

RECENZE

knihy, která teprve brzy vyjde, ale není pochyb, že zaujme

Zbyněk Čeřovský
LETECKÉ KATASTROFY 1918-1939

Ještě nikdy v historii lidstva nedocházelo k tak obrovským přesunům hmot a energií jako se tomu událo za posledních více než sto let. Ještě nikdy nedošlo k tak ohromujícímu rozvoji myšlení a v zápětí jeho realizaci, promítnuté do konkrétního života lidstva. Ohromující fakt vývoje letectví od počátku minulého století je toho důkazem. Od prvních pokusů o zhmotnění myšlenek ovládnutí vzdušného prostoru, který nás obklopuje. Od ikarovských snů našich dávných antických předchůdců přes realitu prvních skoků podivných aparátů, kterým vdechli život první odvážlivci s obrácenými kšiltovkami na pláži Kitty Hawk. Počíná skoky, a vede až k úžasnému přistání Airbusu 380 pro několik set cestujících, vybaveného veškerým myslitelným komfortem. Toto přistání jsem měl příležitost pozorovat v Singapuru, při první cestě tohoto kolosu po světě. Trávil jsem tam v tu dobu týden na vědecké konferenci, kde jsem spolu se svými kolegy prezentoval metodu sledování schopností člověka překonat obtíže zátěže, působící na člověka v kritických životních situacích a udržení soudržnosti lidské skupiny. Tedy přesně problematiku, která oživuje technické divy výsledků lidské tvořivosti, jakým jej její citovaný symbol – Airbus 380.

Téma, kterým se zabývá tato kniha, je tedy toho neuvěřitelným důkazem. Důkazem je i souhrn archivních poznatků mého přítele, autora této knihy. Dění předbíhá schopnost jeho zhodnocení a prezentace autorem, který je uchopí a nabídne k zamyšlení.

Jak hluboko bychom se museli ponořit do stoleté historie letectví, abychom si vůbec byli schopni uvědomit, co všechno neuvěřitelného se událo za první čtvrtinu 20.století, vrcholící první světovou válkou. Během této kruté události se již ikarovský sen proměnil, tak jak tomu u nás, lidí bývá, v pokřivenou skutečnost ničení a zabíjení. Ovšem také s tím, že stupně technického pokroku byly vzaty útokem a otevřely dveře k dalšímu rozvoji. Věčná otázka „něčeho za něco“ slavila vítězství i prohru. Ano, války vždy posunou lidstvu kupředu, ovšem za strašnou cenu.. Tak tomu bylo i v dalším běhu času, v době druhé světové války. A všech dalších masakrech, které si na sebe lidstvo vymýšlí, aby vždy čas od času vyplul na nebe nad Zemí nový úžasný výtvar, který nás uchvátí svou dokonalostí a militární užitečností. Báječné, nadzvukové, supersonické, neviditelné a jiné letouny. Otázkou však zůstává, zda je nutné souběžně vytvářet tyto vrcholy dokonalosti a technické krásy, letouny určené pro válečné účely. Neidealizujme si skutečnost. Odpověď zní – bohužel ano, vždy tomu tak dosud bylo. Vždyť

výsledkem je i ta skutečnost, že již dávno stojíme za prahem dveří otevřených do kosmu. Myslím, že jsme již u samého jádra věci, obsahu předkládané knihy mého přítele Zbyňka Čerovského. Dovol, vážený čtenáři, abych se tohoto jádra dotkl, neboť je předmětem mojí profese – vojenského pilota, pozdějšího i současného sociologa a pracovníka v kosmickém výzkumu, oboru člověka a lidské skupiny.

Urputná a vysilující snaha autora o shrnutí vývoje československého vojenského letectva z hlediska člověka je nastolena. Ještě nikdo z našich leteckých kolegů se o to nepokusil. Faktografické spisy i s humorem podávaná vyprávění o leteckém životě jsou téměř vždy pojaty s jistou dávkou optimismu. My letci je rádi čteme a vracíme se k vlastním prožitkům, které se staly pro většinu z nás osami našich životů. Nepříliš rádi se však vracíme ve vzpomínkách k událostem, které jsme zažívali při vynucených odchodech našich, většinou mladých, nebo spíše velmi mladých kamarádů. Jejich řada mně defiluje před očima. Ale co naplat, chceme-li pochopit tuto knihu jako snahu o příspěvek k zamyšlení nad možnostmi lidských ztrát u letectva, zamysleme se skutečně a vezměme tento užitečný pokus jako výzvu pro naše současníky. Možná, že se ptáte, proč to říkám zrovna já.

