

Inštitut za zgodovino
delavskega gibanja
KNJIŽNICA

D 2611

BENITO MUSSOLINI

„GOVORIM S BRUNOM“

NAKLADNA KNJIŽARA VELEBIT ZAGREB

A Maria, padre, un gramo;
con la madre.



BENITO MUSSOLINI

„GOVORIM S BRUNOM“

D 5811



1937 1 05

NAKLADNA KNJIŽARA VELEBIT ZAGREB

*Od čistog prihoda ove knjige ide 20% u korist
obitelji zrakoplovaca, koji su pali u ratu*

Izdano na pobudu Državnog izvještajnog i promičbenog ureda
i Talijansko-hrvatske agencije.

D 2611



20. I. 1964 / 14820

1 9 4 2.

TISAK „TIPOGRAFIJA” D. D., ZAGREB

Ustaška mladeži!

Tko uzčita ovu knjigu, ne može se oteći dubokim dojmovima, jer ga ona i sadržajem i blagorječjem svega obuzima. Radi toga čitajte ju pomno, čitajte ju i razmišljajte.

Napisao ju je vodja talijanskoga naroda Benito Mussolini, muž toliko svjetloga uma, komu je cijeli talijanski narod neograničeno odan, koji je udivljenje stekao i daleko po svijetu, koji je učinio toliko za ljudstvo i uljudbu, a kojemu ide i naša zahvalnost za sve ono, što je učinio za hrvatski narod.

Poslije prošloga svjetskoga rata bila je Italija izvrgnuta boljševizmu. Nu već 23. ožujka 1919. poveo je Duce veliki fašistički pokret i osnovao borbene faše. Taj je pokret odmah unišao u borbu proti boljševizmu po cijeloj Italiji. Nu bilo je potrebno razoriti i središte, pa je 28. listopada 1922. iz svih krajeva Italije po zapoviedi Ducea stupalo mnoštvo borbenih fašističkih jedinica na Rim.

Tu je boljševizam, koji se je htio ugnjezditi u srce Europe, pretrpio prvi veliki poraz, a fašizam je pokročio napried, da Italiju do kraja očisti od te razorne natruhe, i da uvede novi duh i novi red pod liktorskim znakom i pod vodstvom svoga velikoga vodje. Od tada prolazi naša saveznica Italija i naš prijatelj-

ski talijanski narod pod vodstvom Ducea od uspjeha do uspjeha u borbi proti boljševizmu i starom demoplutokratskom svijetu.

Ta je pobjeda dala Italiji toliki polet, da je pobjedonosno izvela i završila rat u Etiopiji, za koga je sav demokratski sviet držao, da je neizvediv. Još tako reći nije bio ni dovršen etiopski rat, već su se talijanske postrojbe borile u Španjolskoj proti boljševizmu, a evo sada u ovom velikom svjetskom ratu vojuje u savezu sa Velikim Njemačkim Reichom i Japanom za odlučnu pobjedu novoga reda u Europi i u svijetu. Sa velikim saveznicima u ovom ratu bore se i naši vojnici za taj isti cilj i za bolju i sretniju budućnost hrvatske države i hrvatskog naroda.

Eto, u ovom ratu poginuo je Bruno, sin Duceov, a ova knjiga govori o njemu, o njegovom kratkom životu, ali punom divnih djela. To je iznašanje na jednostavan čovječan način života i djela jednog mladog satnika, dvadeset i tri godišnjeg mladića, čiji je život bio sav posvećen domovini, koji je za nju živio i umro, jer je bio prožet fašističkom mišlju, i jer je znao fašistička načela primieniti u svakdanjem životu, jer je po njima svoj život, svu svoju djelatnost znao domovini posvetiti.

Imao je 23 godine a prošao je tri rata. U svakom od njih istakao se je neobičnom hrabrošću, sposobnošću i požrtvovnošću. Pobiedio je na toliko svjetskih natjecaja, preletio je Atlanski ocean, a na talijanskom, španjolskom i afričkom nebu svladao je tolike neprijatelje.

Dne 7. kolovoza 1941. u Pisi ugasnuo je ovaj mladi život. U času, kada je u zraku stremio dati čim veću

slavu krilima domovine, dao je krilima i domovini svoj život.

U ovoj knjizi Duce ne slavi djela svoga velikoga sina, on pušta drugima govoriti. Onim, koji su mu bili u školi učitelji, koji su ga obučavali, njegovim ratnim drugovima i bratu.

Duce ne dodaje ništa. On želi da govore drugi i da govore djela. A ta djela su mnoga i velika.

Ovaj uzorni Brunov život nije samo izraz nove talijanske mladosti. On prelazi prostorne granice i biti će za dugo, dugo vrijeme uzorom mladeži, koja se danas bori za novi red u svijetu i koja će sutra obnovljena u pobjedi biti tvorac preporoda naroda na poljima, u radionama, u uredima i u životu u obće.

U ovoj knjizi naći ćete pobude, naći ćete vjeru, naći ćete uzdizanje duha. Neka vam bude Brunov junački život uzorom. Ova će vam odgojna knjiga uzdignuti duh, učvrstiti volju, i pridici vas savršenstvu i postojanosti. Čitajući ovu knjigu, hrvatska mladeži, odgajajući se u duhu radinosti i borbenosti, u duhu tvrde vjere u svoj narod i u bolju budućnost, lahko ćeš shvatiti veliku vrijednost velike žrtve, koja se daje za stvar naroda i domovine.

Brunov život je najsvetliji primjer takove žrtve.

Duce završava ovu čovječnu i jednostavnu knjigu sa riečima: »Sve što sam učinio ja i što ću učiniti, nije ništa naprama onome, što si učinio Ti, jer samo krv je duh, samo krv vrijedi u životu pojedinaca i u životu naroda. Samo krv daje slavi lovor«.

ANTE PAVELIĆ

BIO SI NETKO

Da ti upravim riječ, čekao sam, da svrše žalobne svečanosti. Završene su. Htio sam, da budu obavljene samo u onim mjestima, koja su bila važna stajališta na tvom kratkom zemaljskom putu; mislim, da sam ugodio tvojoj želji. Prepusti meni, da zahvalim svima onima, koji su te oplakivali. Bilo ih je mnogo. Neizmjereno mnogo. Veliki i mali. Poznati i nepoznati. Stari i mladi. Bezbroy ljudi se poredalo na cestama tvoga zadnjega putovanja od Pize do Predappia: mnoge oči bijahu pune suza, i vladao je — pod žarkim kolovoznim suncem — mir, koji se nikad dotada nije osjetio. Tisuće ruku dizalo se da te pozdravi. Ne ću moći tako lako zaboraviti bljedilo i tugu fiorentinskih žena, niti jecaje, koji su se razlijevali, kad je tvoj sanduk dignut na kola u Forliu, niti male seljakinje, koje su klečale, moleći na tvom putu. Bol duboka, općenita, iskrena. Zašto? Ne zato, što se zoveš Mussolini. Zvao si se, zovu te još Bruno. S neprocjenjivim svojim osjećajem, talijanski narod, mladost iz igrališta, iz učilišta i mladići za vojsku, tako te zвахu: to je značilo, da si zbilja netko: da si sam sebi utro put, i da si htio računati samo na se, a ne na očevo ime, i kao takav si i vrijedio u životu.

Tako, kad se ujutro sedmog kolovoza proširio odjednom glas, da si mrtav, narod je govorio: Bruno je mrtav! Pišem ti u onoj istoj sobi u Villi Torlonia, gdje si ti uvečer dolazio da listaš novine, koje sam ti ja slao. Na zidovima su još mnoge tvoje slike. Čini mi se, da me jedna od njih gleda sa sjenom sjete. Više puta u rijetkim stankama tvoga bujnog dana, opazio sam na dnu tvoga oka nešto nejasno, daleko, kao da nešto očekuješ. Evo dozvat ću čitav tvoj životni put: savršen je: ide od jednog svjetskog rata do drugoga. Kad si se rodio na petom katu u ulici Castelmorrone broj 19 u Milanu, Italija je bila u ratu i spremala se za novi rat. Bijaše to 22. travnja 1918. Ja nisam bio prisutan. Pošao sam u Genovu, da prisustvujem svečanosti predaje bitnice, koju su Ansaldovi radnici darovali domovini, dajući joj ime »Battisti«. Na svom povratku čuo sam tvoj prvi plač. Došao si na svijet bez poteškoća. Tvoja je majka jedva imala vremena, da nekako legne u krevet. Kad je svršio rat, preselili smo se u ulicu Foro Bonaparte broj 38, ponovno na zadnjem katu. Bile su godine 1920., 1921., 1922. Više puta probudila te pucnjava gradjana po danu i po noći, i nemiri, koji su se odvijali u Areni nasuprot naše kuće. Iznenadna grlavica navali na tvoje tijelo i stavi ga u pogibelj. Sjećam se, da te tvoja majka, htijući ti olakšati obamrlost, nosila gore dolje po uskom hodniku, sva očajna i zaplakana. Bio si spašen. Možda je već od tada tvoja majka imala prema tebi stanoviti višak posebne ljubavi. Tvoje milanske uspomene su uspomene iz djetinjstva. Škola, prve igre, prva zajednička iskustva u »Balilli« i »Avanguardistima«. Mnoge slike, koje su iz onog vremena,

pokazuju već tvoj duh borben i željan vježbanja. Od deset godina već si poznavao sve igre, pa i najopasnije. Sve ono, što se zvalo stroj, utakmice, umor mišića, zvodilo te. Tko se ne sjeća tvojih izleta na dvokolici, strojokotačima, samovozu po ravnim cestama nizine oko Carpene? Već onda se činilo, da je brzina tvoj Bog i tvoj udes. Koliko si se puta vratio razbarušenih kosa, crven u licu, mokar od znoja — koji put lakše ranjen — i zaspao bi dubokim snom, umoran — koji put bez hrane — i spavao bi neusporedivim snom mladosti.

Napokon u jesen 1929. skupili smo se svi u Rimu, i tu počinje drugo i zadnje razdoblje tvoga života. Nešto je u tvojoj duši ostalo iz Milana, i često te je mučila sjetâ tvoje prve mladosti, dolazile su ti na um uspomene, koje su po malo blijedile u vremenu.

U Rimu tvoja je mladost cvala snažnim mladenačkim životom. Škola i igre bile su dvije krajnje točke tvogega života. Pun ganuća obnovio sam tjedne izvještaje ravnatelja gimnazije Tasso, nastavnika Grossa i Amante. Pratio sam tako tok tvoga učenja, na koji nisam nikad utjecao. Nisam ti nikad ništa savjetovao u tom pravcu ili te podučavao. Nisi bio prvi u školi, ali si bio medju najboljima. Kao i svi mladi, i ti si imao svoje drage i dosadne predmete; medju dosadnima bili su najlakši kao engleski, ali bilo je dovoljno, da te nastavnik upozori, i odmah te tvoj budni osjećaj odgovornosti — koji je bio koji put zreliji od tvoje dobi — stavio na rad.

Idu u te godine tvoje prve pripovijesti, naravno prostodušne, dapače vrlo prostodušne, koje si pisao

u Penna dei Ragazzi, koju je osnovao tvoj brat Vittorio, potpisujući ih imenom »Beudo«. Tvoje knjige bile su dokaz tvoje naklonosti: Salgari na prvom mjestu, zatim pripovjedači, romanopisci ne samo talijanski, i veliko mnoštvo novina u slikama, naročito one, koje su pisale o različitim igrama. Strast za slikopis. Gotovo svake večeri išao si u »Palazzetto Medievale« da vidiš slikopise, od kojih su mnogi bili ocjenjivani ili dobro ili loše u Penna dei Ragazzi, koja nije bila više mala novina iz prvih godina, nego se već tiskala kao i druge novine, uzimajući za naslov godine Fašizma. Tako se redom zvala: godina XI. — XII. — XIII. sve do abesinskog rata. Ja bih vidio smotru, kad bi već broj izišao, kao i svaki drugi čitatelj. Oveća skupina mladića, ne samo Rimljana, skupila se oko te smotre, koja je prva dala misao o »Ludi juveniles«, i uredila je prvu uspjelu priredbu.

Nezaboravne godine iz Ville Torlonia! Ujutro ja bih se prvi dizao. Već bih bio obučen, već spreman za svoje dnevne jahačke vježbe, kad ste ti i Vittorio ulazili da me pozdravite, prije nego odete samovozom ili pješke u »Tasso«. U jedan sat svi smo bili skupa oko velikog stola, gdje će ostati prazna tvoja stolica. Poslije podne — poslije sati posvećenih učenju i zadacima — dolazili su u velikom broju tvoji prijatelji. Onaj, koji je bio toliko blizu tvojemu životu, Konzul Reatto, otac jednog alpskog junaka na Amba Uorku, odlazio je. Mali slikopisni stroj vrtio se i prenosio vaše igre. Koji put su bile izmišljene borbe između istraživača i divljaka, koji put utakmice: nedužne šale ili izvidjanja u podzemlju Ville Torlonia. Ti si prvi ušao u

podzemlja Kazališta i pronašao si katakombe zajedno s Vittorinom i svojim prijateljima. Zatim su dolazili izleti na dvokolici, strojokotačima ili samovozu po cestama, ili si išao po livadama, koje su u proljeću bile pune visoke trave, dok su iz staklenih vrtova suncu otvorenih — koje se odrazivalo od velikih prozora Kazališta — širili oštri mirisi u zraku. Koji put si se penjao kao straža na velika stabla u perivoju, koji su veličanstveno čuvali borovi u nepomičnoj svečanosti. Uvečer malo slikopisa, a tek si u zadnjim godinama počeo ljubiti Kazalište. Danas je soba, na lijevoj strani zadnjeg kata, u kojoj si ti stanovao, prazna i ostatak će prazna. Pošao sam je vidjeti. Sve je jednostavno, kako si ti htio. To je vojnička soba. U uglu su još uvijek tvoje knjige u onom istom redu, koji se tebi svidjao. U prizemlju uvijek s lijeve strane nalaze se tri sobe u kojima si ti provodio velik dio poslijepodneva. Još su tu tvoji dragocjeni predmeti. Uspomene iz lova po Africi. Tvoja teška lovačka puška. Tvoj kolonijalni šljem. Tvoje slike iz dalekih i bliskih vremena. Tvoj gramofon i tvoje ploče u prvoj sobi. U drugoj tvoje školske knjige. Treća je bila za sastanke i za igru. Koji put poslije ploča, tvoj bi glas odzvanjao i prelazio preko drvoreda hrastova. Ti si pjevao. Glazba ti se svidjela i vidio bih ti koji put u rukama čudnovata glazbala kao »banio«, naša glazbala: harmoniku ili gitaru i trublju, od koje su zidovi drhtali. O tvojoj glazbenoj strasti ovako govori Vittorio: »Bruno je mnogo volio glazbu. Podnosio je crnačku glazbu, ali nikad nije bio njome oduševljen. Zatim se dao na lirsku glazbu. Lirska mu se okolina svidjela. Kao i svaki pravi Rimljanin rado je ras-

pravljao o vrijednosti ovoga ili onoga tenora ili o vrijednosti soprana. Bio je veseo, kad bi pronašao medju mladima kakav dobar glas, i uvjeren sam, da bi u starim godinama postao dobročinitelj lirskog kazališta. Imao je neobično velik broj ploča slavni pjevača, a možda, da izrazi suprotnost prema općem mišljenju, i ako mu se svidjao Gigli, volio je više Laura Volpi. U Pizi gostovalo je u srpnju jedno operno kazalište, i Bruno je išao svake večeri na predstave. Mnogo je želio lijepo pjevati. Imao je glasa i vrlo često je nešto pjevuckao. Ili Federikovu jadicovku iz *Arlesiane* ili podoknicu iz *Seviljskog Brijajača* ili bi prelazio na samoga Otela i na koju drugu operu. U stvari imao je svoj odredjeni raspored. Priznajem, bio sam nešto iznenadjen, kad sam našao u njegovoj sobi u Pizi ploče sinfonijske glazbe, raćajući se na kratki dopust. Stvarno Bruno je nekoliko dana prije svoje smrti kupio čitavu *Petu Sinfoniju u do minore* od Beethovena i svirao ju je s velikim veseljem. Odmah je zatim kupio *Talijanski Hir* od Čajkovskoga. Čudnovato: istog sam dana ja kupio *Wagnerov Uvod i Isoldinu Smrt* i dao sam mu da sluša. Bruno pružen na krevetu ravnao je svojim rukama.

»Zatim je u Ghediu pred godinu dana sastavio kratku glazbenu skladbu, koju su svi njegovi prijatelji imali u ušima. A jedan nadporučnik, poznati glasovirač, htio ga je upoznati s glazbom. U A. O. imao je rog i dobro ga svirao, tako da su neki Askari bili sasvim smeteni, jer je Bruno svirao vojničke naredbe izvan odredjenih satova. U Grottaglie kupio je gitaru. Sjedeći u krevetu, prebirao je po žicama. Ali nije ništa uspijevao. Ako bi slučajno naišao na



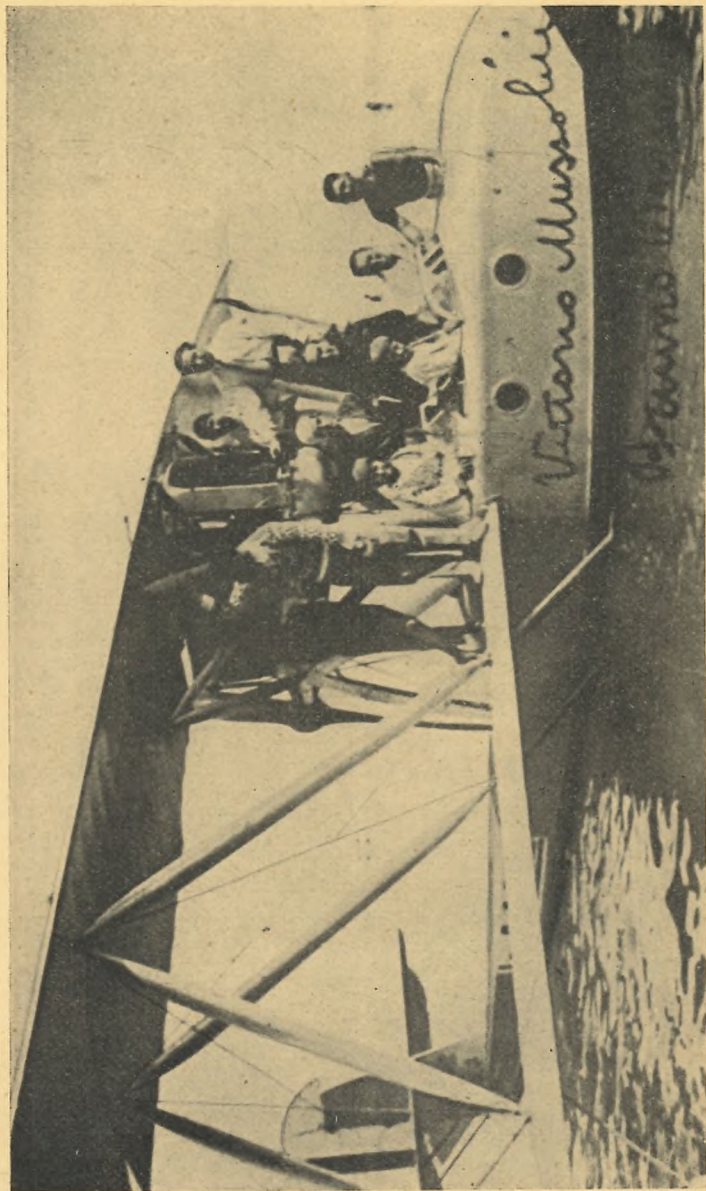
Prve vježbe u pucanju



Vožnja na dvokolici oko Ville Carpena



Balilla moschietiere



Prvi liet nad morem u Riccionu

neku pjesmu, zvao bi nas sve, da je čujemo, makar da je se više nije ni sjećao».

Medjutim u provodjenju tvoga života punog pokreta, a ipak — u jednoličnim danima — velika je želja izlazila iz tvoje duše: letjeti! Već si poznavao sve športove na zemlji i na moru. Od deset godina išao si na strojokotaču; od trinaest godina sudjelovao si u prvoj kružnoj utrci »Littoria« i došao si treći s brzinom od preko 130 kilometara; snijeg Sestriere vidio te, kako smučaš s velikom odvažnošću; igrao si tenis i na utakmicama; športovi na moru, plivanje, loptá, nogomet, jahanje, golf, mačevanje, šakanje. Samo ti se nije svidjao brdski šport. Ipak bio si sa mnom, kad smo 1932. otkrili Terminillo, rimsko brdo. »Tvoja tjelesna snaga — kaže o tebi Vittorio — dopuštala ti je neprestane napore, pa i najteže, bez ikakvih neugodnih posljedica. S lakoćom si mogao prelaziti s jednoga športa na drugi, i u malo dana naučio bi svaki novi šport«. Na jezeru u Varese, jedva si imao sedam godina, bio si kršten u zraku. Mislim, da je od toga dana tvoje zvanje bilo neopozivo i tvoja sudbina zapečaćena. Ostao ti je od tog lijeta neizbrisivi utisak. Sjećao si ga se uvijek s ganućem. Velika se novost zbilila u tvom životu. Tvoje dječastvo već je gledalo u oči opasnosti. Osjetio si ljepotu lijeta. Od tog dana osjećao si se drugačijim od drugih, jer si upoznao puteve, nepoznate ostalim ljudima.

Nisi više bio dijete. Tajna sjeta ostala je u tvojoj duši. Volja da letiš vladala je nad tobom. Bio si rođen da letiš. Osjećao si se zadovoljan u zraku. Ima ljudi, koji nisu rođeni za lijet. A ima ih, koji nose krila. Ti si imao krila. Već si vidio mnoge

dijelove zemlje. Bez ikakve naročite oznake — jednak medju jednakima, kao što si uvijek htio biti — sudjelovao si u kružnim putovanjima »Avangardista«, na Battisti prešao si Sredozemlje i obale, koje ga okružuju, upoznao si ljude i krajeve, pobrao si nezamjenjive vidne utiske, koji se ne zaboravljaju.

»Ne sjećam se — veli Vittorio — sada točno godine našeg prvog kružnog putovanja s »Avangardistima«. Mora da je bilo prvo putovanje godine 1927., a drugo 1928. Na prvom vidjeli smo Carigrad, Rod, Jeruzalem i Tripolis. Na drugom Cagliari, Palma di Maiorca, Gibraltar, Lisabon, Barcelonu. Bruno je imao deset godina. Bio je još »Balilla«, ali obučen u »Avangardistu«. Pripadali smo O. N. B. u Forliu. Sjećam se samo našega bijesa, jer nas nisu puštali da izrazimo svoje hirove kao i ostali, već su bdjeli nad nama. Uvijek su na nas naročito pazili, na nas pokazivali, dok smo mi htjeli biti zajedno s drugim drugovima. Što se tiče postupka, nikakve prednosti. Spavali smo u odjelu drugog razreda s četiri kreveta na krovu krme starog Cesare Battisti. Bruno nije trpio od morske bolesti, i nije uopće poznavao tu bolest.

»Još kao djeca, kad smo pripadali »Balilla moschettieri« prisustvovali smo mnogim izletima i vježbama; a taborovali smo jedanput oko mjesec dana na podnožju Grigne. Ali Bruno nije baš volio brda i brdski šport, jedan od rijetkih športova, koje barem do tada nije njegovao.

Po prilici 1932. sudjelovali smo drugom taborovanju u Val di Solda zajedno s »Avangardisti-

ma«, i deset smo dana pravili veće ili manje izlete. Deset dana kiše, a spavali smo pod šatorom i na slami. Poslije ovog taborovanja nismo više nikad bili na sličnim izletima.

»Godine 1933., ako se ne varam, išli smo u Eritreju s Francesco Crispi. Bio je s nama Vito i Francesco Vitalini. Bruno je tako još bolje upoznao Afriku i bio je njome oduševljen. Bio je zadovoljan, što provodi pustolovni život, koji smo silom prilika morali provoditi. Učinili smo veliko putovanje po gotovo čitavoj Eritreji, kad su velike kiše tek bile prestale. Sjećam se, da sam u palači »Governatora« upoznao po prvi put Beonia Brocchieri, koji je došao do Asmare na jednom »Caproncino«. Sjećam se, tako mi se barem čini, da sam tamo po prvi put promislio dobiti knjižicu građanskog pilota i poći na šetnju po svijetu.

»Bruno još nije bio navršio petnaest godina. Vozio se satima i satima samovozom, jahao je danima i danima na mazgi, bez ikakve pratnje i mnogo se zabavljao lovom. Ja pak poslije nekoliko dana karavane dobio sam visoku ognjicu, i morao sam više dana odležati u Barentù.

»Bruno je želio više doživljala, susresti lavove, ići u lov na vodene konje, ubijati krokodile i zmije, ali onaj, koji nas je pazio na putu, dobro ga je čuvao, i osim jednog leoparda nije ubio nijednu divlju zvijer.

»Uzimali smo mnogo kinina protiv groznice, i podnosili smo ih dobro. Čim je stigao Francesco Vitalini u Italiju, uhvatila ga je groznica. (Odatle se vidi, da je Bruno već od djetinjstva bio uvijek u pogibelji.)

»Pred dvije godine Bruno se vratio u Eritreju i u nizini ubio krasnog slona. Bio je napokon zadovoljen, što je mogao biti slikan s nogom na ubijenoj životinji, kao svi veliki lovci. Bio mu je dovoljan jedan hitac, da obori krasni primjerak«.

Tvoj profesor u »Tasso« ovako te se htio sjetiti, a kad je govorio, jedva je suzdržavao suze:

»Bruno je bio moj učenik u četvrtom i petom razredu gimnazije (predavao sam književnost); nastavio je održavati sa mnom prijateljske i učene veze i kasnije; na koncu godine (bilo je to godine 1935.) pisao je ocu, da bi želio preskočiti jedan razred, da bi na taj način odmah postao časnik. Ja sam ga spremao u Riccione. Položio je prijamni ispit u asmarskoj školi.

»Ostali smo uvijek u prijateljskim odnosima; pisao mi je, češće me je posjećivao; davao sam mu savjete glede knjiga književnih, političkih, gospodarskih. Molio sam ga uvijek, da položi klasični ispit zrelosti; obećao mi je, da će polagati 1937.; jednog mi je dana javio, da odustaje, jer se ne osjeća pripravnim. Ja sam ga i dalje nagovarao; ove je godine Dr. Mezzasoma uspio svladati njegovu zadnju oporbu. Bruno me je obavijestio, da bi želio kod mene polagati klasični ispit zrelosti, u njegovoj školi, gdje su učila njegova braća. Pismenim putem sam ga pomagao u pripremanju ispita, označio sam mu knjige, spremio raspored; u lipnju polagao je ispit i proglašen je zrelim s ocjenom po prilici sedam u svim predmetima.

»Onih godina, kad mi je dnevno stajao blizu, iznenadio me bistrinom svoga duha, svojom narav-

nom skromnošću, svojom unutrašnjom sabranošću, jednostavnošću života, u školi, s drugovima i s profesorima; čini mi se, da je izbjegavao počasti, koje su mu dolazile kao Mussolinievu sinu; činilo se, da je htio biti samo on. Ta želja, da se uvijek uzvisi, koja ga je odlikovala u učenju, pratila ga je uvijek u njegovu vrlo kratkom životu, koji je bio osvjetljen stvarnim držanjem njegove ćudi. To se odražavalo u njegovu učenju, naročito u želji, da usporidjuje stari svijet s novim; ono, što se učinilo, s onim, što se može i mora učiniti.

»Navest ću neke zgode, koje daju osobne oznake umu i duši ovoga izvanrednog mladića:

»U četvrtom razredu gimnazije; dodje ministar Ercole: pitam i Bruna (trinaest godina!), hoću, da mi izloži sadržaj njegova izvrsnog rada, koji je sastavio u razredu pod naslovom »Cesar u četvrtoj knjizi Commentara«: moli me, da ga ne činim više opetovati ono, što je već napisao i razvijao nam je medjutim drugi cesarovski sadržaj, s mjerodavnošću i točnošću, koja nas je iznenadila.

»Prvi dani škole u četvrtom razredu gimnazije; tumačim staru povijest: Bruno je rastrešen i brblje: prestajem govoriti i pozivam sve, da budu pozorni, obraćajući se namjerno njemu s ovim riječima: »Više dužnosti, kad smo viši, a manje prava; da se razumijemo«.

»Tri godine kasnije pozdravljam ga prije odlaska u Afriku. On mi ljubezno stišće ruku i veli mi: »Više dužnosti, nastavnice, sjećate li se?«

»Savršen dokaz dubine shvaćanja i prosudjivanja današnjih političkih pojava — starina ga je za-

nimala samo u odnosu sa sadašnjicom, rekao bih s budućnošću — dobio sam o njemu, kad sam razgovarao o današnjoj Španjolskoj. Iznio mi je opažanja, zaključke, misli, tako oštre, razborite i duboke, da ja želim svojoj zemlji ljude, koji bi imali uvijek toliko shvaćanja za sadašnjost i toliko pronicavosti za budućnost«.

S L U T N J E

Kad je svršio talijansko-grčki rat uzletišta Grottaglie postalo je vrlo obično, a nekako i sjetno. Mnogi tvoji drugovi slavno su pali na strašnim albanskim brdima. Ja sam sâm gledao, kako se dvojica ruše: jedan nad Trebescine, a drugi na mjestu, gdje se bila Četvrta Armija. Učinio si svoju dužnost u ovom strašnom ratu, i bilo je za me veliko veselje, kad sam te došao posjetiti za vrijeme tvoga boravka u Bisceglie, prije i poslije mojega putovanja u Albaniju. To mi se vrijeme čini vrlo daleko. Poslije kratkog odmora — koji ti je baš trebao — molio si, da ponovno zauzmeš svoje mjesto. Postavio si sebi pitanje: preći u lovce ili ostati u krilašu? Već si upravljao svim vrstima lovačkih zrakoplova — pa i onim najsuvremenijim — i bio si spremljen za novo polje rada. Htio si ostati u krilašu, ali si imao više ciljeve: letjeti u krilašu na velikim daljinama na oceanskoj pučini. Jednoga si mi dana rekao: »Ocean je moje polje rada. Zapovijedat ću skupinom, koju ću prozvati »konjanici oceana«. Požuri, oče, izgradnju zrakoplova, četverostrojne Piaggio 108, tako, da bismo već počeli djelovati tokom ljeta«. Naravno ja se nisam usprotivio tim tvojim prijedlozima. Više puta iz Grottaglie, a zatim iz

Rima, izricao si svoju želju, da se počne djelovati tim zrakoplovima; odlučio si i htio si ponovno letjeti nad oceanom. Svako odgadjanje te tištilo. Bio si poslan u Njemačku, da vidiš, što su Nijemci učinili u svojim atlantskim uporištima. Kad si se vratio, dao si mi dva izvješća: jedan čisto stručni, a drugi politički, obadva puna oštroomnih opažanja o svemu onome, što si vidio u Njemačkoj i Francuskoj. Napokon su prvi zrakoplovi bili gotovi. Ti, Vittorio i tvoji drugovi iz Grottaglie nadjoste se u Pizi. Radilo se o tome, da se stave u pokret ti ogromni zrakoplovi, kojih su oznake bile jednake, ako ne još i veće, od oznaka glasovitih američkih »letećih tvrđava«. Bio si oduševljen ovim strojevima. Kovao si u zvijezde njihove osebina. Bio si u Njemačkoj u prvoj polovini mjeseca srpnja. Zaustavio si se nekoliko dana u Rimu, a zatim se vratio u Pizu. Zadnji put si doletio u Rim trećeg kolovoza, da prisustvuješ šakačkoj borbi, a ja te nisam mogao vidjeti. Sada misleći na pojedine dane ovoga ljeta, koje je već minulo, mnoge mi se zgode i pojedinosti i utisci vraćaju u pamet. Koji put gledajući te, imao sam utisak, da neka tuga mori tvoju dušu. Koji put ostao bi dugo vremena šutljiv, i kao da uzdišeš. Činilo mi se, da želiš reći zbogom svojoj lijepoj mladosti, koja je buktila, cvala u snazi, smjela u miru i u ratu. Možda ti je pala na um misao, da si mnogo radio i živio kroz zadnjih šest godina, i da bi mogao na drugom polju očitovati još neizražene osobine tvoga duha? Kad se dogodi nepopravljivo, uvijek postoji nešto u zraku, što to najavljuje. Ljudi, koji mnogo rade, ne paze, sjete se toga kasnije. Postoji svijet nad našim osjećajima, koji mi nismo još otkrili, a

možda ne možemo otkriti? Sada ti kažem. Nikad moje noći nisu bile tako duge kao prošlog ljeta. Činilo mi se, da ne će nikad svršiti. Danju me koji put hvatala neka vrst nerazjašnjive tjeskobe. Nije to bilo zbog politike, već nešto drugo, što nisam uspijevaao protumačiti. Jedne večeri, nekoliko dana prije tvoga zadnjeg putovanja otvorio sam krugoval. Ti znaš, da sam ja to rijetko činio, osim, kad se radilo o glazbenom rasporedu. Te večeri međjutim bio je putničarski sat i izvjestiteljka je govorila o Pizi. Tumačila je spomenike: krivi toranj, stolnu crkvu, groblje. Taj me raspored zahvatio. Slušao sam s uzbudjenjem, koje je sve više raslo. Odjednom čulo se skupno pjevanje iz stolne crkve: pjevanje svečano, malo tužno: bila je zahvala Bogu na provedenom danu. Nisam ni izdaleka mislio, da ću do nekoliko dana, gledajući iz prozora sobe, gdje su te donijeli, vidjeti spomenike, o kojima se govorilo na krugovalu, zatim livadu punu sunca i malo šutljivih ljudi, koji su znali i čekali. Sedmog kolovoza ujutro nisam bio miran. Oko 11 sati netko mi reče u Palazzo Venezia:

— Bruno je malo prije pao u Pizi i teško je ranjen.

