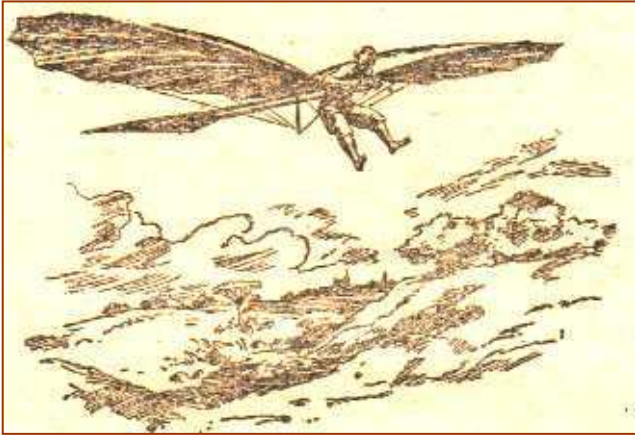


Bohuslav Trnka

## Zlatý ptáček, nebo kacíř na křídlech?



Technické objevy se v minulosti prosazovaly často velmi pomalu, někdy se ujaly jen v určitém kraji nebo zemi, někdy upadly v zapomenutí a teprve v dalších epochách je svět vzal na vědomí či znovu vynalézal. Tak to bylo i s počátky létání v jižních Čechách, kde se tato historie váže více než dvě století se jménem Víta Fučíka - Kudličky.

*Kresba:*

*Třetí Fučíkův kluzák dle představ leteckých konstruktérů, inženýrů P. Beneše a M. Hajna.*

Důkladně začal po Fučíkovi pátrat až kapitán ing. Antonín Mašek, příslušník leteckého sboru v Praze. V úzké spolupráci s okresním hejtmánem dr. Antonem Böhmem z Týna nad Vltavou prošel danou lokalitou, seznámil se a besedoval s pamětníky a potomky Fučíkovy rodiny. Od nich získal řadu zajímavých, i když někdy protichůdných informací. Výsledkem bylo mj. zjištění, že první jihočeský aviatik podnikl v rozpětí let 1760-1770 ze samoty Klůs u obce Strpí celkem pět vzletů, z toho čtyři do nedalekých Vodňan a jeden směrem na Písek, přerušený u obce Selibov poblíž Tálínského rybníka. Při jednom z vodňanských letů údajně přistál u tamní židovské synagogy, což vzbudilo mezi přítomnými věřícími ohromný rozruch a vzápětí i všeobecný názor, že jde o očekávaného Mesiáše. Byl bohatě obdarován a od té doby se k jeho přezdívce „Kudlička“ přidával ještě další lidový predikát „Zlatý ptáček“.

Kapitán Mašek dále zjistil, že Fučík byl dovedným řezbářem, truhlářem, i mechanikem. V čem jediném se uvedený badatel asi mýlil, to bylo, jak uvádějí svědecké výpovědi, používání měchýřů s bahenním plynem, jež měly při letech nadnášet větroplavcovo tělo. Podobné omyly provázely mnohé přírodovědce po řadu let a přitom stačilo matematickým výpočtem zjistit takové odlehčení a výsledek byl jasný. Mimoto technické zařízení na jímání bahenního plynu a jeho vtlačování do měchýřů se dá v oné době jen těžko předpokládat.

Závěry všech svých průzkumů a šetření kpt. Mašek protokolárně předal v roce 1920 tehdejšímu 13. leteckému oddělení Ministerstva národní obrany v Praze s doporučením dalšího pátrání s ohledem na to, že případné potvrzení všech údajů o Fučíkovi by znamenalo předstížení prvenství francouzských balónistů P. de Rosiéra a d'Arlanda, kteří s pomocí horkovzdušného aerostatu (montgolfiéry) vznesli se poprvé 21. listopadu 1783.