Kdysi, když se naše letectvo teprve přezbrojovalo na proudovou techniku, jsem jako mladý a nadšený letec, možná ani ne rok po škole, zažil příhodu, která se mně vryla hluboko do vědomí a jistě ovlivnila většinu mého dalšího života.. Při samostatném letu I nácviků prvků vyšší pilotáže na letounu MiG 15 (matně vzpomínám že šlo o cvičení 5OBPSL) v prostoru letiště+ Pardubice jsem v záchvatech nadšení nad čistě krouženými obraty neregistroval ubíhající čas, ale ani radiovou korespondenci ŘL jsem nebral příliš vážně. Až se rozsvítila červená signálka množství paliva a já konečně hodlal ukončit své sebeuspokojení návratem na základnu. Nulová izoterma ve 2000 metrech a naprostá clona kouřma však učinila čáru přes rozpočet. Vteřiny a posléze minuty pokusu o nalezení se, vyvolaly stav, který jsem tehdy nedovedl pojmenovat, až po létech a při studiu na univerzitě jsem pochopil, že šlo o spuštění akutní stresové reakce se všemi příznaky, zvýšením krevního tlaku, tepové frekvence a ovšem charakteristickým vyschnutím v hrdle, tak pronikavým, že jsem již pouze tisknul tlačítko radia, ale hlas selhával. Teprve záblesk v dálce tehdy budovaného letiště Čáslav proti slunci mně přivedl k ráznému činu – „sklopce“ po slunci do prostoru kouřma se zavřeným plynem nad řeku Labe a ve 300 metrech okolo kouřících komínů Semtína, a odtud zatáčkou nad naší bližnou. Dosednutí a s palivem konec..... Tahač osmsetpětka mně, zkoprnělého pokušítele vlastního osudu vysvobodila z dráhy, abych nepřekážel v přistávání kamarádů, kteří kvůli mně opakovali.

To byl můj vlastní případ již z „proudové éry“. Tato událost mně provázela, jak jsem se již zmínil v předchozím vyprávění, po celý další život. Přivedla mně však tak v pokročilém věku a vynucené přestávce, kdy jsem se musel vzdát vzhledem k historickým událostem konce šedesátých let milované profese, k založení armádního Centra pro výzkum stresu, jehož jsem byl po řadu let ředitelem. Mnohé

jsem si poté v těch létech prakticky při letech ověřil se svým přítelem, pilotem par excellence – plk. Ing. Oldřichem Pelčákem.

Vše, co pracně o člověku v krizi během historie sesbíral přítel Čerovský z citovaných případů z let 1918 až 1939, se však pranic nelišilo od všech chyb, leteckých kázeňských poklesků v budoucnosti. Což se jistě laskavý čtenář dozví v dalších, chystaném díle o historii letectva v době poválečné. Drtivá většina z citovaných případů havárií a katastrof byla způsobena selháním „lidského činitele“. Popisované případy, vážných zranění většinou končících úmrtím vznikly z příčiny hrubých chyb v pilotáži, jakými jsou přetažení letounu, ztráty rychlosti, ostrých zatáček bez rychlosti, špatnými odhady na přistání, nedodržením základních pravidel pilotáže při ztrátě orientace, vlétnutím do mraků, klesáním za neviditelnosti, zejména pak letecké nekázně, nesprávného odhadu vlastních schopností a řady dalších neodpustitelných provinění, vedoucích, jak je dnes módní říkat „do pekel“. Kolik z těch citovaný stovek úmrtí v drtivé většině mladých životů lze připsat těmto proviněním. Kolik zničených letounů, zejména v poslední fázi třicátých let před okupací, nádherných, nových, lesklých B-534. Nejen jich.

Kde však hledat příčiny všech těch tragických událostí? Dostupné archivní podklady však prozatím dovolily sestavit soupis, ze kterého vyplývají nezvratná fakta, která jsem se pokusil letmo jen v nejhrubších rysech shrnout. Příčiny lze odhalovat na nedostatečnost výcviku, nízký počet cvičení vyšší pilotáže, řádně metodicky zdůvodněných a vedených, nevhodně organizovaný výcvik skupinové slétanosti, nízký počet nalétaných hodina a z toho i malá letová zkušenost, patrně i vysoká sebehodnocení a vědomí výlučnosti pilotní profese. Jsem přesvědčen, že cennost knihy mého přítele spočíván právě v uvedeném soupisu archivních materiálů. Který by měl posloužit pro hlubší analýzu se statisticky doloženými výstupy.. Byla by to však práce pro mezioborový tým složený z leteckých odborníků, sociologa, psychologa, fyziologa, leteckého lékaře. Tedy přinejmenším. Též v čase, vymezeným nikoliv jen týdny. Jsem hluboce přesvědčen, že i dnes, po mnoha létech má jak kniha, tak navrhované analytické pokračování svůj význam, protože hlavním článkem v letecké hře je a bude stále člověk, navzdory případným námitkám o automatizaci a bezpilotních prostředcích budoucnosti, která se tak ostře a výrazně rýsuje. V oblasti kosmického výzkumu, ve které stále ještě aktivně pracuji, je člověk i nadále hlavní komponentou. Pro připravovaný let kosmické lodi s lidskou posádkou na MARS, má náš český tým opětovně, v současné době probíhajícím experimentu, jako tomu bylo ostatně v řadě předchozích mezinárodních experimentů své místo – činnost člověka v osádce, zabezpečení jeho a její selhání v kritických okamžicích dlouhodobého letu. Vytvoří a zdokonaluje pro tento účel své kontrolní, prognostické a operační metody, shrnuté pod pojmem sociomappingu. Ale to je již jiná kapitola.

