

PERLIČKY

ze života členů Aeroklubu Jičín, jak je pro generace
příští vtipně zaznamenal jeho člen, vážený pan

Milan F i n k e

V Jičíně L.P. 2001

OBSAH

- Předmluva ke druhému rozšířenému vydání
- Kapitola úvodní, aneb setkání s Geniem
- Vzpomínka 1
- Vzpomínka 2
- Začneme od Adama
- Na padáčku
- Jak na diamant
- O letecké akrobacii
- O sexu tenkrát na letišti
- O kinetóze a letadlové nemoci vůbec
- O leteckých přístrojích
- Kapitola filologická o letištní češtině
- O panu Šebíkovi a také trochu o létání
- Jak jsem učil létat prezidenta Aeroklubu České republiky
- Přelety
- Ostrůvek privatizace v moři znárodnění
- TRP
- Třináctá komnata Jiřího Poura

Předmluva ke druhému rozšířenému vydání.

Některé z četných ohlasů na předchozí vydání knihy, kterou právě otvíráte, se dotýkají slovesného stylu textů. Charakter námitek svědčí nade vší pochybnost, že je předkládají čtenáři, dychtící po veselých příbězích nejen z natáčení. A zároveň čtenáři, kteří přehlédli původní znění podtitulu knihy, kterým je **Přínos jičínských aviatiků evropské a světové vědě, technice, umění a sportu!** Tento podtitul je deklarací **úředu** následných kapitol, kterým je **autentický protokol** jevů, příběhů a událostí, osob a jejich obsazení, situací mezilidských, politických, sportovních, společenských i povětrnostních ve sledované komunitě a lokalitě. Jevů, které se **prokazatelně staly**, nebo **prokazatelně mohly stát!** Rozmyslný čtenář jistě uzná, že takový námět nelze obsáhnout pouze jednoduchými prostředky pro zvýšení sledovanosti! Již jen slovní inventář následných textů představuje značný díl celkové kapacity **Úplného slovníku jazyka českého vč. aktuálních doplňků**, nevyjímaje výrazy literárně mimořádné (až na pár výjimek, ježto tak hluboko jsme ani tenkrát ve Vokšicích neklesli). Avšak nejen slova, ale i věty a posléze celé formulace vyžadují neobyčejnou péči při výběru optimálních alternativ k vyjádření začasť nevídaných a tudíž dosud nepopsaných úkazů! A na ty slovní zásoba literatury pro volné chvíle holt nestačí! Autor se ovšem netají tím, že ve snaze racionalizovat tuto nezáviděníhodnou práci, utíká se občas k výročkám a formulacím již známým, vyzkoušeným a osvědčeným. Tento postup bývá v literatuře označován jako **plagiátorství** a zaujatě považován za úkaz neblahý a odsouzeníhodný. Proč ale ihned tasit takové jedy? Vždyť v ostatních technologiích vědeckých a technických je takovýto tvořivý přístup měřítkem kýmých schopností badatelů a vynálezců orientovat se ve světově aktuálním stavu své profese a osobním přínosem tak dál povyšovat tento status nad jeho vrcholy do dalších pater pokroku...

Při studiu následujících kapitol Vám přeji hodně pozitivních prožitků a v jejich závěrech dobrou noc!

Autor.

Kapitola úvodní, aneb setkání s Geniem.

Jsem zase v Jičíně. Město pohádek se právě chystá ke splnění svého každoročního údělů, kdy do svých ulic, náměstí i stavení zve protagonisty rozprávek ze všech končin světa i vesmíru. Schází se tu neuvěřitelná společnost bytostí, které se jindy ve svých příbězích i epochách nikdy nemohly potkat. Dochází k nejabsurdnějším situacím, kterým se nediví pouze jediná skupina obyvatelstva, totiž právě ta, které je celá ta kampaň určena: **děti**. Já však, svým postavením v čase patřící spíše do rubriky **ostatní**, přecházím toto hemžení téměř nevšimavě. Předem jsem totiž zaujal pevný plán: projít se dnes bezmála po padesáti letech tou starou cestou z města na letiště do Vokšic.

Uposlechnu ještě naléhavou výzvu a očistím prach z obuvi své na obří rohožce před Valdickou bránou, potom však Valdštejnovým náměstím ustupuji před tím mumrajem Chelčického ulicí přes Ryneček do Ruské ulice, abych ulicí Raisovou odbočil doprava a vlastně brzy již ven z města. Kdysi se zde otevíral pohled na rovinu pod Velíšem, jejíž součástí je letiště, dnes si musím počkat, než projdu podjezdem pod novou objízdnou komunikací. Ze zatáčky pod hvězdárnou, dřívější prachárnou, už lze tušit přímou výpadovku do Vokšic, která kdysi tvořila jihovýchodní hranici letiště. Dnešní asfaltovaná zatáčka byla tenkrát jen odbočkou do Březiny, tehdejší přímá hlavní silnice dnes pokračuje jen blátivou polní cestou podél kolonie zahrádek, aby definitivně skončila na hranici dnešní letištní plochy; vyšlapané pokračování v travnaté ploše je již zakázanou cestou, jak deklaruje výstražná tabulka.

A právě tady jsem jej poprvé spatřil! Od toho okamžiku, až do chvíle, kdy píší tyto řádky, marně vymýšlím, jak popsat ten výjev! Mezi mnoha nápady samozřejmě nechybělo ono klasické Erbenovo

- malá, hnědá, tváři divé pod plachetkou osoba...

Tomu všemu vsak odporovalo něco úžasně pozitivního, co vyzařovalo z toho úkazu, který opravdu připomínal živou bytost! A pak se ozval hlas, vůbec ne - vichřice podoba - ale mírný, měkký baryton se zřetelným krkonošským akcentem, když řekl: Tak pojď dál, hochu, dnes na tebe tady čekám! - Ono mě to - on mě zná!?

Jako z dálky se slyším jak říkám: Ale já vás vůbec neznám!

Obřadně, s rozmachem se až k zemi uklonil: Genius Locí jméno mé! - a pokračoval civilně: - Dělán tady ducha tohohle místa už pěkných pár pátků! Kolikrát už jsem z toho byl otrávenej, to víš, ty geologický epochy, neumíš si představit jak se to vleče, to vrásnění, potom usazování, než se něco kalýho začne dít; mezi námi: většinou jsem to prospal! A mně se člouječe nějak zalíbilo to lítání ve vzduchu: první to zkoušely ty podlouhlý prasata, když jim narostly lítací blány, pterodaktylus tomu myslím říkáte. A potom spousta všelijakejch kobylek a ptáků, pak už i lidi to zkoušeli v balónech, ale ti dopadli málem jako neandrtálci, a pak už konečně Rajtové, Blériot a Kašpar s Čihákem, ale to už jsem z Prachova sledoval to hemžení pod vokšickým zámkem...

A už mi to zrostalo, a tak taky dobře vím, jak tahle posedlost i čloujeka poznamená, že i když toho ke stáru už moc nenalítáte, tak se tu dál slejzáte - všiml si, že chci něco namítnout - dobře, dobře, ale že byste se zrovna slítávali, to se taky nedá říct, ještě tak ten doktůrek z Rajchu, pak ten, jak se to čte, píše se to Development: - Pour! - no a samozřejmě ten váš prezident, pamatuju, byl tady i na tryskáči, málem zahučel do kukuřice, už asi taky houno vidí... No a vy tam vysedáváte jako štamgasti, mluvíte řeči o starých časech, a to neumíte nic jinýho? Je vás tam docentů, vynálezců a inženýrů jak nás... jak se to řekne: hodně, a na nic jinýho jste nepřišli? To přece už dávno vymyslel ten Bertík Ajnštajnů, bude to už brzy sto let, že i ten prevít čas se dá všelijak vohejbat, zakrucovat a popohánět a vracet, na tom není nic diunýho! Pro ty, co uměj aspoň trochu lítat to není žádná potíž, podívej, co jsem ti tu dneska přistavil!

Jako kouzelník rozpažil ruce se širokými rukávy a s významným pohledem ustoupil stranou: za ním stál, ležérně opřen křídlem o zem - je to letadlo? není? - kabinu to má... Tak nekoukej a sedej! - pobízí mě ten nadpozemšťan. - Když vám přivezli prvního Pionýra, taky jste koukali jako dědeček na voračku, a jak se vám to pak lítalo! - Kokpit skutečně připomíná staré slavné časy, všechno je nějak povědomé, nastupuji, v duchu provázen hlasem zvěčnělého Václava Lukáše "jako jeptiška do muničního skladiště", zvenku ještě slyším nabádavé - a nezapomeň, že ta mašina má teď úplně jiný letový vlastnosti! - a kdybys něco potřeboval, piš! adresu znáš? **Geniloci - zavináč - porák - tečka - cz!** - Zaklapl kabinu a odchází rozevlátým krokem; ještě, aniž se ohlédne,

zamává rukou nad hlavou - a mne teprve teď napadne, koho mi ten tvor celou tu dobu připomíná: samozřejmě, celý Vláda Matějků!

V přívětivém prostoru se mi vybaví pradávna modlitbička: kabina, kurty, klapky, trim, přístroje - zvenku zní hlas do telefonu - Pionýr sólo - bočary - mává! - známé trhnutí - a už to jede! Ale jo - ho - hóóo! - jenže dozadu! - No bodejt': vždyť letíme zpátky, proti času!

A pak už shlížím z výšky na tolik známou krajinu, jejíž duch nás stále okouzluje a s postupujícím věkem víc a víc pobízí k návratům. Na palubní desce mezi známými přístroji objevuji jeden nový, čtyřmístný displej, na kterém první dvojčíslí, dvacítku, už vystřídala devatenáctka; poslední cifra vydrží na místě sotva 5-6 sekund, než ji vystřídá další, nižší.

Zatím pod námi se vzletová a přistávací dráha otáčí proti smyslu hodinových ručiček jako paluba obří letadlové lodi třídy "František Michálek", manévr se zastaví, když její prodloužená podélná osa protne agrostrojský komín; ten se zatím ztrácí jako obrovský hřebík, zatloukaný neviditelným kladivem do země. Všechno je obráceně: kouř, rozptýlený nad chalupami, se zhušťuje do pramének, které mizí v komínech, s ustupující kolektivizací přibývá mezi a i ten horní z dvojice na jedné z nich vykonává ty pohyby obráceně: místo nahoru - dolů, místo dolů - nahoru...

Nad čupřinou stromů Čeřovky opět vyčnívá

VYSTAVENÁ OCHOTOU SPANILÝCH DÁRCŮ MILOHLÍDKA, 1843,
V ÚLEVU NUZNOŽIVÝCH, K ROZKOŠI KRASOLIBÉ

- a bělostný státník, vytesaný z ostroměřského pískovce nad Okresním národním výborem, znovu zve milence do vlídného stínu čtyřstupu staletých lip. Poslechne jej i budoucí starosta města inženýr Ivan Matějka (ODS) a v objetí šeptá své milé Božence:

Až všechno nepřátelství pomine,
pak naše v slunci narozené děti
vám budou žehnat...

...jémine: ona vzdychá - můj básníku! - zatímco její básník čte přes rameno ty verše, napsané obrovskými písmeny na fasádě protějščího činžáku. Výšková budova hotelu Start se stává "menší a menší, až je nejmenší na celém světě", a Valdická brána je opět dominantou města.

Ale to už se z letištní plochy vymrští lano, jeho fousy se neomylně

zaklesnou do bočních závěsů stroje a naviják Stratílek, řízený zkušenou rukou mladičkého kandidáta inženýrství Honzy Ďoubala nás věčně a nekompromisně stahuje z výšin fantazie zpět na pevnou zem. Aerodynamický svist je vystřídán drnčením podvozku na travnaté ploše, pak i to utichne a my stojíme před hangárem, u jehož východní stěny je namísto dvoupatrové budovy opět přilepena přízemní dílnička. Na jejím štítu visí velká dřevěná tabule s nápisem

JOSEF KAZDA, podnik na sračku,

a to je neklamný důkaz, že náročný experiment se zdařil: přistáli jsme na jičínském letišti ve Vokšicích na konci první poloviny dvacátého století!

Vzpomínka I

Dávno, dávno již tomu, co jsem opustil svou rodnou obec, rodný kraj a rodné letiště, a našel nový domov na moravsko - slezském pomezí. Skončilo bezstarostné mládí a nastalo mládí se starostmi. Jednou z nich, přiznávám, že z těch příjemnějších, bylo poznávání nového životního prostředí. V rámci této aktivity jsem se jednou zastavil před výstavnou budovou bývalé místecké radnice, kde mou pozornost upoutala pamětní deska, vkusně vkomponovaná do pravého křídla novorenesanční fasády. Její text oznamuje všem kolemjdoucím, ochotným pozvednout svůj zrak mezi vrcholy vysokých oken zvýšeného přízemí, toto:

Zde se narodil
PROF.Dr.FRANTIŠEK CHVOSTEK
věhlasný lékař a vědecký spisovatel český.
1835 - 1884

Co to ten mamlas píše? - říkáte si teď mnozí z vás! - Chceme číst něco nového o starých legracích na jičínském letišti a on jde na nás s jakousi dějepravou moravského markrabství!

Ihned vysvětlím; a uvidíte, že tady souvislost je, a jaká! Stačí když řeknu, že tenkrát, ač pln nových dojmů a vzdálen 229 kilometrů vzdušnou čarou od Jičina, před touto pamětní deskou slavného rodáka, jsem si vzpomněl - na plachtaře Václava Ďoubala! A včil mudrujte, vážení!

Nebudu vás dlouho napínat, vysvětlení je toto:

Tenkrát na letišti, nepochybně stejně jako dnes, byl létající personál povinen podrobit se každoročně lékařskému vyšetření. V tehdejších našich letech nám nedělal starost náš zdravotní stav, problémem bylo v příznivém čase zvládnout úřední vyplnění toho ohromného množství kolonek na několikastránkovém tiskopisu. Ten začínal osobními údaji a přes rodinnou anamnézu pokračoval jednotlivými odbornými vyšetřeními: interním, chirurgickým, neurologickým, gynekologickým, očním, ušním, zubním a já už nevím, jakým ještě. Ta spousta kolonek každého tohoto vyšetření byla označena zkratkami, z velké části srozumitelnými pouze lékařům, z nejznámějších bych uvedl, pokud si ještě pamatuji: RTG, EKG, EEG, ABS, BSE atd. Vyprávělo se tehdy, že jedna létající studentka vyplnila kolonku "mensens" údajem "Albertov", což je známá studentská menza

v Praze 2. No a například jedna kolonka neurologického vyšetření reflexu, vyvolávaného účinkem populárního kladívka, tentokrát na lícní kost, nesla stručné označení "Chvostek".

Letištní létající lékaři nám nezištně pomáhali při plnění tohoto každoročního úkolu. A po bezmála padesáti letech vidím tu scénu, jako by to bylo včera. Nebylo tenkrát zrovna nejlepší počasí, vysedávali jsme v dílničce, a že bylo právě to období, probíraly se lékařské prohlídky. Lubor Vokrouhlický, s brýlemi na nose, se zakloněnou hlavou hledí do Ďoubalova tiskopisu a mumlá si pro sebe...ééé - bla - bla - bla - neurologické - bla - bla - bla - Chvostek...,

a před ním sedící Václav jej ujišťuje rozhodně: **mám!**

Vzpomínka II

Byla to neděle jako vystřižená z učebnice bezmotorového létání. Když se chýlila k večeru, na letišti v tom nejlepším slova smyslu chyběla dobrá polovina strojů, které se ještě nevrátily ze zdařilých přeletů. Zbývající větroně, jak se tehdy mohlo, slétávali zkušení piloti k hangáru. Instruktor Bohouš Singer se v dobrém rozmaru nad úspěchy svých svěřenců vydal tentokrát pěšky po travnaté ploše k hangárům, aby si konečně v klidu srovnal myšlenky a vychutnal podvečerní cigaretu.

U hangárů zatím panuje obvyklý ruch, provázející každý závěr letového dne. Pod taktovkou vynikajícího Svatopluka Novotného se zde dosud neupřádaná grupa pilotů a pilotních žáků promění v sehraný orchestr, jehož hráči se předstihují v projevech fyzické převahy nad momentálně nepotřebnou inteligencí. Jsme svědky téměř zázračného přeskupování ve své podstatě neuvěřitelně rozsochatých předmětů, jakými jsou bezmotorové letouny, s do slova milimetrovou přesností bez jakéhokoliv vzájemného nežádoucího kontaktu, z místa na místo, nechápající smyslu toho - kterého pohybu ve všech možných směrech posuvu, zdvihu a rotace. Vše probíhá jen podle převážně jednoslabičných pokynů dirigentových, pouze výjimečně delších instrukcí typu "který prase je u toho ocasu, že mě přes směrovku nevidí?" Každý večer se opakuje ten zázrak, že větroně, kterých by se do hangáru podle platných teorií vešla sotva polovina, jsou všechny pod střechou na svých místech a ještě zbylo dost prostoru pro ty, které se teprve vrátí po svých sportovních úspěších domů.

Toho večera se však zaběhnutý program dočkal milého zpestření. Uprostřed dějství zazněl něčí silný hlas: "Paní Svobodová volá, kdy se Jára vrátí domů?" A druhý hlas mu odpovídá: "Řekni jí, že Jára byl na přeletu a musíme ho nejdřív převlíknout!"

A instruktor Singer, právě dorazivší k hangáru, slyšel ten dialog a s úsměvem jej uzavírá památným výrokem: **"To nemůžeš takhle říct, to by si maminka myslela, že se Jára posral!"**

Začneme od Adama

Vyprávění Jiřího Hynka Šprkavce - Hrubého zaznamenal Milan Finke.

Bylo po válce, psal se rok 1946. Na letišti ve Vokšicích začínaly první kurzy, k dispozici byl kluzák ŠK - 38 zvaný "štokrdle". Pro lidi neznalé historie: tohle éro nemělo vlastně trup, jen příhradovou konstrukci, na které byly vzadu ocasní plochy a vpředu před křídlem sedačka jako štokrdle, kolem pilota byl už jen prostor a dráty.

Výcvik začínal tak zvaným: balancováními žák seděl v kluzáku na zemi, někdo mu mával křídlem a on se učil vyrovnávat naklánění křidélky; samo a dobře to šlo, když se kluzák postavil proti silnějšímu větru. Když se to naučil a už nedělal chyby, následovaly první smyky. To byly přímé jízdy kluzáku,taženého navijákem po letišti, v délce takových - no kilometr to nebyl - asi 800 metrů. To už bylo zajímavější a naše nadšení bylo obrovské, protože při té skoro kilometrové jízdě se to občas i vzneslo a my jsme se tak dostávali do vzduchu, byť jen nanejvýš tak metr nad zem; navijákář to dobře ovládal, byly to takové lety po zemi. Kluzák ujel a uskáká těch 800 metrů, parta se za ním vypravila, naložila ho na vozejk, to byl takový dvoukolový podvozek s ojku, kluzák se postavil na čumák, podvozek se přišrouboval k lyži, dva táhli za ojku, další asi čtyři tlačili kde se dalo, až se dostal znovu na start. Za den se takových letů neudělalo nijak moc, ale zato jsme toho dost nachodili.

Nejvíc jsme si užili v horkých letních dnech, a pokud jste to přímo nezažili, tak jste se o tom učili ve škole v politické výchově, jaké bylo léto v roce 1946 ! Není divu, že jsme mívali na sobě jen to nejnnutnější, holky tenkrát ještě nelítaly. A bylo jen otázkou času, kdy někdo přijde s nápadem, že v takovém vedru by bylo nejlepší létat **nahatej!** Myslím, že tenkrát s tím přišel Pacinger. Úplná samozřejmost to nebyla, v první polovině dvacátého století nudismus ještě nebyl tolik rozšířenou disciplínou, a tak nastalo hecování, kdo to vyzkouší. Avšak jak to v takových chvílích bývá, události dostaly najednou rychlý spád: než jsme se nadali, autor nápadu seděl na štokrdleti jak ho pánbůh stvořil, a co víc, ani ostatní nelenili: aby to vypadalo jako doopravdy, jeden zapnul lano, další zvednul křídlo. Povel ke startu se dával tím, že se mávalo praporem; to si však přeci jenom nikdo nedovolil. Jenže: navijákář většinou v tom vedru spal, a najednou vidí, že křídlo je vodorovně! Prapor sice neviděl, ale usoudil, že ho zaspal, nastartoval a začal táhnout! Kluzák se rozjel

s nahatým Rudolfkem na palubě a všichni jsme z toho měli ohromnou srandu, jak se nahatej vznesl chvílemi i ten metr nad zem! Tak to vydrželo několik málo vteřin, snad tři nebo čtyři než nám došlo, že pilot letí na štokrdleti nejen nahatej, ale taky **nepřipoutanej!** Takže zbytek toho letu jsme prožili ve stavu dosti vytřeštěné pozornosti; naštěstí už to netrvalo dlouho a vlek se na konci šťastně zastavil.

Všichni jsme si oddychli a hlavně jsme byli rádi, že u toho nebyl náčelník. Ale jak jsme byli naivní! Slunce bylo ještě vysoko nad obzorem, když o téhle události již vědělo široké okolí, ke kterému samozřejmě patřil i náčelník Kazda. Na konci letového dne se opět rozpoutal obvyklý kravál, kdy jsme jako vždy se sklopenýma očima a svěšenýma ušima přijímali náčelníkovo ponaučení. Zdálo se, že všechno proběhne jako vždycky; zlom však nastal ve chvíli, kdy se náčelník na vrcholu spravedlivého rozhořčení potřeboval nadechnout. V té chvíli se přihlásil ke slovu Jarda Šimek a svým nezapomenutelným způsobem se zeptal: "A prosím - tsss - když ten hoch to tak dobře - tsss - zvládnul, a když to tak dobře - tsss - dopadlo, neměl by dostat ten hoch - tsss - **nějaké vyznamenání ?**"

Jara se tvářil jako nevinátko a my všichni, kteří jsme ho znali, jsme věděli, že jím skutečně je. Nikoliv ovšem náčelník: okamžitě rozšířil obvinění ze zločinu **zorganizování bejkárny** o trestný čin **ještě si z toho dělat srandu** a dnes, po více než padesáti letech asi nikdo nedokážeme vylovit z paměti slova, která jsme si tenkrát měli vzít k srdci...

Plynoucí čas milosrdně zastírá závojem zapomnění nejedno příkoří, obzvláště když mnohé z nich s odstupem let jeví se počinem užitečným. My, kterým bylo dopřáno naučit se létat, založit rodinu, rozvinout své schopnosti ve prospěch společnosti a dožít se současného věku, povstaňme nyní a vzdejme svůj povinný dík velkému náčelníkovi, neb on to byl, kdo předvídavě a trpělivě svým pomyslým býkovcem v pravých chvílích vyháněl z našich hlav zvrácené chutě dopouštět se skutků, které by mohly končit zármutkem našich nejbližších - amen.

Na padáčku.

Název kapitoly může být pro nezasvěcené zavádějící. Úvodem proto ocituji příslušnou pasáž z Řádu vnitřní služby (ŘVS) Dobrovolného svazu lidového letectví (DOSLET) z roku 1952:

1. Služba na padáčku je název pracovní činnosti člena denní směny plachtařského provozu navigační stanice.
2. Tuto funkci smí vykonávat pouze osoba oddaná lidově-demokratickému zřízení, dosud netrestaná a zodpovědně plnící nařízení náčelníka a Rady aeroklubu.
3. K povinnostem služby na padáčku náleží:
 - a) Po ukončení navigačního startu pozorně sledovat konec vlečného lana s padáčkem.
 - b) Neodkladně se dostavit na místo jeho přistání na zem.
 - c) Zde setrvat pro orientaci řidiče traktoru a po jeho příjezdu zavěsit konec lana na tažné zařízení.

Tolik služební předpis. Skutečnost byla obvykle poplatná regionální mentalitě. K bodu 2 například instruktor Singer mínil, že na to stačí jedinec s inteligencí třídního krtka. Tomu odpovídala i tehdejší zvyklost pověřovat touto činností žáky kategorie A bez výjimek, výjimečně pak piloty ostatních kategorií, dopustivší se přestupků, které svojí závažností nevyžadovaly tvrdších postihů.