— Umro je? — zapitam.

— Da — bio je odgovor.

Vratio sam se u Villu Torlonia i naredio, da mi se spremi zrakoplov. Dok sam izlazio, da odem na uzletišta, sreo sam Galeazza, koji se bolestan digao iz kreveta i otpratio me u samovoz. Čekanje je dugo. Vijest se munjevito proširila. Dolaze na uzletišta visoke osobe. Zrakoplovci su doznali i gledaju tužno iz daleka. Zrak je vruć. Zrakoplov napokon stiže.

Sjednem na svoje upravljačko mjesto i odosmo. U visini puše jugo, dosta jako. Povrh Orbetella prošli smo područje puno jakog vjetra, koji nas je ljuljao, ali tek nekliko časaka. Poslije jednog sata došli smo na uzletište u Pizu. Čim sam sišao iz zrakoplova, dodje mi ususret Vittorio. Zagrlim ga bez riječi.

Smotra nad časnicima i zrakoplovcima. Na njihovim se licima čita izraz velike boli. Udjem u kola i odem prema bolnici. Osobe, kojih se više ne sjećam, prate me u tvoju sobu. Ti si tu, pružen na malom krevetu, nepomičan, s glavom povezanom do zatvorenih očiju. Pokrivači te pokrivaju čitava sve do vrata i reklo bi se, da spavaš. Na tvom licu po koja mrlja krvi, ali tvoje crte su netaknute. Gledam te, naginjem se prema tebi, ljubim te. Ne usudjujem se otkriti te. Zovem te. Čini mi se nemoguće. Bruno! Moj Bruno! Brunone, kako sam te zvao, kad sam ti jako milovao kose. Bruno, što se dogodilo? Zvono zazvoni. Netko mi reče, da moram na brzo-glas. Zove Riccione. Zove Brunova majka.

— Što se dogodilo? Reci mi...

— Bruno se srušio jutros sa zrakoplovom. Umro je. Šaljem ti zrakoplov. Dodji!

Do mene dopire neizreciv plač majke, tvoje majke, Bruno. U očekivanju odem na mjesto, gdje si pao. Nije mnogo udaljeno od grada. Već se izdaleka vidi čitav red zrakoplova, ali sve ostalo je ruševina. Tri vijka polomljena i udaljena jedan od drugoga. Jedan stroj je bačen na nekoliko metara. Upravljačka je sobica skup polomljenog željeza. Kukuruzovo je polje udubljeno, a zemlja je ovdje ondje dobila duboke brazde. Postaje mi jasno, što se sve dogodilo. Strojevi su izdali u času spuštanja. Za-

mišljam, što se događalo tih nekoliko časaka u tvojoj duši, kad su strojevi otkazali poslušnost. Preživjeli tvrde, da nisi izgubio prisutnost duha i pokušao si spuštanje na sreću. Već ti se je jedanput dogodilo nešto slično u Grottaglie: spustio si se bez kotača, a sretno, tako da je Vittorio mogao čitav prizor slikopisno snimiti. Da desno krilo zrakoplova nije udarilo o kuću, možda nesreća ne bi bila smrtna. Tvoji drugovi, koji su se nalazili na lijevoj strani zrakoplova, spasiše se. Mislim, da si imao jaku kožnu kacigu, koja se nekoć nosila... Ali možda bi sve bilo uzalud. Ti ne znaš, Bruno, da su me preživjeli — čak najteže ranjeni, — pitali za te.

— Zapovjednik, zapovjednik, kako je zapovjedniku!...

Pitao sam seljake, koji su vidjeli, osobe, koje su prve došle, ali su njihova pričanja pod strahovitim utiskom bila nejasna. U stvari veličina zrakoplova posjedovala je svoju kobnu svečanost. Vratio sam se u Pizu, da dočekam tvoju majku. Kad je došla do tebe, dugo te gledala, bez suza: nježno ti je dragala lice; bio si već obučen kao zrakoplovni časnik; tvoja se majka nagnula nada te i dugo je plakala bez jecanja, gotovo pobožno. Dizala se i vraćala, da te gleda. Ticala ti je ruke, oči, gledala je tvoje čarape i tvoju odoru, da li je u redu. Dodirivala je tvoja odlikovanja, tvoju sablju, tvoju kapu. Bio si uvijek nepomičan, voštan, udaljen. A ipak mi se činilo, da ti čuješ nijemo dozivanje svoje majke, da nešto od tebe živi, da nisi daleko, već blizu nas, s nama, u vezi naše krvi. Zatim je stigla tvoja žena, očajna, slomljena, koja je molila od tebe jednu riječ, samo jednu! Prije nego si ispustio zadnji dah, zazvao si

me. Rekao si: Oče, oče, uzletište! Još si imao zadnju snagu, da progovoriš. Sjetio si me se. Možda si htio reći, da nisi mogao stići do uzletišta, i da se zbog toga nešto strašno mora dogoditi. Čak i ono malo časaka, što ti je preostajalo, tvoja upravljačka savjest bijaše budna. Mislim, da nisi trpio. Strašan udarac u lubanju, omamljenost, riječi, gubitak svijesti, kraj. Sve to u četiri časa. Ne. Imao si vremena da uočiš kobnu zgodu, ali nisi imao vremena trpjeti. Evo, kako netko pripovijeda taj prizor. Piše gospodja Sandra Tealdi, koja stanuje u Cesanello (Piza). Pismo je pisano 14. kolovoza.

»Kasna je noć i ovo je za me najstrašniji sat; nema ništa na svijetu, što bi me rastreslo, i moje misli neprestano idu natrag i proživljavam čas po čas kobno jutro sedmog kolovoza.

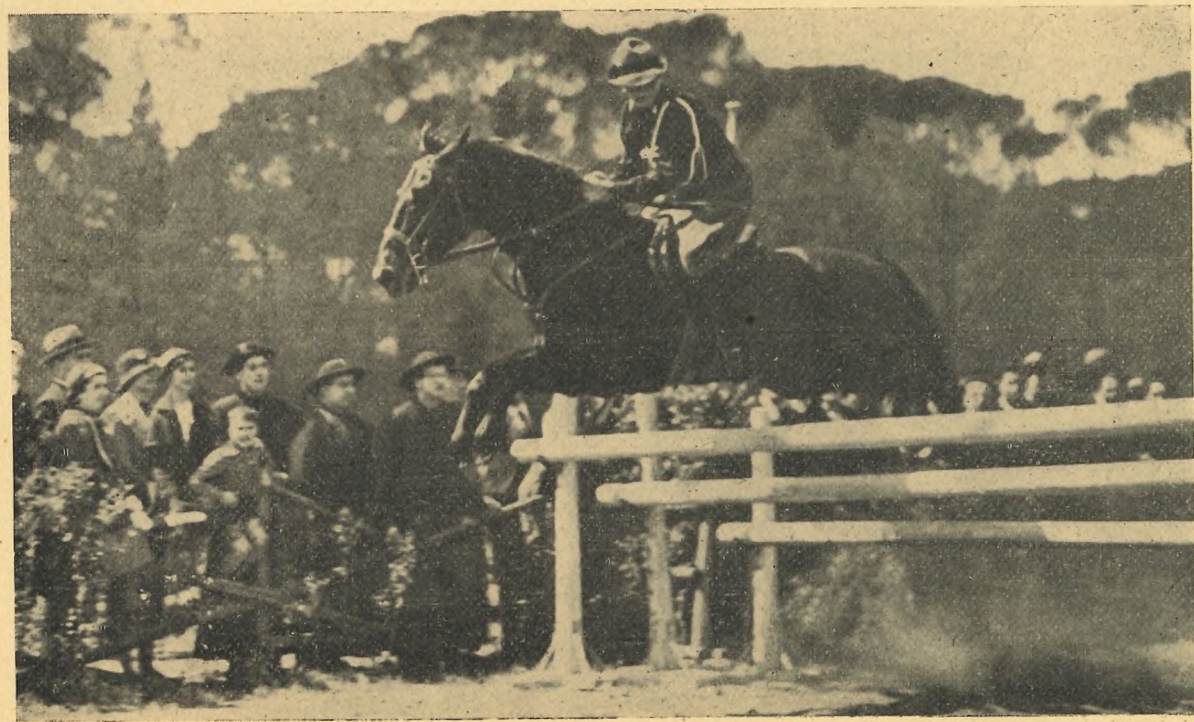
»Bili smo u vrtu, moj sin Carlo i ja, kad smo čuli, da se približava šum nekog stroja; odjednom moja sobarica, koja je bila na terasi, počne očajno vikati: »Gospodjo, pada! Pada!« Zatim mukli udarac, zatim ništa više.

»Za jedan čas bili smo na mjestu nesreće, jer smo tek nekoliko stotina metara udaljeni od mjesta, gdje se dogodila nesreća: taj strašan prizor ne ću moći nikad zaboraviti. Na jednom krilu jedan radnik, koji je pripadao zrakoplovnoj družini, izgledao je lud i zvao je očajno u pomoć. Učinili smo sve, što smo mogli, da bismo pomogli ranjenicima; sa mnom bijahu Carlo, Renata i toliki drugi, ali još nisam znala, da je s druge strane polja izdahnuo Duceov sin.

»Ranjenici su bili više manje svi u nesvjesti, dala sam ih prenijeti na rub ceste, jer je benzin



Jutarnja šetnja na konju u Villi Torlonia





Prve vježbe u skijanju



tekao sa svih strana i bojala sam se požara. Na svojim sam rukama držala nadporučnika Vitalina u izdisanju.

»Tek sam tada doznala, da je među mrtvima Bruno Mussolini! Nisam mogla vjerovati. Odmah sam otrčala tamo, gdje se svijet skupio, i vidjeh ga tamo — pružena na polju — a nad njim je stajao liječnik Falconcini, koji je morao, poslije pružene prve pomoći, ustvrditi, da je svaka pomoć uzaludna.

»Brunovo je lice bilo vrlo lijepo, ali njegov je izraz odavo, da mu je duh vrlo daleko od nas. Svijet je okolo bio nijem od boli.

»Ono, što me najviše dirnulo toga kobnog jutra, mislim, da je bila odanost, koju su pokazali drugovi prema svome obožavanom zapovjedniku. Njihova prva misao, kad su shvatili, da su spašeni, bila je nesumnjivo, da pitaju za njega.

»Poručnik Musti, ranjen u glavu, nalazio se u teškom stanju. Ja sam ga našla u obližnjoj kućici. Pokraj liječnika Falconcinia, koji ga je njegovao, i gospodje Beatrice Guerazzi, neprestano je govorio: »Nemojte misliti na me, pustite me, mislite na Bruna. Ako Bruno umre, hoću da umrem i ja«. Tako je njegov pomagač na stroju sav očajan jedino govorio o njemu, a isto tako svi drugi«.

Nisi se bojao smrti u tri rata, prkosio si joj kroz 835 satova lijeta: nad brdima, nad morima, nad pustinjama, nad oceanima; noću, danju, pri svakom vremenu. Ti nisi mislio tako umrijeti. Uvjeren sam, da bi volio smrt u boju. Ali sudbina je bila okrutna s tobom, kao i s mnogim drugim slavnim preko-oceanskim letaćima. Tvar sa svojom iznenadnom manjkavošću osvećuje se duhu. Ti si vodio zrako-

plov tako, da se je pet osoba od njih osam spasilo. Požar nije nastao, jer si izvukao spojeve. Bio si daleko potpuno svijestan sve do udara u ugao kuće, kad se već nije moglo ništa učiniti. Da si izgubio svoju hladnokrvnost, nesreća bi bila potpuna. Nisi mislio, da bi te četverostroj mogao tako izdati. Bio je jedini zrakoplov na uzletištu. Već si letio šest puta. Bio si gospodar stroja. Kako se dogodilo, da nijedan od četiri stroja nije počeo raditi, ostat će tajna, jer bi ti sam — da si preživio — mogao pričati. Ti zacijelo nisi želio smrt, ali u tvojoj ponosnoj vojničkoj duši volio si umrijeti na bojnom polju nego na krevetu. Htio bih se uvjeriti, da je to bila nevjerna varka sudbine, ali više puta neki tajni glas mi postavlja tjeskoban upit: varka ili ljubav sudbine?

Jednoga su dana zapitali Cezara, kakvu bi smrt želio.

— Neočekivanu — odgovori.

L E T J E T I !

U proljeću 1935. — kad se već mogao nazirati afrički pohod — i već su izlazila izvješća, navješćujući pozivanje u vojsku Divizija, Bruno započe upravljati zrakoplovom. Svakog bi jutra izlazio vrlo rano, a kad bi bilo loše vrijeme, letio bi poslije podne. Tek je odredjeni broj sati letio kao i svaki drugi, i jednoga jutra položi ispit. Ja sam bio na uzletištu i nisam bio nimalo uzbudjen. Vidio sam odlazak, pratio sam stroj u zraku, zatim se savršeno spustio. Bio sam neobično veseo, kad sam mu mogao pričvrstiti na prsa zlatnog orla. I on je bio miran i činilo se, da ne podaje mnogo važnosti tome činu. Knjižica, koju mu je izdalo Ministarstvo rata, nosi broj 635, nadnevak 28. svibnja 1935. U njoj stoji napisano: »Predvojnički djak Mussolini Bruno, izvršivši s uspjehom na stroju C. 110 praktične pokuse lijeta 28. svibnja XIII. i odredjene teoretske ispite, imenovan je predvojničkim zrakoplovnim upravljačem. — Ministar: Mussolini«. Našao sam u svom dnevniku od 28. svibnja 1935.: »Danas je Bruno položio svoj ispit i postao zrakoplovni upravljač. Prisustvovao sam spuštanju, koje je uspjelo vrlo dobro. Ne će nitko moći reći, da svojoj djeci spremam udoban život.«

Nastavio je s usavršavanjem i postao je kasnije vojnički zrakoplovni upravljač. Jednoga poslijepodneva i to baš dne 24. kolovoza 1935. Vittorio i Bruno otputovaše u Afriku. Sjećam se toga događaja i spomenut je u mojem »dnevniku«. Bili smo svi sakupljeni u primaćoj sobi Ville Torlonia, koja se zvala soba glazbe. Sat odlaska 16, da bi se moglo biti uvečer u Napulju. Digosmo se. Majka je bila uzbudjena, ali nije prolila ni jednu suzu. Naši su pozdravi bili mirni. U čudi je naše obitelji, da smo uvijek umjereni u izljevima osjećaja. Vittorio mi je pisao iz Afrike jedno ili dva pisma. Bruno pozdrav na jednoj dopisnici. I ništa drugo. Mislim, da nisam nikad pisao ni jednom ni drugom. Ipak sam bio obaviješten, što rade i znao sam da se obojica u svakom pogledu ponašaju vrlo dobro. Nisu bili Duceovi sinovi: Bila su to dva mlada časnika, koji su pripadali Zračnoj Vojsci, borili su se i nisu htjeli nikakve prednosti, niti razlika; već postupak kao i sa svim drugima.

Moj »dnevnik« od 3. rujna 1935. veli: Na sienском Trgu, dok sam prisustvovao nekoj gimnastičkoj priredbi, primio sam brzojavku, koju ovdje donosim. Zaslužuje, da je se s ponosom sjetim: »Danas smo izvršili naš prvi lijet u Abesiniji, koji je trajao po prilici dva sata. Ljube te Vittorio i Bruno«.

Dne 5. listopada: »Ovaj mi čas brzoglasno javlja De Bono da Coatit, da je sve u redu. To mi daje slutiti, da smo u Adui. Veli mi također, da se moji sinovi dobro drže kao ratni zrakoplovci«. Isto tako iz mojeg »dnevnika« 7. siječnja 1936.: »Bojnik Luciano šalje mi ovo obavještenje preko brzojava, koje je dobio iz Asmare: »U jednom izvidjačkom



Prva vožnja u samovožu



Učenic letáč

lijetu nad Amba Aradam zrakoplov Vittoria bio je pogodjen iz jednog manjeg topa u lijevi bok. Kugla probila stroj, rasprsnula se u promatračnici. Čitava se posada vratila živa u Asmaru«. Dne 13. ožujka 1936.: »Ovoga časa primam brzopjavku od maršala Badoglia, koji mi javlja da je nagradio srebrnom medaljom Vittoria i Bruna, zbog dokazane vrijednosti leteći 110 sati nad neprijateljem«. Vrlo sam ponosan zbog toga. 13. svibnja: »Promaknuće Vittoria i Bruna u čin nadporučnika«.

Italija je proživjela od 2. listopada 1935. do 9. svibnja 1936. jedno od najtežih razdoblja, najnepestijih i najsvjetlijih u svojoj povijesti. U mnogim dušama tih osam mjeseci još uvijek pjevaju slavu kao proživljeno junačko djelo. Svi su bili čvrsti, odlučni, muževni, sve je bilo pučko, narodno, i sve je izgledalo, gledano iz daljine, romantično. Tolika je bila ljepota toga, pjesma, sjaj, koji se objavio u talijanskim dušama. Nikada se nije rat tako osjećao kao ovaj. Nikad oduševljenje nije bilo tako iskreno. Nikad jedinstvo duhova tako duboko. Rat u udaljenosti od četiri i šest tisuća kilometara; neprijatelj brojani i okrutni; zemlja nepoznata; Društvo Naroda neprijateljsko; engleska mornarica u Sredozemnom Moru, sankcije i 3. listopada prolaz kroz Mareb. Zatim odlučne proljetne bitke i veličanstven pohod na Adis Abebu. Tri nepredviđene narodne skupštine kao što povijest nije vidjela, a zatim slavna noć 9. svibnja, najveći titraj skupne duše talijanskog naroda. Kad je rat dovršen, Vittorio i Bruno vratili su se u Italiju. Bilo je 17. svibnja 1936. Ja sam ih dočekao u »Littorio«. I tu su bili umjereni pozdravi, isto tako umjereni zagrljaji. Bruno je bio

nešto smršavio, ali devet mjeseci rata dadoše mu muževan izgled, i ako je imao tek osamnaest godina. Bio je to prvi od njegova tri rata!

A drugi nije bio daleko. Ljeti godine 1937. Bruno izrazi želju, da ode u rat protiv španjolskih boljševika. Pustio sam ga da ode. Uporište njegove skupine bilo je ustrojeno u Palma di Maiorca. Godine 1937. u jeseni Bruno je letio više puta nad područjem crvenih uzduž Sredozemne obale, a također i nad unutrašnjim dijelom Španjolske. Kad je Franco zato saznao, bio je naravno ganut, ali u stanovitom času dalo se razumjeti, da prisutnost Brunova nije više potrebna. Bojali su se okrutne osvete crvenih, a isto tako ucjene u slučaju prisilnog spuštanja. Shvatio sam, da Španjolci nemaju krivo, shvatio sam finoću njihova postupka, i nisam se usprotivio, da se Bruno povrati. Bruno je stigao u Rim za Božić. A prvo što mi je rekao, poslije naših, po običaju umjerenih, pozdrava, bilo je: »Previše kratko vrijeme u Palmi! Nije zaslužilo ni da počnem, kad je ovako brzo svršilo!« Godine 1937. Bruno je već potpuni zrakoplovac. Može se natjecati i s najvećima.

Evo, kako Vittorio govori o Brunu s toga stano-
višta:

»Za vrijeme rata u A. O. Bruno se upravo zaljubio u lijet i više se nije plašio stroja, već je njime gospodario. Doduše pjesnički je kazati, da je Bruno još od povoja upravljao svoje oči prema nebu, ali nije istina. Poslije lijeta u Varese sa Sirtoriem i De Bernardiem, letjeli smo često u Riccione, Rim, Mletke, svukuda. Ali, dok god ja nisam dobio zrakoplovnu knjižicu, mogućnost lijeta bila je u nama

tek podsvijesna i skrivena. To smo vršili, jer smo sve htjeli iskušati.

»Bruno je dobio svoju knjižicu prvih mjeseci 1935., a učitelj mu je bio bojnik Tessore Angelo. A na kraju rata u A. O. bio je već valjaniji od mene. I tamo je stvorio odluku, da se sasvim dade na Zračno Oružje. Kako se taj razvoj odvijao, ne znam. Između mene i Bruna nije bilo nikakva »govorna« povjerenja, jer smo živjeli uvijek zajedno, i riječi su bile suviše. A među sobom nismo nikada bili previše osjećajni, bujnih izljeva ljubavi. Zagrljaji, poljupci, pozdravi, bili su za nas stvari nepoznate. Ja i Bruno izmijenili smo valjda dva pisma i tri dopisnice u svemu. I to iz nužde. Uostalom bili smo uvijek zajedno. Ali i u zadnje vrijeme, kad nas je različita djelatnost udaljivala jedno od drugoga i u dugom vremenskom razmaku, nismo se uopće dopisivali. Ja sam mogao oputovati u Ameriku, a on u Braziliju, bez ikakva ganuća. A na povratku mogli smo najprije govoriti o šakanju. Svoje utiske iznosili smo pred prijateljima, i tako bismo za njih doznali. Jer u stvari, koliko Bruno, toliko i ja, nismo se nikada oslobodili prirodjene stidljivosti.

»Kad mi je Bruno rekao, da bi se htio posvetiti vojničkom zvanju, ja, koji nikad nisam bio u vojničkom zvanju, iznesoh mu, kolike će on stvari morati žrtvovati. Ali znao sam već, da ga ne ću uspjeti razuvjeriti. Tako je napustio svoje nauke, iza kako je položio pristupni ispit u treću asmarsku školu, da bi postao poručnik. Do tada je bio narednik.

»Bruno je baš imao ruke za zrakoplov: čvrste, jake, široke, osjetljive, koje mogu gospodariti.

»Bruno je upoznao sva veselja i bio je stvarno sretan. Jedino ga je jedna stvar tištila, i to mnogo. Jedna jedina stvar ga je žalostila, činila nesretnim. A za njegov ponos, to je bilo sve. »Svijet ne vjeruje, da znadem upravljati zrakoplovom, a ne samo obični svijet, nego gotovo svi zrakoplovci talijanskog Zrakoplovstva. Oni misle, da sam ja, kao i mnogi drugi »slavni«, koji su postigli svjetsku slavu idući na šetnju s kakvim sposobnim vojnikom«.

»O ovoj pretpostavci koja uostalom nije bila pogriješna, Bruno je mnogo razmišljao i iskaljivao bi se s onima, koji ga poznavahu. U Trapani »lovci«, i ako ga poznavahu, nisu imali potpuna povjerenja. Jednoga dana, vrativši se iz Rima, reče za stolom pukovniku, koji je zapovijedao lovcima: »Bio sam u Montecelio. Vidio sam nov lovački stroj Re 2000«. A pukovnik će: »Što kažu stručnjaci iz Guidonie?« A Bruno: »Mogu vam kazati ja, koji sam kušao«. Prvo iznenadjenje pukovnika. A Bruno je bio otišao u Montecelio, i prizor se ovako odvijao: »Kakva je to tamo trupina?«, reče Bruno. A pukovnik Tondi: »To je Re 2000«. A Bruno: »Je li dobar?« Pukovnik Tondi, koji je znao, s kim ima posla, reče: »Hoćete li letjeti? A Bruno, koji već mnogo godina nije letio na lovcu s jednim mjestom, naročito ne na tako brzom prihvatiti prijedlog i odmah uzleteti s najvećom sigurnošću.

»Pukovnik u Trapani ostao je stvarno zaprepasten.

»U to vrijeme Bruno je mislio preći u lovce, i da nije buknuo rat u Grčkoj, i njegova posada premeštena, Bruno bi sigurno danas bio jedan od najboljih lovačkih zrakoplovaca.

»Samo jedno je Bruno tražio, i zbog toga su ga svi zrakoplovci cijenili. Nije mario ni za što drugo. Htio je, da ga cijene oni, koji se razumiju; ne zato, što je bio Duceov sin. Utvara! Svijet je toliko zao, da se ne može riješiti svojega glupog, okrutnog besposličjenja.

»Ali Bruno je bio uistinu sposoban, pitajte to nevjerne, koji su se morali u tome uvjeriti, pitajte to one, koji su s njim letjeli. A tko bi mogao reći bolje od mene, da je on bio uistinu sposoban, kad mi nismo nikad htjeli priznati jedan drugome prvenstvo ni na jednom polju? Sada, kad je mrtav, žao mi je, što sam se pravdao s njime, s njime, koji je bio sposobniji od mene u devedeset i devet po sto slučajeva.

»Bruno je bio izvrstan upravljač zrakoplova i došao je u ovaj rat s mnogo stručnog i praktičnog iskustva, tako da ga je trebalo smatrati jednim od najspособnijih zapovjednika posade. Naravno gledajući u njemu uvijek zapovjednika X, a ne Bruna Mussolinia. Jer je Bruno bio isto kao i ja neobično osjetljiv na nepravde, a razumijevao je stvari na tisuće kilometara daleko!

»Poznavajući dobro atlantske puteve, on je molio početkom rata, da ustroji jedno uporište sa zrakoplovima dugih pruga. Ali zbog mnogih i nedostižnih razloga, njegova namjera, do koje je neobično držao, nije bila odobrena. Bilo mu je vrlo žao i ode tako prvih dana mjeseca lipnja 1940., da preuzme zapovijedanje 260. čete za brzo kopneno bombardiranje. Odredjeno mjesto bilo je Ghedi (Brescia), a strojevi se zvali Cant Z 1007 bis, zrakoplovi, koje

je trebalo još mnogo iskušavati, trebalo je još mnogo opreza i iskustva, da ih se usavrši.

»Bilo je teško voditi stroj, naročito pri spuštanju, kao što je uopće teško upravljati zrakoplovima, koji još nemaju svoju »književnost«.

»Jednog jutra bojnik Gori Castellani, koji je zapovijedao posadom, ugleda, kako se jedan Cant diže. »Tko je u njemu?«, zapita. »Mussolini«, odgovori mu časnik u službi. »S kime je?« »Sam je«. Castellani se malo uznemirio. On je sam prvi put letio na Cant Z 1007 bis s jednim drugim, koji je već imao iskustva. Ne zato, što ne bi bio sposoban sam letjeti. Već novi stroj, sa svojim novim spravama i namještajima zahtijeva neobično mnogo pozornosti, tako da nije stvar vještine, kad se moli nekoga, koji je vještiji, da vas prati na vašem lijetu. Bruno je na daleko zaokružio uzletišta i zatim se pravilno spustio. Castellani ga pozove na stranu i reče mu: »Što, zar nisi mogao ići s pukovnikom Tadè? Znaš, kako je«.

»A Bruno će suho: »Bio bih napravio lijepu sliku pred svojim podčinjenima! Ako ja kao podčinjeni ugledam svojega novog zapovjednika, i vidim ga, kako mu pomaže drugi zapovjednik, podrugujem se. Tako sam im već od prvoga časa oduzeo mogućnost, da misle o meni, kao o očevu sinu!«

U ovome se pokazuje Brunovo srce tako veliko, i naša bol za nenadoknadivim gubitkom!«

U riječima tvojega brata posvećena je tvoja zrakoplovna savjest, tvoja volja, da vladaš nad stvarima, tvoja želja, da budeš sam u naporu i u opas-

nosti. Lijet je bio za te poziv, dužnost, veselje. Tvoje načelo, tvoja tajna želja bila je: uvijek naprijed, uvijek na više! Moje geslo: »živjeti u pogibelji« bijaše vodič tvojega života. Tvoj prvi lijet na velike daljine bio je na pruži Istres—Damask—Pariz. U svom dnevniku dne 26. kolovoza 1937. nalazim: »Pošao sam na uzletišta, da dočekam slavne upravljače Istres—Damask—Pariz«.

Kako si se spremio na ovaj lijet — ozbiljno spremio — kako je bio tvoj običaj, dokazuje tvoja izjava, koju si dao uredniku *Excelsiora* iz Istresa uoči lijeta:

»Zamoljen za izjavu od urednika *Excelsiora* Bruno Mussolini izjavio je:

»Zadovoljan sam s iskustvom, koje sam doživio s mojim strojem. Upravljam njime već nekoliko mjeseci s potpunom sigurnošću, i odgovorio je uvijek najsajnije mojim očekivanjima, čak i onda, kad su uvjeti u zraku bili neobično loši. S ovim sam strojem baš popravio u najnovije vrijeme neka međunarodna vremena.

»Htio bih istaknuti, da zrakoplovi, s kojima sudjelujemo na lijetu Istres—Damask—Pariz nisu bili namjerno sagradjeni za ovaj lijet. Radi se o vojničkim strojevima, koji imaju već tri godine, i već više od dvije godine upisani su u naše vojničko zrakoplovstvo.

»Mi smo baš izabrali ove strojeve, jer želimo dati dokaza o mogućnostima i vrijednosti našeg tvoriva, koje obično upotrebljavamo i koje nije za ovaj lijet nimalo izmijenjeno. Jedino je bilo sve brižljivo ispitano i stavljeno u djelo s najsavršenijom točnošću.

»Želio bih, da se znade, da mi Talijani nismo došli na ovu međunarodnu utakmicu, koju svijet očekuje s tolikom nestrpljivošću, zbog osobnog takmičenja, ne zato da bi jedan od nas došao prvi, nego samo zato, da bismo dali dokaza snage, cjeline i pravilnosti.

»Ako ništa naročito nije učinjeno za ovaj ljet, moram ipak istaći, da je priprava ljudi i tvoriva izvršena neobično savjesno u najmanjim pojednostima. Mi smo uvijek spremni i uvijek smo u stanju, da se suprotstavimo bilo kojoj neprilici, i baš zato, što se tako stalno vježbamo, mogli smo se spremiti za ovaj ljet s tako mnogim i izvanrednim strojevima.