Co je však podle mého názoru velice důležité:

Pokusit se zodpovědět položenou otázku, zda oběti budování československého vojenského letectva v průběhu trvání prvé ČSR byly nutné. Je to velmi ožehavá otázka a odpověď na ní není jednoduchá. V mnoha případech jistě nebyly. Zvážit, zda zaplacení kruté daně za zkušenosti, vedoucích k pokroku v oboru vyžaduje daleko podrobnějšího rozboru, než by bylo možné provést prostou úvahou. Doporučuji nechat tuto otázku ještě nějaký čas otevřenou. A také – poklonit se obětem.

Do jiné kapitoly patří i úvahy o předmnichovském rozhodování, zda vstoupit do války s neporovnatelně silnějším nepřítelem a s nesrovnatelně modernějším zbraňovým systémem, o množství nemluvě. Ani zde nelze podle mého názoru dosáhnout kvalifikované odpovědi. Ostatně, snaží se o to dnes historici. Vzhledem k mezinárodně krajně nevýhodné situaci, bez možnosti spolehnout se na pomoc smluvních států, v totálním obklíčení, by byl výsledek obrany země téměř jistý. Druhou stranou mince je také fakt vzdání se bez boje, který ovlivnil „ducha národa“ zejména po předchozích historických zkušenostech na generace dopředu. I zde zůstává otázka otevřenou. Bohužel.

Za všech okolností však, jsem přesvědčen platí a bude platit:

Člověk je člověkem za všech okolností, a vše, co platilo o jeho osobnosti, vlastnosti a schopnostech za celých sto a více let od počátku, kdy na pláži Kitty Hawk „poskočili“ první chlupci v kšiltovkách, obráceně posazených, platí dodnes a bude platit i v budoucnu. Právě tak platí i poznatky z dávné historie a jsou cenné, velmi cenné.

Proto patří můj dík za vyčerpávající práci na jeho knize příteli

plk. Ing. Zbyňku Čerovskému.

PhDr. Jaroslav Sýkora, plk.v.v.

Člen Mezinárodní Astronautické Akademie v Paříži.

Ing. Zbyněk Čeřovský byl v krizové době roku 1968 náčelníkem štábu 30. stíhacího bombardovacího leteckého pluku a současně zástupcem velitele letiště v Hradci Králové v hodnosti podplukovníka letectva.



Protože odmítl okupaci a pomoc okupačním vojskům, ani nepodepsal souhlas s okupací, byl na podzim roku 1968 odvolán z této funkce a přemístěn na štáb 34. stíhací letecké bombardovací divize v Čáslavi.

V roce 1970 byl jmenován náčelníkem štábu přehlídkové formace československého letectva v květnu t. r. a hned poté mu byl zakázán přístup na letiště a byl převelen do tzv. dispozice s polovičním platem. Jeho žádost o propuštění z armády byla odmítnuta, ale v zápětí z ní byl propuštěn.

Poté, co podepsal Chartu 77, byl degradován, zbaven vyznamenání a počátkem osmdesátých let obviněn z podvracení republiky (§ 98) a podezření ze špionáže ve prospěch západních mocností (§105). Po odpykání trestu (30 měsíců) byl s celou rodinou v rámci akce StB ASANACE vyhoštěn z republiky. Po návratu do vlasti v roce 1990 mu byla navrácena hodnost a vyznamenání, povýšen do hodnosti plukovníka, ale plně rehabilitován do dnešních dnů ve skutečnosti nebyl.

978-80-270-1657-0

Zbyněk Čeřovský

DÍL PRVNÍ 1918 – 1939

KATASTROFY

KATASTROFY

ČESKOSLOVENSKÉHO
VOJENSKÉHO LETECTVA
1918 – 1990



DÍL PRVNÍ
1918 – 1939

Zbyněk Čeřovský