Předchozí konstatování naznačuje skutečnost, kterou nelze přehlédnout: vedle základní úlohy, deklarované služebním předpisem, bylo pracovišti padáčkáře přisouzeno poslání výchovné, ba v tehdejší terminologii přímo nápravně - výchovné. Tato skutečnost však nemůže ovlivnit realitu prostředí. Stejně jako celé armády vyhnanců nemohly změnit kolorit sibiřské přírody, tak několik nahodilých delikventů neudělá z kvetoucí letištní louky nehostinnou Sibérii. Každý plachtař je totiž zároveň člověkem, do jehož arzenálu sebezáchovných schopností patří umění povznášet se nad neblaze šedé stránky lidského údělu. Pověstná zeleň stromu života padáčkáře pak spočívala v pocitu všeobjímající svobody jeho konání v době mezi odjezdem traktoru a přistáním následujícího padáčku.

Hektické prostředí stojánky, startujících letadel a řvoucích motorů a instruktorů skýtá pramálo prostoru pro vnímání nejnítěrnějších prožitků létajícího personálu. Nejinak je na tom člověk, po řadě se ocitnuvší v ep centru dění letového dne, kdy v kokpitu letounu čelí obvyklému přívalu

nástrah prostoru, ovzduší i osudu usilovnou prací svého mozku a svalstva, bez ohledu na všechny krásy okolního světa. Jako pohádkový ostrov pak uprostřed letiště vyčnívá z tohoto chaosu prosté pracoviště padáčkáře se svým **skvělým osamocením**, známým spíše v anglickém přepisu "splendid isolation". Půvab skvělosti onoho osamocení spočívá na stejných základech, jako v případě staré dobré Anglie, která obklopena mořem, dlouho svobodně rozhodovala, které z vlivů okolního světa nechá působit na svůj majestát. Při soukromém průzkumu tohoto fenoménu mi spříznění kolegové potvrdili, že nikde jinde než na padáčku se tolik bytostně neztotožnili se skutečností, že vzduch je naše moře!

Ve vzpomínkách tehdejšího padáčkáře kategorie A zaujímá trvalé místo obraz vzletové a přistávací dráhy ne nepodobné lukám, kde bych tě nejraději potkal, kde oblaka jdou, přeběhne slunce, přeběhne stín..., znáte to, sobotecký Fráňa se svým dnes již klasickým návodem, jak strávit odpoledne. Vzpomínám, že i já jsem se tehdy nějaký čas trápil jako ten šrámkovský hrdina, ovšem ne tím, kde bych ji nejraději potkal, nýbrž jak bych konečně zvládnul pilotáž větroně v aerovleku, zejména v úvodní části těsně po odlepení v oné výdrži nízko nad zemí, kdy jsem bezděčně rozhodoval, zda se poletí nahoru, nebo zpátky dolů. Stanoviště padáčkáře bylo přímo ideální k bezprostřednímu studiu této fáze startu, kdy jsem mohl zblízka sledovat reflexe duševních pochodů v tváři pilota a odpovídající reakce kormidel. Takhle vážně jsem to tenkrát bral, bohužel se ukázalo, že má opět pravdu náčelník a maminka, která říkala: kdo umí - umí, kdo neumí - čumí! Sledoval jsem takhle opět jeden aerovlek, na kterém mi od začátku připadalo něco zvláštního. Za okamžik se ukázalo, že to bylo obrovské sombrero na hlavě pilota vlečeného Šohaje, Jirky Hrubého. Ten, když spatřil padáčkáře, pravou rukou smekl ten klobouk, nakolik mu kabina dovolila, a po celou dobu toho přízemního defilé za mnou otáčel hlavu a zdravil mě tak s rozesmátou tváří! Hodně jsem přemýšlel o tomto úkazu a po čase dospěl k závěru, že každý umí létat, jak si zaslouží; jsou ovšem tací, kteří když sednou do letadla, letí jim to samo! S tímto jevem jsem se ostatně nesetkal naposledy, jak uvádím v kapitole o leteckých přístrojích.

Genius loci padáčkářova výsostného území, umocněný fenoménem letního poledne, kdy struktura prostoročasu indukuje v éteru nebývalé silové efekty, může u senzibilních jedinců vyvolat nečekané představy, označované v uměnovědné literatuře jako alegorie. Tuto tušenou souvislost jsem si uvědomil, když jsem při jedné návštěvě u Jiřího Poura v Rožďalovicích spatřil na stěně věhlasný dřevoryt Maxmiliána švabinského, příznačně nazvaný právě "Srpnové poledne". Je zde zobrazena dívka, neskrývající ničeho

z autorova vnímání reality, avšak vznášející se, narozdíl od nás bez jakékoliv technické pomoci, nad zemským povrchem! V intencích zpětné extrapolace mě již tehdy napadla dänikenovská myšlenka, že jednoduchým prolnutím časovou prostorosmyčkou by k takové inspiraci dospěl kroměřížský Mistr docela snadno při službě na padáčku, zejména když podnětem k jeho iluzi mohla být historicky doložená událost, kdy se nad povrchem letiště ocitla dáma s proutěnou nůši na zádech, nadnášená stoupajícím lanem navijáku.

Oduševnělé prostředí padáčkářova pracoviště bylo přímo stvořeno pro onu formu duchovní obrazivosti, řízenou přáním subjektu a známou pod souhrnným názvem **denní snění**. Nemohu zde obšírněji rozvádět toto téma sociální psychologie, značně svým rozsahem překračující rámec předmětného pojednání. Omezím se pouze na konstatování, že plachtař, delegovaný denním rozkazem z toho - kterého důvodu do služby padáčkáře, ocitl se tak v duševním rozpoložení, s nímž nemohl padnout na úrodnější půdu, než jakou představuje vokšické letiště přibližně uprostřed vzletové a přistávací dráhy.

V onom rozpoložení jsem byl zastižen jednoho letního srpnového poledne, kdy intenzivní anticyklona postupně snižovala konvektivní vrstvu při zemi zvolna klesající výraznou subsidenční inverzí, která umožňovala plachtařům využívat toliko bezoblačnou termiku, ke které dochází nad rovinou jen na několik málo hodin brzy po poledni. Důsledkem této situace byla úplná absence letadel na letištní ploše s výjimkou vlečné stošestky. Navijákové lano bylo traktorem nataženo celou svojí délkou v trávě úplně stejně, jako zbývající perzonál včetně obsluhy navijáku.

Moje tehdejší snění se však ubíralo jiným chodníčkem. Nezříkal jsem se Rajských zahrad Mistrových, jejichž leckteré subjekty nabývaly v mé fantazii zřetelných obrysů některých spolužaček. Avšak blížící se úřední zkoušky upíraly moji mysl ke kráse jiné přirozenosti, prezentované tehdy větroněm LG - 125 Šohaj. Naladěn nadšeným líčením kamarádů, vzhlížel jsem tomuto dalšímu mezníku plachtařské kariéry jako k nesmrtelné milence. S rozechvěním jsem sledoval jeho žlutooranžovou eleganci proti modré obloze ve fázích letu, kdy každá následující mi připadala neskonale krásnější té předchozí. Jeden z nich se právě blíží ze severovýchodu od Kumburku, veden zkušenou rukou pedagoga Míly Novotného, aby se po slastných chvílích v bezoblačné termice zařadil do okruhu před přistáním. Tu trochu přebytečné výšky ještě spotřebuje závěrečným kroužením, a jako by tušil touhu padáčkáře sytit se tou krásou ze všech úhlů pohledu, kloní své rozpětí stále víc od země k zenitu. A aniž by se co řeklo, naklánění se jeví najednou jinak, už to není ta pravá elegance, už je to, vážení diváci, ano, už je to - vývrтка!

První otočka jakoby z radosti, další však zdánlivě nekonečná, ač všemi silami pilota odvracovaná! To už běžíme tím směrem - a na co myslíme? To vám ani potom nikdo neřekne, protože to neví, až to, že když se znovu podíval dopředu, nad hřeben Vápenek se vyhoupl Šohaj, už zase elegantní, jako by se nic nestalo, sebejistý nabytou rychlostí, přitlačovaný bez klapek k přistání co nejbliže k letišti. A pak už je tu pilot s rozpačitým úsměvem v osmahlé tváři s bledězelinkavým odstínem.

Padáčkář opět sleduje napínající se lano, odmávnutí, startující větroň, snášejíci se padáček. Traktor se vzdaluje, odvíjejíc lano z bubnu navijáku, za nímž se nad údolím Svaté Trojice tetelí vzduch letního odpoledne. Severněji pak tmavý hvozd, odkrývající tajemné Prachovské skály jen zrakům plachtařů ze vzduchu, k němu se řadící Přivýšina, za ní pak na půlnoc v oparu dálky vrch Kozlov a Tábor, na východ Bradlec s Kumburkem, blíže pak Zebín, podle pověsti kamének, který ze svého střevíce vysypal ďábel při jakési honičce, a město Valdštejnovo s Valdickou branou do Českého ráje. To je ta krajina našeho denního snění, která podle mudrců představuje stav duše padáčkářovy. Dejme jim za pravdu, obzvláště když náš pohled přechází z kostela Panny Marie de Sales, chrámu úhledné práce vlašské, blíže k východnímu okraji letiště, odkud právě vyjíždí traktor Ford - Fergusson, vedle hlavy řidiče - je to jen zdání? ne; ještě chvílku - a už je to jisté: ještě jedna hlava! Zemský ráj to na pohled, krásný vzhled je na ten boží svět, proč bychom se netěšili...: **jedou mě vystřídat !**

Jak na diamant

Vyprávění známého jičínského plachtařského rekordmana a dobrodruha Jiřího Hynka Šprkavce - Hrubého zaznamenal Milan Finke.

Na začátku druhé poloviny minulého století, to už jsme byli velcí odborníci, výkonní plachtaři, kdepak stříbrné "C", pokukovali jsme po zlatém a dokonce i po diamantech! Vážně jsme probírali naše možnosti volného přeletu 500 km, cílového přeletu 300 km a převýšení 5000 m. 500 km nešlo uletět ani v naší tehdy ještě dlouhé republice, muselo se přes hranice, nejspíše na jih, do Maďarska. Vytipovali jsme si tam dokonce cíl, Gödöllő se to jmenuje, je to u Budapešti, v tom názvu jsou tři přehlasovaná "o", první dvě se píšou s tečkami, třetí s čárkami, maďarština má asi taky svůj pravopis. Za Rakouska - Uherska tam jezdil na letní byt císař pán a já jsem tam jezdil do kláštera, který po válce předělali na vysokou zemědělskou školu. Měl jsem tam v okolí vyhlédnutá políčka pro přistání, ale hlavně, bylo to z Jičína i z Vrchlabí 500 a nějaký kilometr pro jistotu navíc, kurzovky do map se kreslily podle násady smetáku. Ale jako největší překážka se nám jevilo jednání o přeletu hranic. Reálněji jsme viděli cílový přelet 300 km, to bylo například do Nitry. Ale nám se pro začátek jako nejvýhodnější zdálo převýšení 5000 m. To se dalo dosáhnout v bouřce, bouřky v létě choděj, takže dostat se do bouřky a vytočit těch 5000 metrů a něco, to se nám zdálo nejsnadnější, tenhle diamant urvat...

Připravovali jsme se na to svědomitě. Usoudili jsme, že bez přístrojů to nepůjde, a z přístrojů pak zejména bez umělého horizontu, s pouhým zatačkoměrem to nejde. Umělý horizont na vzduchový pohon taky nemá smysl, protože ve výšce zamrzne, tak tedy umělý horizont elektrický. K tomu je ale do větroně potřeba ještě měnič a akumulátor; měnič proto, že letecké přístroje byly na palubní napětí 48 voltů - 400 hertzů! Z výprodeje se tohle tenkrát po válce dalo sehnat, takže jsme to měli brzy pohromadě. Vážilo to strašný kila a byl problém, kam to uložit, ale i to se vyřešilo. Další parta sháněla dýchací přístroj, protože jsme tušili, že v těch výškách už je nedostatek kyslíku: dvě bomby byly po stranách vedle padáku, k tomu maska, to jsme brali jako samozřejmost, navlíknem masku, otevřeme kohout a je to.

A také jsme se připravovali teoreticky. Studovali jsme například v doktor-ské literatuře, myslím, že to byla Letecká zdravotní věda, tam byl popisován postup, který se dělá s pilotama v Ústavu leteckého zdravotnictví v podtlakové komoře. Tam se vejde asi šest lidí, komora má okénka, aby je tam zvenčí mohl pozorovat doktor. Když se tam všichni usadí, začne se z komory vyčerpávat

vzduch, to je model toho, že se stoupá do výšky a snižuje se tlak vzduchu. A oni měli uloženo ke zkoumání jejich inteligence toto: každý dostal papír a tužku a jednoduchý úkol, psát čísla od tisíce sestupně směrem dolů, tedy 1000, 999,998 atd. krasopisně se stejnými mezerama, a kdyby už nemohli psát dál, aby se podepsali. A pak tam byl obrázek jednoho takového zápisu. Na začátku byla čísla správná, číslice krasopisné, řádky rovné. Pak najednou ta krása začala mizet: čísla šla z kopce, řádky už nebyly rovné, číslice byly roztřesené, nestejně velké, později se začaly objevovat chyby, buď byla čísla stejná, nebo odečtená dvě, došlo na tvary číslicím nepodobná, čím dál větší, a končilo to jakousi čmáranicí, což měl být podpis. Tím bylo řečeno, že s ubývajícím tlakem ubývá inteligence, slábne možnost reálně rozhodovat a ztrácí se schopnost dělat i věci, které má člověk nacvičené, to jest ten podpis. Toto jsme tedy prostudovali, bylo to jakési varování, ale my jsme si říkali: 5000 metrů převýšení, do pěti set nás vytáhnou, čili výška 5500, co se nám může stát!

A přišlo jednou bouřkové počasí, přišlo to směrem od Prahy, krásná černota, na mě přišla řada, honem do eroplánu, honem uvázat, honem zapnout lano, honem startovat, vytáhli mě do pětiset metrů, tam už byly takový flundry nade mnou, černo, začlo to stoupat, vypnul jsem se a byl jsem šťastnej jako blecha. Krásně to stoupalo, zmizel jsem v mraku, ovšem pozor: v tomhle Šohaji nebyl namontován ten horizont, takže jsem měl létat podle zatačkoměru, což v podstatě nejde! Nastaly známé problémy: normálně se krouží v rovině vodorovné, ale když nevidíte horizont, tak se ta rovina začíná nahýbat, létáte v takovém šikmém kruhu. V té spodní části kruhu je velká rychlost, v horní rychlost ubývá, jedině tak se to pozná. Kroužení pak zvenku vypadá tak, jak to říkal Svatík Novotný: létá jako postřelená svině! Jak se dál nahýbala ta rovina toho kruhu, nahoře to tichlo, dole hučelo, usoudil jsem, že když to tichne, jsem nahoře, musím to rovnat, když to hučí, jsem dole a musím to naklánět do zatačky. Jakž - takž to šlo, v mraku hustá tma, ale variometr ukazoval 5 metrů nahoru, 7 metrů, někdy i 9. Výškoměr viditelně lezl nahoru, ale kolem dvou a půl tisíce metrů přestal ukazovat rychloměr, samozřejmě: zamrzl! Byli jsme zvyklí z kluzáku létat bez rychloměru, to mi moc nevadilo, a pořád to stoupalo. Kolem tří tisíc metrů jsem si řekl, že musím vyzkoušet dýchač - a hrůza: jak mě v tom spěchu přivazovali, hadici přiskřípli pod popruh a já jsem masku nedostal k obličejí! Odvázat se nahoře bylo samozřejmě nemožné; když jsem otočil hlavu hodně doleva, mohl jsem si dýchnout přímo z hadice, to jsem ale zase nekoukal dopředu, poznal jsem, že dýchač nemám vlastně nanic.

Pak přišlo další překvapení, které se ale dalo čekat: kroupy. Ty kroupy nahoře jsou daleko větší než ty co dopadnou na zem! A ty kroupy tloukly do plexiskla kabiny a do náběžné hrany křídla tak, že to vydávalo ohlušující rachot, a do toho ten strach, že to rozbije kabinu i celé letadlo! Ale bylo potřeba to vytočit aspoň do pěti a půl tisíce! Tak jsem se obrnil, dál jsem nakláněl, když to hučelo, dovnitř, když to tichlo, ven. Variometr pořád ukazoval málem těch 10 metrů nahoru, až jsem dosáhl 5000 m, tam už kroupy nebyly, pět a půl tisíce metrů, tam už byl relativně klid, říkám si, aby mi nějaký metr nescházel, vytočil jsem to do 6000 m, řekl jsem si dost! vzpomněl jsem si na ten podpis v podtlakové komoře - rozhodl jsem se k návratu. Ta bouřka přicházela od Prahy, usoudil jsem, že nejlepší bude letět na jihozápad - ale já jsem vůbec nenašel na palubní desce kompas, nebyl tam! Asi jsem dostal nějakého blbého Šohaje a už musím rychle dolů! Uvedl jsem aeroplán do vývrtky, 1500 m jsem točil doleva, dalších 1500 m, aby se mi netočila hlava, doprava, pořád jsem nic neviděl, všude mlha, ve třech tisících jsem to vyrovnal a najednou jsem objevil, že ten kompas na palubní desce je - a to přesně uprostřed! Mráz mi přejel po zádech, jak jsem musel bejt nahoře blbej, že jsem ho neviděl! Natočil jsem kurs 220 stupňů, což bylo přibližně na Prahu, za chvíli jsem vyletěl z mraku a teď nastal ten krásný pohled, kdy sice máte pod sebou ještě nějaké mraky, ale dírama mezi nima je zem! Variometr ukazoval 10 metrů - ale minus! - dolů, tak jsem to namáčknu na stovku, výšky ubývalo, což mi nevadilo, dolétl jsem k hladině mraků, kde jsem začal pořádně vidět krajinu pod sebou, letěl jsem dál, až jsem uviděl takovou krásnou louku, po jedné straně silnice, po druhé železnice a vedle nějaké stavení, usoudil jsem, že to je ideální místo k přistání, jak jsem později zjistil, byla to obec Chotěvice a na té louce bývaly prý před válkou letecké dny. Tam jsem parádně přistál, asi 150 metrů od silnice. Trochu přšelo, ale to mi nevadilo, jen jsem se podíval, jestli je to dobře zapsané na barografu, bylo, a nastala obvyklá scéna: ze vsi přiběhli první zvědaví kluci, s jejich pomocí jsem Šohaje rozebral, pod tou silnicí byl takový nízký můstek, pod ten můstek jsme odnesli obě křídla, trup i výškovku. Poprosil jsem kluky, aby mi eroplán pohlídali a šel jsem do vesnice, tam jsem našel lesní úřad, vysvětlím, že bych si potřeboval zatelefonovat, ale oni, že to nepůjde, byla bouřka a nejde telefon, ale že jistě brzy půjde. Chvíli jsem čekal, ale byl jsem nervózní kvůli tomu eroplánu pod mostkem, tak jsem napsal na papír, kam a co potřebuju zavolat, a poprosil jsem ty lesníky, aby, až to půjde, zavolali do Jičína na letiště. A vrátil jsem se na louku. Lesníci zřejmě brzy zavolali, za nějaký

čas se na silnici objevila "erenka" s transportákem, s náčelníkem Skřivánkem a nějakým tím mužstvem. Mával jsem na ně, měl jsem radost, ale náčelník koukal jako čínskej bůh pomsty. Říkám mu - ahoj Jardo, ani neodpověděl a zeptal se hrozivě: kde je ta hruška? Teď jsem koukal zase já, jaká hruška? A on: nekecej, kde je ta hruška? Tak říkám - co blbneš, tady žádný hrušky nejsou, tady jsou jiný stromy! - Tak do čehos to napálil! - A pak se vysvětlilo, že ti lesníci, v dobrém rozmaru a asi také z radosti, že už zase funguje telefon, oznámili Jardovi, že jsem přistál na hrušce! Teprve když jsem náčelníka zavedl pod můstek, kde uviděl Šohaje úplně v pořádku, rozjasnil se a gratuloval mi i sobě, že má nějaký pořádný výkon doma. Šohaje jsme naložili a vyrazili přes Novou Páku domů.

Náčelník, že měl po přestálém vypětí velikou radost, zastavil u jedné hospody a objednal nám všem velkýho ruma! My jsme ho vypili, ale on taky! A mám dojem, že jich bylo víc než jeden! Proti tomu co následovalo, bylo moje utkání s bouřkou úplně idyla! Kdo znáte ty silnice kolem Paky, plno zatáček, do toho erenka s transportákem, ten se vzadu vznášel jako větroň ve vleku, občas to snad jelo i jako jednostopé vozidlo! Ale dojeli jsme tenkrát taky dobře.

Když se mi to v té bouřce tak dařilo, kde - kdo to chtěl taky zkusit. První náčelník Skřivánek. Jak se bouřka přiblížila, hned na to šel. Nevím už, jakou výšku udělal, ale kroupy potkal větší než já, když přistál, překližková náběžná část křídel byla rozsekaná, myslím, že křídla byla na zrušení.

A potom - Pepa Eršil; s tím to ale dopadlo hůř. Odstartoval do bouřky a pak ho už jen našli rozbitého na poli. O průběhu letu jsme usuzovali jen podle zápisu barografu. Chvíli to šlo normálně, pak ve větší výšce pozbyl vědomí, ale ještě stoupal, v bouřce se dá stoupat i s érem ve vývrtce, pak ale byla čára až dolů, až do země. Ten paraboloidový čumák Šohaje z hliníkového plechu byl úplně obrácený naruby; dlouho byl uložený na památku v hangáru, jinak ze Šohaje OK-0609 nezbylo nic, až ho někdo ukradl, asi taky na památku. Spadl někde u Sovenic, to je u Nymburka, kam ho odvezli do nemocnice, primář byl pyšný na to, z jakého stavu ho dal dohromady. Jednu sobotu jsme ho byli navštívit, přijelo nás tam erenkou devět. Pustili nás k němu asi na 10 minut. Uvítal nás, mluvil, jako by překládal z cizího jazyka, ale nám, kteří jsme k němu šli s hodně smíšenými pocitama a nejhoršíma představama stačilo už to, že se hejbal a poznal nás. No, dopadlo to dobře, už v prosinci se zúčastnil tohotočasního TRPu, po roce pokračoval ve studiu, oženil se a teď v důchodu navštěvuje

naše každoroční setkání na letišti.

To byl konec našich pokusů o diamantovou výšku v Jičíně, definitivní tečku pak udělal ústřední výbor Svazarmu, který tvrdě zakázal létat do bouřky, což bylo asi správné.

O letecké akrobacii.

(Tato kapitola je předurčena k zařazení do čítanek pro základní školy. Text proto prošel jazykovou úpravou Českého ústavu jazykového dohledu.)

V systematickém uspořádání kapitol z dějin jičínského letiště by heslo "akrobacie" zaujímalo nejméně ze dvou důvodů přední místo. Za prvé je tu nepochybná priorita abecední. Za další pak okolnost nanejvýše specifická pro onu chráněnou krajinnou oblast, kde půvab přírody a její velebné stavby se vkládají jako konejšivé ruce na čelo poutníka, co chvíli se zastavivšího, aby obdivoval krásy zemského ráje. A vysloví-li ve svatém nadšení tváří v tvář ourodným polím, kvetoucím lučinám, stinným zákoutím pískovcových skalisk i vokšických hangárů slůvko "akrobacie", vrátí se mu vstříc tichou, avšak důraznou ozvěnou, jméno - "Kobrle!"

Potom jsem tu ještě já, který má v této velikolepé atmosféře psát o letecké akrobacii! Já, jenž jsem ve své letecké kariéře sice vytvořil celou řadu akrobatických figur, kdy však teprve v jejich průběhu jsem zkoumal, o jaký obrat jde, a v mysli horečně zpracovával postup, jak jej dokončit!

