

Hanko, jak to bylo se závislostí vaší úspěšnosti na státních dotacích a grantech? Měli jste také sponzory? Proč je už nemáš? A kde jste mohli být pokud by vše fungovalo jak by mělo a nikdo by vás nebrzdil?

Nejspíš máš na mysli jak bychom příspěvek od státu využili. Začnu tím, proč jsme kdy zkoušeli nějaký příspěvek obdržet. Z několika setkání s celkem vlivnými lidmi vyplynula myšlenka, že když jsme nepožádali oficiálně tak se nemáme divit, že nám nikdo nic nedává. Oficiálně bylo jak žádostmi na Aeroklub, zda podpoří rekordní činnost (záporné odpovědi) a tak jsme zkoušeli přes MŠMT. Proč několikrát? Protože se tam čas od času mění osazenstvo a chtěli jsme tak vymezit alibistické zdůvodňování co jsem výše uvedla. Mohla bych psát postřehy z jednání při kterých jsem byla přítomna a nebo jen táta. Ne, neznechutilo nás to, občas se tam našli solidní lidé kteří nám před noselem nemávali stávajícími pravidly a neřikali, jak jsou úžasná a jak všem vyhovují a nikdo proti nim nic doteď nenamítal. Argumentovali tím, že sice popularitu rekordní létání danému sportu zvyšuje (dříve určovali výši popularity novináři) ale v tabulkách tuto eventualitu zanesenou nemají. Samozřejmě, rekordy jako takové vítají. Zkoušeli jsme to i přímo přes leteckou komisi v PS, zkoušeli jsme kde co a občas to vypadalo velmi nadějně ale dnes musím konstatovat že to pokaždé ztroskotalo když ne v úvodu, tak v konci což vyšlo nastejno. I když na druhou stranu, člověk poznal charakter zúčastněných jedinců.

Budu tedy hovořit ve stylu, který pan Dodal nemá rád a přitom jej preferuje neb nemá rád když je jmenován konkrétně a stejně tak nemá rád pány a paní „někdo“. Takže teď sama nevím, který styl zvolit a který nezvolit. Myslím že je to úplně jedno, protože nemá v podstatě rád už to, když zveřejňuji své nabyté zkušenosti a úspěšně se mu dařilo popularizovat že to jsem vlastně já, kdo sportovní letectví poškozují tím, že dávám světu na vědomí, že tu nefungují věci jak mají. Tedy činnosti, které má v náplni práce a nebo do kterých se aktivně zapojuji ohánějí se pozicí jeho funkce.

Je opravdu těžké být konkrétní. Riskujete tím, že ten kdo se zachoval správně bude jinými za to uveden v nemilost a ten, kdo se zachoval tak jak se zachoval uvede v nemilost vás. Samozřejmě, za vás se vám jde s kůží na trh snadněji.

To co se podařilo i přes ty „nemilosti“ dosáhnout bylo za pomoci sponzorů. Jak někteří vědí z vlastní zkušenosti, a doufám soudní si dokáží představit, jejich získání není věcí jednoduchou a jejich udržení by mělo prvořadě záležet na vás. Občas toto neplatí, zapojují se jiní. Začne to být o to složitější, když vám někdo, kdo se představí v telefonu jako Aeroklub ČR sponzory, které následovně popularizujete a tím je dáte ve známost tedy i jim. Obvolávání probíhá stylem, že jestli vědí koho podporují, že jsme problematičtí, že jsme tuneláři, že ani ta pilotka není v reprezentaci, že z ní byla vyloučena protože propadla na závodech, že mají lepší a pokud chtějí opravdu dobrého sportovce podpořit ať zavolají na Aeroklub ČR nebo přímo trenérovi. Samozřejmě taková hláška a každý ať již na tuto eventualitu upozorněný či ne, nastraží uši. Problémoví jsou strašákem pro všechny. Do toho další fakt, že toto nezůstane bez povšimnutí, málokdy narazí na někoho kdo mi pak zděšeně zavolá zpět a řekne že tomu nevěřil ale právě mu volali. Častěji tato blamáž padne na úrodnou půdu. Ve společnostech, kde o spolupráci o vás rozhodují různé rady a představenstva se najde vždy někdo, kdo spolupráci právě s nějakou plachtařkou není příliš nakloněn a raději viděl aby podporovali třeba jeho syna co začal jezdit motokáry. A tak ohlásí divný telefonát a navrhnou aby se na tom Aeroklubu na tu pilotku dotázali. A kdopak je zde tou zodpovědnou osobou podávající odpovědné reference? Ať je to již ten samý který volal nebo není, vyjde to na stejno. Skončí na té plánované lince a u informací, které potřebovali podat.