Po kapitánu Maškovi dal se z podnětu MNO do sledování stop po Fučíkovi další letec, tentokrát major Václav Rypl. V letech 1922-1926 se zaměřil na studium dostupných pramenných materiálů, na korespondenci s pamětníky, na využívání archivních a matričních záznamů. Podářilo se mu i ověřit správné datum Fučíkova úmrtí v roce 1804 podle matriky zemřelých farního úřadu při kostele sv. Štěpána na Bílé Hůrce, kde byl Fučík pochován na místním hřbitůvku. Ačkoliv další získané podklady nepotvrzovaly bezprostředně Fučíkovy vzlety, vypracoval V. Rypl předběžnou studii k tomuto případu, doplnil ji biografiemi dalších průkopníků létání a tak vznikla jedna z prvních prací o historii čs. letectví, vydaná knižně r. 1927 pod názvem „Z dějin naší vzduchoplavby“. Od té doby se podobnou tematikou zabývala ještě řada novin a časopisů a není snad jediné domácí letecko-historické příručky, která by se nezmiňovala o Vítu Fučíkovi a jeho létajících aparátech.

Soubornější materiál, pojatý formou životopisného vyprávění, představovala samizdatová publikace Václava Parýzka, příznačně pojmenovaná „Kacíř na křídlech“ (Vodňany 1988). Autor shrnuje své dlouholeté bádání a pátrání, opíraje se o dokumenty ze Státního oblastního archivu v Třeboni, o zápisky ing. J. Raaba, paměti vodňanského kronikáře M. Veselého, stati ing. Maška, mjr. Rypla, dr. Böhma a spisy bývalé pobočky Masarykovy letecké ligy ve Vodňanech. Na jejich základě pokusil se načrtnout pohnuté životní příběhy průkopníka jihočeské aviatiky a doložit jeho skutečnou existenci až do jeho úmrtí v r. 1804. Kromě několika autentických dokladů zaujme i fotokopie předvolání k apelačnímu soudu v Písku, zachovaného ve vodňanském muzeu s datem 17. 8. 1780 a s následujícím textem (upraveno):

„Velevážení, vešlechetní, ctihodní a učení, obzvláště milí pánové a přátelé. Poněvadž veleslavná Královská apelační komora dne 18. minulého měsíce července našla a dnešního dne na vědomost dala, že skrze zavedené vyšetřování účasti na modlitbách ku sv. Koruně či Kryštofovi dílem obžalovaní a dílem zjištění spoluviníci, jmenovitě Josef Riedl a Jiří Kožlík z Vodňan, neméně Josef Štika, Vojtěch Krump a Vít Fučík z panství Libějovice, k hrdelnímu soudu ve zdejší král městě Písku opětovně mají být dodáni, aby u něj mohli být souzeni. Necht' magistrát neopomene tyto osoby 17. t. m. časně ráno zcela jistě sem dopravit a tyto zdejšímu již zpravenému hrdelnímu soudu předati ... Říms. císař. králov. majestátem ustavený krajský hejtman Prácheňského kraje Lorenz I. von Gamsenberg.“ Výsledek procesu ani případných trestů nám zatím není znám, jisté však je, že se odehrával těsně před oficiálním nástupem císaře Josefa II., v předvečer epochy později nazývané průmyslovou revolucí. Vždyť vůbec druhá polovina 18. století je výrazně poznamenána hlubokými změnami ve sféře myšlení, politiky, hospodářství a kultury, odrážející tuto realitu ve významných vynálezech své doby.

Ale vraťme se ještě na chvíli k dokladům v Leteckém archivu Jihočeského muzea v Českých Budějovicích: z rukopisu rady dr. Böhma, nalezeného archivářem R. Šerým v objektu bývalé Hausrovy tiskárny v Týně nad Vltavou zaujmou nás další pasáže, vnášející ze současného pohledu na fučíkovský případ některá zajímavá srovnání, korespondující s nabízejícími se závěry: „Když (Fučík) zestárl, udělali dle jeho návodu příbuzní, zeťové Vavřinec Straka a Matěj Hraba nový stroj, který používali k létání synkové schwarzenberských úředníků z Libějovic. Tentokrát přivázali létadlo provazem, aby nemohlo daleko odletět ... Části poškozených křídel byly uloženy na půdě samoty Klūs až do r. 1860, kdy sem přišel jeden učený pán z Prahy a vzal je s sebou ...“

Z této citace mohli bychom usoudit, že třetí Fučíkova konstrukce měla podobu drakovitého závěsného kluzáku, který za silnějšího větru se sám udržel ve vzduchu, přivázán nebo přidržován pomocníky, a po uvolnění se s pilotem klouzavým letem snášel k zemi. Pro tuto hypotézu bychom našli dost příkladů nejen v dávné historii (použití draků v Číně s pozorovatelem ke sledování vpádu nepřítele, 13. - 14. století), ale i na počátku 20. století.