Naštěstí, stejně jako v oněch případech, uměl jsem si poradit i nyní: požádal jsem Jiřího, aby mi k náročné kapitole napsal kvalifikovaný úvod. Vyhověl mi způsobem, který mi připomněl dávnou příhodu na letišti: při jedné společenské události, se zazátkovanou lahví v ruce, jsem se tehdy zeptal přítomných, zda někdo nemá vývrtku. Přede mnou na židli se ohlédl Jiří a řekl: Nemám, ale můžu ti ji udělat!

"Poslechněte si tento příběh opravdového pilota", píše Jiří Kobrle, a pokračuje: "Zastihli jsme jej v jeho letounu na patnáctém stupni devatenácté minutě východní délky, padesátém stupni dvacátěšesté minutě severní šířky, ve výšce 914,4 m (3 000 stop)! Hle: nejdokonalejší výtvar přírody - člověk, a nejdokonalejší výtvar člověka - letoun! Symbióza obou subjektů, představující vrchol schopností veškerenstva v třírozměrném prostoru! Myšlenky, představy a touhy, po celá staletí prezentované verši, prózou, obrazy i hudbou, sochami i architekturou, psané na papyrus, pergamen, plátno i papír bambusovou štěpinou, štětcem, ptačím perem i kompjútrem, znějící z jevišť, filmových pláten i obrazovek, modelované z kararského mramoru, hořického pískovce i železobetonu majzlíkem, sbíječkou i ocelovým bedněním, se zde pojednou setkávají s novým fenoménem dvacátého století, jaký představuje létací stroj neobyčejných vlastností, ovládaný

člověkem neobyčejných schopností. Rapsodie, v modrém oceánu oblohy kroužené geometricky přesnými křivkami, jakými jsou trajektorie pohybu těchto individualit, jsou sto vyjádřit zcela novými dimenzemi touhu dnešního i budoucího člověka, vězícího v přítomnosti s pocitem marnosti i naděje. Zapsány v paměti publika i sboru rozhodčích stávají se tak svědectvím o dlouhé cestě, kterou urazilo lidstvo od skotačení opočlověka ve větvích diluviálního pralesa, po tuto ódu na radost z pohybu mezi povrchem Země a dolní hranicí troposféry.

Přistupme však blíže k objektu našeho zájmu za účelem podrobnějšího poznání jeho duše. Nacházíme člověka, organicky propojeného prostřednictvím ovládacích elementů s obklopujícím jej strojem. Avšak o harmonii vztahu, obvyklé v okolní přírodě, nemůže být ani řeči! Člověk, uvědomující si svou výjimečnost vysoko nad zemským povrchem, pojednou ztrácí schopnost vážit si vstřícných a oddaných vlastností stroje. Zapomenuty jsou chvíle, kdy v pokorném pokleku mezi podvozkovými koly mydlinkovou vodou omýval té bestii ohambí! Múzy opouštějí v nouzovém režimu palubu a jejich místo zaujímá stranická doktrína "kdo že je tu pánem ?!" Řídící orgány doručují ovládanému ústrojenství přemrštěné požadavky formou neúměrných kvant aerodynamických kiloňůtnů, farizejsky podporovaných stovkami kilowatů zmateného motoru, tápajícího v otázce svého pravého místa na té-teré straně vyrůstající barikády. Tomu všemu čelí organismus stroje stovkami megapaskalů své odolnosti, vrozené mu jeho tvůrci v upřímné snaze po její nepřekonatelnosti. Na to však člověk, tělesně v útrobach stroje, duchovně však nade vším pozemským, eufemisticky řečeno, nedbá! Rve se dál a je to rvačka gladiátora se šavlozubým tygrem v aréně, kde jedinými diváky jsou oni dva.

A vtom se to stalo! Nejprve zvuk, hrozivý zvuk! A hned další! Člověk strne! Uvede řízení do normálu, okrajovým viděním kontroluje konce křídel - jsou na svém místě! Přesto tuší, že něco není v pořádku! S vědomím, napnutým k prasknutí, burcuje všechny své smysly k maximálnímu nasazení! A je to paradoxně právě ten z nich, který se při létání setkává s mizivým uplatněním! Je to zprvu jen tenký pramének informací, vniknuvší nosní dírkou do organismu člověka, jež tento smysl stačí identifikovat, aby zvěstoval nástup nového dějství ve vztahu člověk - stroj. Ano: již je jisté, že na palubě se objevil vetřelec, jakási třetí dimenze dosavadního dualizmu. Není však jen obyčejnou organickou materií na pozadí našeho příběhu. Stává se filozofickou kategorií, která svými separačními, zároveň však i integračními vlastnostmi, vnáší nový rozměr do vztahu

člověk - stroj! Stroj zatím nereaguje, avšak člověk, vybavený pohotovější schopností situační analýzy, jichne. Nesmírně jemnými pohyby řídicích pák vede stroj známým koridorem do prostředí od věků jím obývaným, zpět k rodné Zemi, která mu vstříc nabízí mateřskou náruč - a čisté trenýrky!"

Tolik inženýr leteckých duší Jiří Koblíček.

V naší vlasti předváděl leteckou akrobacii poprvé před první světovou válkou francouzský pilot Adolphe Pégoud. Psychiatr profesor Vondráček vzpomíná, že v Praze tehdy kolovala hádanka: "Který úd visí hlavou dolů? - Peg - úd!"

Na jičínském letišti je v myslí pamětníků trvale zapsáno vystoupení kapitána Flekala na památném leteckém dni v roce 1947.

V mojí plachtařské myslí jsou trvale zapsána vystoupení Aky Kopáčka v tehdy novém, neobyčejně krásném stroji LF-107 Luňák. Narozdíl od ostatních oprávněných protagonistů, řadících na téhle bezmotorové stíhačce ve stylu standardních králů vzduchu, obracel zpravidla hned po vypnutí svůj stroj na záda a kochal se letem v této poloze. Po nějaké době jsme si už zvykli, že nad námi takhle celé desítky minut visel - hlavou dolů - úplně stejně, jako ten - francouzský akrobat.

Obraťme však pozornost k té úloze letecké akrobacie, kterou předestřel v úvodním odstavci Mistr **K**. K oné úloze, kdy tato se stává prostředkem ke ztvárnění niterných pochodů člověka, pilota - umělce. Spějme dál v našem zkoumání a ocitněme se v době, kdy umění létat pocítilo touhu umocnit prožitky viděného poskytnutím podnětů dalším smyslům. A vyslovme hned bez průtahů, že je to právě **hudba**, která obšírností svých emočních schopností dokáže rovnocenně provázet naši nejmladší uměleckou formu, jak to ostatně osvědčila u řady předchozích disciplín, jakými jsou kupříkladu tanec, gymnastika, krasobruslení ap.

V době, kdy se snad žádná z leteckých **šou** neobejde bez vystoupení akrobatických hvězd s průvodem hudby, si již jen ti nejzasvěcenější vzpomenu na průkopníka tohoto žánru, který před více než čtvrt stoletím na tehdy československém nebi tvořil vzdušné libreto k hudbě Gershwinově.

Bohužel nikdo nevzpomene na ty, kdo byli před nimi! V době nechutných tahanic o letecké prvenství Kašparovo využívám této vzácné příležitosti, abych vložil do rukou historiků dokument, který, jak nepochybuji, přispěje k jejich orientaci v této oblasti dosud málo známým, ale nepochybně správným směrem.

Následující události spadají do roku 1953, staly se tedy nejméně 20 let před dnes již historickým počinem tandemu Gershwin - Kobrle. Tehdy jednoho letního nedělního podvečera mě vyzval instruktor Novotný ke splnění úvodní úlohy vyšší pilotáže bezmotorového letounu, nazvané "pády a vývrtky".

Když se napnulo vlečné lano, ucítil jsem na ramenních popruzích Svatíkovy ruce, smluvené znamení, že vše, co bude následovat, je v mých rukou. Nebylo to tak docela pravda, věděli jsme dobře, že přehmátnutí ruky na knipl zvládají naši učitelé ve zlomku sekundy, ale dělalo nám to dobře.

Po vypnutí velí instruktor: nejdříve pád! Nenechám se zmást a vykružuji zatáčku 360 stupňů, během které sleduji, zda není v blízkosti jiný letoun, a zároveň si opakuji teorii první figury v abecedě letecké akrobacie: pozvolným přitahováním řídicí páky uvedeme větroň do strmé polohy. Nesmírně pozvolna přitahuji knipl a vzápětí jsem ohromen překotným proběhem událostí: horizont se prudce propadá a v mém nejširším zorném poli se prostírá nekonečná modrá obloha bez jakéhokoliv orientačního bodu! Vzpomínám, že jsem v té chvíli myslel na jediné - na pokračování teoretických pokynů z učebnice: důsledným udržováním řídicí páky v přitažené poloze zabráníme destrukci výškového kormidla, ke které by mohlo dojít jeho dorazem z neutrální polohy při eventuálním pádu po ocase! Stále se nic neděje, čas se zřejmě relativisticky zpomalil. S kniplem přitaženým ke bradě prožívám nekonečné nanosekundy - už - už se musí něco stát...

...a stalo se: již úplně ztichlá kabina se náhle zaplnila Svatoplukovým bohatýrským barytonem známé melodie s netradičním textem:

"Jááá mááám tři prsty v **ZABAVENO** zááástrčenýýý..."

Ztracený horizont bleskově překmitl vzhůru a v mém zorném poli se rozprostřel pohled na katastrální mapu jičínského okolí, provázený vzrůstajícím aerodynamickým svistem, ubývající gravitací a volným pokračováním vokální produkce instruktorovy:

"...někdo mi tu **ZABAVENO** ukrad..."

Pionýr bez jakéhokoliv vnitřního vlivu plní úkony, vyčtené v příručce, a na slova "...já nemám kam prsty strkat..." plynule přechází do důvěrně známého vodorovného letu, ve kterém jej pilot, který s návratem přátelského horizontu opět nabyl naučených instinktů, opatrně přidrží.

Další pokračování exhibice již probíhá zcela v hudební režii instruktorově. Prolog "Já mám tři prsty..." je provázen, podobně jako v předchozí větě skladby, decelerujícím stoupáním. V jeho zenitu dochází v doposud jen poklidně se linoucím příběhu k dramatickému zvratu. Libretistův osudový výkřik - "Někdo mi tu **ZABAVENO** ukrad!" je zcela spontánně provázen razantním vykopnutím směrovky těsně před ztrátou rychlosti. Následující pád po šroubovici v oblaku odtržených proudnic je aerodynamickou reflexí fatální deprimace příběhu s textem "...já nemám kam prsty strkat..." Autorova závěrečná kontra - noha k zastavení rotace je již jen epilogem zabřednutí do beznaděje na slova "...jsem na **ZABAVENO** "

A to je všechno, co jsem vám chtěl dnes říci o - letecké akrobacii...

O sexu tenkrát na letišti.

Kapitola vědecko - populární, zakončená sprostým slovem!

Milá čtenářko, milý čtenáři, vítám tě nad stránkami těchto Kapitol z kroniky jičínského letiště ve Vokšicích. Jak posléze poznáš i z ostatních statí, jde vesměs o reminiscence, to jest o úvahy, čerpané ze vzpomínek na léta dávno minulé, léta z poloviny dvacátého století, jak deklaruje již kapitola první, kterou rovněž doporučuji k laskavé pozornosti...

Co to ten blbec píše? - říkáte si teď mnozí! - Co je to za nápad, vítat čtenáře uprostřed knihy? - Ihned vysvětlím.

Jak je všeobecně známo z odborné knihovnické literatury, obecný čtenář, v jehož rukách se ocitne nová kniha, zachová se různým způsobem: jeden knihu zběžně prolistuje, druhý si přečte názvy kapitol, jiný si prohlédne případné ilustrace, další nahlédne do tiráže.

Jak však již na začátku minulého století prokázal profesor vídeňské university **Sigmund Freud**, narazí-li při této rekognoskaci na slovo **sex**, zachová se způsobem jediným: neodkladně se pohrouží do četby příslušné kapitoly.

Tímto úvodem jsem oklikou lokalizoval skutečné postavení sexu v lidské mysli. Tuto prioritu, dnes všeobecně uznávanou, tušily některé osvícené osobnosti již v minulém století. Vedle zmíněného vídeňského profesora k nim patřili i někteří členové pedagogického sboru jičínského aeroklubu. Zejména ti spatřovali v sexu nebezpečného protivníka své **druhé** největší posedlosti, jakou je létání. Pokládali jej za konkurenci, schopnou odlákat i nejzapálenější talenty, a realita jim bohužel dávala za pravdu. Neznali, nebo doba jim neumožnila poznat, liberální přístup pokročilé společnosti, kdy létání a sex jsou rovnocennými, navzájem se doplňujícími disciplínami; každého Čecha při tom naplňuje hrdostí, že tento fenomén je dnes ve vědecké literatuře uváděn jako **Stáhalíkův princip**.

Vraťme se však do poloviny dvacátého století. Naznačené obavy učitelů létání byly umocňovány i tehdejší odbornou literaturou. Velmi populární a u veřejnosti oblíbené dílo doktora Miroslava Plzáka vycházelo z tvrzení, že v této oblasti je nejen možno, ale i dovoleno úplně všechno. Autor pak v celé řadě svazků předkládá vyčerpávající popis všech možných

problémů a katastrof ve vztazích obou pohlaví. Při tom pravidelně konstatuje, že přijatelné řešení je nedostižné, případně žádné. U pečlivých čtenářů, jakými byli nepochybně i naši učitelé, tak vzbuzuje představy vpravdě děsivé. Například v kapitole o ženské taktice v párovém soužití popisuje metodu, pomocí které toto nevinné stvoření přemění ambiciózního mladíka, předurčeného k neobyčejným činům v oblasti vědy, kultury nebo sportu, ve spokojeného manžela, zetě, švagra, strýce, otce, tchána, děda, praděda... Celý proces je nenápadně rozložen do několika desetiletí a jeho průběh je neobyčejně klidný, nekonfliktní, plyne v atmosféře naprosté spokojenosti zkoumaného objektu, a lidstvo se nikdy nedozví, o jakého dalšího genia, Mistra nebo supermana vlastně přišlo.

Není proto divu, že pod vlivem těchto nauk a katastrofických vizí naši učitelé a dobrodinci reagovali na některé situace způsobem na první pohled neadekvátním a nelogickým. K názorné ilustraci tohoto výchovného přístupu nejlépe poslouží následující úryvek průběhu jednoho ranního nástupu před zahájením letového provozu. Na jednom křídle nastoupeného útvaru po vztyčení svazarmovské vlajky se tehdy snažil Honza Dvořák omluvit nepřítomnost svého spolužáka, který se připravoval na zkoušku. Z protějšího křídla komentoval jeho slova instruktor Novotný.

Dvořák: To je těžká zkouška, jde na to už v úterý!

Novotný: **Až** v úterý? A jakpak se jmenuje?

Dvořák: Pružnost - pevnost!

Novotný: Jo - pružná a pevná, to je paráda...

Dvořák (zoufale): Ale on má opravdu průbu!

Novotný: Aha, tak voň už ji vopruboval?! Tak to je úplně v háji!)*...

Po této **expozici** přejdeme přímo k systematickému průzkumu úlohy subjektů, prostředí, společenského řádu a vnitropolitických i mezinárodních vlivů, kterou tyto tehdy zastávaly na předestřené téma. Předním hlediskem při tom budiž okolnost, nakolik předmětné body akceptují myšlenkové trendy vokšického pedagogického sboru.

Nejprve pohlédneme na samotný letištní personál. Bylo již na stránkách Kapitol konstatováno, že v počátcích zkoumané epochy tvořili tuto komunitu výhradně muži. Pokud jde o jejich kvality v oblasti konstituční, máme před sebou širokou škálu forem, v podstatě představující referenční vzorek tehdejšího obyvatelstva. Jak je však všeobecně známo, v emocemi ovládaném prostředí panují silné tendence upřednostňovat

* v orig. samozřejmě "v prdeli", pozn. autora.

při všech hodnoceních extrémní vstupní údaje. Tyto byly tehdy nepochybně k dispozici prostřednictvím několika jmen, reprezentujících výjimečné typy.

První z nich, Václav Ďoubal, je v našich pojednáních frekventováno dosud převážně v oblastech duchovních. Nemělo by však být překvapením, že je nacházíme i v souvislostech, proklamovaných již v devatenáctém století známým profesorem estetiky doktorem Miroslavem Tyršem. Mohu v této věci podat osobní svědectví: měl jsem příležitost fotografovat Václava jako akt. Známý odborník na tuto problematiku, povoláním pedagog Václav Lukáš, vyjádřil svůj posudek nad tímto obrazem upřímným vyznáním: Václave, s tebou bych chtěl mít dítě!

Další z nich, Josef Eršil: znám jej od útlého mládí. Již tehdy, u rybníka nebo na hřišti jsem si nemohl nepovšimnout rozdílnosti našich konstrukcí. Teprve po mnoha letech, když se objevil pojem kulturistiky jsem si uvědomil, jak vlastně Pepík předběhl dobu! Vzpomínám na tu hodinu dějepisu v kvintě Lepařova jedenáctiletého gymnázia, kdy nám paní profesorka přednášela o nejnovějších poznatcích archeologů, zkoumajících naše předky z doby samotného praotce: "Byli jako septimán Eršil: menší, urostlí - a zrzaví!" Ve tváři při tom měla výraz, který ženy obvykle používají při jiných příležitostech, než je hodina dějepisu.

V závěru stati o mužské otázce na letišti ve Vokšicích uvedu výjimečný případ administrativní: jeden z nás měl tuto svoji přirozenost **úředně** potvrzenou. To bylo tak: v jednom předjarním období, kdy jsme obíhali lékařské ordinace s každoročním formulářem, se tento náš chlapec v dobrém rozmaru zeptal jednoho z letištních lékařů, kam se má obrátit ve věci gynekologického vyšetření. Připomínám, že v těch letech panovaly na jičínském letišti takové poměry, že prakticky neexistovala představa, která by se následně nemohla uskutečnit. Sestra, která na chodbě porodnicko-gynekologického oddělení Okresního ústavu národního zdraví v Jičíně vyslechla jeho přání, zděšeně ukázala na dveře primářovy pracovny - a uprchla! Přednosta oddělení se však zachoval zcela v duchu svého společenského postavení: převzal od Františka formulář a věcně se otázal, kdo jej sem doporučil. Chápavě přikývl, opatřil příslušný odstavec razítkem, podpisem MUDr. Vltavský a do rubriky "nález" vepsal na lékaře nezvyklým kaligrafickým písmem: **vyšetřovaný jest mužem.**

Sexuální výchově naší poválečné generace byla věnována mizivá pozornost. Dnes se zdá neuvěřitelné, že tehdejší človíček, podivující

se nad rozdílností chlapeckých a dívčích partií, se musel spokojit s vysvětlením, že jsou u nás někteří lidé, kteří za války o všechno přišli! Byly i případy, že tato významná část výchovy mládeže byla svěřována zvířatům! Znamé jsou příklady z literatury, ale nemusíme chodit hned do daleké Francie: v obecné škole v Dětenicích nás pan řídící Hradecký všechny ze třídy po řadě pověřoval doprovodem své kozy - živitelky k obecnímu kozlovi. "Ať si všimnou", vysvětloval pak rodičům.

Jak přispívala k danému tématu tehdejší doba? Patří do ní i rok proslulé měnové reformy. Pražští studenti přinášeli zprávy z hlavního města a přestože starší soudruzi skrývali před námi - áčkaři své projevy na sexuální témata, neuniklo nám Frýbovo sdělení, že "teď to bude ve stoje v telefonní budce za deset **nových** korun".

V oblasti literárního a výtvarného zpracování zkoumaných témat byla tehdejší oficiální scéna prosta jakéhokoliv projevu. Neoficiálně byly způsobem, obvyklým při distribuci tvrdých drog, k obstarání drobná dílka, vesměs reprodukující zahraniční tvorbu. Tuzemská kultura byla zastoupena ojediněle se vyskytnuvšími příspěvky, jakým byla například černobílá fotografie neznámého autora, prezentovaná na Jičínsku pod názvem "pohlavní akt známého leteckého publicisty a fotografa Jiřího Poura s letounem HODEK HK 101". Jiří je zde zastižen v klasické poloze **á - tergo**, kterou však podle mého soukromého mínění zvolil jako nejvýhodnější pozici při fotografování palubní desky unikátního letounu.

Na tomto místě musím připomenout významný počín v oblasti evropské a snad i světové kinematografie, jakým bylo uvedení kontroverzního snímku "**Schönheit**" na letišti ve Vokšicích. Stalo se tak zásluhou již zmíněného Jiřího Poura při příležitosti slavnostního zakončení letecké sezóny v roce 1953. Film má být oslavou krásy nordické rasy v konfrontaci s krásou antickou. Záběry známých děl antických sochařů ze všech stran se vždy posléze prolnou s živými osobnostmi v navazující prezentaci. Tvůrci však pro svůj film zvolili formu, popsanou již na začátku 20. století českým polyhistorem Járou da Cimrmanem pod názvem **frustrační kompozice**, jejíž podstatou je pravidelné střídání prvku **očekávání** s prvkem **zklamání**. Záběry, zprvu optimisticky postupující od okrajových částí objektů, se posléze nečekaně zpomalují až vytrácejí v niveč, působíce v obecnstvu vesměs verbální reakce na adresu promítačovu, z nichž nejznámější zůstává pověstný výkřik náčelníka Kazdy "**dej to véeejš!!!**"

- Po téměř padesáti letech byl ve Vokšicích

tento film uveden v obnovené premiéře. Po skončení promítání povstal v hledišti staříček docent Kopáček a pravil s pohnutím v hlase: Hle, přátelé, co nám tehdy stačilo ke štěstí!

Pravidlo, že tehdejší doba nepodporovala rozvoj sexuálního chování společnosti, mělo zákonitě své výjimky. Jednou z nich byla populární vojenská masová píseň, v jejímž textu figuroval mnohoslibný verš:

My letci máme ocelové ptáky...

Se zájmem jsme sledovali eventuální účinek tohoto sdělení na onu zájmovou skupinu obyvatelstva, ta se však ukázala jako příliš nedůvěřivá, nebo nedostatečně naivní.

Vpád ženského živlu do letištní monokulturní komunity v polovině padesátých let vzpomínaného století vyvolal řadu společenských jevů, popsanych na jiném místě Kapitol. Ve sledovaném tématu, navzdory chmurným prognózám, však spíše připomínal evoluční rozlévání nezadržitelného koeduktivního jezera, jehož hladina právě v tomto geologickém období dorazila i do povodí Malého a Velkého Poráku. A tak jen pomalu doznívaly minulé praktiky všedního života vokšických plachtařů, jak vypovídá následující událost již z nového období.

Bylo to jednoho podzimního, sychravého nedělního poledne. V tom čase odcházela většina létajícího osazenstva na oběd, zanechavše na stojánce pouze spolehlivé strážce letecké techniky. V ten den jimi byla pohlavně heterogenní dvojice, jejíž členové si nepřejí býti jmenováni. Ti v průběhu polední přestávky našli úkryt před nepříznivými povětrnostními vlivy v kabině dvousedadlového větroně LF-109 Pionýr.

Po nějaké době došlo na palubě letounu k výbuchu. Oba protagonisté vyvázli bez zranění, pouze se změněnými barvami obličejů s rasovým podtextem.

Krátce nato se na místo dostavila celá denní směna v čele s instruktorem Novotným, který se ihned orientoval v situaci a bez dalšího zkoumání autoritativně vyslovil svůj verdikt: Takhle to dopadne, když při tom chytí saze! - Vzpomínám na udivený pohled novopečeného lékaře doktora Vašíčka a jeho slova, s respektem k autoritě pronesená k nám stranou: kde by se tam vzaly saze? - Ve vyšetřovacím protokolu pak bylo konstatováno, že k mimořádné události došlo v důsledku neopatrné manipulace se signální pistolí.