Ale zpět ke sponzorům. Byla jsem nejspíš první, kdo si kdy sponzora na letadlo nalepil. Bylo to v 93. na ME žen Hosínu. Mělo být už na MS ve Švédsku, ale Vach mi donesl samolepky které přišly

poštou až po poslední disciplíně. Věděl, že na zásilku čekám a měla dorazit již v době tréninku. Bylo to logo ČSA a umístila jsem jej až na ME a to tak výrazně, že když se mi podařilo jednu disciplínu přistát u Lipna tak ke mně přišli rekreanti objektu ČSA s tím, že se museli přijít na to divné letadlo jejich zaměstnavatele podívat.

Tenkrát si mě za polepení střediskového větroně doslova podali Vach v doprovodu Netušilové, která na ME létala poprvé a to že je součástí delegace mi bylo vysvětleno tak, že ona je expertka na reklamu. Prý jestli mám povoleno si tu reklamu nalepit, že letadlo je majetek střediska. Že na to jsou zákony a že bych se mohla divit, dodala Netušilová. Odpověděla jsem jim, že to nemám zakázáno. Že tento sponzor přispěl k mému zimnímu tréninku a byl relativní klid. Mimochodem následující rok jsem musela podepsat s předávacím protokolem, že nesmím umisťovat na letadlo jakoukoliv reklamu. Mělo to tenkrát dohru přímo na místě. Objevil se tam tehdejší šéf LSC Petr Poborský a říkám mu jak jsem musela odrážet útok. Tenkrát mi ještě se Stanem fandil a odpověděl doslova: nevěšme si jich. S.r na ně a lítej! Proto tady jsi.

Lanařili mě totiž do LSC abych tam šla létat jako instruktorka se zákazníky, kteří jim tam chodí na akrobacii. Párkrát si mě Němci vyžádali a to jednak ti kteří se na plachtění chtěli rozvzpomenout z dob jejich mládí tak ti, kteří je ještě nezkusili. Několikrát jsem tedy v době soustředění místo na přelet s reprezentací šla do éra létat pod kumuly s jejich klienty.

Napíši ještě, jak to s tímto úžasným sponzorem ČSA bylo ve skutečnosti. Počátkem 90. let nebyl výběr cestovek s únosnými cenami letenek jako je dnes. Čedok navíc samostatně letenky neprodával, pouze s organizovanými zájezdy. Letět jinou společností a naorganizovat si toto bez internetu jsme neuměli. Monopol tedy držely ČSA, které nám z původních 70 tisíc za letenku nabídli 10% slevu za sponzoring. Až dodatečně jsem se dozvěděla, že při objednání letenky tuším 3 měsíce předem je toto automatické. A toto jsme splňovali. Takže jsem byla odhodlaná žádné logo už po tomto zjištění nikam nedávat. Rozhodnutí změnilo až povzdechnutí Vacha, který se nechal slyšet že ty aerolinky jim nikdy ničím nepříspěly ani klukům neposkytly lacinější letenky do USA ani nikam jinam. Takže nalepení loga se pro mě stalo motivační a zveřejnění obrázku tenkrát přes Honzu Brzkovského v reportáži, kterou přišel pro L+K z ME napsat pro úvodník bylo opravdu vítané. Byl na něm Ventus „LF“ kterému mamka říkala ne „Lima Foxtrot“ ale „Létá Fantasticky“, s reklamou ČSA přes celý „čumák“.

Ale zpět ke sponzorům. Mimo těch úžasných jsem se setkala s řadou těch, kteří se nad vámi snažili převzít kontrolu. Bohu žel plachtění nerozuměli a jejich pohledy z pozice nadlidi končily kolapsem obchodních vztahů. Ale k tomu někdy příště detailněji. Vzpomenu jednoho, který mi zaplatil vklad na Nimbuse 4M s tím, že nechápal že ty výkony nejsou buďto o zaplacení letadla a pak už nevznikají náklady na samotné akce, a nebo naopak. Stavěl si podmínku, že jiné logo na éru nechce vidět a přitom že uhradí jen letadlo, které zůstane jeho majetkem. Za normálních okolností by člověk ze sebe otroka nenechal dělat, ale nebylo zbylí, nebyly jiné šance. Přistoupili jsme na toto s tím, že nám bylo jasné, že jiné finance než ty od státu jsou v této situaci jediným možným řešením. Že snad toho lvíčka na kýlovce přežije. Požádali jsme tedy o grant a ten nám byl světe div se odklepnut. Oni přeci jen raději i ti poslanci odsouhlasují příspěvek na činnost než příspěvek na nákup techniky, protože pak řeší kdo by ji vlastnil. Sportovec přeci nemůže a v té době jsme ještě asociaci neměli. Ani jsme netušili že ji mít můžeme. Vše bylo teprve v plenkách, byl konec 90. let. To až později se to občanskými sdruženími začalo jen hemžit.