»Vi znate, da je dizanje s punim teretom goriva najteže na dugim prugama. Sretan sam, što mogu izjaviti, da je zrakoplovno uporište u Istresu, sa svojim velikim prostorima i savršenim uredjenjem ostavilo na me najbolji utisak. Uvjeren sam, da ćemo se dignuti sasvim pravilno. Vidjet ćete, da će se talijanska posada, s kojom upravlja podpukovnik Biseo, pokazati dostojnom očekivanja, koje izaziva ovaj ljet, isto tako dostojnom glasa, koji su naša krila stekla po čitavom svijetu.

»Što se tiče mene, Vi znate, da sam se ja odmah nakon povratka iz Afričkog rata, kojemu sam prisustvovao kao popunidbeni časnik, odlučio da se potpuno posvetim zrakoplovstvu, jer sam bio oduševljen ratnim ljetovima, i osjetio sam, da je to moje zvanje. Tražio sam dozvolu od Ducea, koji je dao svoj pristanak neobično lako, jer je i on sam strastveni letač. Kad je zatim doznao, da želim sudjelovati pri ovom ljetu, ne samo, da mi je dozvolio

sudjelovanje, već mi je otvoreno izjavio, koliko je zadovoljan zbog ove moje namjere. Što je god više mogao, pomogao je ovaj naš pothvat, da bi tako s najvećom pozornošću bile proučene i najmanje pojedinosti. Ne ću da pravim nikakva predviđanja o ljetu: volim ne upuštati se u slučajna proricanja. Želim mudro čekati dolazak u Pariz, da stvarno iznesem, kako se odvijalo naše putovanje. Do vidjenja dakle u Bourget-u«.

Za vrijeme ljeteta poslao si ovu vijest P o p o l o d' I t a l i a, koju je objavio u svom broju od 21. kolovoza:

»Sa zrakoplova S. 79« — albansko nebo, 1 sat noću (talijansko vrijeme).

»Preko našeg krugovala šaljem Vam ove riječi, dok letimo nad albanskim obalama. Zračni uvjeti su do sada bili dobri. Jedino tu i tamo po koji olujni oblak. Javlja ju nam, da su takodjer i nad Grčkom dobri uvjeti, domalo ćemo je preletjeti, isto tako dobri uvjeti nad Sredozemljem. U stalnom smo dodiru s Rimom i s talijanskim strojevima. Zbog toga vam moram slati ove riječi isprekidano na razmake.

»Preletjeli smo Italiju prije pola sata u visini od četiri tisuće i dvjesto metara u pravcu Orbetello—Bari. Poluotok nam se pojavio sav zvijezdan od svjetlih snopova svjetionika iz uzletišta. Unaprijed određeno ustrojstvo za svaki slučaj pri našem prolazu preko svih zračnih uporišta, značilo je za nas više nego brigu, pozdrav Domovine.

»Iz Istresa smo se digli trinaesti u 22,34 poslije četiri Francuza, Engleza i sedam talijanskih zrakoplova. Ždrijeb nam je odredio to mjesto. Neki su rekli, da to sluti na dobro. Vidljivost je do sada bila

uglavnom dobra, koju je davao naročito pun mjesec, čije se osvjtljenje odrazuje s ove visine na čaroban način nad cijelim krajem. Uzbudjenje, kao što se uvijek događa na ovakvim utakmicama, nestalo je, čim smo se digli. Čitava naša pozornost sad je usredotočena u prilično zamršenim računima, na kojima počiva naš lijet i o kojima uglavnom ovisi mogućnost pobjede.

»Prekidam prijenos, jer nam krugoval služi za važnije stvari. Do vidjenja ujutro.

BRUNO MUSSOLINI«

Došao si treći u Bourget. Živo i iskreno dočekan od vlasti i naroda. U Parizu su bili neizbježivi dani svečanosti, govori, potpisi, slike.

Popolo d'Italia objavio je 22. kolovoza tvoje utiske s lijeta, poslane iz Pariza:

»*Pariz, 21. kolovoza.*

»Pišem ove retke nekoliko sati nakon dolaska u Le Bourget, da bih vam opisao svoje putovanje. Uistinu bio sam odlučio praviti bilješke za vrijeme lijeta, i opisati sve redom, kako se što važnije događalo. Ali, u prvom dijelu lijeta nije se baš ništa naročito dogodilo. Preletjeli smo Italiju na dosta velikoj visini, koja je uostalom odgovarala najbolje našim strojevima. S visine od preko četiri stotine metara mogli smo izvrsno opaziti, u sjajnoj i vedroj noći, svijetla s naših zrakoplovnih polja, koja su bila užgana, da nam olakšaju lijet, i da bismo se mogli sigurno i lako snaći. Uvjeti na Sredozemlju bili su dobri i letjeli smo po prilici 420 kilometara na sat. Naši strojevi radili su veličanstveno, a svježije vrijeme i lagani povoljni vjetar povećavali su našu brzinu.



Bruno sa svojim učiteljem pukovnikom Tessore



Spuštanje za vrieme vježbanja



Ōčev poljubac



Duce predaje Zlatnog Orla Brunu

»S moga zrakoplova, koji je, kako znate, bio zapovjednički zrakoplov, bio sam u stalnoj vezi s ostalim letačima naše posade, i tako smo mogli uvijek znati, kako stojimo.

»Prema unaprijed odredjenom dogovoru, stajali smo nadalje u vezi s Rimom, obavještavajući naše pretpostavljene o položaju.

»Zaboravio sam vam nešto kazati: ako sam bio nešto uzbudjen nekoliko sati prije utakmice, to je uzbudjenje iščezlo, čim se je naš S. 79 odijelio od zemlje i upravio ravno u pravcu Orbetello—Bari.

»U Damask smo stigli, kad se je već bilo dosta razdanilo i spustili smo se vrlo lako. Bilo je 5.29 po mjesnom vremenu. Naše srednje vrijeme bilo je 422 kilometra na sat. Uputili smo se zadnji, to jest trinaesti, a već smo bili prešli sve strane takmičare i veliki broj naših drugova. Bili smo treći, a ispred nas su bili — samo za nekoliko časa — S. 79 Fiori—Luchini i Cupini—Paradisi. Opskrbljivanje je bilo prilično dugo, imao sam vremena, da sidjem, da uhvatim malo zraka. Osjećao sam se vrlo dobro, a ono malo umora, koji me je nužno zahvatio poslije šest sati lijeta, gotovo je sasvim nestao. Bezbrojni sunarodnjaci i gledaoci molili su me za potpis na njihove iskaznice ili na komadiće papira.

Otputovali smo iz Damaska po putu, odredjenom za povratak u 6.17. Svi su naši strojevi stigli, osim stroja satnika Lippi i satnika Castellani, koji su nam javili, da im se dogodio jedan kvar na stroju. Već smo dosta dugo letjeli, kad su nam javili, da je jedan S. 79 doživio nezgodu pri dizanju, da su zrakoplovci ostali živi i zdravi i da su se jedino kotači

razmrskali, kad su kola duboko upala na mekano i neotporno tlo.

»Takvo je bilo vrijeme na odlasku, a tako se loše pokazivalo na povratku. Olujni vjetrovi, gusti zastori oblaka otežavali su lijet. Bili smo znatno smanjili našu brzinu zbog jakog protivnog vjetra i zato, što je bilo suviše previše tjerati naše strojeve, kad su protivnici bili daleko.

»Kad smo prešli Jadransko More i letjeli u pravcu Alpa, opazili smo, da naši vijci dobro ne rade, i odlučismo zbog više sile, da se spustimo. Bili smo na putu prema Cameri, gdje smo dotakli zemlju u 14.25. Otputovali smo brzo dalje, pošto smo popravili mali kvar, i išli smo prema Parizu, gdje smo stigli treći, bez drugih nezgoda.

Sve u svemu, ja sam oduševljen našim lijetom i vrijednošću mojih sposobnih drugova, koji su došli prije mene. Da nam vrijeme nije bilo nepoćudno, bili bismo stigli u Pariz u stisnutoj skupini, kako je bila naša namjera. Ali tako u borbi protiv nepovoljnih uvjeta podneblja, utakmica i vrijednost ljudi i tvoriva dobivaju na veličini. Uostalom mnoštvo francuskog naroda, koje je vrvilo po Le Bourget-u, i koje me je dočekalo s izrazima ljubavi i dirljivosti, sigurno se uvjerilo o našoj nadmoćnosti i moglo je ustanoviti svojim vlastitim očima spremu naših zrakoplovaca i vrsnoću našega običnog tvoriva.

»Jer, kako sam rekao, pred nekoliko dana u Istresu, naši strojevi nisu bili naročito izabrani iz redova našega vojničkog zrakoplovstva, već su bili samo brižljivo ispitani i sve je bilo stavljeno u djelo s usavršenim pojedinostima.

»Prije nego završim, moram istaći plemenitu

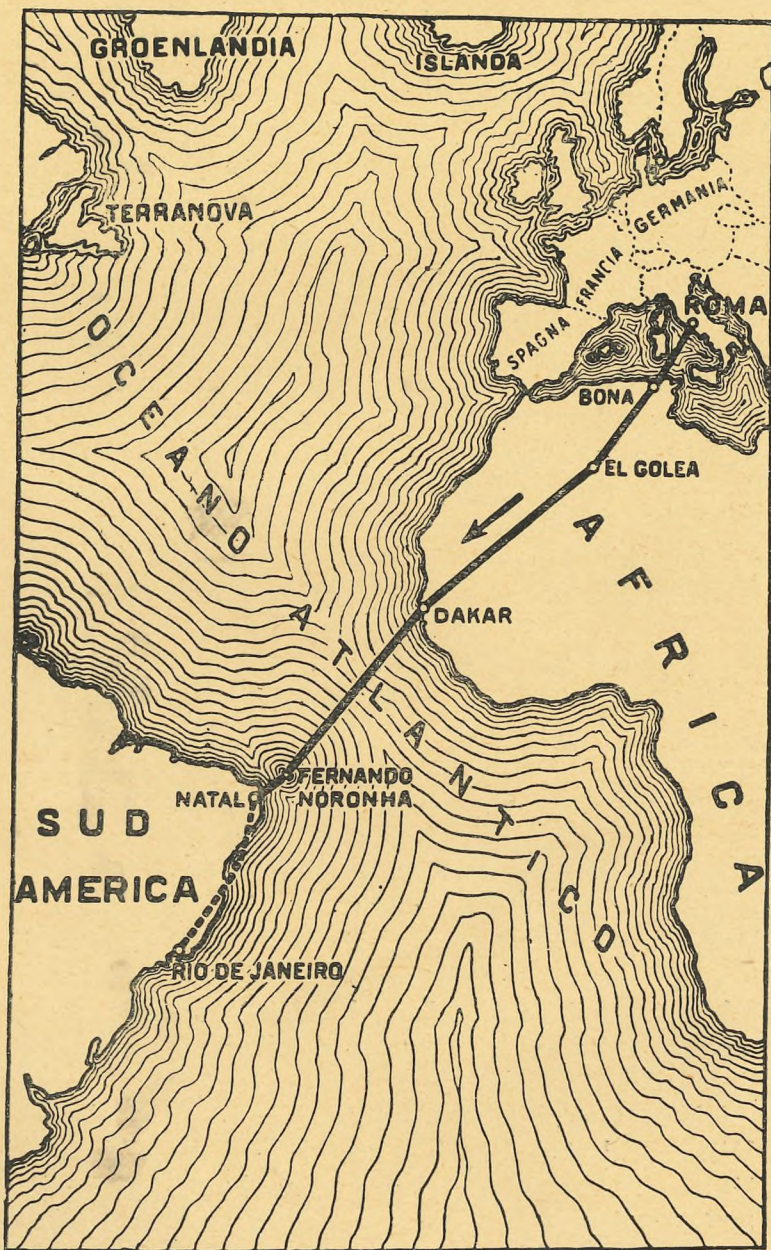
borbu vrijednih francuskih zrakoplovaca i Engleza Cloustonea, koji su se hrabro suprostavili poteškoćama i nastojali su svojom sposobnošću nadoknaditi manjkavost strojeva.

BRUNO MUSSOLINI«

Na uzletištu Littoria, vidio sam te, kako silaziš iz stroja zajedno s tvojim drugovima s lijeta. Bio si obučen u bijelo i nisi izgledao ni malo umoran. Stavio si se u red zajedno s drugima. Jedan novinar od *Vie dell' Aria* priča o tebi: »Bruno je bio u središtu skupine valjanih; prema njemu, onaj, tko je tkao njegov slavopjev, njegov veliki otac. Ali Bruno je običan član, a otac njegov Zapovjednik: bili smo upravo ganuti i divili smo se divnoj slici u čisto rimskom stilu, u kojoj se je sin, i ako je izvršio veliko djelo, držao skromno, a otac se osjećao, u veličini časa samo Zapovjednik, koji naredjuje, sudi i nagradjuje«.

Istina je, ja nisam bio drugo. Ali kasnije, govoreći, držao sam svoje oči uprte u tvoje, i rekoh: »Prisustvujem vašem dolasku, da vam izrazim svoje zadovoljstvo. Vi ste učinili svoju dužnost: pobijedili ste bitku na upravo sjajan način, kao što je čitav svijet priznao. Tri su oznake, koje obilježuju ovaj lijet: potpuna pravilnost odlaska i dolaska u Damask, velika visina, na kojoj ste letjeli u prvom i u drugom dijelu vašeg puta, a naročito vještina, s kojom su neke posade nadvladale poteškoće, nametnute od prirode. Vi ste zadužili domovinu, naš Poredak i fašistička Krila«.

Na tvom bijelom odijelu bila su tri »Zelena Miša«. Kad si došao kući, zagrlih te, kako si zasluživao, a zagrlila te — kao obično bez riječi — i tvoja majka.



LIET NAD MOREM

»ZELENI MIŠEVI«

Još nisi imao niti dvadeset godina, kad si odlučio prijeći Ocean. Priprema je bila vrlo stroga. Godine 1937. mnogo si letio i postigao neka prvenstva.

Novine od 10. srpnja 1937. donijele su ovo službeno izvješće: Dne 8. o. mj. trostrojni zrakoplov Savoia-Marchetti S. 79 sa strojevima Piaggio P. XI R. C. 40 s vijcima S. I. A. I., pod upravljanjem podpukovnika Attilia Bisea i nadporučnika Bruna Mussolinia sa strojovodjom Erminio Gadda, otputovao je iz uzletišta Mongecelio, da bi popravio međunarodno prvenstvo brzine na 1000 kilometara s 2000 kilograma trgovačkog tereta. Prvenstvo je dotle držala Italija.

»Lijet se odvijao u zatvorenom krugu s ovim glavnim mjestima: Fiumicino — Antignano (Livorno) — Rovine di Ansedonia (Orbetello). Stroj se digao u $7.10'42''^{1/5}$, a spustio se u $9.32'20''^{2/5}$. Put je dakle prevaljen u $2.21'38''^{1/5}$ sata s brzinom od 423,618 kilometara po satu.

»Poboljšanje vremena na pruži od 1000 kilometara s 2000 kilograma tereta, poboljšava u isto vrijeme prvenstvo brzine na istoj pruži s 500 i s 1000 kilograma trgovačkog tereta.

»Predjašnje prvenstvo stečeno dne 23. rujna 1935. (Biseo-Castellani) sa zrakoplovom S. 79 sa strojevima Alfa Romeo, srednja brzina 390,371 km po satu, bilo je tako potučeno s razlikom od 33,247 kilometra.

»Zrakoplov S. 79, koji je već od 1936. svojina odjela za bombardiranje u talijanskom Zrakoplovstvu, pripada Italiji i u zamisli i u izgradnji svih pojedinosti, uključivši strojeve i sprave.

Kraljevska Narodna Središnjica Zrakoplovstva« podnijela je izvješće i zapisnik lijeta »Medjunarodnoj Udruzi Zrakoplovstva«, da bi potvrdila taj lijet kao medjunarodno prvenstvo brzine na 1000 kilometara, s teretom od 500, 1000, 2000 kilograma«.

Tek je 14. veljače 1938.-XVI. »Kraljevska Narodna Središnjica Zrakoplovstva« poslala slijedeće pismo:

Poštovani satniče!

Veseli smo, što Vam možemo poslati potvrde »Medjunarodne Udruge Zrakoplovstva« za slijedeća prvenstva, koja ste Vi sjajno postigli godine 1937.:

Razred C.

8. srpnja:

— Brzinu od 423,618 kilometara na 1000 kilometara s trgovačkim teretom od 2000 kilograma.

— Brzinu od 423,618 kilometara na 1000 kilometara s trgovačkim teretom od 1000 kilograma.

— Brzinu od 423,618 kilometara na 1000 kilometara s trgovačkim teretom od 500 kilograma.

21. studenoga:

— Brzinu od 430,622 kilometara na 1000 kilometara s 2000 kilograma trgovačkog tereta.



Duce predaje Brunu letačku diplomu



Letač

— Brzinu od 430,622 kilometara na 1000 kilometara s 1000 kilograma trgovačkog tereta.

— Brzinu od 430,622 kilometara na 1000 kilometara s 500 kilograma trgovačkog tereta.

Tajnik K. N. S. Z.:

EUGENIO GANDOLFI.

U svojoj dnevnoj, točnoj, pametnoj djelatnosti u lijetu Bruno je upravljao svima strojevima za bombardiranje, izvidjanje, kao i s lovačkim. Od poznatog i slavnog »Caproncino«, s kojim je postigao svoju knjižicu, prešao je na S. 81, a iza toga na stare, spore izvidničke zrakoplove Ro 37, Ro 41.

Sa C. R. (Lovci Rosatelli) letio je na C. R. 30 bis, C. R. 32, — lovcima, koji su činili čudesa u španjolskom ratu — C. R. 42, novo izdanje mnogo savršenije od predjašnjega.

Od krilaša upravljao je mnogo mjeseci u miru i ratu sa S. 79 i s moćnim Cant Zeta 1007 bis. Napokon je šest puta vodio P. 1008, prije svoga kobnoga lijeta.

Već si bio osposobljen za svaki lijet. Želio si svakako postati »atlantski«. Možda je to bio san tvoje mladosti!

Letjeti s jednog kontinenta na drugi, na velikim prostorima Oceana. Prvo izvješće dne 19. siječnja 1938. objavljivalo je skori lijet s ovim riječima:

»Novi veliki lijet iz Italije u Južnu Ameriku bit će doskora ponovno izvršen. Letjet će tri zrakoplova pod upravljanjem pukovnika Bisea, bojnika Moscatella i nadporučnika Bruna Mussolinia.

»Izabrani strojevi su iz redova S. 79, a medju njima je onaj, koji je dobio prvenstvo na pruzi Istres—Damask, gdje su talijanska krila odnijela potpunu pobjedu.

»Pruga će biti Dakar — Natal — Rio i taj put uključuje prijelaz preko Sahare i Atlantika.

»Uz pukovnika Bisea bit će drugi upravljač satnik Paladisi; nadporučnik Bruno Mussolini, zapovjednik I. Bruna, bit će u društvu s nadporučnikom Mancinelli; bojniki Moscatelli bit će zajedno s narednikom Crucianelli.

»Lijet će imati ove glavne oznake: velika visina i upotreba postojećih uporišta, isključivši svaku drugu naročitu pomoć. Radi se u stvari o novoj potvrdi talijanskog veleobrta u velikim količinama i vrijednosti naših zrakoplovaca.

»Strojevi su kršteni imenom »Zeleni Miševi« prema jednom naročitom narodnom izrazu, koji označuje čudesa. Stvarno prisustvujemo drugom važnom zrakoplovnom događaju, koji će iskušati mogućnosti, sa stvarnog stanovišta, brze veze između dva kontinenta«.

Drugo izvješće, koje je odmah zatim izišlo, opisivalo je pojedinosti ovim riječima:

»Stojimo pred odlaskom — čekanje se može još produžiti samo na nekoliko sati — zrakoplovaca za veliki lijet Italija — Brazilija, koji su već od više vremena zamislili naši najsmioniji zrakoplovci i o čemu je inozemna štampa već mnogo pisala.

»Letjet će tri zrakoplova, u obliku izvidnice, od uzletišta Guidonie do Rio de Janeiro, zaustavljajući se u Dakaru i Porto Natal. Oznake ovog lijeta su iznimna brzina, ali naročito je važna činjenica, da

će se zrakoplovci poslužiti postojećim uporištima, takvim, kakvi jesu, a ne će imati prava, da uzmu u pomoć bilo kakvi drugi oblik pomagala.

»Prvi dio puta Guidonia — Dakar uključuje lijet preko Sahare i odvija se na pruži od 4300 kilometara; drugi dio Dakar — Porto Natal uključuje lijet preko južnog Atlantika na pruži od 3200 kilometara. Kad se doda 2500 kilometara pruge trećeg dijela lijeta od Porto Natal do Rio de Janeiro, znači da čitava pruga iznosi preko 10 tisuća kilometara. Dakle lijet vrlo težak, a njegov uspjeh ovisi o valjanosti našega tvoriva i vještini naših zrakoplovaca.

»Izabrani zrakoplovi su S. 79. Njihove oznake, kako je poznato, jesu slijedeće: brzina 450 kilometara na sat, snaga 2250 HP., mogućnost uspona 7000 metara; teret za nošenje 3700 kilograma, ratnog tereta 2600 kilograma.

»Zrakoplovi S. 79 drže šest svjetskih prvenstava na tisuću kilometara s teretom do 5000 kilograma i na 2000 kilometara s teretom do 2000 kilograma. Napomenut ćemo još da S. 79 nose pobjedu na pruži Istres — Damask — Pariz. Strojevi, koji su isti kao i na toj pruži, nose i ovaj put znak, koji im je donio sreću: »Zeleni Miševi«.

»Evo imena zrakoplova i posade:

»Prvi zrakoplov, zapovjednik posade »I. Bise«: pukovnik Attilio Biseo, satnik Amedeo Paradisi, nadporučnik Vitalini Sacconi Giovanni, narednik krugovalni brzoglasnik Cubeddu, narednik strojar Ardu;

»drugi zrakoplov, »I. Brun«: nadporučnik Bruno Mussolini, nadporučnik Mancinelli Renato, narednik

krugovalni brzoglasnik Boveri, narednik strojar Trezzini, narednik pomoćni strojar Arata;

»treći zrakoplov, »I. Moni«: satnik Nino Moscatelli, satnik Castellani Gori, narednik Crucianelli, narednik krugovalni brzoglasnik Frusciante, narednik strojar Matriciani«.

Preпусти mi, Bruno, da iznesem u ovim stranicama tvoju izjavu *Popolo d'Italia* dne 20. siječnja, gotovo u oči lijeta:

»Na uzletištu Montecelia, punom sunca i odzvanjanja strojeva, u krugu Tiburtinskih Brda, nadporučnik Bruno Mussolini govorio nam je o velikom lijetu, na koji se pripravlja, s jednostavnošću, gotovo lakonskom. Način, na koji je dao ovu izjavu, kratak i jednostavan, koji se sastoji iz stisnutih pitanja i odgovora, morao bi već objasniti vrijednost ovoga mladog junaka zraka, koji se do samih dvadeset godina borio s velikim junaštvom u ratu kao upravljač zrakoplova; on je izvršio lijetove, koji ostaju u povijesti zrakoplovstva sa slavnom uspomenom.

»— Zapovjedništvo u zrakoplovu, povjereno mi na lijetu, koji će doskora izvršiti »Zeleni Miševi«, ispunja me ponosom, ali svi upravljači zrakoplova fašističkog Zrakoplovstva mogli bi s istom vježbom učiniti ono, što ja činim. Potreban uvjet za svaki zračni pothvat, koji izlazi iz općenitih pothvata, jest ozbiljna priprema, ne slučajna ili športska, nego žilava i ustrajna, što mi svi posjedujemo, koji pripadamo fašističkom Zrakoplovstvu. Uistinu naši pothvati, pa i oni iznimni, nijesu posljedica politike prevlasti, već dolaze kao naravna posljedica čitavog sklopa priprema, koje proizlaze iz reda i vježbe

zrakoplovca, kao i iz vrsnoće tvoriva, i od dobrog primjera zapovjednika. Lijet, koji ćemo poduzeti do nekoliko dana, mogli smo izvršiti već pred godinu dana, kad smo se mi »Zeleni Miševi« prijavili za utakmicu New-York—Pariz, koju su kasnije svi napustili i pruga se promijenila u Istres—Damask. U tom razdoblju »Zeleni Miševi« nisu ništa naročito učinili, što bi bilo skopčano s vježbom za atlantske lijetove. U stvari učinili su više i bolje od toga, ali o tome je još prerano govoriti.

»— Ima li koja naročita okolnost, koja Vas je navela na izbor ove pruge?

»— Glavni razlog je očit: naš najkraći put vodi iz Rima do Južne Amerike. K tome to je najnaravnija pruga za zrakoplove. Poteškoća, koju će zrakoplovci morati prebroditi nad lancem brda, već nakon nekoliko sati dizanja, dakle sa strojevima još punim tereta — poteškoća, koja se pred malo vremena činila neprebrodiva, i koja je po sudu nekih zlonamjernih francuskih novinara prigodom novo stečenog prvenstva Teseia sa S. 74, upravo »čudo« za tu gospodu — za naše S. 79, koji će ipak otputovati sa preko 80 kilograma po četvornom metru više od S. 74, s kojim je dobio prvenstvo Tesei, ne će predstavljati tako veliku zapreku.

»— Zar ne će dizanje sa zrakoplovima tako punim tereta predstavljati velik napor i veliku opasnost?

»— Sve ovisi o pripremi i vježbi. Bilo bi uistinu netočno reći, da dizanje, koje ćemo mi izvršiti, imajući sa sobom goriva za 6000 kilometara, mogu svi izvesti. Ali »Zeleni Miševi« za ovo su izvježbani

i za još više. Vrlo je vjerojatno, ako ne baš u toku ovoga lijeta, a ono u drugom, koji nije daleko od ovoga, da će se dokazati, da ovaj isti S. 79 može izvršiti dizanje opskrblivši se za pruge još mnogo veće.

»— Da li su izvršene kakve promjene na strojevima, koje ćete vi upotrijebiti poslije Istres — Damask?

»— Strojevi su uvijek isti. Stvarno bili su još vrlo novi i nikakva promjena nije bila potrebna. Samo jedno usavršenje izvedeno je kod neke pojedinosti: električni vodovi, koji nadziru vijke francuskog sustava, nisu bili savršeni i sad smo ih zamijenili talijanskim tvorivom, koje ulijeva više povjerenja po savršenstvu i izvanrednoj izgradnji.

»— Ako bismo Vas zapitali, u čemu leži najveća poteškoća puta, koji poduzimate, bili bismo mogli dobiti odgovora?

»— To nije lako reći. Poteškoće pothvata kao što je ovaj, vrlo su različite. Ovisе o vrijednosti zrakoplova, koji su u našem slučaju savršeni; strojeva, koji su se već sjajno pokazali u mnogobrojnim predjašnjim pokusima i koji su savršeno uredjeni; o zapovjedništvu lijeta, koje se nalazi u rukama pukovnika Bisea, pravog učitelja lijeta i putovanja, koji je već tri puta prešao Atlantik; o sposobnosti upravljača... S toga stanovišta moglo bi se reći, da najveću poteškoću predstavlja sam put. Morat ćemo uistinu prije Atlantika, koji u sebi krije tolike tajne, preletjeti preko 2000 kilometara afričke pustinje, koja ne posjeduje nijedne sigurne točke. Uzevši u obzir našu veliku brzinu i dugi put bez nove opskrbe,



Logorovanje u Makalle-u



Legionar u Iztočnoj Africi



U zračnoj luci Asmare — studeni 1935.



Povratak iz Afrike

kao što smo odlučili, morat ćemo nastojati, da nikad i ni zašto ne skrenemo s odredjenog puta. Produžiti ga, značilo bi izložiti se velikoj pogibelji. Najveću će nam pomoć pružiti, kao i uvijek, krugoval. Sprave, koje se nalaze u našim zrakoplovima, savršene su i može se reći, da su krugovali najjači, koji postoje na svijetu, ali zbog iznimnosti puta moramo takodjer misliti da u stanovitim slučajevima ne ćemo moći dobiti spoj s krugovalnim postajama, koje namjeravamo slušati. Spremni smo i za tu mogućnost. Ima već više vremena, što se vježbamo odredjenju položaja s pomoću astronomije, upotrebljavajući naročiti sustav, koji je pukovnik Biseo usavršio u mnogim pojedinostima svojim naročitim izumom, koji nam dopušta održati položaj s malim ispravljanjem.

»— Bi li ste nam mogli reći, koja će biti Vaša srednja brzina na ovom lijetu?

»— Ne približno, nego smo je već sigurno odredili. Ipak bit će bolje o tome govoriti, kad izvršimo lijet. Dosta je da znate, da naš zrakoplov može izvršiti čitav put s brzinom većom od brzine ijednog drugog stroja, koji je pokušao ili izvršio lijet Europa—Amerika. Ovo će dapače biti jedna od najvažnijih oznaka našeg lijeta, uz drugu oznaku, koja proizlazi iz činjenice, da će naš lijet biti izveden u stisnutoj izvidnici od tri zrakoplova, koji pripadaju običnom vojničkom odredu.

»— A vaš znak s miševima, hoćete li nam ga protumačiti...

»— Nisu miševi... niti mišići. To su veliki miševi, i k tome zeleni. Već su nas tisuću puta pitali o značenju ovoga našega znaka. Naš zapovjednik,

koji je u stanovitom smislu, glavni izumitelj, može Vam objasniti bolje od ikoga drugoga.

»Pukovnik Biseo, koji je dotle pratio naš razgovor, upadne:

»— Ima pravo nadporučnik Mussolini, da Vam ne dopušta miješanje drugih miševa s našim miševima. Čini se, da ne postoji velika razlika, a ipak postoji. Pitajte jednog Rimljanina. Vaši miševi imaju neku nježnost u samom imenu, koju naši nemaju, vaši miševi predstavljaju uvijek kućne smočnice . . . , »Zeleni Miševi« narodnoga rimskog vjerovanja veoma su slavni, vrlo moćni, bezbrižni i bez ikakve sumnje nadmoćniji su od svih miševa i mišića, koji su se proslavili prije ili kasnije preko smočnica, priča i slikopisa. A zatim, znate li, kako smo došli na misao, da ih uzmemo kao svoj znak? Bilo je to ovdje na uzletištu Montecelio, pred dvije godine. Bilo je to u vrijeme sankcija, a čekali smo, da zrakoplovi izidju iz poznatih veleobrtnih lombardskih tvornica: S. 79, baš naročito za nas. Naravno, bilo je i sumnjivaca. Običan razgovor, koji se tih dana odvijao u Guidonii među mojim zrakoplovcima, koji su u očekivanju novih zrakoplova bili prisiljeni, da se vježbaju s najstarijim strojevima, i zrakoplovaca drugih odjela bolje opskrbljenih, bio je po prilici ovakav: — Kad će prispjeti slavni S. 79? — To ćete odmah opaziti, jer će vas zabezeknuti. Vidjet ćete sve zelene miševe . . . — Medjutim u inozemstvu se počelo govoriti o slavnoj utakmici New-York—Pariz, i naravno, pošto su se prijavili Talijani, govorahu obični zlobnici: — Talijani su se prijavili s jednim vojničkim aparatom, koji ne će moći na utakmicu, i t. d., i t. d. — Odgo-

vor mojih zrakoplovaca postao je uporan: Vidjet će zeleni miševi...

»Sve ostalo znate; kako je svršio prijedlog New-York — Pariz i kako su »Zeleni Miševi« pobijedili na pruži Istres — Damask... Poslije ovog novog lijeta značenje našeg znaka postalo je još očitije...«

»Dok razgovaramo, dolazi neki vrlo mladi časnik i stavlja se u pozor ispred nadporučnika Mussolinia. Njegov je prijatelj iz djetinjstva, i on je vezan zrakoplovnom strašću. Slijedio je Bruna Mussolini kao drug u ratu i slijedit će ga sada kao vojnik u preoceanskom lijetu. Stoji u stavu pozor, jer mu ne nosi obavijest kao prijatelju, već zapovjedniku posade, najavljujući mu prijavak. Nadporučnik Mussolini postao je pred nekoliko mjeseci zapovjednik posade dvanaeste napadajne čete: dvjesto pete. On nam je sam to priopćio s ponosom: — To je dužnost — veli — koja zadaje mnogo posla i uključuje veliku odgovornost. — S ovom rečenicom mladi sin Vodje oprostio se od nas«.