Přícházely však i chvíle, kdy došlo k nejhoršímu. Následující svědectví o takové události mohu podat díky zachovanému stenografickému

záznamu, který pohotově pořídil jeden ze zúčastněných plachtařů, absolvent obchodní akademie.

V sobotu 29. října 1955 je pochmurné počasí, přes to se nás na letišti schází dost. Na létání to nevypadá a tak se pouštíme do přípravy pro betonování podlahy v nové přístavbě garáže u západní stěny hangáru. Vtom někdo přibíhá se zprávou: plachtař Josef Brychů se v 10 hodin žení! Zpráva ta působí jako mobilizační rozkaz! Každý ihned ví, co má dělat a kde je jeho místo! Z hangáru vyjíždí nový transportní vůz pro dvousedadlovku Kmotr, naložen trup, praporky, plachty, padáky. Personál navléká jednotné kombinézy, lišící se jen stupněm ušpinění, a nasedá na korbu automobilu Praga RN, SPZ NK-42-87, kde je připraven i filmový štáb Jiřího Poura, vybavený moderní elektrickou kamerou Zeiss 16mm.

Před jičínským zámkem je ještě klid, ve svatební síni dosud probíhá obřad. Na nádvoří je v tichosti vytýčena VPD - řada praporek a přístávací "T". A již se otevírají dveře a svatebčané vycházejí s úsměvem, který se jim při spatření instalované scenerie vytrácí. Startér Rambousek signalizuje červeným praporem "stát!" a před průvod předstupuje sbormistr a chvalořečník Josef Frýba. Jeho projev, koncipovaný převážně na varování před právě probíhající životní etapou, vyznívá do ztracena, protože osudový obřad již proběhl. Pak zazní hymna Vokšických draků, jejíž velebné "Uvidíš, to bude žrádlo..." se nese starobylými prostorami spíše jako "song kastrátů Mistra Rossiniho". Na tajný náčelníkův povel se mužstvo vrhá na novomanžele, aby jim obléklo záchranné padáky. Nevěsta piští pod necudnými doteky neomalenců, ženich přijímá obřad s odevzdaností odsouzence, kterému připínají elektrody. Naložení do otevřeného kokpitu Kmotra objíždějí náměstí, nadšeně pozdravováni obyvatelstvem. Pak jsou milostivě propuštěni a technika i mužstvo mizí v útrobách vlečné soupravy, která opouští náměstí; když se ocitá na staré vokšické silnici, staroslavné město Valdštejnovo si oddechne...

Rukopis tohoto textu jsem předložil k posouzení svému dlouholetému příteli, panu Bedřichu Švorcovi. Jeho recenzi zde uvádím v nezkráceném znění. Cituji: "Je to, jako vždycky, napsáno moc hezky. Ale jinak, kamaráde, o sexu tenkrát na letišti víš hovno!"

O kinetóze a letadlové nemoci vůbec.

Kinetózou nazýváme soubor příznaků, se kterými se setkáváme při cestování letadlem, lodí, autobusem, ale i na houpačkách a při jízdě na velbloudech. Příčinou je opakované urychlování a zpomalování, na které reaguje vestibulární aparát ve vnitřním uchu začasť v rozporu s vjemy smyslovými, což způsobuje dezorientaci v centrálním nervovém systému. Organismus reaguje blednutím, pocením, útlumem duševní činnosti, ztrátou vůle a následně zvracením, které má buď formu ublinkávání, nebo charakter profůznie, známé hození šavle.

Ve své době jsem byl pokládán v otázkách kinetózy, letadlové nemoci a dávení na palubách letounů vůbec, za experta. Ale jak už to u nějak vynikajících osobností bývá, okruh jejich obdivovatelů má přirozenou snahu nekriticky zveličovat některé schopnosti svých idolů. Moji fanoušci o mně například tvrdili, že jsem se poblil, kdykoliv jsem sedl do letadla. Není pravda jedno ani druhé! Mnohokrát jsem seděl v letadle, aniž bych zvracel! A pokud jsem byl stížen letadlovou nemocí, nikdy jsem se nepoblil!

Pravda, zvracel jsem: ale vždycky jsem poblil někoho jiného! Mezi takto postiženými byly často vynikající osobnosti tehdejšího i pozdějšího vědeckého, kulturního i politického života. Například docent doktor Jaroslav Kopáček, kandidát věd, na to vzpomíná s dojemným pohnutím ještě po bezmála padesáti letech!

Rovněž není pravda, že jsem byl svým nadáním specifického projevu kinetózy výjimečnou osobou, jakousi singularitou blití v jičínské letecké pospolitosti. Byli i jiní, s odstupem půlstoletí se mi zdá, že mnozí, kterým toto postižení zabránilo zhostit se závažných předsevzetí mezi nebem a zemí. Tento jev nabyl značného věhlasu a vysloužil si pracovního označení, složeného ze zdánlivě nesouvisejících klíčových slov: **čtyři hodiny padesát minut**. Tento údaj totiž představuje dobu letu, kterou zaznamenávali kamarádi po startu plném touhy a nadějí na splnění nejnáročnější podmínky pro dosažení stříbrného "C", kdy pod modrou oblohou plnou bílých kumulů přistávali s výrazem naprosté apatie v obličeji zelené barvy. Tohle nemohl pochopit Franta Michálek a rozčíleně běhal od jednoho k druhému: "Chápeš to? Pětihodinovka na dosah ruky a on, hňup, sedne po čtyřech hodinách padesáti

minutách!" Nevybíravé hodnocení končil ovšem pozitivně: "Když už to na mne přijde, tak bliju a lítám, bliju a lítám, bliju a lítám...", zdůrazňoval třikrát po sobě, jak bylo tehdy u světodějných příkázání obvyklé.

V tomto vyprávění nemohu pokračovat dosavadním slohem, protože by to znamenalo hrubé pohrdání čtenářovou inteligencí. Jen v zájmu úplnosti je uzavřu stručným shrnutím.

Ano: jak správně tušíš, laskavý čtenáři, přišel den, kdy plachtař František odstartoval s pevným předsevzetím ke svému sportovnímu výkonu.

Ano: po čtyřech hodinách padesáti minutách přistál s obličejem zelené barvy.

Ano: všichni, kdo byli tehdy na letišti, obstoupili jeho letoun a citovali sborově: bliju a lítám, bliju a lítám, bliju a lítám...

Letadlová nemoc, jako taková, je pokládána za negativní jev. Není proto bez zajímavosti připomenout její kladný přínos světovému letectví, konkrétně letecké navigaci. Objev, ač vědecky zpracován, nebyl, tuším, dosud publikován. Využívám této příležitosti, abych s ním seznámil širší odbornou veřejnost.

Dosud jsme znali dva způsoby orientace při řízení letadla: let za vnější viditelnosti, označovaný zkratkou VFR, a let bez vnější viditelnosti, podle přístrojů, označovaný IFR. Od onoho památného letu v neděli dopoledne 7. srpna 1955 je však znám třetí způsob orientace, který je možno označit jako let za slunečného počasí s dohledností 50 kilometrů bez vnější viditelnosti.

Byl jsem tehdy jmenován kopilotem letounu C-105, OK-DRM s úkolem převléci větroň Šohaj s kamarádem, který přistál předchozího dne v Olomouci, zpět na domovskou základnu. Při zpátečním letu nad Českomoravskou vysočinou dospěla moje letadlová nemoc do stadia, kdy bylo nutno dáti věcem volný průchod. V úporné snaze neznečistit kokpit letounu jsem tak činil otevřeným okénkem ven.

Vzniklou situaci následně zkoumal docent Hrubý na vysoké škole zemědělské v Praze - Suchdole pomocí modelových zkoušek v tamním aerodynamickém tunelu, sloužícím ke studiu větrolamů. Zjistil, že prostor, v jehož středu se nachází vlečný letoun, se okamžikem počátku zvracení rozdělí na dva poloprostory, oddělené kuželovou plochou s vrcholem v místě vlečného letounu, s osou totožnou s vlečným

lanem a vrcholovým úhlem 18 stupňů. Oba poloprostory jsou z fyzikálního hlediska zásadně odlišné. Zatímco prostor vně kuželové plochy, označme jej písmenem A, se vyznačuje homogenní strukturou standardní atmosféry, poloprostor uvnitř kuželové plochy, označený písmenem B, je vyplněn rovněž homogenní, avšak zcela nestandardní atmosférou: neumíte si představit, co to udělá, když zvracíte z okénka letadla při rychlosti 120 km za hodinu!

Vizuálně není mezi oběma atmosférami rozdíl, avšak tuhý předmět, náhodně se ocitnuvší v poloprostoru B, je v době několika málo sekund povlečen multinukleární vrstvou organické hmoty specifických vlastností, které se staly předmětem studia dalších badatelů. Nejcharakterističtější z nich, absolutní neprůhlednost, popsal podrobně již zmíněný docent Hrubý. Další vlastnosti, jako barvu, zápach a chuť, zkoumal zejména MUDr. Černý, který mě také navštívil u vokšického rybníka, kde jsem prováděl dekontaminaci předmětného Šohaje, a s kapesníkem na obličejí mi položil otázku: "Člověče, co to žereš za salamandry?"

Nakonec se však ještě vraťme k našemu letu z Olomouce. V okamžiku zrodu obou popsaných poloprostorů se kamarád se svým Šohajem ocitl v poloprostoru B a tím v situaci pilota, řídícího letoun za slunečného počasí při dohlednosti 50 km bez vnější viditelnosti. Vzhledán k tomu, že byl absolventem jičínské pilotní školy, dokončil let bez problémů, bezvadně přistál a stal se pak šéfredaktorem časopisu Letectví a kosmonautika.

O leteckých přístrojích.

Letecké přístroje: v době na kterou vzpomínám, na začátku druhé poloviny dvacátého století, to byly sympatické černé kulaté budíky na palubní desce. Ručičky jejich ciferníků zpravidla ukazovaly to, co jsme beztak tušili prostřednictvím některých lidských smyslů. Však byli piloti, kteří pochybovali o jejich účelnosti. "Já," říkával major Brunclík, tehdejší držitel několika plachtařských rekordů jičínského letiště, nazývaný pro svou předchozí hodnost štába, "přístroje nepotřebuji: výškoměr mam v oku, rychloměr v uchu a vario v prdeli." Většina z nás však přítomnost přístrojů na palubě vítala a já jsem si často říkával s básníkem:

Miluji letecké přístroje,
ty mlčenlivé soudruhy...

ačkoliv ti soudruzi dokázali na člověka někdy pořádně zařvat!

V té době byl hitem přístrojové techniky **variometr celkové energie**. Vyslechněte si něco z jeho slavné historie, která tehdy několik dní kráčela rovněž Jičínskou kotlinou.

Řečeno slovníkem dnešních televizních reklam, b ě ž n ý variometr ukazuje pilotovi, zda letoun stoupá nebo klesá. Bohužel nerozezná, zda se tak děje způsobem zejména pro bezmotorový letoun žádoucím, to jest vlivem svislých stoupavých proudů, nebo pilotových zásahů do řízení, to jest přitahováním nebo potlačováním řídicí páky. Tuto nejistotu následně podporuje všeobecně známá praxe: když už to moc nenese, trochu tomu pomůžeme! Plachtař, známý spíše nedůvěrou k přístrojům, činí v tomto případě vzácnou výjimku, protože variometr v této napjaté chvíli viditelně přeje jeho touze. Vzpomínám na ten vlahý nedělní podvečer, kdy jsme všichni sledovali s napětím Honzu Dvořáka, který s nelidsky nadojenou Galánkou kroužil na pádové rychlosti ve výšce padesát metrů nad obcí Březina. Přistál samozřejmě daleko před prahem vzletové a přistávací dráhy a ještě ve chvíli, kdy mu náčelník uděloval trest zákazu létání na čtrnáct dní tvrdil, že tam měl po celou dobu pozitivní nulku!

S podobnými důsledky obecných i speciálních předsudků měl skoncovat variometr celkové energie. U jeho zrodu stáli takoví letečtí koumáci,

jací již od dob Ikarových vyřešili řadu úloh, spojených s problémy létání člověka ve vzduchu. Na počátku formulovali následující otázku:

"Mohly by údaje variometru, odvozené od změn statického tlaku vzduchu, způsobených svislou složkou pohybu větroně v ovzduší, být korigovány změnami dynamického tlaku, vyvolanými různými rychlostmi letu a udávanými takto rychloměrem právě tak a jenom tak, že by pouze odchylky od hodnoty, platné pro správnou rychlost klouzání, opravovaly údaje variometru natolik, že tento by, zejména v těchto případech, nezaznamenal stoupání nebo klesání, jakkoliv skutečné, avšak nežádoucí?"

Odpověď na tuto otázku se ukázala být překvapivě jednoduchou:

"M o h l y !"

Tak byla teorie na světě a nastal čas jejího praktického uskutečnění. Tohoto úkolu se chopila celá řada odborníků na předních světových pracovištích.

Na jičínském letišti ve Vokšicích jím byl Jiří Hynek Hrubý. Docent vysoké školy v Praze a profesor bezmotorového létání ve Vokšicích si pro své vědecké úspěchy dávno vysloužil přezdívku "Mc Cready" podle tehdejšího nejslavnějšího plachtařského teoretika a rekordmana a pozdějšího konstruktéra úspěšných letounů, poháněných lidskou silou. V jičínské kulturní veřejnosti byl znám pod pseudonymem "Šprkavec" a zde je vysvětlení, proč pilotní pomůcku, kterou nám nasazoval na rychloměr, někteří nazývali "Mc Šprkavcův kroužek". Profesor velmi dbal na naši teoretickou úroveň a jeho přednášky patřily k nezapomenutelným chvílím, prožitým na letišti. Důkazem budiž i to, že ještě při našem setkání po čtyřiceti letech jsme si s Honzou Šavrdou citovali celé pasáže z paměti: "Na principiální bázi interpretace divergence můžeme vyverifikovati, že koordinát je vůdčí systému esencionálně invariantní. Důkaz provedeme heuristicky, bez nároku na matematickou rigoróznost...atd."

S důmyslem sobě vlastním sestrojil docent aparaturu, složenou z Venturiho, Pitotových a Prandtlových trubic, gumových hadiček a Djúvárových nádob. Takto vyzbrojen stanul jednoho sobotního dopoledne o prázdninách v roce 1955 u dvousedadlového větroně VT-130 "Kmotr" OK-1245. Za napjatého ticha obhlížel okruh okolních zvědavců, až jeho pohled, ověřený zlatými ratolestmi se třemi diamanty, spočinul na mé osobě: "Poletíš se mnou !"

Můj krevní oběh se na chvíli zastavil: já, dosud nedostudovaný inženýr venkovského původu, se mám zhostit takového poslání? Je to dar

nad moje síly! Ale povzbuzen badatelovým úsměvem jsem si řekl: ať se stane cokoliv, sláva mě nemine; vždyť i ten kluk, co pomáhal u Edisona a rozbil první žárovku, se nakonec taky dostal do čítanek! A takto osmělen jsem vykročil na cestu dějin letecké přístrojové techniky.

Profesor mě ovinul šlahounovitou aparaturou, vložil mi do rukou několik přístrojů a připojil návod k obsluze: jestli to upustíš, dostaneš přes držku! V aerovleku jsme vystoupali do potřebné výšky a docent vyslovil první příkaz: já vystrčím venturku a ty říd!

Zde mi, laskavý čtenáři, dovol malou odbočku: když jsem dopsal předchozí odstavec, zasnul jsem se a představil si, že by můj text vyšel v knížce, kterou by ilustroval pan doktor Helmich. Nepochybně by si vybral pro jeden obrázek tu poslední větu a já už viděl svým duševním zrakem nad Českým rájem se vznášet jím vyvedeného Kmotra, z jehož kabiny na jedné straně vyčnívá ruka s venturkou a na druhé holá řiť!

Pak jsme si úlohu vyměnili, venturkou jsem z okénka manipuloval já. "Jak to držíš tu Venturiho trubici?" zařval fyzik tak, že mi zalehly obě Eustachovy trubice a já přišel o jeden z důležitých smyslů pro orientaci v letadle. A že jej bylo třeba, palubní deska ukazovala úplně nesmysly: zatímco variometr dřepěl úporně na nule, rychloměr ukazoval rychlost téměř nadzvukovou a podle výškoměru jsme byli několik metrů pod zemí.

Potom však nastal v událostech obrat. Akademik se usmíval, začal si propěvovat "ono to funguje, ono to funguje" a přes stísněný prostor a svou objemnost šmejdil po kabině, chvíli nad palubní deskou, chvíli pod ní.

A já jsem se nyní mohl více věnovat jevu, který mě již dříve zaujal, ale pro zaneprázdnění vědeckými úkoly jsem jej nemohl soustavněji pozorovat. S rukama na pokrčených kolenou jsem fascinován sledoval kvalifikované pohyby řídicí paky; souhlasně se choval i knipl před vedlejším sedadlem, badatel se věnoval všemu možnému, kromě řízení. Přesně v potřebném místě vykroužil Kmotr pravouhlou zatáčku, kterou ukončil ve směru kolmém na osu vzletové a přistávací dráhy tak, aby další pravouhlou zatáčkou zaujal přesný směr na přistání. Ohromen průběhem událostí jsem periferním viděním zaznamenal vysouvání brzdících klapek a po vyrovnání sestupu sledoval perfektní podrovnání a dosednutí v bodě nula, hodné zasloužilého mistra leteckého sportu.

Profesor neskrýval své nadšení nad úspěchem experimentálního letu a zdařilému přistání nepřikládal zvláštní význam. Byli jsme obklopeni přiběhnuvšími gratulanty a moje pozornost se vrátila k původnímu účelu našeho letu. Stačil jsem se však ještě ohlédnout za Kmotrem, kterého zatím odtahovali nadšení kamarádi. Zdálo se mi, že na mě spiklenecky mrknul !

Přesně podle zásady slavného Michaela Faradaye "pracuj, dokonči, publikuj", byla takto profesorova práce dokončena a posléze do všech podrobností uveřejněna ve vědecké rubrice časopisu Křídla vlasti, takže o variometru celkové energie jsme se dozvěděli úplně všechno.

Jedno jsem se však nedozvěděl: kdo při tem experimentálním letu toho našeho dobrého Kmotra vlastně řídil.

A nevím to dodnes.

Kapitola filologická o letištní češtině.

Sedím nad problémem, jak uvést kapitulu o letištní řeči, o jazyku, vládnoucím tehdy na letišti ve Vokšicích. Hlavou se mi honí alternativy kulantních formulací, kterými bych obešel utkvělou představu, která mě provází životem od dob, kdy jsem nad Jičínskou kotlinou prožíval své roky v létacích strojích těžších vzduchu. Stále více se však smírují s myšlenkou, že není obezliček, kterými bych ututlal skutečnost, vězící v povodí potoka Porák pevněji, než třetihorní vyvěřelina vrchu Velíše, na jehož severním úpatí je situováno letiště aeroklubu Jičín.

Vážení přátelé, ano: na začátku druhé poloviny minulého století se na jičínském letišti mluvilo sprostě.

Byly konány pokusy zaobalit tuto realitu do tvrzení, že se jedná o období umělého nářečí, jakým je například brněnský hantec. Ztroskotaly však na faktu, že zdejší jazyk se zhlédl ve výrazech obecné známých, podrobně obsažených v Trávníčkově Slovníku jazyka českého, v obecném povědomí však vnímaných spíše jako slova pohříchu sprostá.

Následně se ukázalo, že rozhodujícím prvkem, ovlivňujícím rozvoj specifického jazyka na letišti byla skutečnost, že perzonál tvořili výhradně muži. Takové společnosti nejsou ničím výjimečným, vzpomeňme například Českou filharmonii, divadlo Jára Cimrmana, ale i vlády v některých volebních obdobích. Tyto komunity označujeme názvem stejnopohlavní, v řeči učenců pak homosexuální. Ukázalo se, že jejich jazykotvorné dispozice vycházejí z deklarovaného osvobození od ohledů ke druhému pohlaví: na začátku 21. století musím připomenout, že v polovině minulého století přežívaly v mezilidských vztazích některé středověké praktiky z dob rytířů a Dartaňanů, kdy ještě doznívaly jakési společenské zábrany při slovních projevech před ženami, pokud s nimi nežijete ve společné domácnosti.

Protagonistou předmětné letištní mluvy tehdy byl inženýr Václav Ďoubal, kandidát věd. Vzpomínám, že nám učitel Lukáš již tenkrát říkal jednou na stojánce tajemně: "Václavovi kdyby zakázali neliterární výrazy, tak mu zbudou akorát předložky a spojky." Jako ilustraci předchozích konstatování předkládám následující příklad z úst zmíněného protagonisty: "Zasraní áčkaři: strčte si tu naprcanou bělici do prdele a natáhněte na ni špécku!" Tato věta zní nezasevěnému posluchači

značně impertinentně; převedením do obecného jazyka z ní však vyvstane prostý pokyn staršího plachtaře mladším kolegům: "Žáci první kategorie: zavezte cvičný dvousedadlový větroň LF-109 "Pionýr" imatrikulačních znaků OK-2206 do hangáru a navlékněte na kabinu ochranný povlak!"

Zde je na místě připomenout další aspekt letištní mluvy, účinek ozdravný. "Já," říkával Václav Ďoubal, řečený pro své dioptrie Sůva, "si chodím na letiště zasprostačit". A opravdu: on, syn z vážené jičínské rodiny, student Českého vysokého učení, nucený celý týden chodit slušně oblečen a používat slova jako "nýbrž", nebo "nikoliv", přicházel v neděli ráno na letiště ve spravovaných, leč čistých hadrech a s vybranými termíny z Trávníčkova slovníku na rtech. Tento léčivý víkendový proces ostatně podstupovali mnozí, jev nezůstal bez povšimnutí ani ve vědeckých kruzích, za všechny bych uvedl práci prof. MUDr. Lubora Vokrouhlického, DrSc., uveřejněnou tehdy v Časopise lékařů českých pod titulem "Verbální terapie psychického meteorismu".

Tato idyla vládla v jičínské letištní pospolitosti od doby poválečné, snad i dřívější, nevím; vím však přesně, kdy skončila.

Bylo to na podzim v roce 1953, kdy někteří jedinci na letišti začali projevovat náznaky nestandardního chování. Pozornému pozorovateli nemohlo uniknout, že šlo výhradně o jedince z řad letištních Donů Chuánů a jim podobných hracích chlapců (play - boyů). Když se ukázalo, odkud vane vítr, byl pověřen jeden z nich, Pavel Nožičků, aby jako vládní zvěd Buffalo Bill navštívil jednu z prvních teoretických lekcí nových adeptů létání v salónku hotelu Slavie. Netrpělivě očekáván se ještě téhož dne dostavil na letiště a jeho dvě slova -"jsou tam"- můžeme pokládat za onen počátek nové epochy v historii jičínského letiště. Ano, jsou tam, dívky v novém kurzu, a to v takovém počtu, že bylo velmi nepravděpodobné, že by se alespoň několik z nich nepropracovalo k prvnímu letovému dni na jaře následujícího roku.

Abych co nejpřesněji vystihl následující události, pokračuji metodou systematickou. K dalšímu zkoumání rozdělíme letištní komunitu do tří kategorií.

Do první kategorie zařadíme osobnosti, jejichž situační přesvědčení lapidárně vystihuje ustavující preambule jejich duchovního vůdce pana Svatopluka Novotného: "Přeci si kvůli nějakým babám neznečistím vzadu zevnitř trenýrky!" Původní formulaci uvádím ve volném překladu zároveň jako důkaz o obtížné přeložitelnosti některých výroků v tehdejší jazyce, má-li být zachován jejich duch. Příslušníci této kategorie nehodlali

měnit svůj dres a dávali náležitě najevo, že jsou "áčko". Jako jediní si zachovali svoji identitu s vědomím, že jim tvorstvo jednou bude vděčné.

