviona jeste odlazak na odmor. A ako treba da birate hoćete li otići na Floridu s dva maha ili za dve funte, većina bi odabrala jeftiniju mogućnost.

„Konkord“, dakle, nije morao da umre zato što je bio suviše brz, nego zato što je, u elektronskom dobu, bio suviše spor.

„Rols-rojs“

Dok ovo pišem, ispod prozora mi stoji auto koji čeka da ga oprobam. Ne znam ni gde je proizveden ni kako se zove. Možda je „kia“, ali može biti i „daevu“.

Koji god bio, više karaktera možete naći u čaši vode, a više srca u kancelarijskom fikusu. A za to postoji veoma dobar razlog.

Da bi auto imao ličnost, faktor X, kompanija koja ga pravi mora biti kadra da dobija uputstva i nadahnuće od jednog čoveka, onog koji ju je i osnovao.

To se nije desilo sa autom koji stoji pod mojim prozorom, a koji je nesumnjivo napravljen na nekom proplanku u džungli, u kompaniji koja pravi automobile da bi zarađivala novac. Niko nije osnovao *Proton*, *Hjundai* ili *Daevu* zato što je silno želeo da napravi nešto izuzetno ili naročito. To su samo ogromni projektno-proizvodni konglomerati kojima je vlada njihove zemlje rekla da naprave auto kako bi meštani mogli da se otarase volovskih zaprega i postanu savremeni.

To vidimo i u Japanu. Nikad nije postojao gospodin Toyota koji je još od malih nogu čeznuo za danom kada će moći da napravi mali porodični auto što se nikad ne kviri. I možete listati po istorijskim knjigama dok nebo ne pozeleni, ali nećete naći da igde pominju malog Timija Dacuna koji je ostajao budan do deset uveče, čak i kad ujutro mora u školu, i smišljao planove za svoj budući auto s dva brojača pređenih kilometara.

„Subaru“ proizvode u fabrici romantičnog imena *Fudži teška industrija*. Kladam se da njihov generalni direktor ponekad zaboravi da ima i fabriku automobila. To mu je samo još jedna stavka u finansijskim izveštajima.

Jedini japanski automobil koji ima makar trunčicu ljudskog u sebi jeste „honda“, i to s veoma dobrim razlogom. Gospodin Honda jeste postojao i jeste imao viziju kada je bio dečaćić. Ta vizija čak i danas utiče na inženjere, i zato postoji vrlo jasna povezanost između sportskih automobila S2000 i onih prvih motocikala. I samo zbog te veze s prošlošću više volim „hodu“ nego bilo koji drugi japanski auto.

Naravno, većinu proizvođača automobila u Evropi osnovali su vizionari. *Lotus* je začeo Kolin Čapman, koji je voleo da stvari budu lake i vedre. *Jaguar* je delo ser Vilijama Lajonsa, koji je voleo udobnost i brzinu, i to po vrlo, vrlo niskoj ceni. Enco Ferari je želeo da pravi automobile samo da bi održavao svoj voljeni trkački tim.

Ti momci, a i drugi nalik na njih, mahom su zapamćeni po karakterističnim izjavama. Eto Bugati, na primer, jednom je rekao: „Ništa nije suviše lepo ni suviše skupo.“ Enco Ferari je rekao: „Mušterija nije uvek u pravu.“ Kolin Čapman je pak svoju filozofiju izrazio ovako: „Pojednostavi i dodaj lakoću.“

Doduše, on je rekao i ovo: „Nikad me nećete uhvatiti kako vozim trkački auto koji sam ja napravio.“ To verovatno objašnjava to što je „lotus“ među poznavaočima opisan kao „mnoštvo nevolja, obično ozbiljnih“.

Svi ti ljudi sada su mrtvi, ili su u Južnoj Americi, ali njihova DNK i dalje je primetna u automobilima koji se danas proizvode. „Lotus elis“ je lak i mnogo se kviri. Nov „bugati vejron“ će biti jezivo skup, a poluautomatska menjačka kutija u „ferariju 575“ je smešna. Ali šta ja znam o tome.

Nažalost, vreme ima nezgodnu naviku da zamagli idealizam koji je pokrenuo te kompanije. Nisam siguran, na primer, da bi se her Porše posebno oduševljavao „kajenom“. A kako bi Vilijam Lajons reagovao kad bi znao da današnji upravni odbor *Jaguara*