Jedan drugi novinar ovako govori o tebi: »Da bi nam dao točan pregled puta, pukovnik Biseo vodi nas kroz svijetlu i mirnu radionicu, gdje se pothvat spremao. Tamo nalazimo nadporučnika Bruna Mussolinia, koji sa satnikom Moscatelli i s drugim časnicima proučava zemljopisnu kartu i sprave, određene za točno mjerenje. Drugi sin Duceov vodit će, kako je poznato, jedan od triju S. 79, koji će izvesti ovo smiono putovanje.

Vrlo je mlad, ali ima iza sebe na stotine satova lijeta i iskustvo, koje je stekao preko teških pothvata i mnogobrojnih ratnih djelatnosti. On već posjeduje spretnost i sigurnost starih upravljača i

smionost najmladjih. Biseo, koji ima u njega potpuno povjerenje, povjerio mu je u najnovije vrijeme zapovjedništvo nad posadom. Ono, što najviše iznenadjuje kod Bruna, jest način, na koji on skriva ispod koprene šutljive ozbiljnosti ono ogromno oduševljenje, onaj smisao za lijepe događaje i onaj moćni borbeni duh, što se sve kasnije otkriva tako iznenadno i tako živo u pothvatima, koji prave biserje njegova zrakoplovnog znanja«. (*Corriere della Sera*).

A sada mi dopusti da gledam svoj dnevnik; moj dnevnik, koji sam držao do 31. prosinca 1940.

Dne 23. sam pisao: »Sutra 24. Bruno odlazi na preoceanski lijet. Noćas će spavati na uzletištu. Pozdravio nas je vrlo mirno«.

Već nekoliko dana govorilo se u kući o tvom lijetu, ali bez ikakva nemira. Tvoja majka, kao i uvijek, bijaše mirna i puna pouzdanja. Oko 22. otišao si u Guidoniu. Pozdravili smo se suzdržljivo, rekao bih, na način naših seljaka. Čitam još u svom dnevniku: »Prva izvješća Brunova lijeta izvršna su. Brzina 420 kilometara na sat. U podne već su izvršili polovicu puta, dakle 4000 kilometara.

Odlazak se izvršio u Guidonii bez govora, bez svečanosti, nešto prije zore. Malo prije odlaska kazivao si u pero ovaj članak za *Editoriale Aeronautico*:

»Jedna od najvećih težnja svakog zrakoplovca do pred nekoliko godina, otkada se zrakoplovstvo riješilo okova ograničene sposobnosti i slobode, bila je prijeći Atlantik. Danas, poslije bezbrojnih ocean-skih lijetova, između kojih su najsjajniji talijanski. putovanje u zraku između dviju obala nije više

neki iznimni pohvat. Ali za mladog zrakoplovca, kao što sam ja, lijet tako velik, preko puteva, koji su bili dugo vremena ovijeni glasom nepobjedivosti, i upoznali toliko slave, toliko žrtava, oduševljava me i privlači. To više, što smo uvjereni, da ćemo izvršiti ovaj pothvat s tehničkim osobinama, koje će sigurno nadmašiti sve pothvate, izvršene od drugih na istom putu. Strast zrakoplovca vječno se hrani nagonom, da nadmaši i uznapreduje.

»Druga činjenica, koja me privlači na ovaj dugi put, jest prostranost. Područja, koja ćemo preletjeti sasvim su mi nepoznata. Za sada imam u svojoj glavi samo suhoparnu prugu tolikih zemljopisnih karata, koje sam proučavao, pripravljavajući ovaj lijet. Pruga od 10000 kilometara, koju kanimo preletjeti u vrlo kratko vrijeme, ne će nam pružiti očarane krajeve u običnom smislu riječi; veliki dio prvog dijela puta, kojemu mi dajemo veliku važnost u izvršenju naše namjere, jest pust i potpuno gol; drugi dio puta, ako vidljivost bude dobra, predstavlja veliko sivo plavo zrcalo: Ocean. Ali kraj za zrakoplovca nije sastavljen od djelova obične ljepote, već se sastoji od velikog broja malih pojednosti, koje, dolazeći izvana, hvataju se naših sprava za letenje i svih sklopova stroja, stapaju se, u onoj posebnoj okolini strojne sobice za lijet, s najbujnijim duševnim stanjima. Najljepše područje i naravno ono, koje ćemo gledati s najvećim veseljem, kad do njega stignemo u velikom naporu, bit će obala Latinske Amerike.

»Odgovornost, koju sam preuzeo sa zapovjedništvom nad jednim od triju strojeva »Zelenih Miševa« pri ovom lijetu, dok me s jedne strane ispunja

ponosom, potakla me, da se s još ozbiljnijom pozornošću posvetim pripravnom radu pothvata. Već sam stekao vježbu preko svojih bezbrojnih lijetova u službi ili u naročitim pothvatima sa »Zelenim Miševima«, kojima imam čast pripadati već od njihova osnutka. Ali ovako duga putovanja ne spremaju se jedino običnim vježbama. Kao zapovjednik zrakoplova osobno sam se brinuo da stavim u red sve djelove stroja, nad kojima nosim odgovornost, a naročito sam se izvježbao u spuštanju s najvećim teretom na krilima. Morao sam naročito proučavati sprave, i ako su pojednostavljene, nadalje sustave astronomskog putovanja, koji smo primijenili, da osiguramo svoj lijet. Naročitu sam brigu njima posvetio, jer će uspjeh našega lijeta zavisiti baš o načinu, kako ćemo letjeti.

Stroj, kojim se služimo, već je star u svojoj zrakoplovnoj slavi i sve su njegove tajne poznate. Njegove iznimne osobine pri lijetu napunjavu me potpunim pouzdanjem. Između izvršenih pokusa napomenut ću ovdje jedan od najvažnijih: savršeno držanje pravca pri lijetu s teretom od 10000 kilograma sa sama dva stroja u pokretu, i mogućnost držati se u zraku, poslije smanjenog tereta u gorivu s pomoću naročite sprave za iskrcavanje, čak i sa samim jednim strojem.

»Bio mi je dragocjen suradnik za vrijeme pripreme nadporučnik Macinelli, koji je moj drugi zrakoplovni upravljač na »I. Brunu«. To je izvrstan mladi drug, koji je kao i ja oduševljen ovim lijetom. Bit će s nama i nadporučnik Vitalini, s kojim sam povezan u obliku najsrdačnijeg drugarstva. Postigli

smo zajedno prvu knjižicu zrakoplovca i borili smo se u Africi jedan uz drugoga.

»Izabrali smo zajedno, prema želji samog zapovjednika Bisea, stručnjake, koji će s nama podijeliti trud i veselje pothvata. To su: narednik Arata, vanredan poznavalac sprava i strastven zrakoplovac, tako, da je pred malo vremena dobio i građansku knjižicu zrakoplovnog upravljača; narednik Trezzini, strojar, koji je već bio u mojoj skupini u Istočnoj Africi. Imao sam prema tome prilike, da prosudim njegovu vrijednost u vrlo teškim lijetovima; i narednik Boveri, krugovalni brzoglasnik, već »atlantski čovjek«, jer je sudjelovao na putu prigodom desetgodišnjice s istim zadatkom. Naš odlazak je već blizu. U ovom času zrakoplovac se mora potpuno posvetiti svojem poslu. Najteži dio pothvata već je izvršen«.

IZVJEŠĆA S LIJETA

Želim iznijeti tvoja izvješća i izvješća tvojih drugova poslana za vrijeme lijeta. Ona su rječita u svojoj vojničkoj kratkoći:

»I. BISE — 12 sati (24.-I.-XVI). — Ostavili smo iza svojih ledja Ksabi i Ber Adrar, zadnja uzletišta u pustinji, i idemo prema obali. Naši krugovali izvrsno rade, dopuštajući nam da stojimo u stalnoj vezi s Guidoniom. Vjetar je postao vrlo jak. — BISEO«.

»I. BRUN — 14 sati (24.-I.-XVI). — Letimo srcem pustinje. Vidljivost je postala slaba, ali ipak letimo sigurno. Astronomske sprave za ispravljanje, koje

imamo sa sobom, bile su nam vrlo korisne. Strojevi savršeno rade. Držimo veliku brzinu i ako nam vjetar puše s boka, a katkad sasvim protivno. Sve u svemu, zadovoljni smo, kako smo dosad letjeli. Već smo objedovali, i to s tekom, gledajući visoke vrhove Velikog Atlanta. Ako tako bude i dalje, po prilici do tri sata bit ćemo u Dakaru. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. MONI — 15.30 sati (24.-I.-XVI). — Ovaj smo čas ugledali Atlantik. Skrenuvši malo prema sjeveru, dobili smo vjetar uz bok, koji nam je prije protivno puhao. Zrakoplovi rade izvrsno kao uvijek. Letimo s najvećom brzinom i to stvara dobro raspoloženje naše posade. — MOSCATELLI«.

»I. BISE — 17.45 sati (24.-I.-XVI). — Za trideset časa spustit ćemo se u Dakar. Vidimo obalu u visini Saint Louisa. Vidljivost je postala opet gotovo potpuna, ali je obzorje još tamno zbog pješčanih naleta, koji katkad dostižu velike visine, a na nekim točkama preko 5000 metara. Pod ekvatorijalnim suncem, ovaj sitni prašak, osvijetljen crvenkastim bljeskanjem, odrazuje trupove naših zrakoplova, koji se drže istih položaja, kao na odlasku. I. BRUN je s moje desne. I. MONI je s lijeve strane. Sve u svemu lijet je bio dobar. I ako je puhao jak vjetar, obzorje je na Sredozemlju bilo vrlo bistro, a ostavili smo ga nakon lijeta manje od jednog sata i pedeset časa. Dostigli smo prve visine atlantskog lanca u pravcu Bone, na visini od 4000 metara i počeli smo letjeti nad Saharom. Tu je vidljivost počela slabiti zbog pijeska, koji se dizao u zrak, zatim je vidljivost postajala još slabija i slabija. To nas je nagnalo, da upravimo naš pravac prema sjeveru

usporedo s atlantskim lancem. Naše vježbe i savršene sprave u zrakoplovu dopustile su nam da bez ikakve poteškoće svladamo ove prirodne nepogode, koje su u ostalom u ovo doba dosta česte u pustinji. Veza s mojim zrakoplovima bila je stalna i redovita. — BISEO«.

»I. BRUN — 17.50 sati (24.-I.-XVI). — Vidimo Dakar, čije bijele kuće na terase osvjetljuje svijetlo na zapadu. Poslije dugog lijeta nad pustinjom, odmorili smo napokon svoje oči nad životom obalnih oaza i nad morem. Prvi dio lijeta je izvršen. Ne osjećamo se umorni ni ja ni moji drugovi. Bit će još manje umorne posade drugih zrakoplova, koje su naučne na duge pruge. Do malo znat ćemo točno, a za sada možemo priopćiti, da je naša brzina, uza sve skretanje, zbog prirodnih nepogoda, bila više manje 400 kilometara na sat. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. BISE — 9.50 sati (25.-I.-XVI). — Spuštanje savršeno u 9.10 u pravcu Dakara, gdje se skupilo veliko mnoštvo svijeta. Jak vjetar prema pramcu. Dao sam nalog, da se držimo visine od 3600 metara. I. BRUN mi je sa strane. I. MONI za njim. Vremenska predviđanja su dobra. Jedino ne znam za vremenske uvjete oko područja ispod ekvatora. — BISEO«.

»I. BRUN — 10.25 sati (25.-I.-XVI). — Letimo nad Oceanom na 3700 metara. Obzorje je tamno. Držimo polazni položaj blizu I. BISEA. I. MONI za nama je. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. BRUN — 11 sati (25.-I.-XVI). — Obzorje se potamnilo na jugozapadu. Vrlo slabo čujemo Gui-

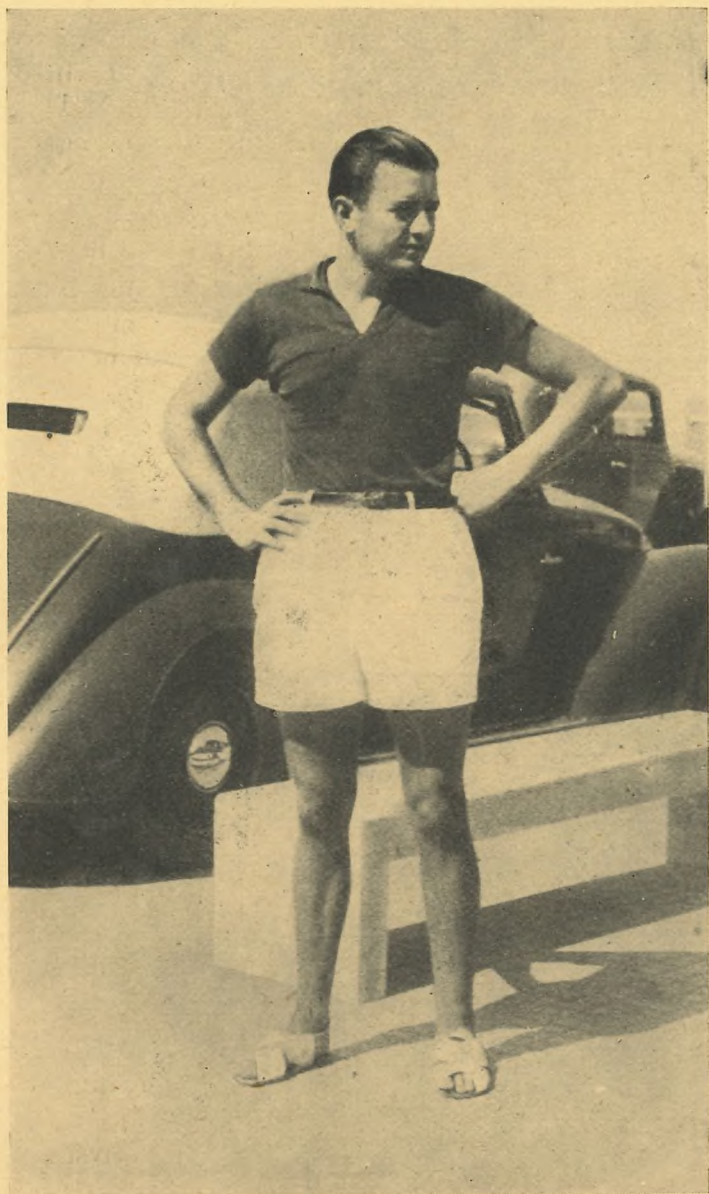
doniu. U stalnoj smo vezi s postajama na obalama južne Afrike. Prepustio sam malo prije upravljanje Mancinelliu, da bih izvršio pridizanje s pomoću šestila s tornjića niske ladjice. Držimo se savršeno pravca puta, i ako smo mnogo skrenuli. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. BISE — 12.30 sati (25.-I.-XVI). — Stojimo na rubu velikog olujnog područja. Nalažem, da se dignemo, da bi na vrhu zahvatili veliku oluju, koja nam zatvara put. Predviđjam, da će uvjeti pogoršati, da ćemo se morati baciti u oluju. I. BRUN uvijek je na dohvatu mojih očii. I. MONI ide za nama. Miran sam, ma što se dogodilo. Obje posade su vješte za slijepi lijet. Krugoval Guidonie čuje se sa smetnjama i na prekide. Teško se snaći i u radiogoniometrijskim obavijestima. Prije nego izgubim sunce, izvršit ću sa šestilom račun. Zatim predviđjam, da će do malo biti nekorisno šestilo. Nadporučnik Mussolini javlja, da je I. BRUN sasvim u redu. Bruno, koji je za vrijeme spuštanja u Dakaru htio osobno nadgledavati opskrbljivanje svoga zrakoplova, bio je jutros pun oduševljenja i žurbe da otputuje. — BISEO«.

»I. BISE — 13.15 sati (25.-I.-XVI). — Nalazimo se posred olujnog područja, držimo vezu s postajama na afričkoj obali. Vidljivost je jako slaba. Udarci vjetrova su žestoki. Jedino kadikad pri osvjetljenjima uspijevam opaziti I. BRUNA. Nalažem nadporučniku Mussoliniu, da se udalji. I. MONI, koji ide iza nas u stanovitoj udaljenosti, javlja neki kvar na vijku. Oluja je uistinu strašna. Letimo između munja, koje neobično osvijetljaju našu sobicu. — BISEO«.



Odlikovan za hrabrost



U Riccionu 1936.

»I. BRUN — 14.14 sati (25.-I.-XVI). — Letimo kroz najgušće područje olujnog nevremena. Vidljivost nikakva. Idemo dalje s pomoću sprava. Zapovjednik je naredio, da smanjimo visinu. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. BISE — 16.06 sati (25.-I.-XVI). — Izišli smo u lijepo vrijeme. Odmah sam ugledao I. BRUNA. I. MONI još uvijek je u oluji. Uхватili smo vezu s mnogim postajama, a takodjer i sa Fernando de Noronha, prema kojemu idemo. Mislimo, da ćemo tamo prispjeti za jedan sat. Ne čujemo Guidoniu. — BISEO«.

»I. BRUN — 16.50 sati (25.-I.-XVI). — Iza kako smo učinili krug na manjoj visini oko otoka Fernando de Noronha, gdje smo opazili veliko mnoštvo ljudi na visinama i na terasama, uputili smo se na 222 magnetska stupnja prema obali. Još imamo vrlo mnogo benzina. Moscatelli nije daleko, i ako mu se dogodio kvar na vijku. Njegov lijet je veličanstven, uzevši u obzir okolnosti, pod kojima leti. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. MONI — 17.10 sati (25.-I.-XVI). — Prisiljen sam da letim sa sama dva motora. Zrakoplov ipak ide savršeno. — MOSCATELLI.

»I. BISE — 17.29 sati (25.-I.-XVI). — Ugledali smo braziljansku obalu. I. MONI slijedi. — BISEO«.

»I BISE — 17.30 sati (25.-I.-XVI). — Upravljeno generalu Longu. — Ulazeći u braziljanske vode, molim, da se izruče naši pozdravi Vlastima i braziljanskom narodu. — BISEO«.

»I. MONI — 18 sati (25.-I.-XVI). — Dobivši naloge od zapovjednika, idem prema Natalu, da se

spustim zbog kvara na vijku. Imamo još gotovo 3500 litara benzina. — MOSCATELLI«.

»I. BRUN — 18.30 sati (25.-I.-XVI). — Hridina-sta obala, sva isjeckana, puna rijeka, dolazi nam ususret osvjetljena suncem. Letimo na visini Macceia južno od Pernambuca. Pod nama je duga čipka otočića. Lijet se nastavlja vrlo dobro u vremenskim prilikama, koje su napokon sjajne i dobre. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. BISE — 19.12 sati (25.-I.-XVI). — Moscatelli mi priopćuje, da se pravilno spustio u Natalu. Šaljem mu svoje oduševljeno zadovoljstvo zbog veličanstvenog uspjeha. Lijet preko Oceana u dužini od 3200 kilometara sa sama dva dobra stroja u vremenskim prilikama, na koje smo naišli, potvrđuje veliku vrsnoću tvoriva i vještinu talijanskih zrakoplovaca. — BISEO«.

»I. BRUN — 21 sat (25.-I.-XVI). — Letimo nad Bahiom, koja je sva bijela i opkoljena šumama. Naš lijet razvija se pravilno dalje, kako smo predvidjeli. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. BISE — 21.35 sati (25.-I.-XVI). — Prelazeći Bar do Rio Noce, vidimo područje Caravellasa, gdje se je pred nekoliko dana vrijedni Stoppani spustio na svom veličanstvenom lijetu, stekavši prvenstvo. Brzobjavimo S. E. Valle naš zahvalni pozdrav. — BISEO«.

»I. BRUN — 22 sata (25.-I.-XVI). — Primam brzobjavku od oca, koja me napunja najvećim veseljem. Još malo, pa smo na cilju, a lijet se nastavlja savršeno. — BRUNO MUSSOLINI«.

»I. BISE — 22.43 sata (25.-I.-XVI). — Na obali smo Rio de Janeiro. Zrcalo vode suncem osvjet-

ljeno, prekrasno je. Upravljamo se nad Pao de Azucar. Letimo blizu, nalažem, da se krugoval otkopča, da se možemo spustiti. — BISEO«.

Tristo tisuća osoba čekahu vas u Rio, odakle je Biseo poslao ovo izvješće »Državnom Tajniku Valle, Rim. — Molim V. E. da izrazi DUCEU osjećaj zahvalnosti u ime posade »Zeleni Miševi«, što ih je nagradio čašću, da izvrše ovaj skromni napor za fašističko zrakoplovstvo«.

U svom dnevniku od 25. siječnja nalazim: »Čekao sam do 23 sata vijest o dolasku, pošto sam ih slijedio na putu. Ponosan sam zbog Bruna i njegovih drugova. To je lijet, koji za dugo vremena ne će biti nadmašen!«

»ATLANTSKO« ODLIKOVANJE

Čim ste stigli u Rio, poslao si slijedeće izvješće za *Le Vie dell' Aria*, koji ga je objavio u svom broju od 5. veljače.

»Lijet se odvio prema unaprijed odredjenom rasporedu.

»Sada, kad je pothvat dovršen, ovo mi se nameće kao najnaravnije. Lijet toliko važan, bio je uvijek težnja »Zelenih Miševa«, otkad smo dobili ovako veličanstvene zrakoplove, i svi smo danas zahvalni onome, koji nam je dao mogućnosti, da ga ostvarimo, ponosni smo, što smo ga ostvarili. Ja naročito, kao najmladji upravljač zrakoplova na ovom putovanju, osjećam unutrašnje veselje zbog ovoga lijepog iskustva.

»Već sam napisao u ovom listu, da naš lijet ne smije predstavljati neki iznimni pothvat, već radije potvrdu savršene tehnike i čitavog sustava zapta i vježbe, koje su osnovne oznake talijanskog zrakoplovstva. Prekooceanski lijet bio je podesan za ovaj pokus, jer već od dugo vremena mnoga Zrakoplovstva proučavaju ove puteve, pokušavaju ih prijeći i prelaze ih. Ali takodjer sam rekao, da bi se lijet, koji smo izvršili, mogao izvršiti na svakom putu s jednakom pravilnošću. Ova je izjava danas, kad je pothvat izvršen, još točnija, jer smo na ovom lijetu svladali zemljopisne i vremenske poteškoće toliko različite, da ih nije lako sresti na drugim prugama; sve smo to izvršili držeći se veće srednje brzine i sveukupne pravilnosti, koje nadvisuju sve lijetove dosad izvršene.

»Preko naših krugovalnih vijesti već su poznate pojedinosti lijeta. On nikad nije imao kobnih časova, i tek nam se rijetko suprostavila po koja poteškoća. Doduše vremenske prilike nisu bile uvijek povoljne. Pješčani oblaci na prvom dijelu puta smanjili su često vidljivost, izazivajući različite pojave, uostalom česte na afričkom području. Nevrijeme, koje smo susreli posred Atlantika, zauzelo je katkad najveće razmjere. Ali pri tako dugom lijetu nitko ne smije očekivati dobre uvjete na cijeloj pruži.

»Zrakoplov je zadovoljio sjajno, isto tako strojevi. Neobično korisne, naročito u časovima jakih smetnja u zraku, bile su sprave, kojima smo raspolagali. Krugovalni uređaj uvijek je dobro radio u vještim rukama izvrsnog Boveria. Što se tiče stručnjaka, koji su s nama letjeli, želim istaknuti vještinu i prijedor, s kojim su se svi posvetili vlastitoj duž-

nosti, suradjujući valjano pri uspješnom pothvatu. To su uistinu pravi drugovi, isto toliko strastveni za lijet, kao i mi upravljači.

»Za vrijeme čitavog puta mogao sam biti uvijek u vezi sa zapovjednikovim zrakoplovom i sa zrakoplovom Moscatellia. Jedino na zadnjem dijelu puta, doživjeli smo neugodnost, da smo izgubili iz vida »I. MONI«, koji je zakasnio zbog nezgodne neprilike na vijku, koja je umanjila uspješnost jednoga od njegovih strojeva. Razočaranje, koje je doživio, kako smo mislili, Moscatelli i njegova posada, bila je za nas jedina crna točka lijeta.

»Atlantsko« odlikovanje, koje mi je podijelio zapovjednik u ime Zrakoplovstva, a još više zagrljaj, kojim me je obujmio, kad smo sišli iz ladjice na uzletišta Ria, bili su za me najžudjenija nagrada.

BRUNO MUSSOLINI«

Oduševljenje u Italiji, u Europi, u Amerikama, naročito u Latinskoj, bilo je golemo. Lijet je bio uistinu lijep! Uistinu povijesni lijet. Moja brzopjavka ovako je glasila: »Pukovnik Biseo, Rio de Janeiro. -- Narod talijanski pozdravlja s velikim oduševljenjem munjevit lijet »Zelenih Miševa«. Preko Sredozemlja, Sahare, Atlantika došli ste do svoga cilja i pokazali još jednom svijetu, kolika je snaga fašističkih krila. Šaljem svima vama svoje visoko odobravanje i drugarski A Noi«. Hoću da iznesem još tri izvješća. Cara i Kralja, koji je rekao: »Vitez Benito Mussolini — Molim Vas, da izrazite moje živo zadovoljstvo vrijednim letačima zbog njihova veličanstvenog pothvata, koji su izvršili smiono, puni vjere«.

Gabriele d'Annunzio poslao mi je ovu brzojavku: »Kad sam htio predstaviti tvoj mitos, nisam mislio, da ćeš ti tako izvrsno nadvisiti pravce, koje sam ja u sebi stisnuo zbog povijesne sporosti. Zbog tvoje smionosti i tvoje postojanosti danas se ruše nazivi dati lijenim narodima, u koje vjeruju zemljopisci s puno nestvarnih činjenica. Od danas tvoja Italija pravi živu i djelatnu stvarnost od onoga, što je jednom bilo pjesničko proročanstvo, neumjereno predviđanje. Tvoja Italija od svih Oceana čini jedan jedini Ocean, uzdignut jedinstvenim imenom »junački Ocean«. Nema granica osim u cijelom svijetu, u moći talijanskoj i volji talijanskoj. Dragi moj družo, dopusti mi, da molim tvoj genij, da ime bude posvećeno i napisano na pramcu svih zrakoplova pod počasnim brojem. Tako se u junačkom Oceanu širi tajanstvena brzina budućnost i određuje se prava granica primjerne narodnosti.

»Razvij u svom plodnom izvoru ovo besmrtno sjeme. Ti već odavna znaš, koliko neoborive stalnosti leži u mojem srcu. U njoj te grlim, tvoj GABRIELE D'ANUNZIO«.

Maršal zrakoplovstva Italo Balbo, koji je već dva puta prešao Ocean: »Ne znam, da li mi je dopušteno izraziti ocu vrlo mladog Bruna, »atlantskog« pobjednika, oduševljenje svoga duha zbog izvršenog veličanstvenog pothvata, ali kao Maršal zrakoplovstva osjećam, da mogu reći svome Glavaru i Ministru, koliko sam oduševljen ovom vrlo brzom i iznenadjujućom svjetskom slavom, koja još jednom pokazuje neprestano stručno i ljudsko napredovanje fašističkih krila, koja je razvio DUCE, da osvoji sva nebesa. Skromno«.



Letač legionar



Jesen 1937. — U Palmi di Maiorca



Diploma španjolskog vojničkog odlikovanja



BRUNO I BISEO spremaju se na prekomorski let

Mnoge druge brzojavke talijanskih i stranih osoba bile su objavljene, a novine čitavog svijeta posvetiše stupce i stranice ovom divnom lijetu. Ali uz velike, siguran sam, da ti ne će biti žao, ako izvučem kojega bezimenog, kojega iz naroda, koje je lijet oduševio. Prebirući po omotnicama, koje si ti kao uredan dječak uredno čuvao:

»Prolaze dani, sedmice i mjeseci, proći će godine, ali u srcu nas Talijana i svih Brazilijanaca ostat će vječna uspomena na tvoj smioni lijet«. Tako je pisao Cattaneo, ravnatelj svjetlopisnog uređjaja u S. Paulo u Braziliji i završio ovim riječima: »Sretno, veliki Bruno. S potrebnom smionošću spoji u umjetnosti lijeta makar jedan dio opreza«. Pjesnik Arcangelo Monti iz Napulja poslao ti je pjesmu, koja posjeduje stanovitu snagu i dah:

»Zdravo, zeleni junaci u lijetu
tako velikom i munjevitom.

U poljupcu Domovine, koja sve
slave nadvisuje!

Svijetu, koji se divi vašoj
mladenačkoj snazi.

Recite, da takvih mladića Domovina
posjeduje mnoštvo«.

Sve talijanske i bugarske učenice neke sofijske škole uzdizale su taj lijet s riječima, koje im je nadahnulo njihovo mladenačko oduševljenje. »Balilla« i malene Talijanke, umjetnici, pjesnici, vlasti i drugi poslali su izjave više manje pjesničke i često ganutljive. Castellaniev otac — otac tvoga druga — poslao je brzojavku: »Znao sam, da ćete Vi i moj sin po-

bijediti, jer je nad svima lebdio duh osnivača Carstva«. Bilo je mnogo jednostavnih risarija i pisama stranaca, koja su bila napisana na talijanskom jeziku dobre volje, i ako tek približnom, tražeći potpis i sliku. Rodio se duh takmičenja. Jedan rimski »Ballilla« pisao ti je: »Već mi je dosta majčina draganja; želim postati zrakoplovac kao i Vi«. Dvije gospodjice htjedoše te vidjeti i dale su ti sastanak u Supercinema, Laura i Jole. »Imat ćemo — rekle su — rubac u ruci, a plave smo«. Veliko razočaranje nekog squadryste, koji je očekivao »Zelene Miševe« u Buenos Airesu. Je li ti bila vrlo mila pjesma »Tri orla«, koja je »izišla u velikom naletu« iz pjesničkog srca, »gledajući duševnim očima junački lijet«? Je li te zaboljalo pismo mladih učenika iz Riva del Garda? »Dragi Bruno! — govorahu oni — Čuli smo, da si zrakoplovom stigao u Ameriku za 24 sata. Kako si bio valjan! Sada si satnik. Mnoga djeca vele: Ako Bruno tako nastavi, preći će svoga oca. Ali učiteljica kaže, da je to gotovo nemoguće«.