Do druhé kategorie zařadíme jedince, chopivší se nastalé situace jako příležitosti ke změnám, které označili za ozdravné a pokrokové. Navenek se to projevovalo jejich zevnějškem i vystupováním, kdy odkládali zapáchající obuv i slova. Záhy se však stali terčem hlubokého opovržení u příslušníků první kategorie. Tomuto osudu se nebránili silou, nýbrž prostředky duchovními, takže není divu, že byli zahrnuti do vnitřní emigrace. Podobně jako Čeští bratři v době pobělohorské utajovali své vyznání v ústraní, sám jsem byl jen jednou bezděčným svědkem konspirativního rozhovoru Václava Lukáše s Rudou Zikmundem o pravopisu jejich nového slova "nahovnézní": šlo o to, zda je psát pravopisem českým, to jest jak je vyslovováno, nebo francouzským, "nahovnaishní", jako "renaissance", nebo "polonaisa".

Obrátme nyní pozornost ke třetí kategorii. Tato kategorie byla velmi nepočtená, protože zahrnovala pouze jednu osobu, avšak velmi významná, protože tou osobou byl náčelník aeroklubu pan Kazda Josef. Vynikající pilot, příkladný člověk, výborný učitel létání, hovořící se svými žáky laskavým, tichým hlasem, který jen v bouřkách přechodně zesílil. Třetí kategorie se vyznačovala tím, že vzniklou situací vysloveně trpěla. Jsa však přirozenosti spíše introvertní, nedávala tyto pocity najevo, takže okolní veřejnost neměla o jejích vnitřních pochodech ani ponětí. Lékaři by vám však vysvětlili, že to není důsledkem schopnosti vnější ataky odrážet, nýbrž naopak pohlcovat. Při tom dochází v organismu k jejich akumulaci, což však není konečná fáze procesu. Čas od času dojde k erupcím nashromážděných nálad, dojmů a upomínek, navenek se různě projevujících. Lid tyto stavy označuje přiléhavě "poslední kapka", nebo "až se ucho utrhne". Mám vážné osobní důvody se domnívat, že jsem byl očitým i ušitým svědkem události, která odpovídá předchozímu výkladu.

Bylo to jednoho slunečného nedělního rána, kdy na letišti probíhaly obvyklé přípravy k letovému dni. Pojednou vznikl na jednom místě neobvyklý rozruch. Nám, kteří jsme se seběhli, se naskytla scéna vpravdě biblická: doktor Vokrouhlický držel v náručí náčelníka, který sebou zuřivě škubal, lékař jej chlácholil bručivými slovy "no tak Pepó, Pepó..." Nad letištěm pod blankytnou oblohou se třemi osminami kumulů se vznášel obrovský otazník: co se stalo?

Podle výsledků šetření nezávislé odborné komise byl průběh událostí, předcházejících uvedené scénérii, následující:

Náčelník zastavil okolo běžícího žáka, myslím že to byl Šimek, a otázal

se jej, zda neví, kde se nachází ten který instruktor. Žák, v bezvadném postoji "pozor!", s mírnou úklonou - byl to Šimek - odpověděl jasně a zřetelně, zpříma hledíc náčelníkovi do očí: "Prosím, v dílničce!"

Další průběh se předmětné komisi nepodařilo přesně objasnit. Jediný přímý svědek, nebohý Jára, byl přívalem událostí natolik zaskočen, že ani po delší době nebyl schopen logického výkladu. Když mu všichni tři letištní lékaři, Vokrouhlický, Černý i Vašíček, každý se svou invencí a temperamentem, předváděli pantomimicky různé výjevy z psychiatrické praxe, přistoupil s jistými rozpaky na tanec svatého Víta.

Avšak někteří z nás, kteří jsme k události přibyli později a stáli nejbliže, jsme zřetelně slyšeli, jak uklidňující se náčelník mezi ustávajícími záškuby těla šeptá bezbarvými rty: "Dílnička...dílnička - a zatím je to náš starej...dobrej...mrdník..."

O panu Šebíkovi a také trochu o létání.

V saku a kravatě, jak nám v kurzu přednášel o leteckých motorech, byl pan Šebík opravdu typickým technickým úředníkem. Když s námi však o té slavné neděli na jaře v roce 1953 usedal do jednoho ze Sokolů M-1C, aby nováčkům předvedl kouzlo pohybu v třírozměrném prostoru, proměnil se v čaroděje, který vládl oné československé stíhačce obrazně i ve skutečnosti levou rukou. Obrácen k nám z levého sedadla tělem i duší, nadšeně komentoval dění okolo jednotlivých fází letu, vzbuzujíc v nás představu, že létat je nejen krásné, ale i snadné. Kolikrát jsme později konfrontovali tento zážitek s realitou úloh 1/3, 2/3, zejména pak 5/2 a zvláště 7/1, provázených výčitkami i láteřením instruktorů!

A co teprve, když oblékl kombinézu a ostatní součásti oděvu, chránící jej před povětrnostními vlivy v otevřeném pilotním prostoru opravdovských letadel se čtyřmi křídly a řídicí pákou s kočičí hlavou na konci! Už jen ty brýle, s širokým lemem z gumilastiky a s broušenými skly, lomenými na bocích do tupého úhlu: hrana lemu byla důmyslně umístěna tak, aby se promítala na sítnici oka právě do tak zvané slepé skvrny a tím se stala neviditelnou. Měl jsem příležitost jednou si tyto brýle nasadit: hrany jsem zřetelně viděl, asi nemám slepé skvrny.

Od toho našeho prvního oficiálního dne na letišti se tedy pan Šebík těšil našemu obdivu. To jsme ještě nevěděli, že patří k onomu druhu osobností, které přímo přitahují nestandardní situace a stejně nestandardně je překonávají. Přesvědčili jsme se o tom hned druhý letový den. Byla to ještě slavnější neděle, než ta předchozí, na letišti nás očekával novotou vonící dvousedadlový Pionýr LF-109, OK-2206. Byli jsme vrchovatě zaujati horečnou činností od osahávání nového stroje přes dělení na družstva instruktorů Singra a Novotného až po první navijákové starty. Naší pozornosti však neušel osamělý Sokolík, blížící se kolébovou jízdou, typickou pro rolování na travnaté ploše. Než jsme stačili opětovat pozdrav pana Šebíka za jeho volantem, poklesla Sokolu jedna noha a už byl na nose! Walter Minor, zvyklý svými stopěti koňmi otáčet vrtulí v plynném prostředí, nezvládl totéž v tuhé ornici a ztichl. Na scénu se snášel deštík třísek, jednu, z lesklého dřeva s kouskem mosazné bandáže, mám ještě schovanou. Pan Šebík neohroženě vystoupil z kabiny, kde palubní deska byla na podlaze, a zahrnul původce hluboké

díry v zemi, snad vojenskou techniku při nějakém zimním řádění, nevybíravým komentářem, od finančního postihu (od té doby vím, že vrtule stála před měnovou reformou 12 tisíc), až po trest zavěšení do průvanu známým způsobem. Nás však při vzpomínkách na tuto příhodu často napadala otázka: kolikrát jel někdo tímto místem? Ale spadnout tam musel právě pan Šebík!

A co teprve, když vykolejila hangárová vrata: asi bylo psáno v knize osudu, že spadnou, a dokonce, že spadnou na někoho. Ale proč zrovna na pana Šebíka?

Nebo to školení o zacházení s padáky: bylo urgentně zorganizováno, když se vedení aeroklubu dopálilo nad nepatřičným chováním perzonálu k těmto jinak nenáročným a skromným kamarádům poslední záchrany. Zejména byla zdůrazňována absolutní nepřípustnost jejich povalování v často vlhké trávě, mimo kabinu bylo tolerováno nanejvýš uložení na křídle větroně v úloze jakéhosi ukotvení. Brzy na to spatřil sám náčelník na okraji stojánky v trávě typický khaki balík. Na povel vypuknuvšího kraválu vyrazili všichni áčkaři naznačeným směrem. Nebyl to však padák, byl to pan Šebík, který zde ležel schoulen v krátkodobém bezvědomí. Příčina byla objevena rychle, čím však vysvětlit, že to opět musel být právě pan Šebík, jehož zátylek se ocitl v trajektorii koncového oblouku křídla větroně Grunau Baby IIb, rozpětí 13,57 m, prázdná hmotnost 155 kg, právě zvedaného a v osudovém okamžiku zároveň otáčeného pouhou trojicí plachtařů, kteří v tom čase rozhodně neměli myšlenky na to, jestli se kolem motá někdo, koho uhodí křídlem do hlavy.

Tyto popsané případy patří do skupiny příhod, vyvolaných působením dosud ne zcela prozkoumaných schopností genia pana Šebíka. Daleko nejrozsáhlejší kategorii příhod však představují ty, které si pan Šebík přivodil sám. Vzhledem k jejich značné popularitě je nebudu znovu opakovat a jen pro úplnost uvedu jeden příklad. Za ten může posloužit jeho účast na jedněch prvomájových oslavách v Jičíně.

V upřímné snaze po zviditelnění podílu leteckého sportu na polidštění obyvatelstva okresu Jičín se protáhl bohatýrským náletem na maximální rychlosti svého Šohaje nad průvodem v ulicích města. Malinko při tom podcenil výšku hustého venkovního vedení, jaká se tehdy vypínala nad poštami telefonizovaných míst v ČSR. Překážka poněkud snížila rychlost větroně, že stačil doklouzat právě na příměstský okraj letiště. Bezprostřední pilotova reakce na tuto příhodu není známa, podle jednoho svědectví se dostatečně odreagoval pěší cestou přes celé letiště, na níž vykouřil krabičku

cigaret. Teprve později jsme se dozvěděli od Rudy Zikmunda, co mu pan Šebík v důvěrné chvílce prozradil; že to byla jedna ze situací v jeho životě, kdy by mu "hýžděmi žíni neprotáhl".

Následuje kategorie situací, do kterých pana Šebíka přivedli jiní. Podle mínění přátel nemám být nemístně skromným ve věci svých zásluh na tvorbě dějin jičínského létání. Uvedu proto příběh, jehož hrdinou je pan Šebík, průvodcem, který vás povede oním příběhem, potom já.

Ve své době jsem se nemohl naučit řídit větroň v aerovleku. Bylo to tak vážné, že i náčelník, známý andělskou trpělivostí prohlásil, že lépe by to zalétlo prase levou zadní nohou. Mnohým jsem způsobil nejednu napjatou chvíli, nikdo mě však nezatracoval. S pohnutím listuji v dochovaném "Záznamu letů plachtaře" a žasnu, kolik lidí se mnou nejen kamarádsky cítilo, ale i nasazovalo život. Mnozí již mezi námi nejsou, ale přísahám, že nikoliv mým přičiněním! Na začátku našeho příběhu vyhledal náčelník na hambalkách hangáru konopné lano dlouhé přes 150 metrů, protože se v jakési předválečné příručce pro aviatiky dočetl, že takto dlouhé lano usnadňuje v aerovleku řízení. Pana Šebíka získal pro svůj plán vzhledem k jeho přirozenosti a rovněž i proto, že mu neprozradil všechny okolnosti, poměrně snadno. A tak jsem toho parného nedělního odpoledne seděl sám připoután na předním sedadle Pionýra, provázen povzbudivými pohledy instruktorů i kamarádů. V dálce přede mnou se v trávě ztrácel malinký dvojplošný letounek. Zvolna se vyrovnaly záhyby lana, lano se napjalo, všechno kolem se dalo do pohybu vzad a jak zpívá pan Suchý, "aniž by se co řeklo, pohasla slunce zář, rozpoutalo se peklo a Bůh si zakryl tvář..!"

Jak je laskavému čtenáři známo, ve svých pojednáních se zásadně neuchy-
luji k letecké latině; neučiním tak ani v tomto pohnutém případě. Ano,
leteckou latinou by bylo kdybych tvrdil, že jsem při tom vleku "stočtyřku"
pana Šebíka viděl zpredu. Jenže to by nebyla pravda, neviděl!

Ale co mi můžete věřit je, že jsem ji viděl zboku! Tu zprava, tu zleva,
přesně takový bokorys, jaké maluje pan Balous v Letectví, dodnes ji tak
vidím, pískově béžovou, s imatrikulací OK-BOG na trupu!

Nebudu to dále rozmazávat; nějak jsme to zvládli, v jedné chvíli, hluboko
pod sebou, jsem postřehl příčné zakolébání vlečného dvojplošníčku, signál to
pro vypnutí. Další fáze letu jsem už uměl, ale ani nevím, jestli jsem je
vychutnal. Po přistání, mimochodem přesně u "T", jsem poprvé zaznamenal, že
situace není zcela standardní. Už to, že zde nebyl nikdo, kdo by mi pomohl
Pionýra odtáhnout. Ani na celém letišti nabylo ani človíčka! Jen porůznu
rozmístěná technika. Tak nějak by asi ve Vokšicích vypadal "den po"!

Uvědomil jsem si svou povinnost a hledal někoho, komu bych předpisově ohlásil splnění úlohy, nejspíš náčelníka. Našel jsem jej po chvíli, sedícího v zaparkované "stošestce", vlastně spíše jeho bystu, nahnutě hledící vpřed. Po mém ohlášení procedil sevřenými rty: "Jdi si za Šebíkem!"

Moje tušení, že není všechno v pořádku, se začalo naplňovat. Ke "stočtyřce" jsem vykročil ve stavu, který se mi po létech připomněl před televizní obrazovkou při scéně cesty nešťastníka k elektrickému křeslu.

Asi jsem nic neříkal, protože pan Šebík se z výšky, jak stál na křídle, zeptal: "Co je ?" Něco jsem asi přece řekl, protože jeho tvář se vyjasnila: "Jó, tos byl ty?" Seskočil ke mně, zahleděl se do trávy a po chvíli řekl: "Dobrý - v podstatě dobrý." Vzal mě kolem ramen: "Akorát si pamatuj: v aerovleku musíš mít vlečnou mašinu dycinky před sebou, rozumíš? Takhle, jak se díváš dopředu, je lano, a na konci vlečná! Dycinky vepředu! ale jinak, dobrý, napiš si čtyřku!" Připomínám, že podle tehdejší klasifikační stupnice byla čtyřka jen stupínek pod výtečným hodnocením, tedy "velmi dobře."

Na konec jsem si nechal příběh ze stejné kategorie. Začíná tím, že si Jirka Hrubý, zvaný "Šprkavec", koupil kolo. Ne kolo ledajaké, nýbrž kolo značky "Favorit", které mezi našimi premiéry, saltami, minervami a velamosy vynikalo asi jako jaguár mezi spartaky a trabanty. Byl na něj náležitě hrdý, což však při jeho povaze neznamenal, že by se vytahoval, spíše naopak, doslova nám jej vnucoval k vyzkoušení a s rozkoší pozoroval, jak jeho kolu při jízdě slušíme.

Samozřejmě, že o ně i náležitě pečoval. Jednou se mu nedostávalo náradí potřebných schopností a předstoupil tedy před náčelníka motorářů pana Šebíka, aby jej požádal o zapůjčení nástroje ze soupravy letounu Sokol M-1C. V nás, kteří jsme znali vztah pana Šebíka k těmto klenotům, se zatajil dech: byla to větší opovážlivost, než požádat manželku bližního svého! Pan Šebík podstoupil vnitřní boj, ve kterém se však pod tíhou upřímného, zlatem a diamanty podloženého výrazu Šprkavcově, přesunul do předem připravených pozic. Nástroj mu však zapůjčil teprve po podrobném návodu k jeho kvalifikovanému použití a výčtu sankcí a zatracení v případě eventuální ztráty.

Příští den našel pan Šebík na stole papír, zatížený dvěma částmi původně jednodílného nástroje. Na papíře bylo napsáno hrobovým hlasem:

Pane Šebík! Zlomil jsem Vám ten klíč od Sokola.
Svého činu upřímně lituji.

Šprkavec.

Jak jsem učil létat prezidenta Aeroklubu České republiky.

Název kapitoly napovídá, že by mohlo jít o jednu z nejvýznamnějších událostí mojí letecké kariéry. Odpovídá tomu i scénérie příběhu, která, jak je typické při světodějných záležitostech, zcela nevyniká žádnými obzvláštnostmi.

Byl to obyčejný den uprostřed takového léta, jehož způsob označil již před válkou Vladislav Vančura poněkud nešťastným. Tuším, že to byl i den uprostřed týdne, nejspíš úterý nebo středa, a už si nepamatuji, proč jsem se tenkrát na letišti, odkud bylo pro nízkou oblačnost stěží dohlédnout okolních vrchů, a kde jsem zastihl pouze strážného pana Šandu se psem Abrisem a náčelníka Jardu Skřivánka s mechanikem Karlem Kastlem nad rozebraným motorem Trenéra Z-126 - **ocitl!** V mlhavé postavě, blížící se po cestě co Vokšic, jsem rozeznal Jirku Koblého, ale i tak jsem pokládal vyhlídky na létání za zcela nulové.

Netušil jsem však, co tato nová sestava letištního perzonálu vyvolá v mysli profesionálního učitele létání Skřivánka! Sotva jsme se stačili přivítat, byl tu plán letového dne, spočívající ve zdokonalovacím nácviku aerovleků. Ihned jsem byl pověřen přípravou Krajánka OK-8550, zatím co Jirka chystal vlečnou Z-381 OK-DRM.

Před startem měl ke mně náčelník obvyklou pedagogickou promluvu přibližně tohoto obsahu: Lítáš ty vleky jako prase, nutně se potřebuješ prakticky zdokonalovat! Domluvil jsem s Jirkou, souhlasí s tím, že tě protáhne po okolí; nic se nestrachuj, znáš ho, je to machr, leť tak, jako bych tam seděl já! Dnes jsou ideální podmínky, žádná turbulence, mraky dobrých 200 metrů, dohlednost slušná. Hlavně žádné zbrklé pohyby, jemná práce nohou a vlečná mašina důsledně před tebou a nikdy jinak!

Pak zvedl křídlo Krajánka, lano se napnulo, a jak říkal s Voskovcem a Werichem Pavel Nožička - cuknulo... a za chvíli jsme byli ve vzduchu! V mysli mi ještě doznívala náčelníkova otcovská slova, která mě naplňovala nebývalými jistotami.

To jsem ovšem ještě nevěděl, v čem spočívala Jardova zmíněná "domluva s Jirkou"! Teprve po delší době jsem se dozvěděl, že náčelník před startem udělil mému vlekaři rovněž didaktickou instruktáž zhruba následujícího znění:

Dáš si pár kondičních vleků, nebudu ti vykládat, proč to potřebuješ jako prase drbání! Řeknu Milanovi, skočí s tebou v Krajánku, znáš ho, je to machr, o něj se nestarej, drž si výšku, nechod do mraku, moc nemanévruj, nezapomeň, že tam nejseš sám... atd, atd.

A tak jsme letěli, každý s důvěrou v pilotní umění soudruha na druhém konci lana. Nevím jak Jirka, ale já měl pocit, že můj stroj letí úplně sám a já se mohu věnovat i něčemu jinému, než je kýžená poloha vlečného letounu a prověšení lana: liduprázdnému koupališti uprostřed lesa za Prachovem, hroznům šišek na vrcholcích smrků, červeným horolezeckým schránkám na temenech skal, vůni kouře nad komíny chalup i vrcholu směrovky vlečné stošestky, občas se rozmarně nořícímu do mlhy. Obří slepice strážného šandy, pěstované za hangárem a za standardní povětrnostní situace viditelné neozbrojeným okem z výšky 1500 metrů, mi dnes připadaly jako hejno afrických pštrosů. Větrný rukávec na západní straně hangáru svou zplihlostí přímo symbolizoval atmosféru klidu a pohody našeho polétání.

Po přistání jsem se vydal za Jirkou, abych se s ním bezprostředně podělil o společné dojmy. Vlečná stošestka však stála opuštěná před hangárem, jejího pilota jsem brzy objevil na západním okraji letiště. Vypadal tam jako člověk na houbách a bylo snadné uhodnout, co hledá: vlečné lano se tenkrát před přistáním odhazovalo a při běžném provozu nebylo těžké je najít. V našem případě však dopadlo do trávy beze svědků a nám nezbylo, než aplikovat metodu plošného pátrání.

Zatím se u hangáru rozburácel Walter 105 koní a po krátké motorové zkoušce odtud vyrazil Trenér napříč letištěm. Ve chvíli byl ve vzduchu a na krátkém okruhu nás jeho pilot samozřejmě nemohl přehlédnout. Následovala obvyklá náčelníková produkce: hloubkový nálet, zakončený razantní stoupavou zatáčkou tak, že podvozek pročísl větve topolů za našimi zády. Pocit strojvůdce lokomotivy, napadené kotlářem, jsme asi prožívali každý po svém! Já mám na tu chvíli v paměti uchován ještě po padesáti letech tento obraz: ve výšce nade mnou (asi jsem se přikrčil až k zemi) stojí Jiří v monumentální póze bájného věštce, a v dešti padajícího listí pronáší děsivé proroctví: ten chlap se jednou zabije!...

Podle dochovaných historických dokumentů někdejšího Svazu lidového letectví Aeroklubu Republiky československé, jmenovitě Záznamu letů plachtaře číslo...(neuveдено), jsme toho dne **7. srpna 1956** absolvovali ve zmíněném personálním a materiálním složení dva lety v trvání 32 a 29 minut, z toho 27 a 25 minut v aerovleku.

Náčelníkovi Jardovi Skřivánkovi toho dne zbývalo 33 dní do osudného 9. září v Rožďalovicích.

Stalo se to za téměř stejných okolností, rozdíl byl jen v míře toho potřebného štěstí, která byla tentokrát fatálně menší.

Pokud máte dojem, že jsem v této stati poněkud přemrštíil svoji úlohu učitele létání na úkor náčelníka, uznejte alespoň, že jsem byl přinejmenším kvalifikovanou **učební pomůckou** jednoho dne letecké výuky budoucího Mistra a prezidenta, s jehož laskavým souhlasem pokládám tuto kapitolu na hrob Jaroslava Skřivánka. Bylo mu tehdy jen o pět let víc než nám, tenkrát jednadvacetiletým...

Přelety.

Úvahy nad historií a současností královské disciplíny bezmotorového létání z globálního i regionálního pohledu.

Okolo nedávného přelomu tisíciletí ohromovaly světovou plachtařskou veřejnost agenturní zprávy o neuvěřitelných výkonech legendární české rodiny Zejdových, dosažených na australském kontinentě. Konkrétní údaje hovoří o stovkách národních a desítkách světových rekordů, vyprodukovaných zde jako housky na krámě. Magická odlehlost míst startu a přistání bezmotorového letounu **1000 km** přestává být zajímavá nad plány přeletů na **1000 mil**, nejprve anglických a posléze i námořních. Není bez zajímavosti, že věhlas této dimenze přesáhl původní význam plachtařské disciplíny a stal se synonymem nejvyšší mety obecného hrdinského činu již ve druhé polovině dvacátého století: Waldemar Matuška tenkrát zpíval populární píseň s tímto názvem a jistě neměl tušení o jeho prapůvodu.

Sportovní výkon je především spojován s osobností samotného sportovce. Jeho schopnosti a vlastnosti, důležité pro dosažení úspěchu, se však v průběhu dějin lidstva v zásadě nezměnily. Bez nadsázky lze říci, že již mezi starověkými řeckými olympioniky by se našlo nemálo schopných pilotů: odvaha, síla, vytrvalost, houževnatost, ctižádost, vlastenectví a i ta potřebná trocha inteligence, to všechno tu už dávno bylo. Athénský vynálezce, sochař a stavitel Daidalos, skrývající se po jakémsi hrdelním konfliktu s jedním ze svých žáků před athénskou spravedlností na ostrově Kréta přišel na myšlenku, že cesta do ještě většího bezpečí vede vzduchem. S invencí sobě vlastní, bez dlouhých cirátů, podle zásad teprve po tisíciletích formulovaných inženýrem Otto Lilienthalem (počítati - nic, konstruovati - málo, experimentovati - toť vše!) sestrojil pro sebe i svého synka umělá křídla a naplánoval cílový přelet na přímé trati Kréta - Itálie, bratru nějakých 800 kilometrů! Úspěšně vzlétli, avšak mladičkový Ikaros, zakrývající mezery v učivu meteorologie přehnaným sebevědomím, nedodržel plánovanou letovou hladinu! Ve větší výšce se osudově projevila slabina jinak pokrokové konstrukce nosných ploch, montovaných již tehdy lepením, bohužel pojivem na bázi vosku. Ten podle pověsti blíže ke slunci měknul, dnes již víme, že v chladu naopak křehnul, brka začala vypadávat, pelichání nešlo zastavit, postupná ztráta vztlaku a následný pád byly neodvratné. Nešťastný otec, který důsledně dodržoval podmínky pro používání navržené konstrukce, chce se dodat - pro poučení budoucích generací - šťastně dosáhl cíle.