Tenkrát před první světovou válkou již zkoušeli jihočeští modeláři po vzoru a za spolupráce pražských kolegů stavbu lehkých závěsných kluzáků (od 14 do 40 kg hmotnosti), které ze svahu proti větru létaly až na vzdálenost 200 metrů a udržely se ve vzduchu 10 - 12 minut. Připomínám při této příležitosti českobudějovického stavebního technika V. Verneru s jeho „Lili“, nebo vimperského F. Šípa s kluzákem „Šumava“. Ti všichni v podstatě navázali na fučíkovské konstrukční varianty pro letouny těžší vzduchu, zdokonalené o zkušenosti německého plachtaře Lilienthala, který v letech 1891 - 1896 provedl více než 2000 zkušebních letů se závěsnými kluzáky.

Dodatečná poznámka z rukopisu, že jakýsi učený pán z Prahy si kolem r. 1860 odvezl zbytky křídel Fučíkova kluzáku, by se mohla týkat. K. V. Zengera (1830-1908), profesora pražské polytechniky a tvůrce aplikované fyziky v oborech proudění vzduchu a meteorologie. Fakt, že první zmínky o Fučíkovi se v pražském tisku objevují hned v následujícím roce 1861 vede k úvahám, že snad jediný z přímých důkazů existence jihočeského kluzáku mohl skončit právě ve vysokoškolských depozitářích (sbírka Královské české společnosti nauk). Části Fučíkových křídel mož-

ná posloužily jako vzor některému z dalších průkopníků létání. Shodné konstrukční prvky by potom přímo ukazovaly na projekt známého Kadeřávkova - byť neúspěšného - českého samoletu (1866), tj. letadla s mávavými křídly, ovládaného lidskou silou. V. Kadeřávek (1835-1881) byl asistentem a mechanikem na pražské polytechnice.



Vydavatel listu „Myslivecké zábavy“ v Praze, bývalý schwarzenberský lesník jako první poodhalil roušku tajemství kolem neznámého jihočeského Ikara, když výše zmíněného roku 1861 publikoval svá soukromá bádání takto:

„Můj otec Václav Špatný, 85 let stár, ve Skočicích u Vodňan bydlící, mně vypravoval, že žil před mnoha léty na samotě Klūs, od blízkého lesa tak nazvané, na bývalém panství libějovickém člověk jménem Vít Fučík, kterého okolní lid Kudličkou jmenoval.

*Václav Štětka: Výlov Strpského rybníku. Olej na plátně 76x103 cm, soukromá sbírka. Osada Klūs leží vpravo na druhém konci rybníka, přes který aviatik Fučík létal. Snímek obrazu pořídil J. A. Mager, 2012.*

Sám od sebe se naučil truhlářství a řezbářství a poněvadž se již coby mladý pasák ustavičným řezáním kudličkou zanášel, byl takto trvale nazýván. Byl již asi 50 let stár, zhotovil si křídla, přivázal je na sebe a vylezl na střechu své chalupy. Pak roztáhl křídla a pustil se do povětří.“

Truhlářskou profesi bývalého pasáka, pomocného lesního dělníka a později i hajného potvrzuje mj. i výčet pohledávek z pozůstalostního řízení, kdy např. obec Malovice nazaplatila Fučíkovi - Kudličkovi za dodání dřevěných soch svatých Jana, Vojtěcha a Floriana.

Vít Fučík alias Kudlička se sice dožil značného věku, ale v aviatice přes své první pokusy dál nepokročil. Jeho jméno je jen na začátku dlouhé cesty jiných poutníků: odborníků v aerodynamice, připravujících teoreticky nástup slavné éry domácího vzduchoplavectví - ing. G. Fingera, dr. F. O. Vaňka, ing. J. Trunečky a mnohých jiných. Je-li tedy prvenství vzletu člověka v balónu přisouzeno Francouzům, na kluzácích Němci Otto Lilienthalovi, nechť má mezi nimi své čestné místo i prostý chalupník Vít Fučík.

*(Z archivu Rodopisné revue)*



*Bílá Hůrka, hřbitov u farního chrám, kde byl v roce 1804 pohřben Vít Fučík. Snímek Jana Antonína Magera je ze dne 17. 4. 2012.*