Ne mislim, da si čitao prigodne pjesme, koje su ti bile poslane, a sigurno nisi svratio naročitu pozornost na salernitanske djevojčice, kojih je san bio »da upoznaju izbliza najmladjeg i najsmionijeg zrakoplovnog satnika«. Je si li poslao krugoval, koji te je učiteljica Adelé Rinaldi molila za svoju školu u Langhirano? I sliku učenicima seoske škole u Marciano u općini Montefino (Teramo)? Sigurno si smatrao pretjeranom onu gospodju iz Napulja, koja je »željela posjedovati kraljevstvo, da bi ti ga mogla ponuditi«, ali priznaje, da je to samo »u njezinoj mašti«, pa se ograničuje, da ti pošalje tvoju sliku »povećanu u bijelo i crno«. Neki mladi učenik iz

Baria divi ti se i piše ti: »Još si tako mlad, a već si toliko hrabar. Kako to, da se ne plašiš letjeti tako daleko i nad ogromnim Oceanom?« Ali ja mislim, da si medju tolikim pismima sigurno čitao pismo Giusepine Bianchi, tvoje učiteljice iz pučkog učilišta u Milanu, koje je počinjalo: »Slavni, veliki moj učeniče! Oprostite, što sam slobodna, da Vas tako zovem, ali moje srce ne može naći drugog imena... Možda se više ne sjećate učiteljice, koja je imala visoku čast, da bude tri godine blizu Vas. Imam ovdje dragocjenu uspomenu, slike s prvog lijeta u Varese, u mjesecu ožujku 1927. A sada! Vi ste velik zrakoplovac! Oh, kad bih mogla i ja letjeti... A ako bih se usudila zamoliti Vas za jednu sliku, da li biste se uvrijedili? I još jednu riječ posvete? Toliko se usudjujem, jer poznam Vašu dobrotu uvijek plemenitu, želeći druge zadovoljiti. Zbog zdravlja morala sam napustio školu u Milanu. Sad sam ovdje na brežuljku blizu Piacenze (Lugognano d'Arda). Sama sam i u prisilnom odmoru nalazim veselja, kad mislim na lijepe godine, koje sam s Vama provela. Bili ste mlad, ali velik duhom, dobrostiv, uistinu dobar i ljubili ste toliko svoju učiteljicu!«

Ostavljam na stranu dnevnik tvoga boravka u Braziliji, kojoj si ostavio — u moje ime i kao dar — svoj zrakoplov. Svečanosti, primanja, slavlje, potpisi više dana redom. Gledajući mnoge slike iz onog vremena — u talijanskim i brazilijanskim novinama — imam utisak, da ti je ta neizbježiva buka bila uglavnom ravnodušna. Znam, da si jedino medju Talijanima proveo satove iskrenog ganuća. Na vašem povratku Napulj vas je primio s ogromnim mnoštvom. Ako se ne varam, ja sam vas dočekao

na rimskom kolodvoru. I tu veliko mnoštvo. Ušao si u moja kola i uputili smo se prema Villi Torlonia. Tvoja te majka čekala. Svi su te čekali. Bio si zadovoljan, ali vrlo prirodan. Nisi imao izgled, da si nešto veliko izvršio. Jedan lijet, jedan dugi i sretni lijet: ništa drugo! U mom dnevniku od 22. veljače čitam jednostavno: »Bruno se vratio«. Vratio si se s velikog lijeta. Svladao si prostore, a ipak tvoje oko imalo je jednostavnu dječaćku vedrinu.

L. A. T. I.

Zapanjujući lijet između Rima i Ria nije mogao ostati osamljen, kao djelo bez sutrašnjice. On je morao označiti početak redovitih zračnih veza između Italije i Brazilije. Važnost brze veze između Europe i Latinske Amerike, već se sada činio kao pothvat, koji će lako biti ustrojen. U razmaku između ratova, to je bio napor, kojemu si se posvetio. Velik napor, jer je trebalo svladati velike poteškoće: mjesne, stručne, diplomatske. K tome takmaci više ili manje vrijedni. Pratio sam ovaj tvoj rad i rad tvojih drugova. Kad je nestalo mogućnosti skupnog lijeta talijansko — francusko — njemačkog, bi odlučeno, da letimo sami i da preuzmemo na se cijeli teret pothvata. Sjećam se, s kakvom si mi ljubavlju govorio o »Lati« (Linee Aeree Transcontinentali Italiane — Talijanske Prekokontinentalne Zračne Pruge), o njezinom razvoju, njezinim mogućnostima, njezinoj budućnosti. Sve je to zahtijevalo nekoliko mjeseci rada, i tek krajem 1939., kad su već topovi na istoku grurali, a Italija objavila svoju »nezaraćenost«, ljudi i strojevi i uporišta i pristaništa za odlazak uzduž puta i za dolazak, bili su, može se reći, već spremni. U tvome svojstvu glavnoga Ravnatelja, htio si osobno obaći mjesta i dne 11. studenoga pre-

letio si veći dio atlantske pruge. Jedno je izvješće to objavilo slijedećim riječima: »Zrakoplov Savoia-Marchetti 83, upisan I. Azur, na kojem su se nalazili zapovjednik Bruno Mussolini, glavni Ravnatelj Talijanskih Prekokontinentalnih Zračnih Pruga, zapovjednici Gori Castellani i Amedeo Paradisi, stručnjaci Aldo Boveri i Angelo Trezzini, odputvao je 11. o. mj. iz Rima, da obidje pristaništa »Lati« na atlantskom putu. Putovanje je izvršeno da se ustanovi, kako napreduju radovi i uređjaji, da bi se tako mogao odrediti dan otvorenja zračne pruge Rim — Rio de Janeiro. I. Azur otputovao je s uzletišta u Guidonii dne 11. studenoga u 7.45, poslije 1500 kilometara lijeta prispio je bez spuštanja u Sevigliu. Odlazak iz Seviglie bio je dne 13. studenoga u 7.30, dolazak u Capo Juby u 11.30, pošto su prevalili 1667 kilometara. Posjetivši mjesno i prirodno uzletište, zapovjednik Bruno Mussolini sa svojim drugovima nastavio je lijet u 12.30 prema Villa Cisneros, gdje su se spustili u 14.30, prevalivši ponovno 587 kilometara. 14. istog mjeseca lijet je obnovljen. Otputovavši u 8.30 iz Villa Cisneros, I. Azur spustio se na Isola del Sale na Kapverdskim Otocima u 12 sati, pošto su letjeli 1080 kilometara pod atlantskim nebom«.

Kad si se vratio u Italiju, radilo se o tome, da se ustanovi dan, kad će se otvoriti redovna služba, i bi utanačeno za kraj prosinca. Zanimanje naroda povećavalo se: morao si dati izjavu listu *Vie dell'Arria*, koja je bila potrebna, da izraziš, koliko je trebalo rada, dok se privela misao u djelo.

»Zbog toga smo — veli novinar — molili Bruna Mussolinia za razgovor. Nitko bolje od njega ne bi

nam mogao odgovoriti o »Lati«, koju je on uglavnom osnovao i s kojom on velikim dijelom upravlja, s čvrstim i smionim mislima, smišljeno i mladenački radišno.

»Najprije ga molimo, da nam kaže, koje je sve poteškoće ustrojstva društvo moralo prebroditi.

»Nije ih bilo malo — veli Bruno Mussolini. — Dovoljno je promisliti, da su već druge prekocean-ske pruge učinile ugovore, da se služe zajednički nekim uporištima, koje bismo mi bili kasnije usavršili, ustrojivši na njima metereološku službu i službu pomoći; iznenadne poteškoće, koji put iz nelijepih razloga, prisiljavale su nas, da počnemo sve iznova, stvarajući tako sustav uredjaja isključivo naš; to nas je stajalo mnogo vremena i mnogo truda, jer, kad smo već odlučili, da pruga bude isključivo naša, htjeli smo naravno, da bude što savršenija. Tako na primjer, kad nismo smatrali podesnim za naše ciljeve pristanište u Porto Praia, već Kapverdske Otoke, koji su bili po našem mišljenju zgodno uporište za prekoceanski lijet, stvorili smo na najprikladnijem od njih za naše ciljeve, na tako zvanom Isola del Sale, izvrsno uporište. Stvorili smo uporište: samo tri riječi, ali treba znati, da na ovom otoku, najistočnijem od svih, nije baš ništa postojalo prije našeg dolaska.

»Ovaj se otok tako zove, jer tu postoji naravno nalazište soli u unutrašnjosti ugaslog vulkana, a iskorištava ga neko francusko društvo, koje tu uzdržava nekoliko bijelaca i nekoliko stotina urodjenika, koje opskrbljuje parobrod jedanput na dva mjeseca. Na otoku, izvan najjužnijeg, da se osigura život ovih ljudi, nema ništa. Niti pitke vode, barem

za nas, niti jednog stabla, ako se ne računa po koja kržljava palma. Naprotiv podneblje je dobro; možda previše toplo, ali bez opasne vlage, a puše uvijek vjetar, koji nije nikad neugodan. Ravniji dio otoka bio je neobično podesan za uzletišta, i to je bio glavni razlog, da ga izaberemo kao naše uporište. Nijedan rad nije lagan u svom početku; ali postaje naročito težak, kad nemate ništa pri ruci: na Isola del Sale nije bilo niti mogućnosti pristajanja. Nije se moglo ništa prekravati, u jednu riječ nije bilo ničega! Tako smo morali sami porinuti iz broda šlepove, koji su prevozili prve ljude i prvo tvorivo za uporište! Ali htjedosmo učiniti od Isola del Sale svoje uporište, i učinili smo ga. Iz početka smo sagradili jednostavne daščare, da bismo zaklonili ljude, zatim smo donijeli sve potrebno za dobar početak: munjaru, radionice, velike drvene kućice, strojeve, sprave, namještaje, hranu, vodu, krugovalne postaje, zrakoplovna spremišta... čitav jedan svijet. Uporište dakle imamo sada. Uzletišta sasvim ravno, dugo 2000 metara, široko 1800, bez ijedne rupe, bez ijednog kamena. Trebalo je mnogo vremena, dok se sve to sravnilo! A zatim maleno selo, koje od dryenih kućica ima samo čarobno ime, jer su to prave i istinske kućice s potpunim uređajem; dva velika zrakoplovna spremišta moći će primiti četiri atlantska zrakoplova i druge, koji će doći. Osim toga postoji savršena radionica, koja može izvršiti svaki popravak i pregled, savršena munjara i dvije krugovalne postaje za pomoć zrakoplovima, bilo što se tiče vremenskih obavijesti, bilo zbog radiogoniometrijskih obavijesti. Sve u svemu, moći će u uporištu živjeti i raditi pedeset ljudi, kojima će sve biti



Proučavanje puta Rim—Brazilija



Letač »Zelenih Miševa«

priušteno, da im boravak bude udoban. Uistinu dragocjen je bio, pri ovom pothvatu, rad zapovjednika Morettia, ing. Bisea i višeg zapovjednika Castellaniana.

»— Kad se govori o prekooceanskim zračnim prugama, često se postavlja pitanje izbora zrakoplova. Vi ste izabrali kopnene zrakoplove i to trostrojne...

»Bruno Mussolini se podsmjehuje. Sigurno je ovaj upit *vexata quaestio!*

»— Pitanje je to — odgovori mi — o kojem se već raspravljalo u *Vie dell' Aria*. U svakom slučaju, ja mislim, da je baš talijansko mišljenje, da trostrojni zrakoplov mora osigurati stalan lijet i na dužim prugama s jednim zaustavljenim strojem. Iznad svega mora biti sigurnost, da se ostane u zraku! Pa makar bili natovareni, kao što su ovi zrakoplovi, koji odjednom moraju preći 3000 kilometara s čitavim gorivom na sebi. To je što se tiče tri stroja. Što se tiče izbora zrakoplova, ne mislim učiniti otkriće, izjavljujući, da sigurnost — koju pruža hidroplan, ne baš veliki u redovnoj prometnoj službi — nije veća od sigurnosti, koju nam pruža zrakoplov, uzimajući naročito u obzir, da hidroplan često mora naići na uzburkano more. Naši zrakoplovi mogu dugo plivati, upravo toliko, koliko mogu hidroplani iste nosivosti. Zbog toga smatram, da, dokle god pruga ne bude zahtijevala za svoje potrebe i za prenos putnika veće i teže strojeve od 50 tona, aerodinamički razlozi će nas navoditi nesumnjivo na to, da izaberemo zrakoplov, kojim se brže leti, a manje se troši.

»— Pretpostavljamo, da je služba za vremensko obavještanje i za pomoć zahtijevala mnogo posebnog truda...

»— Istina je, da je Društvo tome posvetilo najveću važnost, i mislim, da je sve učinjeno, što se moglo učiniti. Pod vodstvom Dr. Martinozzia uredili smo ne samo europske postaje, nego i postaje u Villa Cisneros, Isola del Sale, Isola Fernando de Noronha, Pernambuco i Bahia. Osim toga raspolažemo s dva broda, *Alato* i *Librato*, koji se nalaze kao meteorološke i radiogoniometrijske postaje usred Oceana. Postaje Isola del Sale i Pernambuca dvostruke su i djeluju kao središta skupljanja vijesti, da bi od vremena do vremena slali izvješća. Što se tiče brodova, prvi ovisi o uporištu Isola del Sale, i nalazi se 500 kilometara jugozapadno, uzduž pruge, a drugi, koji ovisi o uporištu Pernambuco, nalazi se na pruži 500 kilometara sjeveroistočno od Fernando de Noronha. Na taj način zrakoplovi se mogu pratiti preko cijeloga puta upravo u pojedinostima, a znamo takodjer za vremenske prilike na čitavoj pruži toliko prije, da možemo izvesti stanovite promjene, koje nam nalaže veći i manji pritisak zraka.

»— Da se to postigne, zrakoplovi sigurno posjeduju samostalnost mnogo veću, nego što je potrebno za običan lijet.

»— Jest. Zrakoplovi se dižu sa Isola del Sale s teretom od 4 tone, a osim toga drži 700 kilograma putničkog tereta. Uzevši u obzir brzinu i finoću naših zrakoplova, izvrsni S. M. 83, posada može biti malobrojna, a ipak brzina lijeta može prijeći, ako nije vjetar suprotan, 3500 kilometara po satu. Kako vidite, zbog toga imamo toliko uvjeta sigurnosti.

»— Pretpostavljam, da se države, koje tu nalaze prohibitaka, lijepo odnose prema ovoj pruzi...

»— Posebne prilike, u kojima se sada Europa nalazi, sigurno su doprinijele, da poraste zanimanje svih država za našu prugu, jer će ona jedina zadržati redovnu zračnu vezu između Europe i Južne Amerike. Ali ova pruga ima svoju pravu, naročitu unutrašnju vrijednost, jer će izravno spajati iberske zemlje s Amerikancima, koji govore istim jezikom, a povezat će Italiju s njezinim bezbrojnim iseljenicima, koji žive u Južnoj Americi. Oni su s pravim oduševljenjem primili ovu našu odluku. Naklonost ostalih država, koje imaju prohibitaka na toj pruzi, očitovala se na tisuću načina, a naročito u brzini, s kojom su riješavane sve poteškoće i izravnane sve nesuglasice. Za vrijeme svojega zadnjega pregledavanja radova uzduž pruge, imao sam visoku čast, da me u Lisabonu primi general Carmona i S. E. Salazar; oni su se izrazili s najljepšim riječima o našoj Zemlji i o našem pothvatu. Također za vrijeme radova oko uredjenja uporišta na Isola del Sale, portugalske su nas vlasti pomagale u duhu stvarne suradnje.

»— Odredjeno je dakle, da se Pruga proširuje i dalje razvija...

»Naša sadašnja namjera jest izvršiti tjedno po jedan lijet u dva pravca. Kao što je poznato, bit će spuštanja u: Rimu, Sevgli, Lisabonu, Villa Cisneros, Isola del Sale, Pernambuco, Rio de Janeiro.

»— Da li mislite prevoziti i putnike?

»— Pruga je za sada isključivo poštanska. Ali u nedalekoj budućnosti moći će biti i za putnike. Svaki nacrt je za sada preran... i ako mogu već

danas reći da pruga za putnike, na kojoj bi po mojem mišljenju udobnost morala igrati najveću ulogu, može biti ostvarena samo s pomoću velikih hidropлана.

»— Po kojem mjerilu ste uredili unutrašnje ustrojstvo pruge?

»— Pruga je podijeljena u tri dijela. Prvi, koji se donekle može zvati europski, obuhvaća tri zrakoplova i ide od Rima do Isola del Sale. Bilo bi dakle točnije reći europsko-afričko-poluatlantski dio; ako se uzme u obzir, da put od afričke obale do Isola del Sale obuhvaća stvarno 1000 kilometara otvorenog mora. Zatim dolazi potpuno atlantski dio, na kojem će vršiti službu četiri zrakoplova, na koncu američanski, na kojem će za sada biti tri zrakoplova, ali će dobiti i četvrtoga, kad pruga bude sezala do Buenos Airesa.

»— Što se tiče upravljača...

»— Bit će to osobe, u koje se možemo potpuno pouzdati. Zapovjednici posade prvog dijela jesu: Suster, Carelli i Rapp. Zapovjednici drugog dijela: Castellani i Satti, koji imaju svoje sjedište u Isola del Sale, dok je sjedište Paradisa i Moscatellia u Pernambucu. U Americi vodstvo je povjereno Mencarelliu, Feriolu i Pavii. Svi se oni razumiju u svoj posao, a što više prošli su poseban tečaj atronomskog putovanja, koji je imao uistinu zavidni uspjeh. Mi mnogo računamo doduše na krugoval. Ali nismo htjeli zanemariti nikakvo sredstvo da osiguramo najveću pravilnost i najveću sigurnost na našoj pruzi.

»— A... kad je otvorenje?

»Bruno Mussolini malo se zamislio.

»— U životu uvijek — dodao je — a naročito u našem poslu, treba govoriti samo o gotovim djelima. Ja sam danas mnogo govorio, ali o stvarima, koje smo već sreli i prebrodili, o sigurnim i stalnim činjenicama. Govorit ćemo o otvorenju, kad već bude izvršeno. Za sada međutim uzmite kao uspomenu ovoga našeg razgovora, znak, koji smo uveli pred nekoliko dana. Svidja li Vam se?

»— Sigurno da mi se svidja. Velika oceanska ptica u igri svojih velikih krila obilježuje slovo M. A to objašnjava mnoge stvari«.

Otvor je bio uoči Božića 1939. Odjednom jedan zrakoplov nije više davao vijesti. Sva sredstva da se dozna, što se dogodilo, bila su stavljena u djelo. Sjećam se, da si ti proveo čitav dan u Villi Torlonia, a kad je uveče stigla vijest o nesreći, u kojoj je medju ostalima poginuo pukovnik Massai, koprena tuge zastrla je tvoje lice. »Sudbina hoće, rekao si mi, da se svaki novi pothvat krvlju plati. Naročito je tako u zrakoplovstvu. Ali nastavit ćemo. Treba mnogo hrabrosti i neizmjerne strpljivosti!«

U daljnjim letovima sve je išlo u najboljem redu i sa savršenom pravilnošću. Već je bilo sudjeno, da pothvat doživi svoj puni uspjeh. Novine od 26. ožujka 1940. objavile su ovo izvješće: »Duce je primio generala Liotta i zapovjednika Bruna Mussolini, koji su ga izvijestili o djelatnosti L. A. T. I. u prva tri mjeseca rada«. Iza toga su slijedili vrlo zanimljivi podatci. Svaki put, kad sam te primao u svojstvu Poglavara, ti si se uvijek držao kao vojnik. Ovi susreti u Palazzo Venezia, u radionici, na uzletištu, bili su za me naročito ganutljivi. Dvostruki dubok osjećaj imao sam prema tebi: prema svojemu

sinu i prema svojemu vojniku! A bio sam ponosan na jednoga i drugoga! Nekoliko dana kasnije objavio si u *Mesaggero* ukratko, kako se odvijao atlantski lijet u prva tri mjeseca. Napisao si ovo:

»Ovaj članak nema za svrhu neko slavlje, jer tri mjeseca djelatnosti pruge zračne pošte Roma — Rio de Janeiro, predstavlja za nas tek prvi stvarni korak i vidljiv uspjeh na putu, koji hoćemo da predjemo. Cilj ovoga članka je dakle, da objasni ne samo dugi pripravn rad, koji je prethodio otvoru Pruge, nego i podatke, koji se odnose na prvo razdoblje djelatnosti.

»Službeni osnutak L. A. T. I. izvršen je 11. rujna prošle godine. Ali kad je Društvo preuzelo svoje samostalno djelovanje, mi smo već radili 14 mjeseci, skupljeni u pokusnom Ravnateljstvu »Ala Littoria«. Nešto prije, nego što je počela raditi Pruga, mnoštvo razloga navelo nas je, da se osnuje samostalno Društvo, koje je dobilo ime *Linee Aeree Transcontinentali Italiane*.

»Možda će se nekome činiti pretjeranim, da nam je bilo potrebno godinu i po dana za ustrojstvo i otvor Pruge, koja je imala da veže Rim s Latinskom Amerikom. Ali, kad se uoče sve poteškoće, koje nastaju pri stvarnom ostvarenju takve odluke, priznat će se, da ovo razdoblje vremena ne bi bilo veliko ni u dobrim prilikama rada: a predstavlja pravo prvenstvo za one, koji su kao L. A. T. I. morali raditi pod iznimnim uvjetima i obaviti dva puta ustrojstvo i riješenje ustrojstvenih pitanja.

»Stvarno mi smo u početku htjeli, u najboljem slučaju, da talijanska pruga ide putem, kojim su išle već predjašnje pruge pod vodstvom stranih Dru-

štava Deutsche Lufthansa i Air France, služeći se već uredjenim i povoljnim uporištima. Dok se stvarala zajednička suradnja, potrošili smo gotovo godinu dana za ostvarenje te odluke. Ali kad se činilo, da je sve gotovo, a tri se Društva (Ala Littoria, Deutsche Lufthansa i Air France) već spremahu da sklope konačni ugovor za djelatnost talijanske Pruge, francuska je vlada priopćila, da ne samo sa svoje strane ne priznaje taj ugovor, već je uskratila našim zrakoplovima dozvolu prelijetanja francuskog kolonijalnog područja, a nije dala našim zrakoplovcima ni vizum za putnicu. To se baš dogodilo mjeseca svibnja prošle godine. Može se dakle reći, da je otada započelo novo razdoblje rada, koje, jer je moralo predvidjeti stazu pruge na sasvim novim uporištima, predstavljalo je mnogo veće i teže poteškoće.

»Ali poteškoće povećavaju talijansku izdržljivost. Sklopivši ugovore sa Španjolskom i Portugalom, počeli smo proučavati novu stazu, koja je imala europska uporišta u Sevigli i Lisabonu, a afrička u Villa Cisneros i Isola del Sale. Naravno ostvarenje ove namjere tražilo je uredjenje Isola del Sale; neobično težak posao, koji se izvršio s dubokim osjećajem dužnosti i s velikim žrtvama. U samih šest mjeseci bio je postignut novi cilj.

»Sudbina nas je htjela pogoditi baš onoga dana, kad smo htjeli pobrati prvu nagradu našega truda. Ali bolna nesreća podvostručila je naše snage i ohrabrila do skrajnosti našu volju, da postignemo svoj cilj. To je bila lozinka, koju su nam šutljivo poslali oni, koji su se u sivoj zori Badnjaka slomili u svojim

snovima na samotnim lancima Mogadora, uzdižući u čistoći žrtve važnost njihova poslanja.

»Poslije ovih navoda povijesnog značenja, možemo sada pregledati, kako se razvijao naš rad u ovom početnom razdoblju i koji su bili njegovi posljedci.

»U svemu naši su zrakoplovi dosad izvršili 32 atlantska lijeta, od kojih dvadeset i osam redovitih lijetova, a četiri lijeta za prijevoz. Sa stajališta pravilnosti oceanskog puta, opažamo, da su od trideset i dva lijeta dvadeset i šest izvedena sasvim pravilno, prema rasporedu, subotom. Šest ostalih izvršeno je jedan dan kasnije. Zanimljivi su razlozi, koji su prouzrokovali ovaj dan zakašnjenja: četiri puta dogodilo se zakašnjenje na atlantskom putu u pravcu Isola del Sale — Recife zbog teških uvjeta spuštanja na seviljskom uzletištu. Smetalo je iznimno nevišnje, koje je haralo čitave zime na velikom dijelu Afrike i Europe, a naročito u Španjolskoj. Zrakoplov, koji je morao otputovati iz Rima s jednim danom zakašnjenja, morao je naravno zakasniti i svojim lijetom preko Oceana.

»Dva se puta stiglo s jednim danom zakašnjenja u pravcu Natal — Isola del Sale: to se dogodilo zbog strašnih vremenskih prilika, koje su vladale nad Oceanom.

»Poštanska služba odvija se na slijedeći način: pošta dolazi u Rim srijedom, a slijedećeg jutra u prvu zoru šalje se posebnim samovozom u Guidoniu; tamo se utovari u zrakoplov, koji je u jedan dan prenese do Seviglie. Petkom isti zrakoplov čini prugu Seviglia — Villa Cisneros — Isola del Sale. Subotom u zoru zrakoplov s atlantskog dijela odlazi



Izkrčavanje u Napulju poslie prekomorskog lieta



Povratak u Rim posle lieta nad Atlantikom



BRUNO pregledava jednu pomorsku bazu L.A.T.I.-a



Marina Mussolini

prema Recifeu i u vremenu od 8 sati i 50 časa, odnosno 9 sati i 41 čas (srednja brzina 327,100 ili 344,220 kilometara po satu) stiže do Pernambuca. Nedjeljom napokon jedan zrakoplov iz američanskog dijela spaja Recife s Rio de Janeiro.

»U obratnom pravcu odlazi petkom iz Rio de Janeiro, izvršuje svoj lijet subotom, a u prvim popodnevnim satima ponedjeljka stiže u Guidoniu, odakle se pošta odmah prenosi u Rim, odatle, raspodijeljena, upućuje se u različita europska i izvaneuropska odredišta.

»Količina plaćene pošte, koja se povjerava našim zrakoplovima, najbolji je dokaz, koliko je poštovanje L. A. T. I. znala steći u trgovačkom svijetu. U pravcu Amerika—Italija preneseno je na prvom putovanju (II. atlantski put) 51,737 kilograma plaćene pošte, koja se uspela s četvrtim putovanjem na 89,263 kg, da se opet spusti sa šestim putovanjem na 33,200 kg. Otada je pošta uvijek rasla: 122,215 kg (deseto putovanje), 162,068 kg (osamnaesto putovanje) 169,101 kg (dvadeseto putovanje), a dosegla je najveći broj s dvadeset i osmim putovanjem, stignuvši u Rim prošloga ponedjeljka sa 200,850 kilograma plaćene pošte. U pravcu Italija—Amerika počelo se (prvo putovanje) sa 156,600 kg, što je kasnije sve više i više raslo do 282,174 kg na devetnaestom putovanju. Dvadeset i peto putovanje, izvršeno iz Rima u četvrtak 14. ožujka sadržavalo je 271,168 kg pošte, a dvadeset i sedmo putovanje, izvršeno slijedećega tjedna, doseglo je sa 287,500 kg najveći broj u pravcu Italija—Amerika.

»Takodjer je i roba dosegla prilično velike količine, jer, dok srednja količina iznosi oko 50 kg po

putovanju, nekoliko je puta taj broj nadmašio i 100 kg. Među tim pošiljkama ima ih i vrlo dragocjenih. Vrijednost ovih penje se do jučerašnjega dana na vrijednost od preko 6 milijuna lira. Napokon treba spomenuti, da je na zrakoplovima L. A. T. I. prešlo dosad Atlantik izvanredno 38 putnika.

»Ako se zbroje tjedna putovanja izvršena od 3. listopada do 21. prosinca do Isola del Sale, naši su zrakoplovi u svemu letjeli 524.186 km, od kojih 107.615 km nad Oceanom.

»Što se tiče budućnosti L. A. T. I., možemo se ograničiti na ono, što je pred par dana izjavio general Pricolo u »Camera dei Fasci e delle Corporazioni«, to jest: Pruga će biti što prije pojačana i povećana.

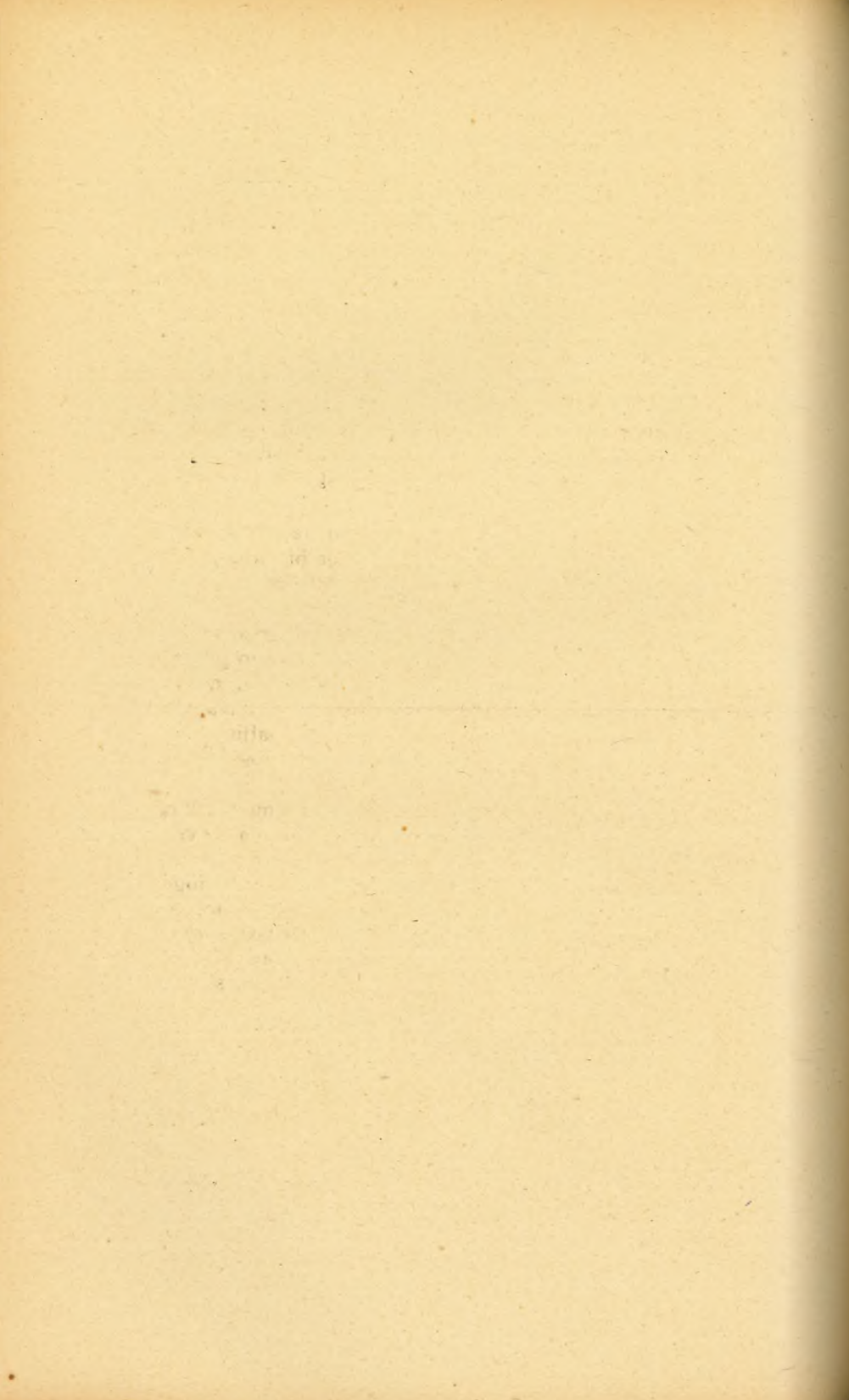
»Napunja nas s ponosom misao, da ova zračna služba sačinjava važni čimbenik gospodarskog razvitka, a ukoliko talijansko Društvo zamjenjuje strana Društva, pridonosi uspješno povećanju naše gospodarske samostalnosti«.

Jedan mjesec kasnije ponovno si letio nad uporištima Pruge. Novine su javile, da je 1. svibnja »zajedno sa zrakoplovom, koji vrši tjednu službu Rim—Rio de Janeiro, oputovao iz Guidonie drugi zrakoplov I. Azur, na kojem se nalazio satnik Bruno Mussolini, koji nadzire u lijetu uporišta L. A. T. I., koje je on glavni Ravnatelj. Put obuhvaća Sevigliu, Lisabon, Villa Cisneros, Isola del Sale i dalje putovanje do Brazilije«.

Lijet se odvijao s najvećom pravilnošću i 10. svibnja spustio si se u Isola del Sale. Naš ulazak u rat već je bio neminovan. Ja sam ti javio, da ne

možeš otputovati u Braziliju i da se moraš vratiti, što si ti učinio nakon nekoliko dana. Dne 10. lipnja Italija je ušla u rat. Bio je to za te treći rat. Odmah si preuzeo službu u zračnom oružju i poslije kratke vježbe s novim zrakoplovima u Ghedi, stigao si na jedno uzletišće zapadne Sicilije.