Příběh starověkých vzduchoplavců je exemplárním dokladem toho, že výše vyjmenované vlastnosti borců jsou k dosažení vrcholných výkonů sice **nutné**, ale zejména ve sportech, označovaných jako technické, **nedostačující**; z těchto sportů jsou ty letecké bezesporu nejtechničtější. Pod tíhou uvedených argumentů tak můžeme vyslovit následující verdikt, pro lepší zapamatování formulovaný jako parafrázi na známé přísloví:

Nekoupíte-li v apatyce kvalitní lepidlo na vaše peroutky, pak to, co vám bylo shůry dáno, je vám platné jako mrtvému zimník!

K podpoře tohoto výroku, po exkurzi do dávnověku bezmotorového létání a před hlavním tématem kapitoly - memoáry průkopníků - připomeňme ještě stručně ze současného pohledu na přelomu tisíciletí bouřlivý vývoj **sportovního náčiní** plachtařské disciplíny.

Aerodynamickou úroveň dnešních konstrukcí bezmotorových letounů jsme tušili již na začátku druhé poloviny minulého století. Fantastická klouzavost **1 : 50** obdivuhodně korespondovala s naším idolem **stříbrné padesátky** a představa Bejbinky nebo Krajánka s těmito vlastnostmi v nás indukovala pošetilé iluze takových výkonů na přímých tratích téměř bez termiky z navijákového startu! Jak plynul čas, opájeli jsme se publikovanými vidinami běloskvoucích kompozitových exteriérů s uhlíkatými útroby, kde nad aerodynamickou ušlechtilostí laminárních povrchů i za letu bdí důmyslné stírače hmyzích mrtvolek, a o pilotovo pohodlí v klimatizovaném kokpitu pečují samočinné systémy občerstvovacího a sanitárního servisu! Jako v pohádce si nad těmito informacemi připadal upocený našinec, tenkrát kradmo ukusující z krajíce v zamaštěném papíře a bezúspěšně močící do pouzdra na legitimaci!

Ovšem skutečnost, jako obvykle, překonala veškerou fantazii. Po epochách páry, elektřiny a atomu náhle vypukla doba elektronická. Pneumaticko-mechanické budíky jsou nahrazovány elektronickými soustavami **MFD** (Multi-Funkcion-Display), umožňující sledovat na palubní desce libovolně zvolené údaje v přímém přenosu v barvě, přičemž obvykle u strojů od vyšší střední třídy je tento obraz přenášen do zorného pole plachtaře na průhledový indikátor **HUD** (Head Up Display). Ani na palubách standardních větroňů dnes nechybí navigační systém **GPS** (Global Positioning System), který v každém okamžiku dokumentuje zeměpisné souřadnice vaší polohy! Nechcete-li být při tom zkoušení ze zeměpisu, je zde za příplatek **DTS** - Digital Terrain System, který jako součást jednotky pro přenos dat **DTU** (Data Transfer Unit) umožňuje vložení údajů o plánovaném přeletu pomocí elektronické kazety, takže během letu se vám na MFD, případně HUD zobrazují přímo jména obcí a dalších geografických a turistických pozoruhodností ve zvoleném jazyce!

V kokpitu také marně hledáme klasický knipl a další **pákoví**, se kterým piloti v románově laděných příbězích tak rádi zápasili. Vše je uspořádáno přísně podle pravidel **HOTAS** - Hands On Throtlle And Stick - což přeloženo podle slovníku znamená "po ruce vše, co hrdlo ráčí"...

Ohromen zírání staroch, létající tenkrát nanejvýš v režimu **HOSIP** (hounosipamatuje)!

V pokorné úctě nad těmito divotvory však nenecháte úžas cloumat svojí **svébytností**! Obrátme pozornost k pravému, poslání našeho seriálu, kterým je historické pátrání po přínosu vokšického plachtařského společenství evropskému a světovému letectví! Přínosu dosud leckdy nedocenenému a hlavně dodnes systematicky neutříděnému.

Rámec jedné kapitoly nedovoluje ani jen vyjmenovat, natož popsat a zhodnotit všechny vynikající výkony, zrozené pod vokšickým nebem. Odhlédneme-li však od fádnicích a nekonečně omílaných měřítek, jako je dosažená vzdálenost, rychlost nebo výška, zůstává nám stále dostatek kritérií pro výše citovaný přínos, byť by jím byl i jen cenný poznatek, že tudy cesta nevede!

V polovině dvacátého století byl u nás jakýkoliv přelet jakýmkoliv prostředkem posuzován především jako možnost ilegální emigrace ze světa socialismu. Ostraha hranic byla velmi dokonalá a univerzální, takže nerozlišovala sousedství nepřátelská a ostatní. Sám jsem to zažil na vlastní kůži: náčelník Skřivánek mi naplánoval orientační let a jako druhou mouchu jednou ranou připoutal za naši "Basu" plachtařku v Šohaji, aby ji po stříbrném přeletu převlekl domů do Náchoda. Když jsme se vrátili, čekali nás již na letišti hned dva soudruzi ze Státní bezpečnosti s tím, že jsme porušili státní hranici do Polska! Náčelník byl naštěstí dost pevný v různých, tehdy důležitých kramflecích, takže pokud vím, to dopadlo dobře.

V této atmosféře se připravoval na své životní výkony docent Jiří Hrubý. Zeměpisný tvar a rozměry naší vlasti nebyly příznivé pro plánování libovolných směrů a vzdáleností přeletů, nemělo-li dojít k překročení státních hranic. Jiří pro tento účel vymyslel zcela nový a do té doby neznámý postup: V **Rozkazu k letu** uvedl jako cíl obec **Jedlová**, což u schvalovacích orgánů nezbudilo žádné námítky. Ve skutečnosti však šlo o Jedlovou u Budapešti, maďarsky **Gödöllö**, známé to letoviště císařského dvora a dnes sídlo Maďarské zemědělské univerzity, kde docent Hrubý znal ze své profese několik významných pedagogů, vhodná místa k přistání a mladou odbornou asistentku s několika dalšími přednostmi. Tato unikátní metoda však byla svojí podstatou ve své době použitelná pouze jednou.

Zcela jinak výjimečný byl výkon pilota Josefa Eršila z poloviny padesátých

let minulého století, který lze označit jako horor s pohádkovým koncem. Tím šťastným koncem bylo nejen vítězství lékařské vědy nad pilotovou smrtí, ale i přínos unikátního terapeutického procesu k rozvoji světové medicíny.

Pepík tenkrát po startu k plánovanému přeletu vytočil v bouřkovém mraku, bez dýchacího přístroje v závěru již v bezvědomí, výšku přes šest tisíc metrů, a přistál vývrtkou tak, že se nezabil, na poli u Sovenic. To bylo jeho další štěstí, protože jej v nedalekém Nymburce dostal do rukou přednosta chirurgického oddělení doktor Rufer. Ten při určování diagnózy nejprve nevěřil svým očím nad rentgenovým snímkem, který dokumentoval roztržení stydké spony Pepíkovy pánve. K takovému úrazu docházelo v medicínské praxi do té doby výhradně při porodu tlakem hlavičky a nikoliv při havárii letadla! Když se přesvědčil, že nedošlo k záměně snímků, neohroženě se rozhodl pro unikátní reпозиční manévř a promyšlenou manipulaci s pacientovou dolní končetinou uvedl pánev do původního stavu. Pepík se uzdravil, oženil, dostudoval a s převažující účastí manželky, která s ním činorodě absolvovala již celou jeho léčebnou anabázi, porodil zdravá dvojčata. Autor publikoval svůj originální terapeutický proces na stránkách prestižních Act chirurgiae orthopaedicae et traumatologiae Čechoslovaca s pozoruhodným mezinárodním ohlasem.

Po příkladech z oblastí věd politických a lékařských bych rád uvedl výkon prostý, bez senzačních efektů, kde úspěch je výsledkem svědomité přípravy a důsledného respektování rad a pokynů moudrých příruček, učitelů a kolegů. Po usilovném pátrání v archivních materiálech jsem konečně jeden takový příklad objevil.

Na svůj první přelet na začátku druhé poloviny padesátých let minulého století jsem se připravoval velmi pečlivě. Volba vhodného stroje byla snadná: ve Vokšicích se tehdy létalo na pěti bezmotorových typech, v ničem jiném než v **Krajánku** by mě ale z různých důvodů letět nenechali. Nebylo však čeho litovat, byl to větroň ve své době slušné úrovně a přes svůj věk byl i předmětem dalších fází vývoje. Např. stroj OK-8550 létal tenkrát v modifikaci s moderním bantamovým podvozkem dvojité montáže z konstrukční dílny vynikajícího vývojáře Miroslava Pecha pod neoficiálním typovým označením "Kranich". Nechci se chlubit, ale tehdy jsem spíše tušil, než racionálně hodnotil, že to není ta pravá konfigurace pro daný úkol - překonat vytčenou vzdálenost vzduchem a nikoliv po silnici - a podvozek jsem odmontoval. Inženýr Pech později svoji tehdejší bezesporu užitečnou invenci mnohonásobně zúročil jako úspěšný šéfkonstruktor v **automobilovém** průmyslu.

Podle rozšířeného mínění odborníků typ Z-24 vynikal zejména svými vlastnostmi při přistávání. Všeobecně se tradovalo, že zejména při aplikaci takzvané **Kazdovy restriktivní glizády** Krajánek hravě přistane na fotbalovém hřišti napříč!

Tuto skutečnost zdůrazňuji v tomto pojednání zejména proto, že všeobecně je význam přistávacího manévru v záplavě efektnějších letových obrátů začasť nezaslouženě přehlížen. Přitom jde o manévr bezvýhradně unikátní! Zatímco všechny známé obraty a figury pilot může, ale **nemusí** uskutečnit, přistát **musí**! Toto velevýznamné téma by si jistě zasloužilo širší pozornosti, ta by však neúnosně překročila, rámec této kapitoly. Případné zájemce odkazuji na bohaté prameny literární i webové a na závěr jako historickou specialitu uvádím, že přistání, při kterém se letoun převrátí na záda podvozkem vzhůru, je v odborné literatuře uváděno termínem převzatým z němčiny - **dámenlandung**.

Docent Hrubý, náš přední plachtařský teoretik, soustavně vyhledával a podporoval mladé talenty. Kromě řady teoretických i praktických poznatků mi v té době věnoval neocenitelnou pilotní pomůcku - grafické zobrazení rychlostní poláry větroně Z-24 Krajánek bez podvozku. Pomocí tohoto grafu je možno kdykoliv za letu při zadání aktuálních údajů stanovit pravítkem a trojúhelníkem rychlost pro přeskok mezi stoupavými proudy, případně dokluz do cíle. Graf formátu A6 přímo vybízel k exkluzivnímu umístění na palubní desce, což jsem neodkladně provedl. V interiéru Krajánka tento prvek působil impozantně a teprve po desetiletích, kdy se na palubách moderních strojů objevily první multifunkční displeje jsem si uvědomil, o jak převratný čin tehdy šlo! Můj displej byl sice pouze monofunkční, ale i to byl v té době pokrok, vždyť kolik let ještě uběhlo, než se objevil slogan "mono, to je vono"! V tomto případě to sice ještě přímo ono nebylo, jak vyplývá z dalšího, avšak který pokrok se prosadí bez problémů, že?

Od náčelníka jsem obdržel písemný dokument "Rozkaz k letu" s evidenčním číslem 020971. Tento doklad se zachoval a mám jej uložen mezi osobními písemnostmi spolu s rodným listem, vysvědčením z první třídy a dokumenty České správy sociálního zabezpečení. V rubrice "Úkol" stojí: "Volný přelet Jičín - Vysoké Mýto - východ -" a jiným rukopisem připsáno "-dálný východ"; tiskopis na náčelníkově stole zřejmě neušel něčí potměšilé pozornosti.

Jak potvrzuje Záznam letů, odstartoval jsem ve vleku za "Basou" OK-FGN s neuvedeným vlekařem, který mě vyzval k vypnutí ve stoupavém proudu někde nad Troskami. Poslušně tedy kroužím, všechno je jako vždycky, i to, že stoupaní je najednou pryč a já nevím, kde jsem! Výška přes 1200 metrů (proboha: vynuloval jsem výškoměr? Ale podle oka to asi souhlasí...), mám tedy prostor a snad i čas na přemýšlení. Zadní součást pocituje stoupaní, instinktivně zatáčím, ručička sveřepého přístroje je však umanutě pod nulou. Ale přeci jen něco: támhle je Kumburk a to město je určitě Paka! Už jsem doma! Radost však rychle vystřídá zklamání: ano, jsem **stále ještě doma**. Ale hlavu vzhůru!

Je zde úkol, na který mám papíry! Východ - dálný východ - ale kde je východ? Kompas! Ale kde je kompas? Ne, není to halucinace pilota bez dýchače, známá z kapitoly "Šprkavcova cesta do stratosféry"! Vím velmi přesně, kde kompas je a urvat monofunkční displej, který jej zakrývá, je dílem zlomku sekundy! Zaujímám 90 stupňů a nemyslím na stanovení optimální rychlosti dokluzu: graf se válí na podlaze a pravítko s trojúhelníkem jsem zapomněl na zemi. Výškoměr ukazuje 350 metrů a to je méně, než z navigáku, je čas myslet na poslední věci plachtaře na přeletu. V dálce přede mnou je město, dnes vím, že Lázně Bělohrad, ale ty mi tenkrát mohly být ukradené, mířím k zelenému plácku, který už tam je připravený, vedle obilí uložené v panácích, o ty zachytit křídlem, pěkně by s Krajánkem zatočily!

Marná sláva: přistání bylo to nejkrásnější z celého přeletu!

Prvním úkolem, který stojí před plachtařem po přistání v neznámém terénu, je geografická lokalizace. V učebnicích je uvedeno hned několik způsobů, na prvním místě ten s názvem "dotaz u místního obyvatelstva". Celým plachtařským generacím je tato metoda prezentována jako naprosto spolehlivá; je proto s podivem, že jsme se s jejím zpochybněním setkali již v prvním zimním teoretickém kurzu. Jarda Verner, vyznačující se již tehdy chirurgickou důkladností se zeptal co dělat, nesetká-li se na místě přistání s žádným obyvatelstvem. A po nástupu na letiště nám starší kolega vyprávěl, že mu po přistání mladá dívčina odpověděla: Něhovorím s člověkem, ktorého sem vietor zaniesol!

Já jsem však měl štěstí: stařenka, kterou jsem oslovil, mi odpověděla hlasem babičky od Boženy Němcové: Tamto je Svatojánský Újezd, synáčku!

Žádná učebnice neuvádí, že dalším bodem činnosti po přistání v terénu je příchod party kluků. Nečekal jsem dlouho a byli tady. Jmenoval jsem velitele a stanovil úkoly: hlídat, aby se nikdo cizí nepřiblížil na méně než 10 metrů, na nic nesahat, říci mi, odkud se dá telefonovat a počkat až se vrátím! Žádný milicionář by rozkazy neplnil ochotněji a svědomitěji!

Z restaurace od telefonu jsem odcházel s broukem v hlavě: služba na letišti mě ani nenechala domluvit, sdělila, že transportní skupina je na cestě a zavěsila. Když jsem s kluky zahájil demontáž, byla souprava tady a s ní i vysvětlení: za Pragou RN byl přivěšen transporták s naloženým Šohajem, jeho pilot Vláďa Šolc mě viděl přistávat. A moji pochybnost, kam dáme Krajánka vyvrátil s úsměvem šofér Pavlásek: ukázal na korbu, naplněnou všemi matracemi, které tehdy tvořily mobiliář provizorních ubytovacích kapacit vokšického areálu. A tak jsme se ještě před západem slunce vrátili s pocitem, že všechno dobře dopadlo.

Na závěr se ještě vraťme k výkonům, jejichž dopad, vybočuje z oblasti sportovní do okruhu zdánlivě nesouvisejících vědních oborů, jako je sociologie, pedagogika, psychologie, psychiatrie apod. Z mnoha známých příkladů uvádím proslulý přelet skupiny vokšických pilotů z léta roku 1953, který se právě vyznačoval úkazy, souvisejícími s vlastním výkonem spíše následně a netradičně.

V úterý 14. července 1953 v odpoledních hodinách odstartoval ke kondičnímu letu větroň LF-109 Pionýr s posádkou náčelník Kazda - redaktor Frýba ve vleku za letounem Z-381, řízeným instruktorem Svatoplukem Novotným. Nad Valdickým předměstím došlo k poruše vlečného zařízení (ruplo lano) a větroň nouzově přistál na diverzní ploše u rybníka Hádek.

V té době se ve vzdušném prostoru města Jičína nacházel větroň LG-124 Galánka, řízený pilotem-aspirantem Janem Dvořákem. Ten ihned zaznamenal přistání kolegů mimo letiště. Nespokojil se však s tímto zjištěním a letěl situaci ověřit podrobněji. Zjistil nejen to, že kolegové skutečně sedí na zemi, ale i to, že sám dál nedoletí. Rozhodl se zodpovědně a přistál vedle zaparkovaného Pionýra.

Ostatní již bylo dílem běžné rutiny: telefonické ohlášení, organizace transportu, demontáž větroňů, přeprava do Vokšic. Proces byl ukončen téhož dne ve 20 hodin 30 minut.

V následujících dnech na letišti pokračoval tzv. **vyšmokurs**, což byly zpravidla dva týdny každodenního létání. Tato situace nám umožnila soustavné pozorování zvláštního průběhu vývoje mezilidských vztahů zejména dvou ze tří protagonistů výše popsaného výkonu.

První z nich, Honza Dvořák, nevykazoval žádné odchylky od chování, které psychologicko-psychiatři experti označují pro tyto situace jako **normální**. To znamená, že cíleně nevyhledával setkání s náčelníkem a promyšleně dbal, aby k němu nedošlo ani náhodou. Podle učenců prapůvod tohoto chování u živočišného druhu **homo sapiens** pochází již z doby diluviální, kdy se v jeho okolí začali objevovat první predátoři typu šavlozubých tygrů.

Druhý z aktérů, náčelník Kazda, se naopak choval zcela obvykle: řídil, rozhodoval a velel tak, jak jsme byli zvyklí. Ukázalo se však, že pouze z pohledu nás, prostých amatérů. Jak vyplynulo ze závěrečné zprávy pedagogicko-psychologického kolegia, vedeného magistrou Václavem Lukášem, náčelník se v oněch dnech nacházel v jednom z krizových stavů ve vztahu učitel-žák, uváděných v odborné literatuře pod pracovním názvem "zabít je málo".

Příběh hromadného přeletu k rybníku Hádek upadal v následujících bezmála pětáctyřiceti letech v zapomnění, když se regionálním badatelům podařil vpravdě husarský kousek: objevili očitého svědka uvedené události! Stařík téměř devadesátiletý nadšeně vyprávěl: "Tehdá tam spadly eroplány dva, piloti byli tři, jeden byl raněný a druhý dva ho u rybníka vomejvali!" Přesné svědectví po tolika letech můžeme doplnit pouze o údaj, že zranění nebylo charakteru fyzického.

Ostrůvek privatizace v moři znárodnění.

Tato kapitola je příběhem **firemního štítu**, ukradeného doktorem medicíny Bohumilem Černým a emeritním docentem Jiřím Hynkem Hrubým z chodby domu jičínského holiče J.K. Legendární story z konce první poloviny minulého století, vzpomínaná snad při každém setkání veteránů na letišti ve Vokšicích, nebyla dosud slovesně zdokumentována a kvalifikovaně včleněna do historického kontextu dějin poválečného rozkvětu letectví na Jičínsku. Její zařazení do našich **Kapitol** je tedy nezpochybnitelné, zároveň však zavazuje ke zpracování na nejvyšší úrovni. Tomuto požadavku lze v našem případě vyhovět v maximální míře, protože vyhlédnutým memoárovým pramenem nebude nikdo menší, než Jiří Hrubý řečený Šprkavec, tohoto příběhu nejen pamětník, ale přímo jeden z představitelů hlavních rolí.

S Jiřím se nad náměty nejedné z **Kapitol** setkávám již několik let: na letišti, na náměstí, ale nejraději v zabydlených prostředích restaurace Sportovního areálu, hospůdky U dávných lásek, a případně-li termín schůzky **za datum** výplaty důchodů, třeba i v CASA DE PIEDRA – restaurante Mexicano, Nerudova 82!

Pro téma dnešní kapitoly je však domluveným místem našeho srazu – městský hřbitov. Po srdečném uvítání v hlavní bráně procházíme ústřední cestou kolem kaple k severozápadnímu pomezí pohřebiště a zastavujeme se před hrobkou s nápisem **Rodina Černých**. Po krátké pietní odmlce promluví Jiří: Tak tady leží Bohouš. – A hned za tou zdí jsme měli tenkrát schovaný to prkno! – A tak se celý příběh může odvíjet od začátku.

"Bylo to po Únoru 1948", vzpomíná Jiří. "Rušili se soukromníci, zakládala se družstva a komunály. V Jičíně byl holič, který se jmenoval úplně stejně, jako náš náčelník aeroklubu – Josef Kazda; nebyli příbuzní, byla to jen shoda jmen. To jméno viselo celá léta na velké dřevěné tabuli na domě v Palackého ulici, bylo tam jen to jméno, že je to holič, to se poznalo podle známého mosazného talíře na konzole nad chodníkem."

V té době ovšem už tabule ležela u stěny v chodbě, kde, zahlédnuta z ulice, podnítila zájem našich protagonistů. V jejich hlavách se okamžitě zrodil plán, a jak bylo tehdy v kruzích jičínských aviatiků u podobných námětů obvyklé, souběžně nastoupila i jeho realizace. Ještě tentýž den, když nastal astronomický soumrak, sešli se oba spiklenci, jeden každý se svým bicyklem, aby, jak bylo předem promyšleno, vpředu a vzadu na pedálech v dolní úvrati, přepravili tu snad 15 stop dlouhou fošnu z Jičina do Vokšic.

Tuto poměrně náročnou transportní trasu moudře rozdělili na dvě části a na noc ukryli vzácný náklad do vysoké trávy u zmíněné hřbitovní zdi. To, jak tuto první etapu absolvovali, aniž byli vyzrazeni, zůstane už asi navždy tajemstvím!

Příští den, podle domluvy brzy za svítání, aby nebudili nežádoucí pozornost obyvatelstva, pokračovali v transportu neobvyklého břemena. Tento úsek plánované trati vedl již otevřenou krajinou, avšak ani zde nebylo jisté, nebudou-li někým překvapeni, nebo sami někoho nepřekvapí. "Měli jsme připraveno několik vysvětlovacích verzí," vzpomíná Šprkavec: "od té nejblbější - stěhování oficíny z města na venkov, až po skoro pravdivou - vezeme štítek na dveře kanceláře náčelníka letiště..." Nicméně, řečeno terminologií vojenských raportů, během další cesty se nic zvláštního nestalo.