Jenže tu byly další okolnosti, které sehrály svoji roli. Německému výrobcí dělal dealera tehdejší státní trenér Jaroslav Vach. Také naše repre byla poseta právě technikou tohoto producenta. Takže to, že Zejdová má objednaného toho „velkého bílého ptáka“ se velice rychle rozkřiklo. Nebyl tedy

problém zjistit, kdo že objednává a to i díky prospektu, který jsme vydali po té, co sponzor letadla pochopil obchodně naše argumenty, že loga ostatních společnost a jeho spojení s nimi mu mohou jen zvednout prestiž, že stejně tak bude snadnější provést následnou prezentaci a reklamu atd. Vše tedy běželo jak mělo, připravili jsme prospekt a začali dojednávat. Najednou nastal zlom a sponzor si nás zavolal s tím, že jej navštívil nějaký můj kolega z aeroklubu České Budějovice a prý hovořil za reprezentanty a Aeroklub jako takový. Začal prý tím, že to letadlo není určeno na rekordy, které mu slibují protože na rekordy se pořizují dvoumístné. Že mají plno výhod včetně té, že mohou svést samotného sponzora. Že jsem soukromník, že koukám jen na sebe. Že ty výkony co slibují jsou utopií, že jsou nerealizovatelné. Že mu nabídl aby letadlo koupil pro českou reprezentaci s tím, že není u výrobce problém dohodnout výměnu za dvoumístné. A když odmítl a byl na mé straně, tak mu začal Kluger vyhrožovat. Řekl o mně prý hodně nepěkných věcí. Sponzor začal totiž mít politické ambice a jak víme, politici jsou až do zvolení velmi opatrní, někteří i po volbách. Oznámil mi tedy, že spolupráce se mnou je pro něj nemožná a že odstupuje od dojednaného a letadlo nezaplatí. Že mě sice podpoří na nadcházející expedici, ale že to bude tajně. To jak i toto dopadlo nechám třeba na jindy. Jen jsem chtěla uvést situaci, která předcházela vzniku žádosti o tento grant.

Samozřejmě jsme potřebovali získat narychlo někoho, kdo by si letadlo na sebe nechal napsat protože jsme pořád doufali, že i když jsme ztratili oficiálně sponzora, situaci nějak administrativně vyřešíme. Potřebovali jsme získat někoho, koho by politici akceptovali. Požádali jsme tenkrát AeČR kterému vládl Dodal a přišli s nabídkou, že se části tohoto grantu vzdáme ve prospěch AeČR. Jako to dopadlo je všeobecně známo. Dodal roznesl, že jsme zařídili aby nám byly dány miliony z rozpočtu pro Aeroklub. Dost možná do této chvíle AeČR neměl o těchto financích které máme obdržet ponětí a pokud bychom tenkrát našli cestu mimo AeČR jak vše zlegalizovat podle tehdejších zákonů, tak vše mohlo být jinak. Vzpomínám si, že tenkrát na LAA nabídku odmítli s tím, že plachtění pod ně nepatří a že pokud by šlo přes ně Aeroklub by mohl být velmi rozzloben stejně jako že by to v LAA těžko vysvětloval. Již dřív totiž o nás proběhla hláška, že jsme členy LAA okradli, ale naopak byl pravdou. Více někdy jindy, opět další povídání.

To jaké byly plány, čímž odpovídám na otázku jak bychom s tím grantem naložili, příkládám v prospektu z roku 1999. To že byl před rokem 2000 snad doložím jeho zadní stranou, kde se ještě „nechlubím“ Lilienthalovou Medailí ale pouze tou v té době obdržené v podobě Medaile Pelagei Majewské.

V té době byly nejdelšími lety na přímé trati od Grosseho 1460 km a od Deloreho z Nového Zélandu 2 050 přes 3 otočné body. Spolu s Ohlmanem jsem byla pozvána Argentiny na první průzkumnou expedici, kam již měl speciálně vybavený Nimbus 4 cestovat. O tomto jsme ale nemohli hovořit ani to dávat oficiálně do plánů. I to co bylo uveřejněno v tomto prospektu bylo zcela určitě silnou kávu natolik, že se odhodlali ke krokům, které měly za cíl naše vize nejen zkomplikovat, ale přímo přerušit.