Otada je djelatnost L. A. T. I. završena, ali kada bude postignuta pobjeda, L. A. T. I., kojom si ti upravljao, obnovit će se i slat će svoje zrakoplove po svim kopnenim i oceanskim putevima svijeta.



TREĆI RAT

LOV NA SLONA

Jedan od tvojih gotovo nerazdruživih zračnih drugova, podpukovnik, zrakoplovni upravljač Gori Castellani, htio je u ovim stranicama sjetiti se godina drugarstva i opasnosti, koje je s tobom proveo.

Mjeseci veljača i ožujak 1939. bili su za upravljače L.A.T.I. puni posla. Rad na ustrojstvu Pruge bio je u jeku. Prvi zrakoplovi već su nam bili stigli iz tvornice, i pravili smo pokusne lijetove.

Bruno, uz moju pomoć, već je bio gotovo dovršio skupljanje podataka za popis zračnih luka, koji je imao poslužiti zrakoplovcima same L.A.T.I., u slobodnom vremenu stavljao se pred zemljopisnu kartu, koja je obuhvaćala Istočnu Afriku, Egipat i Tripolis, mjerio je daljine, bilježio je točke, dodavao opaske. Jednoga lijepoga dana reče mi:

»Molit ću od oca da mi dozvoli otići u Istočnu Afriku; tko zna, da li ću prepoznati ona mjesta! Mora, da je već mnogo toga učinjeno; hoću da znam, što vele, da čujem za njihovo raspoloženje, da vidim sve. Učinit ću mnogo snimaka, a moj će otac biti zadovoljan vijestima, jer će biti točno, što mu ja donesem. Medjutim pripravi zrakoplov, ići ćemo u lov. Uzduž Gascha ima slonova«.

Kad je dobio očevu dozvolu poslije dva dana, sve je već bilo spremno: zrakoplovi, puške, oružje. Naši vjerni »lupeži«, kako je Bruno zvao Trezzinia i Boveria, strojovodju i marčonistu, savjesno su pripremili strojeve i kružovalnu postaju, tako da smo bili bez ikakvih briga.

Ujutro 16. ožujka digosmo se iz Guidonie.

I ako smo imali prijeći tisuću i sto km. iz Rima do Tripolisa, uzeli smo mnogo benzina, jer vremenska predviđanja nisu bila dobra. Sa sobom smo imali, osim strojovodje i marconiste satnika Moggia, stručnog zapovjednika u Palancu i tajnika Dr. Girogia. Teret je bio nekako pretežak, što je zabrinjavalo stručnjake. Tlo je bilo mokro zbog pljuska, koji je prošle noći padao.

»Digao sam se s prevelikom teretom«, reče Bruno nekome, koji je pretjeravao u svojoj zabrinutosti.

U stvari dizanje je uspjelo izvrsno: svijetli izraz unutrašnjeg zadovoljstva očitovao se na Brunovu licu, koji gledajući me i pokazujući s licem jedva primjetno negodovanje, dao mi je razumjeti, da bi bilo bolje i pametnije, da ga nisu gnjavili stvarima, koje se tiču njegova stručnog znanja.

Sporo smo se dizali: na 400 metara zahvatio nas je žestoki sjeverni vjetar, koji nas je doveo do Palerma 15 časa prije predviđenog vremena. Od Palerma vjetar je još jače puhao i to sa zapada. Izvješća iz Tripolisa najavila su nam, da smo malo skrenuli s puta, što smo odmah popravili; u manje od dva sata došli smo do uzletišta Castel Benito u Tripolisu.

General Cagna nas je tamo dočekaio; pozdravio nas je onom svojom veselom srdačnošću, koja ga je isticala nad svima, zanimao se za naš lijet i pitao je, što ćemo činiti. Pogledao je malo naš S. 83 i sav zadovoljan i sretan, okrenuvši se prema Brunu, reče:

»Izgledate mi kao cigani, koji se sele; ne mogu sakriti veselje, koje osjećam ovaj čas, jer vas izvrsno razumijem. Sada vršite vrlo zanimljiv lijet i vidjet ćete, da ćete biti zadovoljni, jer se ne radi o nekom lakom putu«.

Zatim nam je govorio o svom zadnjem lijetu, koji je izvršio na ovom istom putu, pričao nam je pomalo o svojim dogodovštinama, o svojem zadnjem izletu u A. O., govorio nam je o pijesku i crnim hridinama, o pustinji i zmijama, a zatim nas je otpratio u hotel u Tripolisu; i pošto nam je dao sastanak u Castello, jer je Maršal Balbo htio pozdravit Bruna, rastavio se od nas.

Maršal je primio Bruna kao dragoga mladjeg brata, zagrlio ga i držao ga uvijek čvrsto uza se, obujmivši ga oko ledja. Gledao ga je, uvijek mu se posmjehivao, pokazujući na vanjski način sve što je osjećao.

Bio je gotovo začudjen, vidjevši, kako je Bruno postao velik, jak, toliko razvijen mladić; gledao ga i blaženo se smijao.

— Znam, da ideš u Istočnu Afriku — reče zatim, znam, da ćeš cijeli put proći. Cufra je lijepo uzletište, vidjet ćeš.

— Da — odgovori Bruno — sutra ću se spustiti u Cufru, tamo se zaustavljam čitavo poslije podne, a slijedećega jutra nastavljam za Tessenei.

— Izvrsno — odgovori oduševljeno Maršal — i ja sam prošao taj put; vidjet ćeš, kako je krasan! Zamisli, od Cufre do Nila sve je jedna pustinja, bez ikakve sigurne točke i teško je računati, koliko skrećeš! Ima po prilici 1500 km. upaljenog pjeska; od Nila do Tessenei lijet nije težak.

— Koliko ćeš se vremena zadržati? Da li ćeš se vratiti preko Tripolisa ili preko Benghasia?

— Preko Tripolisa — odgovorio Bruno; — imam namjeru, da se vratim istim putem.

— Ali je opasno; i ja sam htio tako učiniti, ali znaš, teško je naći Cufru iz Asmare. Ako ti krugoval ne bude dobro djelovao, imat ćeš poteškoća; istina je, tvoj je zrakoplov bolji od onoga, na kojem sam ja letio. Ipak — doda Maršal — bit ćeš prvi zrakoplovac, koji se vratio putem Asmara—Cufra; Englezi iz Wadi Alfa nisu se nikad htjeli potpuno povjeriti uspješnosti krugovalne pomoći; zbog toga ne ćeš imati niti pomoći od krugovala.

— Dragi Bruno — nastavi ozbiljno Maršal — velim ti, da već odavno mislim na Prugu prema Carstvu preko Cufre. Ne možemo se pouzdati u Egipat, ili još točnije u Engleze. Ako mi na povratku dadeš prijedlog, da bi bilo korisno učiniti u Cufri zrakoplovno uporište L.A.T.I. za prevoz gradjanskih putnika i robe, ja ću ti urediti uzletište u Cufri, kao što su gradska uzletišta. Ono će postati kao Gadames. Ja mislim uvijek na Cufru!

Maršal Balbo je zatim govorio s Brunom o kolonijalnim pitanjima; s oduševljenjem mu je govorio o dolasku fersarskih seljaka u Bengasi i u Tobruk. Pokazao mu je kurte onoga, kraja, slike i, pošto mu je ispričao svoj izlet u lov zajedno s njemačkim generalom Udetom, kao i događaje u lovu na slona, pozdravio je Bruna s neobičnom srdačnošću.

Za objedom mi je Bruno često ponavljao u hotelu Maršalovu misao, da se uredi krasno uzletišta u Cufri, koje bi služilo kao zračno uporište za izravnu vezu između Italije i Abesinije, bez prelaza preko Kaira.

Drugog jutra, kad smo se dobro napunili benzinom, digli smo se s uzletišta Castel Benito i poslije četiri sata spustili smo se u Cufri.

Lijet se odvijao dobro. Put je bio donekle težak, jer nije bilo nikakvih uporišnih točaka. Krugoval i njegov stručnjak izvrsno su nadzirali naše putovanje.

Časnici posade u Cufri dočekali su Bruna s velikim veseljem. Gledali su ga s divljenjem, i bili su vrlo začudjeni, kad su ga čuli govoriti. Zrakoplovni časnik, poručnik Sciaudone Raffaele, kad je buknuo sadašnji rat, našao se u 260. četi, pod izravnim zapovjedništvom satnika Mussolinia.

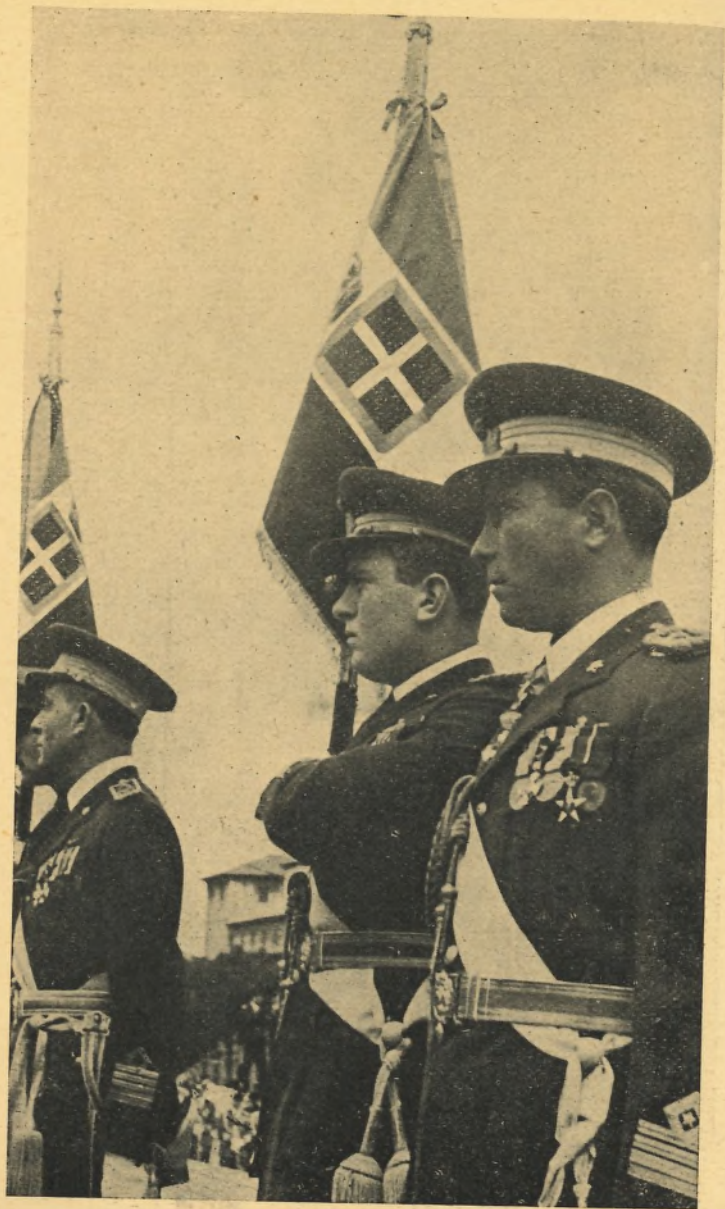
Proveli smo poslije podne u Cufri, idući samovozom okolo, od jedne oaze do druge, diveći se svakoj stvari. Učinili smo mnogo snimaka. Drugog jutra na vrijeme digli smo se iz Cufre u pravcu Tesseneia.

Lijet je bio uistinu veličanstven. Na putu od 1400 km. pijesak. Da nam mjerilo za brzinu nije označivalo brzinu zrakoplova, ne bismo bili uopće opazili pomicanje. Odjednom široki trag Nila — duga zmija, sa svojim izbočinama širokim i ugodnim — predstavio se našim očima kao neko otkriće. Zatim nekoliko brežuljaka, a onda iznova golo zemljište i pijesak.

Bruno, koji je malo prije na kratko vrijeme napustio svoje upravljačko mjesto, da bi gledao kartu i računao potroške goriva, od tog se časa nije više micao; pokazivao mi je njemu poznata brda, koja je vidio za vrijeme abesin-



Lov na slonove u Istočnoj Africi



Predaja zastave četi



Na polju kod Grottaglie za vrijeme rata s Grčkom



BRUNO, DUCCE I VITTORIO na polju kod Grottaglie

skog rata. Brda u obliku klinova, visoravni, rijeke, puteljci; zatim Kassala, a evo i Tessenei sa svojim ogromnim zemljištem za spuštanje. Smanjili smo visinu lijeta, i okruživši na široko polje, s velikim ljuljanjem zbog lošeg vremena, spustili smo se na uzletišta.

Bruna je dočekaao »Governatore« Eritreje, Njegova Visost Daodiace i ostali časnici.

Kad smo pozdravili prisutne, pošli smo u Villu Preuzvišenosti Gasperinia, gdje smo se nastanili.

Bruno nije htio gubiti vremena. Iza kako je nešto založio na licu mjesta, pozvao nas je da ga slijedimo po imanju Gasperinia; posjetio ga je pred tri godine.

Naoružani lovačkim puškama, uputismo se; po prilici poslije jednog sata somovozom, po onim prašnjavim cestama, evo nas na imanju. Zeleni nasadi, koji su djelovali kao odmor, posred suhих krajeva, upravo su nas blažili. Veliki radovi u toku; velika djelatnost radnika. Išli smo okolo više od dva sata između visokih stabala pamuka, a Bruno se nikad nije umarao, pitajući neprestano, kako stoji s proizvodnjom sadašnjom i budućom, kakav će biti plod, pošto se završi gradnja velikog kanala za natapanje, na novom području, koje se tek tada uređivalo.

Kad je pala noć, pošli smo na lovačko mjesto. Kad mi je u drugom pričanju protumačio navike afričkih životinja, meni nepoznatih, rastavili smo se i pošli svaki na svoje mjesto, kako smo prije odredili.

Mene je zapalo mjesto pod nekim visokim stablima, koja su radjala plodom: neka vrst kokosa, ali s manjim razmjerima. Ta su stabla bila puna voća. Stojeći ondje nepomično, u pozornom opažanju, u predjelu, koji je bio meni određen, od vremena do vremena osjećao sam, kako mi voće pada blizu. »Pada kao kruška«, mišljah, »koja čim sazrije, pada sa stabla«. Poslije više od jednog sata sastali smo se na određenom mjestu. Pričao sam Brunu svoje utiske, govoreći mu, da mi se mjesto nije sviđalo, jer je voće, koje je padalo sa stabala, bilo mnogobrojno i donekle teško, i da me je pogodilo u glavu, vjerojatno bih bio zaradio koju kvrgu. Nisam ni svršio govoriti, kad je

on udario u neizdrživ smijeh. »To su majmuni«, jedva izgovori u burnom smijehu; »majmuni su trgali to voće!!«

— Zbog toga sam čuo nekakav čudni šum — rekoh začudjeno i iznenadjeno.

Prizor s majmunima zabavljao nas je čitavu večer. Zadržali smo se nekoliko sati iza večere, da prisustvujemo zabavi Crnaca, koji su dolazili sa svih strana; zatim smo se vratili u svoj stan, jer nas je slijedeće jutro čekalo, da otputujemo vrlo rano prema području, o kojemu je Bruno pričao čudesne stvari, području punom različitih životinja, gdje su vladale zmijske.

Drugog jutra uistinu uputismo se vrlo rano, u pratnji »Governatora«. Po prilici poslije četiri sata u samovozu i pošto smo više puta zijevali po putu, došli smo do jednog logora, koji je bio uistinu dobro uredjen. Bilo je tamo nekoliko činovnika iz Ministarstva kolonija, na čelu s Comm. Liberati, koji je bio stari i vješti lovac na slonove. U logoru je bilo svakoga blaga božjega: leda, naranča, limuna, pića, kao što se nalazi jedino u velikim raskošnim barovima.

Comm. Liberati govorio nam je mnogo o slonovima i području, gdje se oni sada nalaze. Vrlo blizu. Pregledao nam je puške, odbacivši one, koje nisu po njegovu mišljenju bile prikladne; iskušali smo naboje, a kad smo sve pojedinosti uredili, urekli smo sastanak uvečer, prije smrknuća.

Izvrсна večera, mnogo smijeha, mnogo pripovjedańja o zmijama i leopardima. Legli smo pod šatorom. Slijedećeg jutra bili smo već rano na putu prema odredjenom mjestu, gdje su nas čekali magarčići, da nas vode uzduž Gascha.

Put skupine lovaca na magarčiću bio je ugodan i pun šaljivih dogodovština. Skupina je medjutim išla uzduž pješkovitog Gascha. Na čelu joj je bio Comm. Liberati, iza njega Bruno, pa ja. Poslije jednog sata, ugledali smo slonove u šikarju s lijeve strane rijeke.

— Zaustavite se svi i na zemlju — reče Liberati.

— Idimo sada polako i pješke — reče zatim. Mi smo tako učinili, a iza nas je hodao hrabri slikar. Odjednom neki veliki slon izišao je iz guste šume, zaustavio se, pa nas gleda kao iz znatiželje. Slikar nastoji da se približi što više i snima dvije ili tri slike. Liberati i Bruno, mirni, prate pokrete životinje, koja poslije malog oklijevanja, ponovno se približava prema nama s kratkim kasom. Na to pomicanje pobjegoše svi. Urodjenici s magarčićima; pastiri, koji su bili blizu, nastojali su otjerati svoje volove.

Pozor — reče Liberati — ne razumijem, što hoće ova životinja; budite spremni s puškama.

Slon se zaustavio nekih 15 metara daleko od nas. Od vremena do vremena podizao bi svoju tešku surlu kao pas, što miče svoj rep; a dizao je i svoja ušesa.

Ja sam htio staviti u djelo preporuke, koje sam čuo dan prije, to jest umaći, i rekao sam Brunu, da se makne. Ali ne! Nitko se nije micao. Odjednom je Bruno dao znak, da budemo oprezni, jer on puca. To jest, da budemo spremni, u slučaju, da njegov udarac ne bude smrtna. Stavi se dobro u položaj i poslije kratkog ciljanja, odapne. Slon, pogodjen u lijevu sljepočicu, sruši se na tle.

Oko životinje skupiše se bjegunci i Crnci. Pogodak, uistinu lijep, zadovoljio je sve naše lovačke želje; zbog toga je Bruno odlučio, da se vratimo u Asmaru. Stvarno, što je vrijedilo pucati na srne poslije tako dirljivog pogotka na slona? Bruno više nije htio ni gledati pušku.

Iste večeri odosmo prema Tessenei i u žurbi spremismo svoje kovčege.

Slijedećeg jutra ponovno smo počeli gledati karte za lijet, magnetsku iglu i zrakoplove.

Lijet od Tesseneia do Asmare bio je kratak; jedva jedan sat. U Asmari bili smo gosti »Governatora« u njegovoj palači; kad smo se stavili malo u red, Bruno je htio prije objeda poći malo u grad.

U pratnji »Governatora« sa svojom starom svjetlopisnom spravom »Leica«, o kojoj je često pričao čudesne stvari, upravio je svoj korak prema predgradju, gdje se je mogao diviti novim djelima, koja su nastala za vrijeme

njegove odsutnosti. Krasne ulice, tvornice, tržnica, urodjениčki predio, novo sjedište Podkralja, novi suvremeni hoteli, slikokazi, sve je on to opažao vrlo pozorno i od vremena do vremena gotovo ravnodušno snimao. Zatim je obišao sve slikokaze, čak i unutra.

Poslije objeda htio je ići pješke po gradu, zabavljati se i diviti se dućanima i napretku onih dućančića, koja su mu padala na um iz abesinskog rata. Tako smo sve do kasnog poslijepodneva samo hodali okolo.

Uvečer, poslije večere, htio je prisustvovati predstavi neke umjetničke družine. Općinstvo ga je prepoznalo i izrazilo svoje srdačno veselje, koje, kad se mnogo produžilo, gotovo je nagnalo Bruna da ode iz kazališta. Na izlazu su ga svi htjeli vidjeti. Gledali su ga s divljenjem.

Slijedećeg jutra uputili smo se u Massaua. Uzduž puta, koji vodi prema nizini, htio se zaustaviti u jednoj gostionici, koja ga je podsjećala na rimske. Nešto smo uzeli, razgovarao je s gostioničarom, zatim smo otišli prema Massaua.

Vrućina se je već mnogo osjećala, ali se činilo, da je Bruno lako podnosi; pošao je najprije prema novom uzletištu, zatim u luku, zatim u munjare, i tako je cijeli dan hodao okolo. Navečer poslije večere pošli smo u slikokaz na otvorenom. I tamo, gdje ga nitko nije poznavao, bio je odmah prepoznat, i vidjelo se, kako se novost širi između gledalaca. Drugi iskaz ljubavi razvio se malo kasnije. Bruno je odgovorio, pozdravljajući na rimski način. Iste večeri vratili smo se u Asmaru.

Slijedeći dan posvetio je posjetu uzletišta u Guri i Agordatu, gdje je mogao vidjeti, kako su ustrojena. Imao sam utisak, da je bio zadovoljan.

Ujutro u zoru 24. ožujka bili smo spremni, da otputujemo. Ovoga je puta bilo teško letjeti.

Bruno nije promijenio svoju namisao i odlučio je da ponovi čitav put, to jest Asmara—Cufra—Tripolis. Sjetio se, da mu je Maršal Balbo rekao, da još ni jedan zrakoplovac nije do tada učinio taj put, i htio je biti prvi. Ja sam na to rado pristao. Imao sam pouzdanja u Bruna i vidio sam, da ga neko unutrašnje zadovoljstvo napunja

ponosom. Usprotiviti se ili predložiti mu sigurniji put, značilo bi ražalostiti ga. Umanjiti ga, a ja mu sigurno nisam mogao priuštiti takve darove. Ipak nisam tajio, da sam donekle zabrinut za dizanje u Asmari: na toj visini (2000 metara) dizanje sa zrakoplovom bilo je opasno, budući da smo imali prevelik teret. Izjavio sam mu ovu svoju misao i rekao sam mu, neka dobro pazi na uspon, jer bi prevelika vrućina mogla prouzrokovati kvar na strojevima. Prihvati vrlo rado moje savjete, i s najvećim mirom uputio se prema početku uzletnog mjesta.

Uzletno mjesto na asmarskom uzletištu prilično je široko; mišljah, u svakom slučaju, moći ću mu pomoći da drži zrakoplov na pravom mjestu. Ali to je u stvari samo nauka; jer stvarno djeluje i može djelovati samo jedan zrakoplovac. A taj zrakoplovac može biti samo onaj, koji ima na dohvatu svojih ruku strojeve, i koji osjeća i upravlja zrakoplovom već od prvih metara pomicanja.

Dizanje je izvršeno dobro. Zrakoplov, pomičući se lagano uvijek prema središtu, prošao je čitavo uzletno mjesto, lagano se odcijepio, nakon dva mala skoka i jedva se uzdržao u zraku; nikako nije hvatao brzinu, vidjeli smo uvijek vani krilašca, a nije se moglo učiniti ništa, da stekne brzinu, jer su bila tamo u dnu dva malena brežuljka, baš u pravcu dizanja. Skrenuti nije bilo razborito. U zrakoplovu nitko nije disao.

Bruno miran i šutljiv činio mi se ostvarenje pozornosti u svojoj osobi. Sve to u roku od tri ili četiri časa. Miran jutarnji zrak bio nam je pogodan; ipak sve do 4000 metara nitko od nas nije prozborio ni jedne riječi. Jedino po koji pokret. Dizanje je izvršeno na divan način. Strojevi, vješto rukovodjeni, napunjali su nas najvećim povjerenjem. Toplina ulja i glava nam je to najbolje govorila. Na četiri tisuće metara počeli smo disati i dobro se osjećati.

Napustivši Cheren, zaputili smo se nad pijeskom prema Nilu. Vjetar sa zapada bio nam je najavljen uzduž cijelog puta, i mi smo to uvijek imali pred očima. Stvarno

od vremena do vremena nadzirali smo sve i unosili smo potrebne ispravke na svojoj stazi.

Na prvom dijelu puta, to jest do drugoga rukava Nila, opazili smo vrlo malo skretanja. Od Nila do Cufre letjeli smo veoma teško.

Bruno je svaki sat ili još prije išao u ladjicu i potpomognut od stručnog zapovjednika Palanca, pravio potrebne račune. Krugoval Wadi Alfa nije nam pomagao; Bengasi se nije čuo. Trebalo je dakle biti vrlo oprezan, jer se krugoval Cufra mogao radiogoniometrijski osjećati na samih 600—700 kilometara. Mi smo morali preći po prilici 1000 kilometara bez pomoći krugovala. Kako smo letjeli, zapadni se vjetar sve više dizao, a Bruno mi je od vremena do vremena slao izvješća o veličini našeg skretanja. Prispjeli smo na broj 14. Činilo mi se previše i to sam mu rekao.

— Dobro — odgovori, — ja smo i Palanca mogli točno izmjeriti na dugoj hridini, koju smo preletjeli.

Medjutim je krugoval šutio. Pošto smo već letjeli dva sata pod takvim uvjetima, marconista nam je priopćio, da je u vezi s Cufrom; ipak nije mogao radiogoniometrijski obaviti račun, jer je još daleko. Bili smo već u zakašnjenju prema predviđenom rasporedu. Onaj jaki vjetar na 45. usporio je naše putovanje. Mi smo gledali jedan drugoga, ali nismo izražavali svoje brige.

Još jedanput nakon jednoga sata čuli smo Cufru. Bili smo se makli na desno po prilici za deset stupanja. Kad smo izvršili ispravak, nastavili smo svoj put veseli i zadovoljni. Krugoval Cufra čuo se je sve više i više. Odjednom nam je marconista rekao, da Cufra mora biti vrlo blizu, jer se krugoval čuo neobično jako. Mi nismo ugledali oazu; nikakve palme. Odjednom smo opazili zelenilo i zemlju.

— Evo Cufre! Da, istina je — reče Bruno — priopćit ću malo povlačenje zrakoplova.

— Ali, dok smo se približavali zemlji, ono je zelenilo počelo nestajati, a mjesto njega ugledali smo stijene i kamenje. Nije Cufra! Bili smo se spustili na gotovo 1000

metara; onda veliki zamah dolje sa zrakoplovom i ponovno dizanje; bili smo savršeno na pruzi, ali još daleko.

Po prilici poslije 40 časa letenja, spustili smo se na uzletište Cufre. Neobično zadovoljan, kako smo letjeli, Bruno je odlučio, da već istoga dana nastavimo svoj put za Tripolis. Uistinu nakon dva sata, pošto smo nešto malo založili, već smo bili na putu prema Tripolisu. Od Cufre do Tripolisa letjeli smo dobro i zabavno.

Spustili smo se u Tripolisu po prilici nakon 10.30 sati letenja, ostavljajući za sobom oko 4000 kilometara.

Sjećam se, otišao sam odmah u krevet, dok je Bruno sasvim odmoren, našavši obitelj u Tripolisu, ostao objeđovati na parobrodu »Savoia«.

Slijedećeg dana, pošto smo primili ugledno čestitanje Maršala Balba, otputovali smo za Rim. Vrijeme je bilo ružno. Žestok vjetar i kiša na pruzi sve do Sicilije. Kasnije jedino žestok vjetar i mnogi oblaci, koji su nas prisilili da letimo vrlo nisko. Posred Tirenskog mora na visini Napolja morali smo zatvoriti središnji stroj, jer je pukao jedan zatvarač. Nastavili smo put sa dva stroja i spustili smo se u Guidonii. Put Rim—Istočna Afrika i natrag ispunio je Bruna velikim zadovoljstvom. Sva su ga stručna pitanja lijeta sve više i više oduševljavala; raspravljao je rado o dugim prugama, o krugovalu, o metereologiji; ispričovijedao je prijateljima svoje utiske.

Ovaj mu je lijet pružio veliko veselje.

NA ISOLDA DEL SALE

Portugalska vlada, dopuštajući da se upotrijebi Isola del Sale kao zračno uporište za L.A.T.I., požurila je radove oko uredjenja toga uporišta, i poticala čak same predstavnike L.A.T.I.

Bruno je ostao jedini glavni ravnatelj, jer je drugi ravnatelj pošao već u kolovozu u Ameriku, da bi sklopio ugovore s brazilijanskom vladom. Bruno je već uputio dva parobroda s radnicima i tvorivom. Radilo se vrlo brzo, jer je Bruno upravljao; i to on sâm.

— 28. listopada mora biti sve gotovo. — To je bila njegova lozinka; već smo bili u rujnu.

S Isola del Sale i s drugih uporišta stizavali su najrazličitiji glasovi. Bruno se htio osobno uvjeriti, kako napreduju radovi, da bi mogao u svakom slučaju narediti, sve što je potrebno.

— Idemo na Isola del Sale — reče mi jednoga dana. Možda trebaju savjeta, pomoći; željeli bi me vidjeti, a ja hoću da se sam uvjerim, kolika je njihova djelatnost.

Stvarno 11. studenoga 1939. digli smo se iz Guidonie u pravcu Seviglie.

Lijet je bio dobar; jedino je bilo neobično loše vrijeme prema Balearima, pa smo se morali dignuti na 6000 metara visine. Kad smo prešli Balcare, vrijeme je bilo ponovno lijepo i radije smo se spustili, da ne moramo trpjeti toliku zimu.

Brežuljci sjeverno od Alicanta bili su puni oblaka s velikim sijevanjem, koje nam je omogućavalo da od vremena do vremena vidimo zemlju. Bili smo na 3500 metara. Odjednom smo bili prisiljeni da udjemo u oblak. Izgledalo je, da nije gust, ali mi nismo mogli nikako izaći iz njega. Deset časaka letjeli smo s pomoću naših sprava, a Bruno je sve to vodio neobično lako i mirno. Ipak nije zanemarivao termometar, koji je neprestano gledao; stvaranje leda nije ugodno na tome području; pod nama bila su brda. Sve je svršilo divno.

Spustili smo se u Sevigliu, gdje je čekao konzul, da iskaže počast Brunu.

Htijući posjetiti Sevigliu i pregledati je nešto bolje, Bruno je odlučio zaustaviti se u njoj jedan dan. Taj je dan posvetio posjetu Kraljevske Palače i okolici grada. Bio je naročito zanimljiv posjet destileriji Jerez della Frontera, gdje smo kušali vino i konjak iz starih vremena.

Dan kasnije otputovali smo za Villa Cisneros. Lijepo vrijeme dopustilo je Brunu, da napravi mnogo opažanja i tako se je za vrijeme čitavog puta zabavljao svojim bilješkama. Za vrijeme lijeta primili smo jedno priopćenje: obavještavali su nas, da se jedan naš zrakoplov spu-

stio u Capo 'Jubi zbog kvara. Bruno je odlučio, da se tamo spusti, ako bi im trebala kakva pomoć. Poslije šest sati lijeta stigli smo do Ville, gdje se je Bruno vještim upravljanjem izvrsno spustio po velikom vjetru.

Uveče smo bili gosti zapovjednika španjolske posade; objed, koji je nagradio Bruna velikim bolovima u trbuhu, jer je proždrljivo jeo morsko voće, neku vrst voća, koju možemo ugledati jedino na tom mjestu.

Slijedećeg jutra otputovali smo za Isola del Sale. Lijet se morao vršiti s velikom pozornošću, jer, ako ne nadjemo Isolu, postojala je opasnost, da svršimo u more; zbog toga smo posvetili svu svoju brigu točnom bilježenju puta, uzdržavajući se presavjesno od svakog skretanja već u početku. 1100 kilometara morskog puta nije bila šala. Sve se međjutim odvilo savršeno. Poslije dva sata lijeta krugoval iz Isola del Sale već nas je primao i upravo nas je doveo do uzletišta. Sjećam se, da je toga jutra bilo magle mnogo više nego obično, i tek smo vidjeli Isola del Sale, kad smo bili nad njom. Kad smo se spustili, učinilo nam se, da smo sišli u komad pustinje posred Atlantika. Svugdje pustoš: po koji brežuljak prema sjeveru, sve ostalo više manje ravno; šatori su služili za stanovanje.