To už se však blížili k letišti a ocitli se tak na území, kde byl tehdy již zaveden "soubor opatření pro zamezení neoprávněného opuštění území Československé republiky vzdušnou cestou za účelem zářadcovské emigrace". Pro tuto chvíli to znamenalo, že zde byla nepřetržitě přítomna vojenská stráž. Za denního letištního provozu to nebyl problém, ale nástup v časných ranních hodinách, navíc s takovým zavazadlem, mohl vzbudit u orgánu podezření. Naštěstí v té době ještě doktrína o zostřování třídního boje nepronikla do všech armádních kruhů a strážný se po stručném vysvětlení ochotně zapojil do realizace plánu našich aktérů právě ve chvíli, kdy byl vítán každý další pár šikovných rukou. Rozměrná tabule byla pomocí důmyslné fixační konstrukce instalována nad vrata hangáru, když ještě před tím bylo jméno majetníka rukopisně školní křídou doplněno o statutární specifikaci podniku, takže od té chvíle si každý návštěvník mohl již z dálky přečíst, že se ocitá v areálu firmy

J O S E F K A Z D A podnik na sračku
--

To se však již naši hrdinové vraceli do města, aby zastihli nástup denní směny na letišti. Nenuceně se vmísili do skupiny cyklistů, dychtiví být při tom, až kolegové spatří jejich dílo. Podle svědectví účastníků byl první umělecký dojem náramný! Jak však pořadatelé předpokládali, největší zájem publika se upínal k finální scéně, vrcholící příchodem čerstvého majitele podniku. Náčelník byl totiž i na letišti velice přísným šéfem, což někteří snášeli se smíšenými pocity, s nelibostí, ba dokonce přímo s odporem, to podle charakteru svého vztahu k jakékoliv nadvládě, byť zaměřené ku prospěchu poddaných; známe to již ze školy, později ze zaměstnání, z manželství apod. A také známe tu radost našincovu, postihne-li ne právě milovaného hromovládce nějaká újma, z nichž nejvzácnější je ta, když si z něho někdo udělá srandu!

Nuže, poslechněte si v podání našeho předního aktéra, jak tenkrát vyzněl závěrečný výjev příběhu, kdy se na scéně objevil sám očekávaný náčelník.

"Ten přišel", vzpomíná Jiří Hynek, "podíval se a řekl jako vždycky: Černý - Hrubý! - tentokrát měl tedy pravdu. Ale on byl takový vždycky! Co nám to dalo vymejšlení a dřiny a rizika, jen aby byla trochu sranda, a on na to jenom: Černý - Hrubý! Zato jindy: přistát o kousek vedle, nebo kroužit o metr níž, to bylo řečí a kázání a distancí! - Já vím, po letech už jsme chápali, že byl tenkrát nad tím, někdy nám říkal, že jsme **mladý** a teď už dávno vím, že myslel **blbí!** - Když jsme pak absolvovali všechny ty svoje zkoušky dospělosti a přišli do let, kdy se začínáme ohlížet, co po nás zbejvá, nacházíme tam i vzpomínky na nejlepší kantory našeho života, a tam náš **náčelník Pepa** rozhodně nechybí!"

To by byl příhodný závěr kapitoly. Ale máme tu ještě trochu místa a firemní tabule dosud visí nad hangárem! Sledujme proto ještě chvíli historické prameny, stopující její osud.

V hloučku publika našeho příběhu stál tehdy jedinec, jehož nadšení bylo tak veliké, že se hned druhý den běžel dát ostříhat! Plachtař **Prdelka**, jak jej v zájmu ochrany osobních údajů v této zprávě přejmenujeme, se ihned po dosednutí do holičského křesla zeptal: Tak co, pane Kazda, kde máte tu vaši firemní tabuli? - Ale kde by, pravil smutně kadeřník; ta mi teď může bejt ukradená! - **No právě!** opáčil významně Prdelka a následně všechno vyslepičil. Holič telefonoval na letiště, jestli nemyslíme, že už těch blbostí bylo dost, a my jsme museli, teď už na autě, tu tabuli vrátit tam, kde jsme ji vzali, končí své vyprávění náš zasloužilý pamětník.

TRP

Pro majoritní část české populace toto kuriózní spojení tří souhlásek nepředstavuje příliš srozumitelné slovo. Pouze lingvističtí příznivci naleznou pro tento výraz jakési porozumění. Například já: již v útlém dětství mi u příležitosti nějaké mé fyzické či duchovní újmy říkal otec: Trp, Kozáče, budeš atamanem! A tak již od té doby vím nejen kdo jsou Kozáci a kdo je ataman, ale i jak zní imperativ od slovesa trpěti! - Tímto konstatováním jsme však v objasnění významu titulu této kapitoly příliš nepokročili. Pátrejme však dále.

V bývalém Československu, dnes v Česku, přesněji v krajině na severovýchod od hlavního města, vymezené zhruba obcemi Rožďalovice - Sobotka - Lomnice - Nová Paka - Hořice - Kopidlno, by se případný badatel po významu toho slova dočkal překvapivého zjištění! Nejedna z oslovených obyvatelů uvedeného území by mu totiž odpověděl: samozřejmě, vím!

Opustme však zatím tento rádobý romantický sloh a věnujme se konečně v propozicích díla deklarované literatuře faktu.

Přenesme se na začátek druhé poloviny minulého století, do roku 1953! Byl to nepochybně zajímavý rok: Evropa se chystala oslavit osmé výročí ukončení druhé světové války, jinde ve světě se to už zase řezalo. Ve čtvrtek 5. března zemřel generalissimus Stalin, v sobotu čtrnáctého pak jeho ctitel, a jak se právě ukázalo, až za hrob věrný následovník, prezident Gottwald. A v neděli 15. března jsme se my, čerství absolventi teoretického kurzu létání poprvé nedočkavě sešli na letišti ve Vokšicích! Byl krásný den, jasno, slabý až mírný vítr, státní smutek a celostátní zákaz létání! Kromě mnoha jiných věcí se dozvídáme, že již brzy přiletí nový dvousedadlový větroň LF-109 Pionýr. Přiletěl, a v neděli 29. března byl na jičínském letišti zahájen **první turnus plachtařského výcviku na dvousedadlovkách!** Plni nezapomenutelných dojmů jsme si hrdě zapsali první letové minuty. Do podzimu toho roku jsme se všichni šťastně dopracovali k samostatným letům a nastal nejvyšší čas vážně se zabývat myšlenkou, jak tuto významnou událost v historii jičínského aeroklubu oslavit. Odpověď na tuto otázku byla od počátku zřejmá, zbýval jen úkol, jak ten **velký mejdan** zvládnout organizačně, legislativně, administrativně, logisticky a v neposlední řadě zejména ideově.

První dva ročníky těchto sezónních slavností proběhly ještě pod neutrálním a univerzálním názvem **letištní mejdan**. Teprve na pozvánkách třetího ročníku

v roce 1955 se objevuje pověstný titul **T R P - Tradiční reprezentační plesání**. Dnes, po více než padesáti letech se můžeme jen dohadovat, jak otcové-zakladatelé dospěli k takové ptákovině!

Pravděpodobné vysvětlení, opřené částečně o svědectví pamětníků, je toto: v oněch letech v masopustních obdobích na nás ze všech stran útočily plakáty, inzerující **Tradiční reprezentační plesy**. Zakladatelé naší akce, v poctivé snaze zvýraznit důstojnost oslav, patrně podleli průrazné sugesci tohoto titulu. Posléze si však uvědomili (i přes svou proslulou zálibu v absurditách), že představa ofrakovaných džentlmenů v interiéru vokšického mrdníku je přeci jenom neadekvátní. Mezi tím však v průběhu přípravných prací zejména šifra **TRP** natolik zdomácněla, že na její změnu nebylo ani pomyšlení. Vydali se proto cestou kosmetických modifikací původního titulu: nejprve drobnou záměnou slova ples za **plesání** s tou útěchou, že plesat můžete nejen v letištní dílničce, ale i ve vytahaném svetru, v podnapilém stavu, případně v rozpáraných kalhotách, jak bude uvedeno dále. Posléze pak zapracovali na posledním slově radikálněji, takže na pozvánce k **šestému** ročníku TRP v roce 1958 již stojí **Tradiční reprezentační podnik**. Tak to vydrželo do dalších let, kdy už i první slovo názvu přestávalo být pro tuto každoroční událost bombastickou nadsázkou.

Následující **analýza ústředního tématu** vychází z deskripce několika úvodních ročníků Tradičního reprezentačního podniku na jičínském letišti ve Vokšicích, která byla zpracována s využitím historických materiálů, zachovaných ponejvíce ve formě deníkových záznamů, dokumentárních fotografií a v neposlední řadě pak vzácného informačního potenciálu postupně systematicky objeveného memoárového a literárního odkazu některých vokšických celebrit.

Historicky první TRP, tehdy ovšem ještě pod prozatímním názvem **letištní mejdan**, se uskutečnil, jak bylo ohlášeno na nástěnce, dne **12.prosince 1953 ve všech prostorách vokšického letiště!** Těmi prostorami se rozuměla v první řadě pověstná dílnička s přilehlým seníkem, hangár se separátními halami pro bezmotorové a motorové letouny a externí budka vzor "dabl jů-sí" na hrázi rybníka nad hangárem, opatřená mechanickým semaforem "volno-obsazeno", ovládaným při dosednutí, a s dveřmi, na kterých byl přibit fletner z kteréhosi zrušeného letadla s nápisem "ZDE NETLAČIT!"

Organizační směrnice, uveřejněné na nástěnce, byly na tak významnou událost neobyčejně stručné. Po těch letech mi v paměti utkvěly zejména dva příkazy: povinnost zúčastnit se - a přinést láhev rumu! První z úkolů, obrážející ušlechtilé myšlenky olympijské, byl dle všeho splněn náležitě: málokdo chyběl, a těch, kteří přímo nezvítězili, byla drtivá většina!

To ale předbíhám a proto obrátme nyní pozornost k onomu bodu programu, který byl na nástěnce prezentován pod prostým názvem **kulturní vložka**. Jiří Pour ve svých **Pamětech** na straně 376 uvádí, že v tehdejší době šlo o zcela nepostradatelnou součást každé oslavné záležitosti. Polistopadové generaci se pod tímto pojmem vybaví nejspíše "always s křidélkami"; nejen pro ni je však nutno připojit vysvětlení, že v nejednom případě byla pod tímto prostým označením prezentována předem netušená kulturně-umělecká událost, jejíž skutečný formát byl rozpoznán teprve později, občas i s nečekanými následky.

Není na místě nějak dramaticky se propracovávat ke zjištění, že za vůdčí formu kulturní stránky sezónních oslav na jičínském letišti byl zvolen právě **film**. Je však nanejvýš vhodné rozkrýt, proč tomu tak bylo.

Na počátku byla tři jména: Marx, Lenin, Pour.

Marx jako první od dob řecko-římských a středověkých klasických filozofů pochopil a ve svém díle vyzdvihl význam kinematografie pro výchovu pracujících mas. Lenin tuto teorii rozpracoval do nejširší praxe. Pro nás je na tomto místě nejdůležitější ta skutečnost, že jako **první na světě** zapojil do služeb filmu **letectví**. Na palubu čtyřmotorového velkoletadla konstruktéra Igora Sikorského Ilja Muromec nechal instalovat obří projekční aparaturu, přičemž za promítací plochu za letu sloužily **mraky**! Sledovanost byla obrovská, nadšené obecenstvo přetěžovalo na trase letu následující telegrafní stanice naléhavými dotazy, jak to dopadlo!

V těchto revolučních tradicích zcela nepochybně, i když neokázale, pokračoval i náš třetí protagonist. V již zmíněných Pamětech tento první a následně dlouholetý předseda zábavního výboru našich slavností však zcela opomíjí svoji historickou úlohu při volbě ústředního média a přímo prezentuje programovou nabídku stručným sdělením, že, cituji, "osnovou první kulturní vložky prvního letištního mejdanu byly **německé trofejní filmy** Útok na Maltu ze vzduchu, Medičejové a Krása". Toto stručné a zároveň nadmíru skromné konstatování leccos napovídá, ale zároveň vyžaduje širší vysvětlení. Na sklonku druhé světové války se Jiří aktivně zapojil do bojů na straně vítězných mocností na území tehdejšího Protektorátu Čechy a Morava, zejména na Rožďalovicku. Jak bylo časopisecky vzpomenuťo při nedávném šedesátém výročí těchto událostí, mimo jiné zajal několik nepřátel a zmocnil se rovněž nezanedbatelného množství válečné kořisti. Úřady osvobozeného státu ocenily jeho zásluhy i tím, že část tohoto materiálu menšího strategického významu ponechaly v jeho rukách. Takto na našem území zůstaly zachovány i tyto filmové dokumenty, aby se staly požehnáním kulturních vložek poválečných vokšických TRPů.

Mladším čtenářům se může zdát takto uváděný význam kinematografie značně

přehnaný. Věřím, že k vysvětlení stačí připomenout některé skutečnosti z oněch starých časů.

Byla to doba, kdy jsme se na vesnicích těšili na neděli do biografu! Závistivě jsme poslouchali vyprávění městských spolužáků o filmových představeních i dvakrát v týdnu a žasli nad kulturními poměry v metropolích, kde jste mohli jít do biografu kdykoliv! Televisi (ano, tenkrát skutečně psáno s "es") jsme znali z učebnic fyziky a její dnešní postavení jsme ani v nejmenším netušili.

V této **kinonáladě** poloviny dvacátého století, na kulturu dosud nezvoraném poli jičínského letiště, instalovali příslušníci zábavního výboru ve vokšické dílničce Pourovu zvukovou promítací aparaturu šestnáctimilimetrového formátu za nedočkavé pozornosti okolního obecnstva, sledujícího pozorně všechny detaily příprav, včetně předeřívání žárovky z projektoru v kapse kalhot - osvědčené to finty zkušených promítačů.

Vlastní promítání pak probíhalo v atmosféře, předznamenávající téma následných odstavců kapitoly. Proto ještě v rychlosti alespoň stručný výčet tehdejšího repertoáru: vedle zmíněných tří německých dokumentů to již v příštím roce byly snímky kameramana, režiséra a producenta Jiřího Poura Cena Prachovských skal 1952-1953, Celostátní plachtařské závody, filmy o maďarských a bulharských plachtařích a žánrové snímky z letiště ve Vokšicích, z profesionálních dílen pak známý Modrý den a kreslené grotesky hollywoodského ražení, jako je Kačer Donald ap. Podrobnější údaje o uvedených titulech by neúnosně přesáhly rámec našeho pojednání. Snad jen k legendárnímu německému snímku **Schönheit**, uváděnému v původním znění bez titulků, můžeme připomenout jeho hodnocení z pera renomovaného filmového recenzenta v kapitole O sexu tenkrát na letišti, a k jeho světónázorovému obsahu pak připomenout příhodné stanovisko mého slovenského spolužáka z padesátých let minulého století: Keď tam sú holé baby, ideológia mi môže byť ukradnutá!

Další odstavce věnujeme fenoménu, který, ač se o tom spolu s dalšími podobnými úkazy v dějepise neučí, fatálně ovlivňuje globální vývoj lidské civilizace: **alkoholu**. Tato poměrně jednoduchá sloučenina z dílny organické chemie provází lidstvo na cestě od jeho úsvitu až ke stále oddalované totální záhubě, již několik tisíciletí urputně předpovídané společenstvím fantaskních abstinentů, kteří odolávají jeho nástrahám způsobem, který je záhadou i pro vědu jednadvacátého století! Přitom je jisté, že kdyby již například vojáci proslulého šířitele civilizace, makedonského vojevůdce Alexandra, před každým gefechtem nefasovali rum, těžko by se jejich velitel dočkal přívlastku Veliký!

Kolem alkoholu, vzhledem k této jeho historické úloze, vzniklo nesmírné množství **mýtů** začasťe **diametrálního** obsahu. Opět, ve službách tolik potřebné stručnosti,

vybereme z těchto bájí vhodný korespondenční vzorek; nabízejí se následující příklady, zejména pro své tolik potřebné vlastnosti: jsou pouze dva a exaktně ilustrují onu předznamenanou protichůdnost. Podle prvního, **alkohol je, stejně jako oheň nebo úřad, dobrým sluhou, ale zlým pánem!** Podle druhého pak **alkohol, podávaný v malých dávkách, neškodí v jakémkoliv množství!** Oba tyto mýty osudově poznamenaly již první ročník vokšických slavností a překvapivě se zasloužily o zařazení "fenoménu alkohol" na přední místo jejich programového schématu.

Nahlédněme nyní tento náš předmět ze stanovisek pragmatických, nejprve z hlediska **investičního a logistického**.

V tehdejším lidově-demokratickém Československu, po měnové reformě v červnu 1953, bylo možno pořídit si solidního lidoopa již od částky **dvanáct korun**: tolik totiž stály 2 litry ovocného vína, mezi odborníky známého pod termínem **čučo**, které bylo schopno v uvedeném objemu přivést standardního jedince do komparativního stavu; pro porovnání: navijákový start tehdy stál 5 Kčs. Je namístě zmínit krajskou variantu uvedeného etalonu, proslulé **Kopidlenské rybízové**, známé pod místním názvem **hulákadlo**. Toto neobyčejné víno je v povodí řeky Mrliny připomínáno již v 6. století našeho letopočtu v souvislosti s pěstováním rybízu velkoplodého tehdejším kmenem Charvátů na šancích Češovských valů, od kdy evidentně vtisklo tomuto kraji specifický ráz až do našich časů; nepochybně by o tom mohl vyprávět své i náš přední plachtařský přeborník a rekordman a příležitostný ředitel cukrovaru v Kopidlně inženýr Ilja Kopáček, který byl těmito regionálními okolnostmi donucen přestavět svůj podnik na lihovar!

Přes tyto nepochybné územní i mentální tradice ustanovili pořadatelé prvního vokšického festivalu za pilotní esenci v kategorii nápojů, jak již bylo vyzraženo výše, **rum!** Z rychlosti, s jakou se informace o této volbě objevila na nástěnce, tehdejším to internetu můžeme soudit, že rozhodování neprovázely žádné pochybnosti. I dnešní historici hodnotí toto ustanovení jako nesporně racionální a pokrokové: byl to sortiment i v tehdejší poválečné Evropě dostupný a investičně přijatelný, z hlediska vojenského výtečně respektoval chuťové návyky mužstva a politicky prozřetelně předjímal naše budoucí vztahy k zemím jeho původu v karibské oblasti.

Dalším z pragmatických aspektů je hledisko **distribuční**, přičemž z celého tohoto dlouhého a složitého řetězce se zaměříme na článek poslední, končící vpravením média do organismu spotřebitelů. Koho dnes ostatně zajímá, že se to před tím z obchodu na letiště vozilo autem jičínské autoškoly na benzin za peníze daňových poplatníků, že? Skutečný důvod je však jiný:

při prvním ročníku našich sezónních oslav se ukázalo, že právě **tento poslední článek** byl osudově **kritický** pro celou kulturní a společenskou náplň programu.

O průběhu **prvního mejdanu**, předchůdce pozdějších **TRPů**, se zachovala celá řada svědectví. Dnes již víme, že ta se skládají dílem z historických pravd a dílem z účelových výmyslů a spekulací, jako ostatně celé známé dějiny lidstva.

Dobře si vzpomínám na pondělí 14. prosince 1953, kdy jsme se my, školou povinní účastníci vokšické párty, o přestávkách probírali sobotními zážitky. Spolužák Zdeněk Meloun se však našich debat neúčastnil. Teprve někdy ve středu se přiblížil k našemu kroužku a nesměle se zeptal, jaké to bylo! Na naše překvapené pohledy otevřel svůj diář na straně **sobota 12. prosince**, kde bylo napsáno červeně **letištní mejdan - začátek 17.30**, a pod tím kostrbatým písmem - **konec 18.30**. Nic víc!

Takovéto svědectví je rozhodně přijatelnější, zejména pro širší veřejnost a jako historický pramen, než **nechutné smyšlenky** o - řekněme - netradiční verbální a muzické prezentaci zúčastněných celebrit, účelově zaměřené k jejich společenské a politické diskreditaci, o obecnstvu, dávicímu na záda sousedova u stolu i na odvrácené straně hangáru, o psisku, lízajícímu oděv a tváře páníčků na podlaze a chodícímu pak klátivě, a tak podobně.

Pořadatelé prvního ročníku vokšického festivalu měli téměř rok na to, aby jeho průběh zhodnotili a zodpovědně připravili ročník druhý. Příčina nečekanáho vývoje programu byla rozpoznána poměrně brzy, některými otužilejšími účastníky již v průběhu večera, a později byla oficiálně formulována jako **selhání záchovného regulačního řádu ve finálním distribučním stupni**. Připomeňme některá fakta: souhrnné zásoby kategorie nápojů byly od začátku programu vystaveny na viditelných místech bez jakéhokoliv upozornění na nebezpečí při jejich používání. Takový způsob prezentace přímo vybízel publikum k živelnému chování s předvídatelnými následky. To pořadatelé evidentně podcenili a čelili pak následkům i kritice. Na svoji obhajobu uváděli vesměs argumenty, běžné v občanské společnosti při podobných nehodách. Výjimkou bylo tehdejší vystoupení staršího kolegy z našeho kurzu, známého teoretika, explikátora a jednoho ze zakladatelů TRPů Rudolfa Zikmunda. Ten svoji obhajobu pořadatelského sboru založil na učení marxisticko-leninské filozofie, která v tehdejší době pronikala již do nejširších vrstev československé populace. Dokazoval, že pořadatelé při tvorbě programového schématu vycházeli z praktické aplikace principu vyspělé komunistické společnosti, formulované leninskou tezí "každý podle svých schopností, každému podle jeho potřeb". Bohužel nedohlédli, že naše současná pospolitost nedosáhla dosud politického uvědomění, hodného těchto darů vyspělé budoucnosti a vyložila si onu poučku po svém.

Zkrátka, podle pozdější formulace redaktora Frýby - než mohli vokšičtí draci ukázat všechny své **schopnosti, spotřebovali**, to jest vychlastali, co se dalo!

Tím by měla lamentace nad rozlitým mlékem, resp. rumem prvního ročníku předchůdce TRPů končit. Opravdu definitivně tento odstavec uzavřeme aktuální zprávou: některým badatelům to nedalo a otevřeli toto téma znovu na přelomu tisíciletí v novém společenském a ekonomickém klimatu. Položili si otázku, jak by se tehdejší situace vyvíjela v prostředí **tržně ekonomickém**. Ve svém úsilí však uvázli v polovině cesty, když se dopracovali pouze chabého svědectví několika tehdejších účastníků, kteří připustili, že v přítmi promítacího šálku zahlédli sem - tam **neviditelnou ruku trhu**, šmátrající nad stolem po nedopitých lahvích.

K **nápravným opatřením** se v průběhu roku uskutečnila celá řada jednání oficiálních, kuloárových, veřejných, zákulisních, tajných i odročených, ze kterých vzešlo rozhodnutí soustředit veškerou moc pracujícího lidu do rukou **náčelníka pro strategické zásobování**, jehož základní povinností bude důsledné uplatňování lednového usnesení ústředního pořadatelského sboru o zavedení nových trendů ve finální distribuci generálního média, a hlavní náplní práce pak činnost dozorců, kontrolní a poradenská pro konsekventní respektování malých dávek při poskytování jakéhokoliv množství. Touto funkcí byl pověřen dosavadní předseda sboru pořadatelů pan Svatopluk Novotný, řečený Babroš. Budoucnost ukázala, že to byla moudrá volba.

Druhý ročník vokšického mejdanu vyšel na sobotu **11. prosince 1954**. V době odpoledních příprav všichni s napětím sledovali vystoupení nového arzenálního náčelníka. Jeho prvním počinem byla důsledná centralizace zásob. Zajímavý byl již jeho soubor technických opatření: meteorologickou budku nechal z exteriéru přemístit do ústředního rohu dílničky, když před tím byla její přístrojová část demontována a uložena v depozitáři hangáru; její funkcí byli dočasně pověřeni vybraní členové aeroklubu s potřebnými patologickými dispozicemi (revmatismus, artróza apod.). V interiéru budky byl uzamykatelnou formou deponován veškerý materiál lahvového formátu, takže nežádoucí vyskladňování osobami, jež zde nevykonávají službu ani dozor, nepřipadalo v úvahu. Přepadení psychologickým nátlakem neodbytných loudilů odrážela spolehlivě neprostupná hráz náčelníkova charakteru, odhodlaného chránit svěřené hodnoty až na pokraj infarktu myokardu.