Náhodně jsem vyslechla rozhovor v prostorách HpH, kdy se domnívali že jsem se vzdálila a nezůstaly úplně zavřené dveře. Tenkrát hovořili o tom, že se pokoušeli aby letadlo koupila i Netušilová, ta však odmítla. Mrazík, který v té době objednával ASW22 to okomentoval slovy, že pro ženské je takové velké letadlo beztak nepraktické. Také jsem se dozvěděla, jak teď mají ta dobrá letadla, mají peníze na to aby vyráželi do světa ale že pořád jsem oproti nim ve výhodě. Že nemohou někde „čekat“ měsíce jako já.

V Čechách se krátce po té, co nákup letadla padnul přeci jen Nimbus 4M objevil. Dodnes jsem se majitele nezeptala zda se nejedná o ten kousek, co mi nebyl dopřán. Napsala bych osudem, ale jsou situace, kdy ten nahoře má dovolenou.

Naše expedice se odehrávaly s náklady naprosto minimálními. Nepronajímali jsme si drahá auta, ubytování skromné na letišti, kde jsme byli vidět v restauraci občas na Vánoce či Silvestra, pokud se neletělo, a nebo když přijeli přátelé. Od počátku jsem odmítala vedoucího výpravy přiděleného buďto AeČR nebo Duklou. Nechápala jsem, proč bych měla za námi pracně získané finance pěstovat nepotřebného příživníka.

O získávání sponzorů a spolupráci s nimi by se dalo psát a psát. Začalo to tu být všechno složitější, nejen pokud jde o zásahy z leteckého prostředí. Jeden postřeh však je a to, že bez vlastní techniky je expedice o to náročnější. Nejen že nemáte letadlo šité na míru a na potřeby, kterým má sloužit, ale nemáte jej pořád k dispozici. A to oni velice dobře věděli a proto se odhodlávali i ke krokům, kdy riskovali že se o jejich vyvinutých aktivitách dozvím. To co se nám tedy podařilo dosud dosáhnout bylo za přispění sponzorů na které nedosáhli a nebo kteří odolali a pro nás je to o to cennější. Dovedu si i představit, že za takovéto situace se najdou jedinci, kteří našemu úspěchu nejsou nakloněni. Představte si že mě svorně odepsali už před léty a našla jsem si cestu, kterou sice mohli ovlivňovat ale nemohli mi ji zakázat zkusit zrealizovat. Přeci jen jsem měla alespoň nějakou šanci uspět. Razítko jsem od nich jako na závody dopředu nepotřebovala a reprezentantkou našeho státu jsem se stala jako každý občan tohoto státu, který překročí naše hranice.

A pokud by vše fungovalo bez těchto zásahu kde bychom byli? No rozhodně v Čechách a dost možná bychom přispěli ke zviditelnění tohoto sportu a vyšším dotacím pro všechny, které by se na místo určení určitě dostávaly – protože by fungovalo jak má opravdu všechno.

KANGAROO EXPEDITION

THE MOST SUCCESSFUL EXPEDITION EVER IN GLIDING

OFFER

of direct participation in historic achievements in aviation of the 3rd millennium



1,000 miles

flight over the Australian Gibson/Victoria desert

2,000 km

beating the distance in the direct flight

2,500 - 3,000 km

an attempt to cover the absolute distance



PIONEER FLIGHTS

- without using a motor – female crew
- over the civilization – untouched and unexplored areas
- none of these targets has ever been reached by anyone

DEEDS

Our Kangaroo Expedition

pushes the feminine world records forward with a real leap. By 31st July 1998 the pilot, Ms Hana Zejdova, dominated the table of female world records in the open category with 41 % and by 23rd July 1999 it was already 77 % in the newly established 15 m class. She thus beats the male world records in classical gliders.

In 1997, she set 32 out of 54 world records in gliding and thus according to FAI (the International Aviation Organization) she gained a historical superiority for the Czech Republic, and a fourth place in general aviation. FAI awarded her the highest woman's recognition in gliding – Pelagia Majewska Medal.

The champion of the Czech Republic, European champion, double champion of Hungary, the winner of the international male competitions and the present holder of an absolute priority in record flying. With her 49 world records she even beats the most successful glider pilot ever, the legendary H. W. Grosse.

Nobody has expected such a significant success. And not particularly from a woman coming from the country whose pilot had achieved a position in the record table forty years ago.
The name of the pilot was Vladislav Zejda, her father.

She, like her father, has devoted and subordinated her life to gliding. With her dynamic flying and tenacity in overcoming obstacles she has created her own way that predestines her to achieve performance that would be a turning point at the beginning of the third millenium and that will influence the history of gliding and world aviation.



Made in co-operation