Večerali smo u jednoj drvenoj kućici. Bruno se zanimao, kako napreduju radovi. Sve je išlo, kako treba. Radnici i stručnjaci radili su s ljubavlju, jer su znali, da je njihov zapovjednik Bruno. Taj je posjet bio ugodniji za te ljude, nego za sama Bruna. Iza kako je dugo govorio s upravljačima mjesta, i kad se osobno propitao za životne uvjete, za stan i hranu radnika, odlučio je, da otputujemo slijedećeg jutra.

Htio je odjednom preletjeti od Isola del Sale do Seviglie. Daljinu od 3200 kilometara. Uistinu u zoru slijedećeg jutra digosmo se. Poslije tri sata bili smo u Villa Cisneros, gdje smo se spustili, da iskrcamo tvorivo, i ne zaustavljajući strojeve, otputovali smo za Sevigliu. Dugo putovanje nije nimalo umorilo Bruna, koji je za vrijeme čitavog lijeta ostao gotov uvijek na upravljačkom mjestu.

Stigli smo u Sevigliu poslije podne, po prilici nakon devet i po sati lijeta. Slijedećeg smo dana otputovali u Rim. Tako smo u jedan dan i po prevalili 5200 kilometara.

I ovaj je lijet ispunio zadovoljstvom Bruna. Sad je već bio gospodar svoga zvanja. Mogao se takmiti s bilo kime; i zbog toga je bio naročito sretan.

Zračna pruga Rim—Rio de Janeiro redovito je radila već od 23. prosinca 1939.

Nesreća, koja se dogodila zrakoplovnom upravljaču Rappu, mnogo je ražalostila Bruna. Bila je to nezgoda, koju su skrivile okolnosti. Rapp je htio pod svaku cijenu, pri svakom vremenu izvršiti svečan otvor pruge od Rio de Janeiro do Rima, baš uoči Božića. Bruno ipak nije izgubio prisutnost duha, gledao je nesreću kao nesreću, skupio je svoje zrakoplovce, i uvjerio ih je, da treba naprijed gledati.

Stvarno slijedeći lijetovi odvijali su se s divnom pravilnošću.

Poslije osam mjeseci mojega boravka izmedju Isola del Sale i Recife, pošto sam izveo deset prvih atlantskih ljetova i ustrojio prema njegovim nuputcima zračno uporište Isola del Sale, Bruno me je pozvao u Rim.

Već je tada Društvo imalo veliku trgovačku djelatnost i trebalo se pobrigati, da se izaberu novi zrakoplovci, da se spreme novi zrakoplovi. Politički događaji u Europi dali su slutiti, da će Italija skoro ući u rat. Zbog toga se je Bruno naročito brigao za tvorivo, koje se nalazilo u zračnim uporištima, brigao se za osoblje, a naročito za valutu. Nikad nisam čuo govoriti Bruna tako mjerodavno o pitanju valute, kao tada.

Razbacivati, pa i samo trošiti novac u inozemstvu, za Bruna je značilo izdati, ne imati svijesti, ne razumjeti ništa. Jednoga dana u mjesecu svibnju 1940. odluči, da izvrši nadzorni lijet uzduž svih zračnih uporišta Pruge od Rima do Rio de Janeiro. Glasovi i pisma javljali su mu, da se naše osoblje u Americi nekako neozbiljno vlada; to ga je žalostilo i upravo je bijesnio od boli. Dao mi je nalog da spremim zrakoplov, i službeno je najavio svoj odlazak.

Ujutro 2. svibnja 1940. otputovali smo prema Sevigli, stigli smo u Lisabon, pa u Villa Cisneros, a zatim u Isola del Sale. Imao sam utisak, da ga lijet ne zanima sam po sebi, kao što je to bilo prije, nego je pisao opaske, bilježio svaku stvar, koju je susretao na različitim uporištima; govorio je sa svima upućujući ih u pitanja, koja su bila najhitnija. U Lisabonu, u sjedištu »Fascio di Combattimento« govorio je drugovima. Malo riječi, ali riječi jasne i pune visokih osjećaja dužnosti.

Tom mi se zgodom Bruno — koji mi se dotada uvijek pojavljivao samo kao dobar drug na lijetu, stručnjak svojega zvanja, sposoban da sve uredi u zamisli i u djelu — predstavio i kao čovjek s velikim društvenim i gospodarskim poznavanjem, kao duh zdrava rodoljublja.

Učinio mi se tako ozbiljan, da me stavlja u nepriliku.

Na Isola del Sale, pošto je posjetio nove uredjaje, koji su služili za spremišta, spremište za gorivo, kuhinje, stanove, krugovale za primanje i za davanje, nov uredjaj krugovala, spremio je svoj kovčeg i svoju torbu punu bilježaka i opasaka; sve je bilo spremno za atlantski lijet, koji ga je morao dovesti u Braziliju.

Ali kasno uvečer poziv preko krugovala zvao ga je, da se vrati u Rim i to dosta hitno.

Toga dana bio mu je u gostima na Isola del Sale sin predsjednika Vargasa, s kojim se Bruno dugo zadržao u razgovoru. Ugledni gost je dolazio iz Berlina, gdje je bio na Sveučilištu i vraćao se u Braziliju. Govorio je vrlo lijepo o Njemačkoj i o načinu života, koji se tamo provodi. Reka je, da su Nijemci izvrsno raspoloženi; zatim je s nama pošao na ribanje.

Bruno nije htio kazati Vargasu, da je pozvan u Rim. Izjavio mu je, da odgadja odlazak, da bi bolje upoznao neka pitanja s upravnikom Kapverdskih Otoka. Slijedećeg jutra, kad je jedva otputovao atlantski zrakoplov, ušli smo u svoj zrakoplov i otputovali za Rim, kamo smo stigli slijedećeg dana.

Poslije nekoliko dana Italija je ušla u rat.

U ZRAČNIM NAPADAJIMA
NAD GRČKOM I MALTOM

Kad je buknuo rat, Bruno je predložio više prijedloga, da bi se mogli iskoristiti zrakoplovi i zrakoplovcu L.A.T.I. U početku njegovi prijedlozi nisu bili usvojeni. Kasnije međutim došlo se do važnih zaključaka na temelju njegovih prijedloga.

Ali sad je Bruna zanimala samo njegova zračna četa.

Preuzeo je zapovijed nad 260. četom za bombardiranje sa zrakoplovima Cant. Z 1007-bis; stalno mjesto Ghedi. Njegova je četa pripadala istoj skupini kao i moja, 106., koju smo mi prozvali »Skupina Puževa«.

Kad smo izvršili potrebne vježbe na uzletištu u Ghediu, 16. kolovoza 1940. otputovali smo u svoje odredište na uzletište Trapani, da bismo razvili svoju ratnu djelatnost protiv otoka Malte i protiv vojničkog i trgovačkog brodovlja na srednjem Sredozemlju. 28. listopada 1940. napustili smo uzletište Milo, premjestili su nas na uzletište Grottaglie, da bismo odatle djelovali protiv Grčke. Na tom smo uzletištu ostali do svršetka grčkog rata.

Bruno je sudjelovao u svim odlučnim lijetovima; letio je mnogo i svaki njegov lijet predstavlja dobro izvršeno djelo. Zanimljivo je istaći zrakoplovno oduševljenje, koje je on posjedovao, utječući mnogo na zrakoplovno oduševljenje ostalih. Ja sam osobno gotovo uvijek bio zajedno s njime u zraku; ne zato, što bi on imao potrebu od mene; dapače ja sam trebao njegove pomoći, ako sam želio napraviti dobar pogodak. Ako sam želio s točnošću pogoditi cilj. Bruno je morao upravljati zrakoplovom; on bi se stvarno, prije nego bismo počeli pucati, postavljao u točan pravac lijeta, stroj bi držao potpuno vodoravno, sa stalnom brzinom i spreman da se pomiče na desno ili na lijevo, već prema tome, da li sam mu doticao rukom lijevu ili desnu nogu.

On je baš u ovom istom razdoblju bio vrlo nemiran zbog pomisli, da bi svijet mogao misliti, ili misli, da je on tek osrednje sposoban u svom zvanju. Zato je ozbiljno



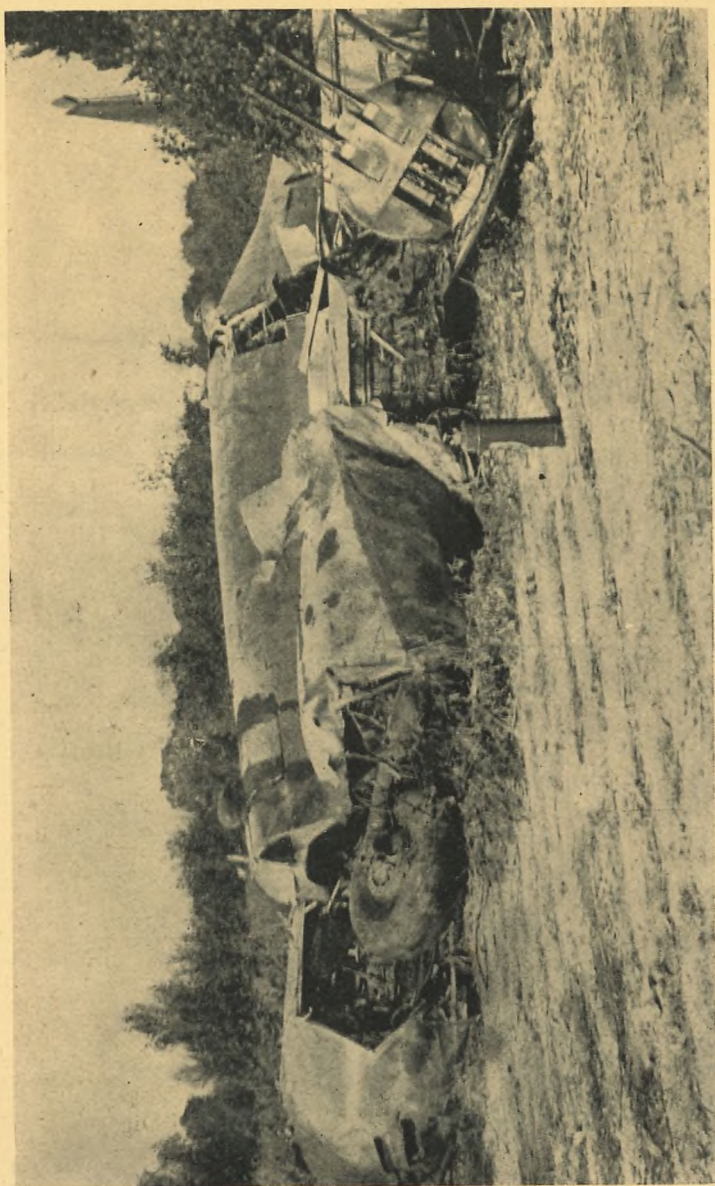
Bruno promatra pali krilaš.



BRUNO medju posadom talijanske podmornice u Bordeaux-u



U pomorskoj bazi talijanskih podmornica BRUNO
s admiralom Parona



P 108 strmoglavljen u Pisi

želio prijeći u lovačko zrakoplovstvo, gdje bi, sam u zrakoplovu, mogao dati nesumnjiv dokaz svojih stvarnih zrakoplovnih sposobnosti.

Sjećam se dobro, medju njegovim lijetovima, prvoga lijeta nad Maltom, gdje nas Englezi nijesu dočekali s ljubavlju, jer se radilo o našem prvom pothvatu; protuzrakoplovno topništvo i lovački zrakoplovi dali su nam osjetiti njihovu snagu do krajnih mogućnosti. Bruno, miran, čekao je pogodak; ako nismo bili pogodjeni, već je bio uspjeh. Bombardiranje uzletišta Micabba dobro je uspjelo. Neki su zrakoplovi spustili bombe sa zakašnjenjem. Bruno se razbjesnio i rekao zrakoplovcu, da nije imalo smisla izvrći se opasnosti neprijateljskih topova, kad su kasnije sa zakašnjenjem bacili bombe! Po koji razmrskani dio neprijateljskog hitca probio je u pojedinim djelovima naš zrakoplov i druge zrakoplove. Malenkost!

Drugi lijepi lijet bio je za vrijeme bombardiranja Tatoi, prvog dana rata s Grčkom. Otputovali smo vrlo rano sa deset zrakoplova u pravcu prema Ateni. Poslije dva i po sata lijeta nad neprijateljskim područjem, gotovo iznenada spustili smo velik tovar bomba na uzletišta. Medjutim su se popeli neprijateljski lovci, da se nama suprostave: vidjeli smo, kako ulažu sav svoj trud, dok smo mi sa savršenim zaokretom na desno, u potpunom redu uputili se prema našoj polaznoj točki; preletjeli smo Pirej, pun brodovlja, svake vrsti i nosivosti, s oblacima bijelog dima. Možda su svojim sirenama najavljivali našu prisutnost.

Drugi lijet, kojega se dobro sjećam, bilo je bombardiranje mosta u Perati. Bilo je vrlo rano ujutro. Brda puna snijega, a nebo vedro kao kristal. Sunce se bilo tek malo diglo na obzorju, ali je mnogo zasjenjivalo doline, tako da ih se nije moglo lako prepoznati. Put se gubio s vida, rijeke i potoci nisu se razlikovali. Nismo vidjeli most u Peratiu; nisam ga ugledao. Napravili smo ponovno jedan krug, ali i ovaj put bez ikakva uspjeha. Digao sam se s mjesta promatranja i rekoh Brunu, da ne uspijevam nikako vidjeti svoj cilj, pa se bojim, da ne pogriješim.

Naše čete bile su u blizini, pa sam zbog toga bio naročito zabrinut. Tada mi je Bruno pokazao jezerce Janine i cestu.

— Idimo povrh one ceste — reče mi; tako smo i učinili.

Idući pravcem ceste lako smo ugledali svoj cilj; pogodak je izvrsno uspio. Ipak ostali smo barem 30 časa na onom području. Englezi su uvijek kružili sa 30 ili 40 lovačkih zrakoplova: bili smo se izložili velikoj opasnosti! Bruno nije bio ni malo smeten, pomagao mi je, sa mnom je suradjivao, zadržavši potpuno prisutnost duha.

Kad smo se spustili, na povratku, iskreno sam mu rekao, da je uistinu vrijedan, kad mi je na takav način pomogao, da ne upropastim svoj pothvat.

Jedne noći kasnije morali smo poći bombardirati Patras. Otputovali smo, kad se smrkavalo. Došli smo nad naš cilj, kad je noć već bila pala. Slabo se je vidjelo. Mjesec se često sakrivao u gustim oblacima. Spustili smo se, da bismo mogli letjeti nad obalom, prije nego stignemo do korinskog kanala. Stvarno stigli smo do obale; da ne pogriješimo, Bruno je više nije gubio s vida. Protuzrakoplovna bitnica, koja je na nas pucala, javljala nam je, da smo nad Patrasom. Vatra je privukla našu pozornost, i pokazala nam je, da se grad nalazi s lijeve strane. Ispustili smo naše bombe, koje su pogodile ogromna stovarišta u punom pogotku. Na povratku digao se veliki vjetar s istoka, koji nas je bacio prema zapadu. Mi smo se morali vratiti na svoje područje po već odredjenom nacrtu i putu.

Bilo je potpuno tamno. U okomitom pravcu opazili smo more namreškano i puno brazda, koje je pravila svijetla crta sa mjeseca.

Tražili smo vezu s Brindisiem: vidjeli smo, da smo previše skrenuli na lijevo. Odmah smo promijenili stazu. Postojala je opasnost, da se nadjemo nad Tarantom, a onda bi nas blagoslivale bitnice! Uхватili smo obalu prema već odredjenoj osnovi, slali smo svoje znakove i tako smo se mirno približavali spuštanju na uzletištu u Grottaglie.

— Više sam zabrinut, kad se vraćam kući, nego kad letim nad neprijateljem — reče mi te večeri Bruno.

Jedna druga večer bila je zabavna. Morali smo ići bombardirati cestu između Argirocastra i Kalibakia. Noć je bila uistinu tamna. Čim smo se digli, nismo više vidjeli zemlju. Rekoh Brunu:

— Drži se radije južnog dijela staze, jer postoji pogibelj, da ne preletimo Brindisi. Onda bi D. I. C. A. T. napravila uzbunu, a može početi i pucati.

Ništa se nije vidjelo. Vidjeli smo samo more i crtu obale u okomitom pravcu. Okrenuo sam se natrag i malo na lijevo ugledao sam, da iz Brindisia pucaju sve bitnice. Pokazao sam Brunu onaj vatromet, a on mi odgovori:

— Možda su tamo engleski zrakoplovi; mi prosljedimo put prema našem cilju.

— Od Valone zaputili smo se stazom, koja je bila vrlo vidljiva, zaokružili smo grad s istočne strane i pošli smo nad Tepeleni. Odatle smo otišli nad cestu Argirocastra. Bacili smo bombe, leteći vrlo nisko, ne jednu za drugom, već u razmacima. Prošavši zatim u blizini Krfa, vratili smo se na naše uporište. Prije nego smo opazili obalu Puglie, vidjeli smo, da iz Brindisia još uvijek pucaju.

Vjerojatno je uzbuna, pa će uzletišta biti sigurno zamračeno — rekoh Brunu.

Išli smo još uvijek naprijed i stvarno smo opazili, da je uzletišta zamračeno. U očekivanju učinili smo jedan krug i javili smo našu prisutnost preko R. T. i s pomoću svijetlih znakova; nitko nije odgovarao. Kružeci, opazili smo, da još jedan naš zrakoplov šalje iste znakove; onda rekoh Brunu:

— Letimo iza njega. Ako počnu na njega pucati odozdo, mi ćemo prosljediti za Foggiu.

Kasnije smo međjutim opazili, da su na uzletištu upalili svijetla; onaj se zrakoplov spustio, pa smo se spustili i mi. Kad smo se spustili, zapovjednik uzletišta rekao nam je, da se radilo o zabuni, i da je morao dva puta mijenjati košulju od znoja, dok je D. I. C. A. T. shvatila, da se radi o našim zrakoplovima; i tek je tada mogao dobiti struju.

Kad je svršio rat u Grčkoj, poslije zadnjih ljetova za osvojenje otoka, evo ga u Rimu, da uredi svoju zračnu četu. Ali posao se nije odvijao prema njegovoj zamisli. Poslije nekoliko dogovora sa zapovjednikom zrakoplovstva, Bruno je bio premješten u Pizu, gdje je kao žrtva svoje smionosti, imajući u srcu želju da djeluje, a u duši prirodjeni smisao za dužnost, poginuo u zračnoj nesreći. Nesreću je uglavnom izazvao kvar na vodnom uređaju zrakoplova.

Čitao sam sve ono, što je pisano ovih dana o Brunu, ali nitko nije izrazio, što je Bruno mislio. Kakav je bio njegov značaj, koji su bili njegovi osjećaji.

Prije svega njemu je Duce bio iznad svih stvari. Prema Duceu je imao nenatkriljivu odanost i divljenje. O Duceovoj misli nije se uopće raspravljalo; uzimao ju je kao nepobitnu činjenicu. Svako obrazlaganje bilo je suvišno.

Dva puta sam bio s njime, kad je Duce govorio iz Palazzo Venezia, a obadva puta opazio sam suze na njegovu licu od ganuća.

Njegova je ćud bila vrlo vesela; neobično dobra srca; pa i onda, kad se činilo, da je tvrd u svojim odlukama, bilo mu je žao, ako bi te odluke uzrokovale bilo kakvu neugodnost drugome. U raspravljanju bio je u početku gotovo uvijek protivan općem mišljenju, a zatim bi sam mislio o tome, pa ako je uvidjao, da drugi imaju pravo, mijenjao je svoje mišljenje; inače nije bilo pomoći; bio je uporan u svojem mišljenju, ali ipak, ako je bio nadjačan razlozima, pokazivao je svoje mišljenje na takav način, da više nije davao utisak upornosti.

Njegova glavna misao bila je upravljena prema gradjanskom zrakoplovstvu. »Poslije rata — govorio je on — vojničko zrakoplovstvo doživjet će stanoviti odmor, usporit će svoj rad, dok će se gradjansko zrakoplovstvo odmah razviti i to zbog gospodarskih razloga. Zbog toga već sada želim proučavati i spremati strojeve, koji će se moći brzo proizvesti nakon rata, i strojeve, koji se mogu lako pretvoriti u gradjanske zrakoplove. Već sada imam posade

s dobrom vježbom za velike lijetove i prekooceanske lijetove.

»Starih će zrakoplovaca ostati malo. Poslije rata odmah ćemo morati osvojiti američka i indijska tržišta na Tihom Oceanu.

»Prije svega treba ujediniti sva Društva u jedno jedino, da se ne gube snage; tako će se moći u većoj mjeri iskoristiti tvorivo, a u isto vrijeme će se trošiti i manje tvoriva. Jedan jedini ravnatelj, jedno jedino stručno ravnateljstvo, jedna jedina uprava.«

Kad je takav prijedlog bio u svoje vrijeme iznesen, nisu ga prihvatili.

— Nalazimo se uoči rata, o tome će se kasnije govoriti — reče.

Znao je uporno braniti svoje mišljenje protiv svakoga drugog protivnog mišljenja; znao je uvjeravati.

Imao je i druge osnove u svojoj pameti, koje mi je od vremena do vremena pričao kao tajne.

Htijući govoriti o Brunu, moglo bi se o njemu govoriti vrlo mnogo i to ne samo sa stanovišta zrakoplovnog i športskog. Bruno se zanimao za sve narodne djelatnosti, imajući svoje osobne misli, koje je znao izradjivati, čuvati i iznositi u zgodno vrijeme.

Podpukovnik *Gori Castellani*

NAGRADE ZA USPJEHE VOJNIČKE I ZRAKOPLOVNE

Nagrade za vojničke uspjehe, za zrakoplovne uspjehe i časna odličja predana satniku zračnoga oružja — Zrakoplovcu — Mussolini Bruno.

**Srebrna Medalja za vojničke uspjehe »na polju«
—A. O. I.**

(B. U. 1936., vijesnik br. 20, str. 312).

»Najmladji upravljač bojnog zrakoplova, dobrovoljac u Istočnoj Africi, sudjelovao je s vedrom smionošću od početka rata u mnogobrojnim ratnim pothvatima, dostigavši broj od po prilici 110 sati lijeta nad neprijateljem. Prisiljen često zbog prirodnih poteškoća i okolnosti da leti nisko i da se izloži oštroj neprijateljskoj paljbi, koja je 18 puta pogodila zrakoplov, uvijek je s uspjehom izvršio povjerenu mu zadaću. 23. prosinca vratio se s velike bombarderske djelatnosti na pličine Tacazzé s desnim krilom polomljenim i rasklimanim od uspješnog protuzrakoplovnog metka«.

*Endertá — Tembien — Senien, 3 listopada 1935.
— 3. ožujka 1936. — XIV.*

Mjedena Medalja za zrakoplovni uspjeh — A. O. I.

(B. U. 1936., dodatak br. 7, str. 33).

»Doznajući, da se jedan trostrojni zrakoplov spustio na neprijateljsko područje i da se nalazi u teškim prilikama, dobrovoljno je odletio s velikom smionošću iz uzletišta Dessié, koje je bilo zbog ne vremena gotovo neupotrebivo, i poslije dugog i opasnog traženja izvršenog pod najtežim uvjetima lijeta, uspio je pronaći i spasiti u Macallé unesrećenu posadu. Primjer vještine i velikog drugarstva«.

Dessié, 13. travnja 1936. — XIV.

Srebrna Medalja za zrakoplovni uspjeh

(B. U. 1937., vijesnik br. 45, str. 1027).

»Sudjelovao je u zračnom lijetu Istres—Damask—Pariz kao zrakoplovni upravljač«.

Srebrna Medalja za vojnički uspjeh — O. M. S.

(B. U. 1938., dodatak br. 03, str. 1-).

»Zapovjednik posade brzoga bojnog zrakoplova, dobrovoljac u ratnom pothvatu, u borbi za više ideale, suprostavljao se najsmionije najtežim borbama i hrabro ih je dobivao. Uvijek spreman na najplemenitija iskušenja, sudjelovao je u mnogobrojnim ratnim djelatnostima, ne brigajući se za žilavi neprijateljski otpor. Svijetao primjer izabranih vojničkih vrlina«.

Španjolska, 26. listopada 1937. — XV.

Srebrna Medalja za vojnički uspjeh — Sadañji rat

(B. U. 1941., vijesnik br. 33, str. 1382).

»Kao zapovjednik bombarderske čete izvršio je, na čelu svojega odjela mnogobrojne ratne djelatnosti, pobjedjujući s ustrajnošću i s visokim ratnim duhom sve poteškoće, koje su nametale loše vremenske prilike i žilav neprijateljski otpor. Sa svojim smionim i hrabrim ponašanjem, nadahnutim plemenitim osjećajima dužnosti, služio je uvijek kao primjer svojim posadama, u koje je znao uliti oduševljenje i potrebno povjerenje, da se uspješno izvrši svaki pa i najsmioniji pothvat«.

Sredozemno More i Grčka, u kolovozu 1940 — XVIII — u studenom 1940, — XIX.

Zlatna Medalja za zrakoplovni uspjeh (na spomen)

(B. U. 1941., vijesnik 37, str. 1604).

»Zrakoplovac u tri rata, dobrovoljac u Africi i Španjolskoj, preletjevši pustinje i Oceane, više puta predan junaštvu u kratkom razdoblju svoje smione mladosti, utjelovljene u vjeri i ljubavi, u strasti i borbi. Pao je na bojnom polju s očima punim smione radosti, dok je vršio pokusni lijet na novom bojnom zrakoplovu dugih pruga; jedna od najnovijih pobjeda za nove bitke i za nove pobjede, koje znadu izvojevati jedino pioniri i junaci. Htijući dati još veću slavu krilima Domovine, dao im je život«.

Pisa, 7. kolovoza 1941. — XIX.

Imenovanje u čin poručnika u S. P. E. za ratne zasluge — A. O. I.

(B. U. 1937., vijesnik br. 16, str. 333).

Promaknuće u čin nadporučnika za ratne zasluge — A. O. I.

(B. U. 1936., vijesnik br. 31, str. 518).

Promaknuće u čin satnika zbog izvanrednih zasluga — Raid

(B. U. 1938., vijesnik br. 6, str. 87).

Križ za ratne zasluge u djelatnostima O. M. S.

(B. U. 1938., dodatak O. M. S. br. 07, str. 4).

Spomen-Medalja s rimskim Mačem za vojničke djelatnosti u A. O. I.

(B. U. 1938., vijesnik br. 42, str. 1271).

Spomen-Medalja za borbu O. M. S.

(B. U. 1938., dodatak O. M. S. br. 07, str. 19).

Medalja za zasluge dobrovoljcima u O. M. S.

(B. U. 1938., dodatak O. M. S. br. 07, str. 40).

Odličje za Pohod na Addis Abebu

(B. U. 1937., vijesnik br. 40, str. 909).

**INOZEMNA ODLIČJA PREDANA
SATNIKU ZRAKOPLOVCU
MUSOLINI BRUNU**

ŠPANJOLSKA

Španjolska vojnička Medalja

*(Dodatak br. 09 naredbi Legionarskog
Zrakoplovstva od 18. svibnja 1939).*

Španjolska skupna vojnička Medalja

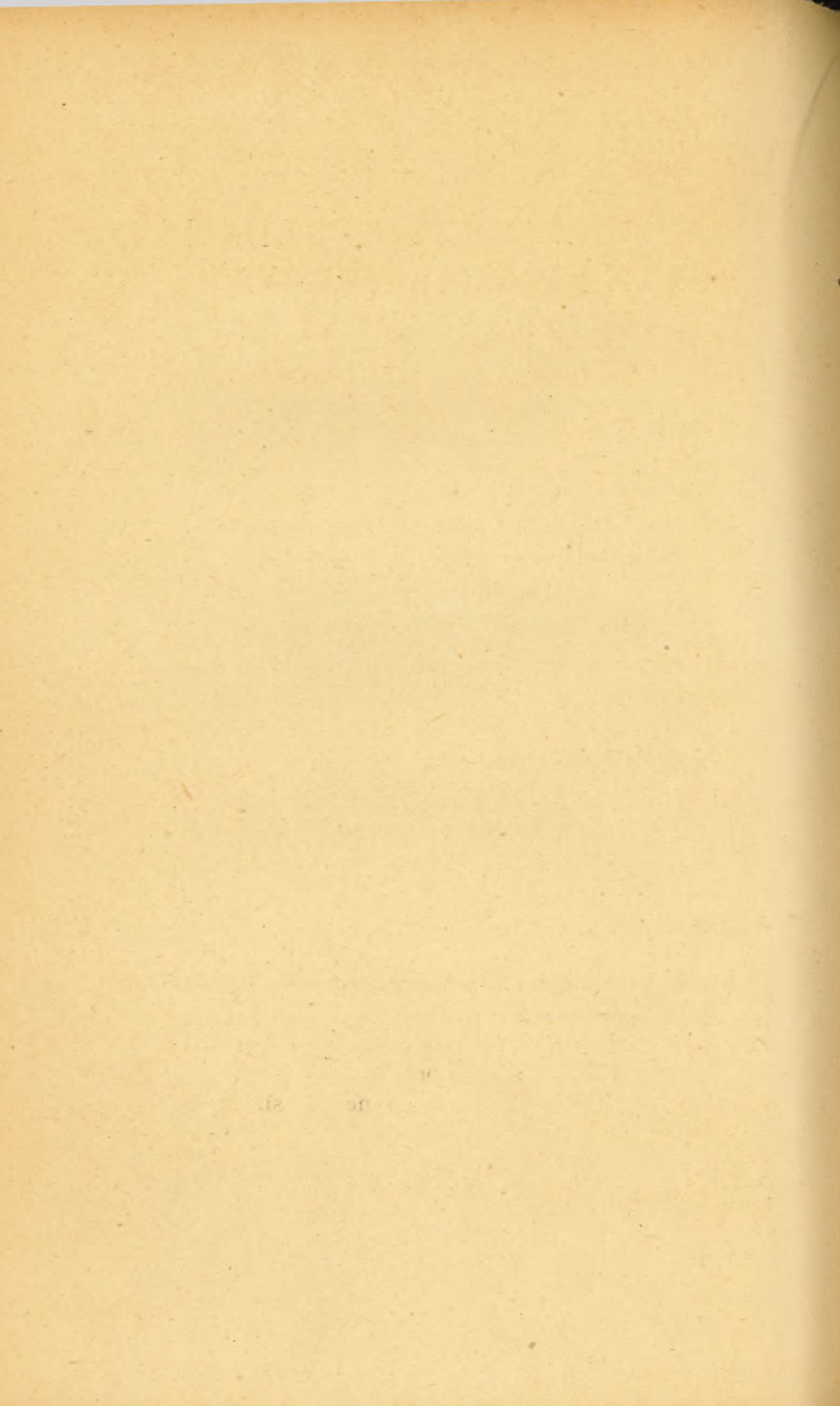
*(Dodatak br. 07 naredbi Legionarskog
Zrakoplovstva od 16. svibnja 1939).*

Medalja španjolskog rata

*(Dodatak br. 12. naredbi Legionarskog
Zrakoplovstva od 21. svibnja 1939).*

NJEMAČKA

**Križ za zasluge Reda njemačkog Orla III. Raz-
reda s Mačevima**



R A Z N O

FAŠISTA OD RODJENJA DO SMRTI

Odlazak u afrički rat zapriječio ti je da položiš ispit zrelosti. Ali želja, da upotpuniš svoje učenje, uvijek ti je ostala. Jednoga dana u mjesecu svibnju 1941. rekao si mi kao tajnu: »Pripravio sam se, da položim ispit zrelosti. Nemoj to nikome reći«. Prvih dana lipnja polagao si redovito pismene i usmene ispite, koje si obavio prema propisu u prisutnosti profesorskog vijeća. Niti ovdje nisi htio prednosti ili olakšice. Kad si dovršio ispite, rekao si mi, da bi se htio upisati na rimsko Sveučilište. Nisi imao vremena.