V atmosféře tohoto vokšického období **nové egalizační politiky** (NEP), kdy byla organizační cestou efektivně **vyrovnávána** rozdílná tématická afinita čili námětová příbuznost jednotlivých dvojic subjektů - člověk-šnaps - (odborníci snad

porozumějí) - se nebývalou měrou rozvinula kulturně - umělecká stránka programu. Zcela spontánně se na pódiu střídali sólisté i skupiny s hodnotnými výkony. Vzpomínám, že v jedné chvíli se znenadání v našem středu objevily - housle! Obestřela mě tehdy úzkost, kterou později geniálně vylíčil český hudební velikán Ivan Mládek ve své kantátě pro mužský sbor, housle a bendžo s názvem Do hlavy ne - do houslí ne! Avšak následující vystoupení profesionálních kantorů Lukáše a Novotného rozptýlilo tyto obavy. Jejich mistrovský přednes drobných skladeb velkých mistrů Na silnici od Prášil a Kdyby to naši věděli vyvolal u publika bouřlivé ovace. Koncert pak nezapomenutelným způsobem uzavřel Jaroslav Kopáček brilantním provedením světoznámé skladby Kanárek. Znalci rozpoznali a ocenili zejména do té doby nevídanou techniku hry pověstného trylku - za kobylkou! Tato technika pronikla v příštích letech do širších vrstev interpretů, sám jsem se s ní setkal u své vnučky v Lidové škole umění.

Jak již bylo uvedeno výše, **třetí ročník** nesl poprvé titul **Tradiční reprezentační plesání**, tedy konečně **TRP**, a konal se v sobotu **3. prosince 1955**. Pořadatelé shromáždili již více poznatků o možnostech vývoje večerních událostí a na pozvánkách uvedli jen některé informace a stručný programový nástin. Kromě zmíněného titulu a data konání to byly vybrané pořadatelské funkce: sbormistr - Frýba, kamera a projekce - Pour, asistent projekce - Finke, zvuk - Černý, předseda nápravné komise - Novotný, asistentka předsedy - Novotná, servírka - Kratěnová, muž pro nejhorší práce - Nožička, zvláštní efekty - Hrubý, topenář - Donth.

Program: 19.30 Pádlo - úvodní znělka, projevy představitelů, předtančení
19.50 Televizní projekce: filmy, diapozitivy
21.00 Občerstvení, společenské hry - až do rána.

V tomto historickém textu nás nepochybně zaujme bod **televizní projekce**. V polovině onoho roku 1955 zahájila Československá televize vysílání z pražského vysílače Petřín. Neinformovaný čtenář by se mohl domnívat, že podzimní účastníci třetího TRPu ve Vokšicích, řečeno dnešním jazykem, "čuměli na bednu". Nebylo tomu tak; to jen pořadatelé se nechali unést tehdejší euforií nad novým médiem a připravili mu slavnostní uvítání malou technickou obměnou dosavadní podoby prezentace filmové produkce. Stačil k tomu dřevěný rám, na kterém byl napnut průsvitný pauzovací papír; promítáním z druhé strany, tak zvanou zadní projekcí, měl vzniknout dojem sledování programu na televizní obrazovce. Ovšem, upřímně řečeno: kdo měl tenkrát u nás představu o sledování něčeho na obrazovce? Snad

jen rentgenologové před svými stínítky a operátoři u radaru nad katodovými trubicemi; ty však těžko můžeme pokládat za předchůdce televizních diváků.

Čtenáře, znalého základních principů optiky, nepochybně napadne, že tato zadní projekce ze své podstaty poskytuje divákům obraz stranově obrácený. Tento antagonismus působí problémy u obrazů notoricky známých a zejména pak při zobrazování jakýchkoliv nápisů, například titulků, snad kromě čínských, japonských, arabských, maďarských apod. Na tento nedostatek již předem upozorňoval mladý iniciativní asistent projekce s poukazem na jednoduché řešení promítáním do pravého úhlu s odrazem v zrcadle. Bohorovní šéfové však jeho návrh odmítli s názorem, že to stejně nikdo nepozná. Ono se to taky splnilo, protože zásobovací důstojník vydával stravu již při promítání!

Povšimněme si ještě jednoho programového bodu: **předtančení**. Co tím pořadatelé mysleli? Nabízí se vysvětlení, že stejně jako v případě názvu oslavy, i zde se zhlédli v poutavých plakátech repre-plešů, kde předtančení rozhodně nikdy nechybělo. A jak by svůj příslib splnili? Při své známé zálibě v absurditách si s tím jistě hlavy nelámali. Vždyť např. na pozvánce na jeden z dalších TRPů slibovali od určité večerní hodiny otevření **úschovny manželů!**

Je tu ovšem ještě jedna verze: již v předchozích ročnících se v jistých stadiích večera spontánně formoval kult pohybové aktivity, který se u vyspělejší části obecnstva vytríbil ve skupinový, cílevědomě organizovaný motorický projev. Vůdčími osobnostmi tohoto uměleckého tělesa byli zejména pánové Václav Lukáš, Miloslav Šebík a další. Tento **mužský sbor synchronního tance** úspěšně provázel reprodukované i živé hudební produkce a zejména jeho klasický kankán sklízел bouřlivé ovace. Jeden z tehdejších recenzentů použil termín **pánské girls**. Naši badatelé dodnes zatím bezvýsledně pátrají, kdo tento vokšický umělecký objev vyzradil na konci padesátých let zakladatelům pražského divadla Semafor, kteří se od té doby chlubí jeho autorstvím!

Mne z těchto bohatýrských časů provází jedna vzpomínka až do současnosti. Při jedné odvážné kreaci si Mistr Lukáš natrhl kalhotu zdola až téměř do pasu. V následujících desetiletích tento prvek pronikl do dámské módy a udržel se tam až do příštího tisíciletí. Stává se, že se můj zrak setká s pohledem dámy takto oblečené, ve kterém mohu číst: "Vsaď se, dědku, že vím, na co teď myslíš?" A já vduchu odpovídám: "Ó, vzácná paní, jak rád bych se o cokoliv vsadil a jistojistě vyhrál, jen kdybych věděl jak dokázat, že myslím - na Václava Lukáše z Vokšic!"

Na sklonku příštího roku se na nástěnce objevila tato vyhláška:

Naše draky a draky našich dračic mají nalétáno zase o 365 dnů více!

Generální revize všeho létajícího a skákajícího perzonálu
aerovlekové stanice Jičín v duchu tradic našich T.R.P.
se koná dne 8. prosince 1956
ve vylepšených obvyklých prostorách. Začátek v 18 hodin.

! Program bude úplným překvapením !

Z tohoto **čtvrtého ročníku TRP** se zachoval dostatek svědectví, která reálně dokumentují, že tomu tak opravdu bylo! Jak jsme již konstatovali, programová nabídka se rok od roku zdokonalovala nejen v tradičním prologu kinematografickém, ale i v dalších dějstvích původně ohlašovaných jako společenské hry, volná zábava apod. Z počátku spontánní přínosy jednotlivců i souborů postupně přecházely v předem organizovanou a komponovanou tvorbu.

Součástí zmíněných svědectví je kolekce dokumentárních fotografií, která obsahuje několik snímků z divadelního vystoupení našich amatérských ochotníků. Ty jsou vzácnou připomínkou tehdejšího avantgardního počínu uměleckého kolektivu, seskupeného kolem našeho známého dramatika, překladatele a režiséra Jana Šavrdy. Ten byl hlavním autorem dramatického pásma na shakespearovské téma, netradiční syntetické básně na oslavu alžbětinského génia. V novém původním překladu zde prezentoval klasické dílo v komprimované podobě s vybranými postavami v konfrontacích, o kterých se jim v originále ani nesnilo. Dílo citlivě přenesl do českého národního prostředí, takže nejen že naši zem vrátil z mořského pobřeží zpět do kotliny, ale i původní text obohatil o celou škálu národních prvků; např. Hamlet ve svém monologu neposílá nebohou Ofélii do kláštera, nýbrž - však vy víte kam. Jedním z vrcholů syntetického pojetí díla je rvačka žárlivého Othela s Romeem. Monolog Julie nad oběma mrtvolami, nezapomenutelně ztvárněné Annou Kratěnovou, končí slovy typicky českými: Zase jste se ztřískali, odcházím k mamince...! Pásmo vyvrcholilo výstupem samotného režiséra, který vpadl na jeviště s jakýmsi pravítkem v ruce a se slovy, že přichází "svět jako ústřici otvírat mečem!" Hleděl při tom ohnivě na meteorologickou budku se zásobami nápojů a všichni cítili, že otvírání ústřic a světa je jen poetickým výrazem pro finále, na které měl navazovat další zajímavý program. Na scénu však nečekaně vstoupila paní Novotná a s alžbětinským úsměvem ve tváři poslala rozkuráženého režiséra do kláštera!

Ve stejně progresivním duchu se nesly i další ročníky sezónních oslav ve Vokšicích. V šedesátých letech, proslulých všeobecným společenským a politickým oživením, se objevily první ohlasy v médiích (provázené potouchlým tvrzením našich cyniků, že nejspíše v rubrikách Veřejná bezpečnost pátrá, radí a informuje) a odezvy vokšických TRPů pronikly i do kulturních a uměleckých kruhů nedalekého

Jičína. Zprvu jen projevy zdvořilé náklonnosti se rozrostly na srdečné fandovství a následně i seriózní zájem. Zde je namístě připomenout zvěst, která stála u zrodu odvážné domněnky, podle které **fenomén TRP** překvapivě otiskl svoji stopu i v **umění výtvarném**: známý jičínský malíř **doktor V.** si údajně vybral právě jednoho z našich protagonistů, aby mu **ležel modelem** k jeho věhlasnému obrazu **Ráno opilcovo Pod Koštofránkem!** - - -

Na konci minulého století, v jehož polovině tradice vokšických TRPů vznikla, jsem se při jedné návštěvě hlavního města zastavil před plakátovací plochou u Domu umělců. Po chvíli se za mnou ozval známý hlas: To je dost, že se ukážeš, ty stará vojno! - Dávny kamarád z letiště, setrvali jsme v dlouhém, srdečném rozhovoru. Při loučení pohlédl na plakáty za mnou a řekl: **Co bych chodil na Pražský jaro, když můžu jít do Vokšic na TRP!**

Třináctá komnata Jiřího Poura.

Při shromažďování podkladů ke své vědecké práci **Lidové výroční slavnosti na Jičínsku, zejména ve Vokšicích**, jsem se poprvé setkal se slovesným dílem Jiřího Poura, nesoucím prostý název **Paměti**. Byl jsem s největší pravděpodobností i jeho prvním čtenářem, nepočítáme-li autora, protože Jiří mi tehdy s laskavým porozuměním pro moji práci zapůjčil samotný rukopis! Toto obsáhlé dílo je samo o sobě nesmírně zajímavé už jen tím, že zaobírá časové období bezmála jednoho století, nabitého událostmi politickými, společenskými, kulturními, vědeckými i sportovními. Nyní však věnujme pozornost pouze jedné kapitole, jejíž podrobná analýza mě posléze přivedla k nepochybnému závěru, že **v Jiřího Pamětech není všechno!**

Tato kapitola líčí autorovy původní zážitky na jedné z vokšických výročních slavností ve druhé polovině minulého století. Následující autentická citace začíná po skončení úvodní organizované části kulturního programu. Po rozsvícení v promítacím sále se naskytl pohled, který šéflékař doktor Vokrouhlický klasifikoval prvním stupněm ohrožení. Pokračuje autor Pamětí:

"Jako potvrzení tohoto verdiktu a zároveň historický signál nástupu nové epochy, k jakým patří například i výstřel z Aurory, proletěla něčí bota promítací plochou! Rychle zachraňuji s několika pohotovými pomocníky křehká technická zařízení a uchyluji se do relativního ústraní. Sleduji vzrůstající aktivity publika, občas se připojuji svými špetkami do mlýnice, ale hlavně pozoruji a nestačím žasnout: ohromen konstatuji, že se přede mnou odehrává monumentální scéna světového dramatu, jakým je **vývoj lidského druhu na planetě Země!** Autoři samozřejmě, v rámci uměleckých licencí, přizpůsobili příběh současným podmínkám uvedení, takže například z čistě praktických důvodů reálnou dobu předlohy zhruba pěti milionů let vměstnali do jediného večera. Rovněž tak celý děj časově zcela invertovali, protože v naší inscenaci nelze epochu **lidoopů** logicky zařadit jindy, než v závěru kusu jako velkolepé finále. Jinak však všechno působí naprosto věrohodně. Ansámbl v úvodních výstupech již vyvinutého **Homo sapiens** (člověka rozumného) se na zrychlené cestě proti času mění téměř neznatelně v druh **Homo erectus** (člověka vzpřímeného), který v dávnověku tuto vlastnost nabyt, když se navzdory dosavadním zvyklostem postavil na zadní! V našem dramatu, v důsledku časové inverze, však pozorujeme jeho neklamné podlamování nohou a aktéři brzy postupně opouštějí chůzi po dvou (**lokomoci bipedální**), aby v přízemí pokračovali **lokomocí kvadrupední**. V tomto místě zařadili autoři malé intermezzo, vybočující z rámce dosavadní osnovy díla - evolučního procesu:

někteří z herců obratně demonstrovají další příklad lokomoce, kterou ve svých studiích popisuje profesor inženýr Ivan Mládek jako **chůzi typu vzduch - země!**

Záhy se na scéně objevuje další lidský druh, **Homo habilis**. První z nich si obouvá botu, ano, je to ten z prologu představení, nedělá právě čest své nové roli **člověka zručného**, marně zápasí s tkaničkami. Ale to už nastupují první **hominidé** rodu **Australopithecus** neboli **jižních opic**, které chodily po čtyřech a živily se ovocem a zeleninou; reliktem tohoto atributu na naší scéně bude jejich ranní shánka po kyselých okurkách. Drama se však zřejmě chýlí k závěru, protože někteří aktéři jsou již slávou, panující na scéně tak opilí, že je vůbec nevidím...!"

Zde opustíme text **Paměti** a obrátíme se k tématu naší kapitoly. Čtenáře, znajícího autora, nepochybně zaujme Jiřího **erudice** ve vědecké disciplíně, řekněme, při vši úctě k jeho vzdělání, poněkud vzdálenější jeho všeobecně známým profesionálním i amatérským kvalifikacím. Pro mne, který zná autora od poloviny minulého století, představovala tato kapitola **Paměti** neproniknutelnou záhadu snad kromě toho, že mi vysvětlila, proč Jiří opatřil své dílo podtitulem "Jak jsme jezdili, létali a **padali**"!

Samozřejmě, že ze všeho nejdříve jsem se Jiřího zeptal. Jeho odpovědi byly však diplomaticky koncipovány tak, aby odvedly pozornost jinam, později pak nahrazovány pohledem, provázejícím známé "no comment" a tolik připomínajícím úsměv siňoríny Lízy Mistra Leonarda...

Nebudu to protahovat, dopadlo to jako v klasické telenovele. Bylo to jednoho srpnového večera, kdy se chýlil ke konci den našeho každoročního setkání pamětníků na letišti ve Vokšicích. Většina účastníků se již odebrala do svých domovů v Jičíně a okolí, zatímco my přespolní, zaopatření noclehem v přívětivých útrobách letištního areálu, jsme se oddávali výjimečné vyhlídce na večer, prožitý bez omezení osobní svobody v souvislosti s požíváním před řízením. Vychutnávali jsme ty chvíle po západu slunce pod vokšickou oblohou plnou hvězd, nerušených městským osvětlením, doslova plnými doušky. A právě uprostřed Jiřího vyprávění o hvězdné klenbě na odvrácené straně zeměkoule s Jižním křížem v zenitu přišla ta zpráva, že pivo došlo! Směsice těchto reálií, prázdnot vesmíru i číší, indukovala rovnocenné stavy našich niter. Již jsme se dotýkali téměř dna své jsoucnosti, když se jako na antické scéně ve dveřích provozní budovy coby **bůh na motocyklu** čili **deus ex machina** objevil službu konající výčepní a oznámil, že narazil další bečku! Když jsem přinesl plné kelímky, Jiří učinil několik vysvobozujících doušků - a začal vyprávět:

"Bylo to v Praze. Měli jsme tenkrát na ústředí Automotoklubu v Opletalově ulici po nějakém všestranně náročném jednání a já jsem se s chutí vydal na cestu k domovu pěšky přes Vrchlického sady na třídu Vítězného února. U budovy Národního shromáždění jsem uviděl zvláštní výjev: k řadě zaparkovaných šestsettrojek přiváděli vždy dva muži třetího uprostřed, který vykonával zvláštní pohyby nohama; nevypadali opilí, spíše to připomínalo pokusy, kdy dva sourozenci zkoušejí, jestli by půlroční bráška už neuměl chodit. Oslovil jsem jednu paní v davu diváků a ta mi zasvěceně vysvětlila: To tu máme každou chvíli! To jsou naši papaláši, kteří už úplně zapoměli chodit! Oni snad už i na záchod jezdí autem!

Ta scéna mě pobavila. Ale už druhý den jsem se nemohl zbavit některých myšlenek: není tohle předzvěst globálního vlivu civilizace na další vývoj přirozeného pohybu člověka? Jaká je v tom úloha rozvoje automobilizmu a souběžně i výuky řízení motorových vozidel? A jaká je v tom úloha moje, dnes již mezinárodně uznávaného a vyhledávaného manažera autoškol?

V novinách tenkrát samozřejmě nic nebylo a tak jsem alespoň obvolával kolegy a kamarády doma i v zahraničí: nikdo o ničem takovém nevěděl, snad kromě jednoho Pražáka, který si vzpomněl na obrázek s tímhle námětem, patrně kreslený vtip v novinách nebo časopise. A tak po týdnech nejistoty jsem dospěl ke zjištění, že mám problém, který je nutno řešit systematicky. Co já vlastně vím o přirozené lokomoci živočichů a zejména lidí? Historii motorizmu a konstrukci vozidel mám v malíčku, ale jak dospěl člověk k dovednosti chůze? Pravda; už několikrát jsem viděl, jak roční človíček najednou vstane a jde, ale tomu jsem se nedivil, stejně jako automobilu, který opustí výrobní linku - a jede! Ale co všechno bylo před tím, než se tyhle dennodenní samozřejmosti mohou díť? Tady jsem se ocitl před velkou mezerou ve svém vědění, protože kromě těch aut byly moje znalosti velmi neurčitě. Tenkrát se nosilo to známé "učit se-afd.", ale to pro mne nebylo nic nového, to říkal už můj táta a před ním Komenský. A tak, zatímco kamarádi dál chodili do kaváren, já trávil ty večery v knihovnách! Když se za tím dnes ohlížím, byly to galeje: začal jsem Immanuelem Kantem a jeho Allgemeine Naturgeschichte und Theorie des Himmels z roku 1755, až jsem se propracoval ke kýženému Charlesi Darwinovi a jeho pilotnímu dílu O vzniku druhů přírodním výběrem. Měl jsem tehdy štěstí, že leguáni nejezdili autem, o těch tam toho bylo nejvíc. A také, že Hegelovo idealistické pojetí vývoje včas kriticky přepracovali Marx a Engels; jinak bych tam snad seděl dodnes!

Uspokojivého výsledku jsem se však dopracoval: živočišný druh Homo sapiens dospěl ke své schopnosti dnešního způsobu chůze solidním vývojem a výcvikem, trvajícím dostatečně dlouhou dobu více než jeden a půl milionu let! Takže nějakých pět desetiletí automobilizmu, jakkoliv absolutního pro některé společenské vrstvy, nemůže snadno ovlivnit v jeho genech takto nabyté dovednosti! Pokud se setkáme ještě v naší době s podobným jevem jako já, půjde nepochybně o další z odchylek, které od nepaměti evoluci provázejí. Nedávno proběhla médii zpráva o čtyřech dospělých sourozencích z rodiny v jižním Turecku, kteří se od dětství pohybují po čtyřech! Vědci se vyjádřili, že jde skutečně o pozůstatek chování dávných předků, vysvětlení však zatím nepublikovali."

Nadšeně tleskám Jiřího vyprávění s výstižným závěrem; on mě však zabrzdí a upřímně se diví, že nepoznávám, že to není konec! "Vždyť tam ještě nebylo nic o ženských", připomíná známý literární princip, proklamovaný zejména naším předním autorem Ludvíkem Vaculíkem, a pokračuje ve svém příběhu:

"Ukázalo se, že jsem všechno promyšleno neměl. Stačilo, aby jednou kamarád nešťastnou náhodou zavolal z kavárny a ptal se kde jsem, když jsem zrovna nebyl doma. Manželka mu řekla, že v hospodě - a už to jelo! Když jsem přišel domů, klasika: ne s válečkem za dveřmi, jen verbálně! Utkání bylo dlouho vyrovnané, dokud nevyrukovala s argumentem, který mé dosavadní ambice zcela pohřbil: **ty - máš - ženskou!** Právě díky svým nedávným studiím jsem ihned pochopil bezvýchodnost své situace: již starověcí filozofové se dopracovali poznání, že nelze dokázat neexistenci něčeho, co neexistuje! Tato filozofická obdoba populárnější matematické kvadratury kruhu zaměstnává učence dodnes, například když se pokoušejí dokázat, že není Bůh! - V té chvíli mě nenapadlo nic jiného, než všechno vyklopit. - Než jsem došel k Darwinovi, už mě hladila po hlavě, byl to pak hezký večer...

Ráno mi řekla: Ty můj medvídku chundelatej, proč jsi se mi nesvěřil dřív, já bych ti to vysvětlila! Pamatuješ, jak kluci v Rožďalovicích pouštěli ty svoje letadýlka? Jmenovalo se to po nějakých ptácích, Čížek, nebo Káně; - Káně, říkám, Čížek je slavný český modelář z Kamenných Žehrovic, který to Káně zkonstruoval. Dobře, říká ona; všichni jásali, jak jim to létá nad našimi zahradami a sousedky pak hodinu vyprošťovaly slepice z roští, kam se ty chudinky schovaly před tím Kánětem! To ony mají v mozečku zakódované, že když nad nimi něco takhle tiše krouží, může je to sežrat! Ale když se přímo na ně, a ještě s takovým kraválem řítí ta plechová obluda na silnici, klidně na poslední chvíli přebíhají a nechají se přejet! Rozdíl je v tom, že ti dravci je ohrožují už statisíce let, kdežto auta teprve sotva padesát roků!

Slepícím těch padesát roků nestačí, aby si zvykly na auta, a ty myslíš, že pro lidi, kteří mají rozum a inteligenci to stačí? A pak - jsou tu přece tradice: i císař pán chodil někdy pěšky, a na to se v civilizovaných zemích jen tak nezapomíná, ne?

Takže teprve teď je to všechno. Odhlédneme-li od toho, co jsem si mohl já, medvídek chundelatej, ušetřit námahy, nelituji času, věnovaného studiu. Vždyť ne nadarmo se říká, že kolik oborů ovládáš, tolikrát jsi člověkem! A nesporně mě to obohatilo i v mé základní profesi: není nad to, když můžeš na rušné křižovatce oslovit žáka za volantem: "Pane docente, na zelenou doprava, pozor na chodce; a propos: jak vy si vysvětlujete, že v raném pleistocénu se od africké vývojové řady oddělila řada asijská a tento jávský a čínský Homo erectus se posléze beze stopy vytratil?"

Tak tedy skončilo Jiřího senzační vyprávění, které bych, nebýt sebezáchovného reflexu, vyslechl celé bez dechu! Když jsme se na kavalcích letištního apartmá v prvním patře číslo 25 po náročném dni uložili k odpočinku, pln dojmů jsem se zeptal, jak toto své životní stadium vnímá dnes, s odstupem let v novém tisíciletí. Jiří se zamyslel a řekl: Jestli myslíš něco kromě toho vědění, dlouho jsem nic nepozoroval; teprve nedávno mě napadlo, že se už nějaký čas v Praze docela podvědomě vyhýbám místům, jako je Sněmovní ulice, Valdštejnské náměstí, nebo nábřeží Edvarda Beneše...