* * *

Fašista od rođenja do smrti bio si čvrst u svojoj vjeri. Uvijek si osjećao duboku ljubav prema malom narodu, koji teško živi, ljubav, koja je u našoj krvi, jer smo došli iz naroda. Mnoge se zgode pričaju o tebi. Poznate, jer mnoge druge nisu imale svjedoka. Jednoga si mi dana rekao: »Što hoćeš, da ispitujem, prije nego pružim pomoć onome, koji me moli? To gore za onoga, koji me moli, ako ne zaslužuje. Grist će ga zato savjest!« Drugovi oko »Lati« pričaju, da si jednoga dana vraćajući se u Guidoniu, darovao svoje cipele nekom siromašnom starcu, kojemu su trebale, pa si se vratio u radionicu

u samim čarapama. Tvoj drug i suradnik Frangiotta Pullè želio je ispričati o tebi ovu zgodu: »Jednoga dana došla je »Lati« neka žena, da moli Brunov zagovor kod rimskog »Governatora«. Ona je njemu predala molbu, da može prodavati u nekom podaljem dijelu grada voće i povrće. Bruno se zauzeo i ona je dobila dozvolu.

»Nekoliko tjedana kasnije ta je žena došla ponovno k Brunu, da mu reče, da ima dozvolu, ali ona, veli, ne može započeti svoju trgovinu, kad nema klupe, na kojoj bi stavila voće i povrće. Bruno joj je dao sredstva, da može kupiti svoje klupe.

»Kad je prošlo nekoliko dana, pojavila se ponovno ta ista žena i reče Brunu: »Preko Vas sam dobila dozvolu, kupili ste mi klupe, ali ne mogu početi prodajom, jer nemam voća, a nemam ni povrća. Nitko ne će da mi daje na dug«.

Bruno pozove tajnika i reče mu: »Dali smo joj dozvolu, kupili smo joj klupu, upotpunimo sve, pa joj dajmo i novac«. I žena je primila toliko novaca, koliko joj je trebalo da kupi prvo voće i povrće.

* * *

Novac, imanja, bogatstvo nisu nimalo djelovali na te svojim čarom. Sve ono, što se zvalo rasipnost, raskoš, ostavljalo te ravnodušnim. Tako zvani društveni život bio ti je nepoznat. Slike sa svečanosti, na kojima si bio prisiljen prisustvovati, pokazuju, kako si bio daleko od toga i gotovo ravnodušan. Nisi se dobro snalazio u govorkanju ljudi, koje ništa ne može reći i u teškoj okolini dvorana, ti, koji si već od dječastva bio naučen živjeti na čistom zraku, na suncu, medju stvarima i očitovanjima prirode.

* * *

Prvih dana srpnja toputovao si, da vidiš izbliza, kako su ustrojena atlantska uporišta, koja su uređili Nijemci. Na tvom povratku predao si Ministarstvu dva izvješća: jedno sasvim stručno, a drugo je imalo opće političku važnost. Od ovog drugog iznosim najzanimljivije djelove:

»Posjet, koji sam obavio atlantskoj Školi i zračnim odjelima bio je za me vrlo poučan i iscrpiv. Bili smo svugdje dočekani s pravim osjećajem drugarstva, bili su s nama širokogrudni u obavještenjima i pojedinostima«.

Što se tiče ustrojstva tih uzletišta, ti si točno opažao:

»Shvaćanje, da se ne smije mijenjati sastav posade, u isto vrijeme je pravedan i poučan. Ali naročito odobravam sustav, da učitelji budu oni, koji su već letjeli medju najboljim posadama, tako da mogu imati prednost nad mladima i dati im dobru pouku. Treba izabrati već gotove borce i upravljače, koji mogu dati onima, koji se žele posvetiti novoj struci, sve one pouke i stvarne savjete, koje su oni doživjeli, djelujući u ovom ratu. Samo su takvi u stanju poučavati. One dane, koje smo proveli u Lunenburgu, jeli smo zajedno sa časnicima uzletišta. Velika štednja u hrani i rat na sve strane protiv rasipanja. Drugo, ukinuli su ubruse, koje su zamijenili papirom. Uvečer je bio glazbeni raspored, koji nam je priredila vojnička glazba s uzletišta. To je vrlo lijep običaj«.

»Bremen, jedan od gradova, koji su najviše bombardirani, ne izgleda mnogo porušen. Ima malo srušenih kuća i vrlo malo tragova bomba. Doznajući,

da u tvornicama rade 290 talijanskih radnika, skupio sam ih djelomično na uzletištu i s njima sam razgovarao«... »Opazio sam, da se svugdje, pa i u selima isključivo upotrebljava pozdrav: »Heil Hitler«.

»Napustili smo Bremen i Lunenburg, da odemo u V. na Atlantiku, gdje je sjedište Zapovjedništva atlantskog zrakoplovstva. Uzduž čitave pruge vidjeli smo goleme šume i bogata belgijska i francuska veleobrtna područja. Dobiva se utisak, da se svugdje upravo grozničavo radi. U V. bio sam vrlo lijepo primljen od podpukovnika Zapovjednika Odjela. Dao nam je opširno sva obavještenja, i s njime smo vrlo dugo i ugodno razgovarali«.

»Na našem uporištu u Bordeaux-u prisustvovao sam odlasku naše podmornice na daleki put. Bio je to veličanstven prizor. Oduševljenje, veselje, zdravi zapt naših mornara jedinstveni su. Nakon ovako provedenog dana medju našim mornarskim časnicima imao sam siguran utisak, da su to prvorazredni ljudi. Sve vodi odlučna volja, da vrše svoju dužnost svaki dan bolje, a sada, kad imaju stvarno potrebno iskustvo, već su u stanju da sve najbolje izvrše. U Bordeauxu život je gotovo poprimio svoj obični oblik. I prema našim mornarima držanje se potpuno promijenilo. Ipak je nesumnjivo, da nas Francuzi ne mogu vidjeti«.

MARINA

Čitam u svom »dnevniku«:

3. listopada 1938. Obavijest o Brunovim zarukama s gospodjicom Ginom Ruberti, kćerkom jednoga činovnika na Ministarstvu nastave.

27. listopada 1938. Primanje prigodom skorašnjeg Brunova vjenčanja s Ginom Ruberti. Sve ide dobro. Do dvadeset godina Bruno je već bio dvaput u ratu i dva je puta daleko letio, a od toga jedanput preko Oceana. Osjećam neku sjetu u svom duhu, misleći, kako Bruno odlazi iz svoje stare kuće, ali je pravo i služi kao dobar primjer. Želim, da mu život bude sretan.

29. listopada 1938. Različni časovi Brunova vjenčanja odvijali su se pod strahovitim pljuskom. Sada odlaze za Napulj.

Iz toga se braka rodila Marina dne 6. oužjka 1940., koja, dok pišem, ima jedva osamnaest mjeseci. Ona će doznati mnogo kasnije, što se dogodilo. Ima tvoje crte. To je nastavak tvojega života. Ima tvoje oči, tvoju kosu, tvoju krv. Možda i tvoju ćud. Gledajući nju, gledam tebe.

PJESNICI

Tvoja je smrt, Bruno, uzbudila osjetljivost pjesnika. Mnoge su pjesme izišle u novinama i smotrama. Želim iznijeti ovdje one, koje mi se čine najbolje, počinjući s pjesmama na latinskom jeziku.

Profesor Domenico Tinozzi iz Cugnoli (Pesca-ra), jedan od najsajnijih današnjih poznavalaca latinskog jezika posvetio ti je ovu pjesmu:

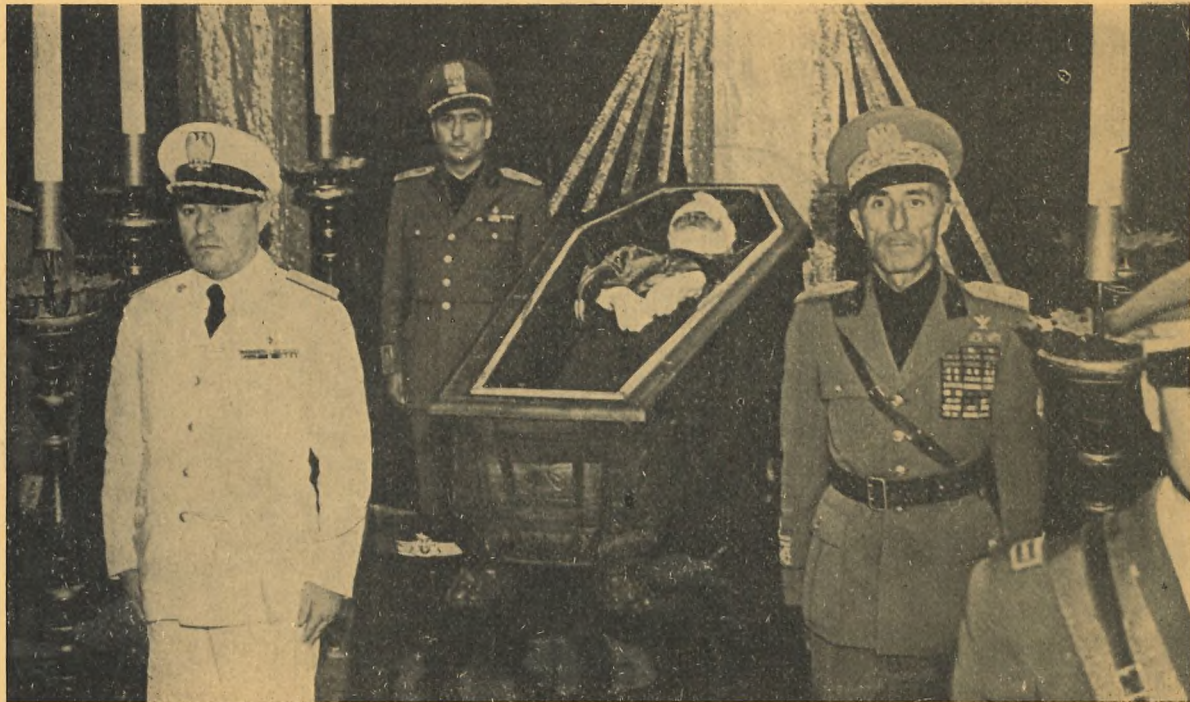
IN OBITU BRUNI MUSSOLINI
EPICIDIUM

*Miles, Te, superas qui nunc evadis ad auras,
Excipiant comiter Di Patrii Indigetes;
Te moerens Tellus Saturnia rite salutet
Ascensumque tuum corde pio celebret.
Quae tibi viventi virtus viresque Latinae;
Pro Patria extincto gloria quanta tibi!
Heu ruit aërium laturum, Te duce, monstrum
Ex alto pavidis hostibus exitium
Aetatisque tuae pererunt dona virentis...
Sursum corda, Itali: nunc animis opus est.*

Knjižničar Gradske Knjižnice u Todi, Monsignor Francesco Giardinieri, zazvao te na ovaj način, misleći na tvoju majku:

*Ut veteris caelum voces tetigere Rachelis
Ereptos natos flebat ubi illa sibi,
Sic hodierna Rachel, multis, loca, questubus! implet
Etsi animi curas, strenua, corde premit.
At quo, nostra Rachel, tu fortunatior illa.
Pro Patria Brunum quae periisse scias!
Qui caeli victor vacuas tranaverat auras
Non leve per pugnas quem manet usque decus,
Dum magno insidias hosti molimine tendit
Extemplo heroum coetibus inseritur.
Pro Patria verum fortes profundere vitam
Si auxilium desit Numinis, unde datur?
Hoc tu freta, Rachel, maternas pectore curas
Pellas; sidereos attigit Ille choros.
E quibus Italiae, pro qua fuit ultro piamen,
Adsit propitius tempus in omne precor.
Brune, o Brune, Tuo facias Auctore Parente
Pax justa adveniat quae bona cuncta paret.*

FRANCISCUS GIARDINIERI



Posljednje počivalište

RIEPILOGO ANNUALE ORE DI VOLO

ANNO	CON VELOVOLI MILITARI (1)		Come pilota di velivolo senza motore	Come allievo pilota civile	Come pilota di velivoli civili	TOTALE GENERALE	NOTE	
	In pace.	In guerra.						TOTALE
1935	32.15	63.45	95 =	19.45		113.25'		
1936	120.30	92.45	213.15'			326.40'		
1937	136.32	25. =	161.32'			488.12'		
1938	90.03		90/03'		17.55	596.10'		
1939					89. = =	685.10'		
1940	3.45	78.45	82.30'		32.25	800.05'		
1941		35.20	35.20'			835.25'		
TOTALE ORE DI VOLO DI PACE compiute							540.50'	
TOTALE ORE DI VOLO DI GUERRA							294.35'	
TOTALE GENERALE ORE DI VOLO							<u>835.25'</u>	



(1) Comprendere anche i voli compiuti come allievo pilota.

Meridiano di Roma objavio je 7. rujna
ovu pjesmu Corrada Govoni:

OTAC

I.

*Jeo je kruh izgnanstva gorkog,
a sad u tišini jede svoje suze.
Pretvoren sav u živu ranu,
dade plemenitu krv
nesebično, ko što izvor daje:
Sada daje najbolje od svoje krvi.
Plače, no u sebi On plače.
Plače zatvoren u skrivenoj boli,
koju će mu jaki zavidjati,
da nijedan otac više ne zaplače,
da nijedna majka jecajući
pusti put ne ispituje više.*

II.

*Otac bje na livadi i reče sinu:
»Volja za moć zapisana je svugdje
na zemlji, nebu i moru,
a ti ćeš je još dalje
pronijeti na pobjedničkom krilu.«
A ocu reče sin:
»Odnijet ću Tvoj znak preko svakog cilja,
zapovijediš li, ja, što Tebi sličim.«
Na zelenoj travi, bez i jedne riječi,
zagrljeni stoje srcem uz srce,
srce orla i srce orlića.*

III.

*A livada, more i nebo
zelenili se svedjer svima smjelostima,
i uvijek je na zemlji, moru i nebu
Ko pobijedjivat bilo lijepo mrijet.
Letio je cvijet mladosti,
procvao prije no što propupa,
noseći u visine sve, što je nečisto,*

pretvarajući u svjetlost sve, što bješe tamno,
 I još je otac, sam,
 na livadi šta se svedjer zeleni za let.
 I čuje svoga sina, koji zove: »Tata!«
 I širi ruke, no na veljem srcu
 Sada samo travu i tek nebo stiće.

IV.

A sada zbog svoga djeteta krvari...
 I jeca krvlju oznojeni Carso,
 u Njemu se burka i razlijeva Piave
 i bujica, puna svojih Mučenika,
 oskvrnjenom krvlju, koja drhće:
 no krv je to Filena, sada živa
 zakopana, što sutra će uroditi plodom,
 kad zastave nove zlatile se budu
 na vjetru sa srebrnim orlovima.
 I sada je On sav ko izvor-voda.
 I gori sav ko vatra živa.

V.

Jeo je kruh izgnanstva gorkog.
 Sada u tišini svoje suze jede.
 I daje svu krv svog velikog srca.
 No tko prima više od onoga, što daje?
 I nudi srce mladahnoga sina.
 No dan će doći, više ne će biti sam
 na polju, što se svedjer zeleni za let.
 Oko njega će se okupiti mrtvi,
 najvjerniji, najbolji, što, i mrtvi, bjehu živi,
 jedini dostojni njegové blizine.
 S onim će glasom zagrmjeti: »Vojnici!...«
 Dozivat će ga oni kao oca.
 Kao val, slobodan morski žal
 Zapljusnut će onaj sudbonosni pjev.
 Onda će svi vidjet ga, gdje plače.
 Znat će kakvo srce bješe u tog oca.

CORRADO GOVONI

Quadrivio objavio je ovu pjesmu dne 12. kolovoza:

SLOMLJENO KRILO

U SPOMEN BRUNA MUSSOLINIJA

*Onog Te jutro Narod čekao
na trgovima: bijahu pomorci,
vojnici, trgovci: Crkve su bile*

*obasjane zlatom Zore najsjajnije,
smiješila se svjetlom
svojih lijepih prozora od mramora*

*Prvostolna crkva, ko što je vidje
Bruschetto. Nikavši u noći
u ružičastoj rosi, Krstionica je bila*

*kao cvijet djevičanstva.
Toranj kosi kao da je snio
svoje stare, davne sne...*

*Od gora, od svojih šuma pa do mora
Piza bijaše budna, tisućljeća puna,
ko na dan križarske vojne.*

*Čekala Te: dolazio si u rani sat,
i Ti sa suncem, sa Istoka,
a šum Tvog zrakoplova*

*šumio je iznad ljudi
kao grom u ožujku, što donosi sunce
i proljeće i klijanje sjemena.*

*Čekao je narod dolje, sav bez riječi:
znajući, da u slavlju
Tvoje srce bīje u željeznom stroju.*

*I ne začu šum oluje
 što se diže s ušća Arna.
 Bio si lijep ko Arhandjeo, gore,*

*što budi žive i mrtve:
 umotan u svoje runo
 vladao si prostorom: bio si tako lijep!*

*I narod Te vidje tog trenutka:
 vidje Te, gdje padaš, ne, silaziš,
 možda si se igrao krilima, kojih bješe mnogo!*

*Dvadeset ih bješe, oh, Tvoje silne trke:
 Slušao si narod blizu svojih krila:
 dvadeset krila! Oh! Tko Ti ih iskrivi?*

*A vjetar, što krotak se činjaše,
 zameo Te. Ti kao munja pade
 u naručaj smrti nezasitne.*

*Izgledao si ko na lijepom i zelenom polju
 vitez, što počiva na svom štitu,
 koji od sunca sja.*

*Nitko ne zadrhta: nikog nije bilo strah,
 i sve majke pristupiše tiho
 gledajući u Tebi svoje dijete:*

*i svaka majka vidje tad u Tebi
 lik djeteta svoga: stade da Te gleda
 odlučno i gordo*

*kao da će život učinit stostrukim,
 Tvoj život zemaljski, na čijem mesu tada
 svaki cjelov bijaše rana:*

*Govorile su: »O sine, koliko svjetla
 u Tvojim smrtil« I svaka ruka
 najljepši cvijet na prsa Ti položi.*

No od njih najviše bješe ruža
i bio si cvijet, živi cvijet,
što na prsima ga osjećaju

mlade žene, ko da niče
u sunčanu vrtu: cvijet Romagne,
cvijet Italije, Bruno, mirisan još od Tvog mirisnog Travnja.

Bio si, ko što Ti ime kaže:
smedj ko brazde, koje plug stvara
smedj ko plodovi zemlje:

smedj ko orao i sokolić,
Ti, što izora putove na nebu
jer za zemlju nisi mario!

Zbogom, doći ćeš da odagnaš oblak
s ovih noći šumom svoga stroja,
Ariele, oboružan strijelama nebeskim:

Dodji pa na sanak i na bdijenja
širi šum svog srca u slavlju,
i plavetnilo mora, kud se dižeš:

Proletjet ćeš nam iznad glava
ko talasanje zvona, da navijestiš
Mir i Pobjedu ovoj Italiji

ovom pramcu što gleda u budućnost!

GIOVANNI CHIAPPARINI

Libro e Moschetto objavio je u svom broju od 30. kolovoza pjesmu pod naslovom:

BRUNO

*U zrelo žito padoše Tvoja krila
što letješe silnim nebesima:
dok si slijedeći svoju junačku poruku
upućivao Bogu svoj blistavi duh,
ko čelik jak.
Beskrajno nebo nije Te izdalo,
napustivši Tvoj smioni teret
u bistroj jutarnjoj plovidbi:
ni sunce nije sažgalo Tvoja krila,
što disala su Tvojim dahom:
zemlja Te htjela, očarana
usponom Tvoje mladosti!
Htjela Te i privukla Te,
opojena vrelom strašću
strahujuć, da Te magični Tvoj let
ne odnese u naručaj božanskih čežnja
Gospodina što se rumeni od beskrajja,
i da Ti nikad više
ne uzmogne cjelivati čvrste udove mlade.*

*Klasje, što se njihalo na vjetru
sanjalo je Tvoje vruće tijelo
i pripremilo Ti odar zaboravi
u toplom talasanju svome,
i digoše Ti oltar
slobodna srca ko što bješe Tvoje.
Nisi pao: sišao si vedro
ko što čisti znadu
sići sa nebesa
i zemlji vratit
mirisnu i svetu mladost.*

*To talasanje žita zrelog,
što ga Tvoje oči gledahu u daljini,
zanesene zanosima vječnim
i zlatni odraz vjetra mirisna od zemlje*

*i crveni mak, skriven u sjeni žita,
ko radosan zaborav i mir
za Tvoju krvcu vrelu,
dozivali su dugo Tvoj smioni let,
Doprviši do sunca, do izvora vatre,
opojen plaveti, davši Stvoritelju
svoj poklon vjere i vrline,
vraćao si se nasmijan,
uranjajući s pjesmom stroja
u čovječanske vizije svoje.*

*Svi smo Te vidjeli,
kako se spuštaš, obuzet opojstvom:
znao si, da se vraćaš,
a ne da padaš!*

*Mi ljudi zemlje i napora,
što dajemo male i velike žrtve,
i sve majke i sve žene,
mi Domovina, čekasmo Te dolje u žitu!
Jednostavan, dobar,
spuštajući se prazninom
Sve dalje i dalje od ponosna sunca
govorio si: »Spuštam se na svoju zemlju
da volim dolje i da budem voljen,
čovjek, a ne mit.«*

*Tako Te volimo, Bruno.
Držeći Te u naručaju, a žene
naše Italije miluju Ti obasjano čelo!
Sin jednog sina ove zlatne zemlje,
to bijaše Tvoja sudbina!
Vratiti Tvoju krv kruhu,
mladost Tvoju i smionu žrtvu
položiti u kruh:
da talijanski ljudi s ozojone zemlje
mogu da se krijepe Tvojom vjerom
i primjerom Tvojim
danas i sutra, tražeći u suncu
Tvoju poruku pobjede.*

Poručnik GULIANO MAGGIONI

Quadrivio od 14. rujna objavio je ovaj sonet Bruna Fattori:

ZA BRUNA MUSSOLINIJA

Gledajte u zlatno doba, zelenu granu
 što svojim se vrškom medj drugima ističe,
 kad vjetar se na nju obori:
 jabukama, ko zviježdjem, okićena, u oluji
 još ljepše sja. Eto sad tih odličja
 Bruna, na tkanini, što crna skriva muževni smiješak
 upućen nadama plavim: siroti sjaj
 nakon tolikih pobjeda nad plavetilo
 voda i nebesa i crvenog bljeska
 cručja i krvi. Ostaje ozlijedjeno deblo
 a tko prolazi, kaže: Pade najljepša grana
 što sjala se na suncu i zraku.
 Na tresak dolje zašutiše žabe, a gore okruglooke ptice.

Assalto iz Perugie od 18. kolovoza:

BRUNO

Pao si, ko što samo može pasti
 niz nebesa virovita blistav
 orao rimski.

Kao tutnjava nadzemaljska
 potresa zemlju i srca ljudska
 strašan tresak razbijena stroja.

Ali se zemlje ni ne dotičeš ti,
 dižuć se silno u tisuće srdaca,
 što tuku ritmom tisuće strojeva
 jer se u tvojoj krvavoj žrtvi
 obavlja obred velikog krštenja:
 Zračni letaču, plovidbe duge
 po svim nebesima, po svim nebesima,
 o Bruno Mussolini.

Svako srce, što bdije
 nad svojim palim borcem,
 zbog tebe opet peče stara rana.
 I ono vidi opet u sjaju Tvoje slave
 svoje izgubljeno dobro
 I strepi za sve borce
 srce Tvoga ljudstva.

Tako, jekom tom silno potresena,
 ljubavlju i mržnjom razdražena,
 vjerom i ponosom veličana,
 prožima bož oćinsko Ti srce, o Duce,
 i sve je veća lomaća Tvoje strasti.

Al je oko suho, i ne zna za plać
 Kalež vjere veliki i zlatni,
 ni za jecaj osvetnićki poklik
 i pijev pobjedonosni
 što se diže uz vijaka šum!

Da bi bolno meso
 Tvoje Domovine,
 koja više nije puki pojam,
 stvarnost živa postalo
 na Božju sliku i priliku svetu
 po njegovoj zapovijedi, o Bruno,
 Ti, medju izabranima
 izabraniće našega plemena,
 pretvorio si sve zemaljske brige
 i svoje smrtno biće
 u neugasiv plamen.

Ideal Te vodio,
 mlada smiona prvaka,
 plavetnilom Afrike i Španjolske,
 kroz magle Albiona i preko oceana,
 glasniće slave, života i smrti
 za najnoviju Rijeć.
 Vodi na istoku
 let orlova carskih
 sudbinskim medjašima!

*Kao svete sjene Domovine
i njenih nebesa, ko Frančesko i Ballila,
živ si medj našim vojskama,
sa zračnog broda bdijući,
uvijek s nama, Bruno Mussolini,
za našu sudbinu!*

FERNANDO DA CESANA

Donna Fascista od 30. kolovoza:

BRUNO

*Talijanska majka motri
žalosni smrvljeni stroj
a u svom bolu što sanja,
vidi kolijevku
za svoga sina,
što ga čudo
divom stvara,
što se preporadja u besmrtnom životu.
Bruno se rodio s velikom sudbinom
Carskoga orla
koju mu udijeli Bog i krv Oca
i čežnja njegove mladosti,
što težila je za prostorima,
razlijevajući se preko uskih cesta
ovoga svijeta.
I letio je lijep i smion muž
prema svima usponima.
Sad ne leti više. Stao je stroj,
jedna tvar, razbijena i nepomična,
al srce se Brunovo zaustavilo nije.
Zapovjednik započe uzvišen
svoj najveći let
i diže se s Italijom
iznad nebesa.*

JEDAN TALIJANSKI BRAT

Rassegna Nazionale za mjesec rujan:

O SMRTI BRUNA MUSSOLINIJA

Bruno,
kao cvijet u oluji
ili svježa školjka na valu,
kao treptaj svjetla
u gustome mraku,
Bio je prešao granicu groba
Kao u mitu odletje tamo,
gdje vlada potpun mir.
Idletje, a krilo njegovo hitro
drhtalo je ko krilo, što ga tresu strojevi,
i bje toplo kao zemlja,
koju je rastrgalo ralo.
Odletje, a njegova duša
zasja tisućama boja.
U visini, u visini
vijenac sjajnih zraka,
što su ga andjeli pleli
dušama junaka,
smiješkom srčanih majka,
kad umire junak na bojištu,
privuče ga u svoje zlatno krilo
u svoj zvjezdani vir.

ALBINO PIERRO

To je tek jedan dio pjesama, koje je tvoja smrt nadahnula.

RASTANAK

Moja je knjiga gotova, Bruno, i ja se rastajem od tebe. Napisao sam knjigu, još jednu knjigu, a sada, kad sam došao do zadnje stranice, neka čudnovata stidljivost savjetuje mi, da je ne izdam, da je ne pustim medju svijet, da je ne predam stranim, a možda bi to bila i tvoja želja, jer si uvijek želio biti daleko od pretjerane vanjske slave. Ali ova knjiga nije pohvala, nije uzdizanje: to je pričanje, jednostavno ljudsko pričanje i kao takvo povjeravam ga naročito mladima, da nadju nadahnuća u tvom primjernom životu,

Svi oni, koji nose ime Mussolini — bivši i budući — dobili su po tvom životu i po tvojoj smrti pečat neumrle plemenitosti. U mnogim pokoljenjima po imenu Mussolini, živio je neki mladi satnik, koji je uistinu na fašistički način prezirao »udoban život«, koji je medju svima djelatnostima izabrao najopasniju, koji je služio Italiji u miru i u ratu i koji je umro u vršenju svoje vojničke dužnosti. Sve ono, što sam ja učinio ili što ću učiniti, nije ništa u usporedbi s onim, što si ti učinio. Samo jedna jedina kap krvi, koja je kanula s tvojih rasrtrganih i nepomičnih sljepočica na tvoje blijedo lice, više vrijedi od svih mojih djela sadašnjih, pro-

šlih, budućih. Jer je jedino žrtva u krvi velika; sve ostalo je prolazna tvar. Jedino je krv duh, jedino krv nešto znači u životu pojedinaca i u životu naroda: jedino krv daje slavi grimizni sjaj.

Opraštam se s tobom, Bruno. Koliko će vremena proći, prije nego sidjem u grobnicu San Cassiano, da prospavam uza te san bez kraja i konca?

Evo pitanja, koje me muči. Ali prije, pobijediti. Zaključiti pobjedom žrtvu, smiriti pobjedom duhove, koji su je htjeli i pripravili. Ti si jedan od mnogih i htio si biti samo jedan od mnogih.



K A Z A L O

	Str.
USTAŠKA MLADEŽI!	3
POGLAVLJE I. - BIO SI NETKO	7
POGLAVLJE II. - SLUTNJE	23
POGLAVLJE III. - LETJETI!	35
POGLAVLJE IV. - LIJET NAD MOREM	57
POGLAVLJE V. - »LATI«	97
POGLAVLJE VI. - TREĆI RAT	119
POGLAVLJE VII. - NAGRADE ZA USPJEHE VOJNIČKE I ZRAKO- PLOVNE	149
POGLAVLJE VIII. - RAZNO	155
POGLAVLJE IX. - RASTANAK	175

KAZALO SLIKA

	Str.		Str.
Brunova slika		Staza prekooceanskog lijeta »Zelenih Miševa«	56
Prve vježbe u pucanju . . .	13	Duce predaje Brunu letačku diplomu	59
U dvokolici oko Villa Car- pena	14	Letač	60
»Balilla moschettiere« . . .	15	Logorovanje u Makallè-u . .	67
Prvi ljet nad morem u Ric- cione	16	Legionar u A. O. I.	68
Jutarnja šetnja na konju u Villa Torlonia	29	U zračnoj luci Asmare . . .	69
Jahačko natjecanje u Rimu	30	Povratak iz Afrike	70
Prve vježbe u skijanju . . .	31	Odlikovan za hrabrost . . .	81
U srednjem učilištu »Tor- quato Tasso«, školske go- dine 1933.—34.	32	U Riccione god. 1936.	82
Prva vožnja u samovožu . .	37	Letač legionar	89
Učenik letač	38	Jesen 1937. u Palma di Maiorca	90
Bruno sa svojim učiteljem pukovnikom Tessore . . .	49	Diploma španjolskog voj- ničkog odlikovanja	91
Spuštanje za vrijeme vje- žbanja	50	Bruno i Biseo pripremaju se za prekoceanski ljet .	92
Očev poljubac	51	Proučavanje puta Rim— Brazilija	101
Duce predaje Zlatnog orla Brunu	52	Letač »Zelenih Miševa« . .	102
		Iskrcavanje u Napulju po- slije prekomorskog lijeta	111

K A Z A L O S L I K A

	Str.		Str.
Povratak u Rim poslije li- jeta	112	Bruno promatra pali krilaš	139
Bruno pregledava jednu po- morsku bezu »Lati« . . .	113	Bruno među posadom tali- janske podmornice u Bor- deaux-u	140
Marina Mussolini	114	U pomorskoj bazi talijan- skih podmornica, Bruno i admiral Parona	141
Lov na slonove u Istočnoj Africi	123	P. 108 strmoglavljen u Pizi	142
Predaja zastave četi	124	Posljednje počivalište . . .	161
Na polju kod Grottaglie za vrijeme rata s Grčkom .	125	835 sati lijeta u miru i u ratu	162
Bruno, Duce i Vittorio na polju kod Grottaglie . . .	126		

