

Podplukovník zdrav. Dr. Dominik Č a p e k :

Lékařský výběr vojenských letců.

Smutné zkušenosti z prvních let světové války ukázaly, že není možno doplňovati létající vojenský personál bez důkladné kontroly nově vstupujících, nemá-li trpěti bezpečnost létání a vojenské i materiální zájmy letecké správy. V prvních měsících války, kdy se ukázala náhlá potřeba velkého množství výkonných letců, nebylo

žádných zvláštních předpisů pro lékařský výběr letců, a pokud lékařské prohlídky byly vůbec zavedeny, byly zcela povrchní a spíše formální. K zavedení přísnějších prohlídek a k studiu účinků letu na lidský organismus, které mělo dáti směrnice pro výběr letců, nevedly akademické úvahy, nýbrž tvrdá nutnost. Příliš velké materiální ztráty při výcviku, velký počet nehod, úrazů a krátká průměrná doba výkonná vedly k zjišťování příčin, a tu se ukázalo, že jednou z hlavních příčin je letec, nevyhovující často ani fyzicky ani duševně.

Byly zavedeny zvláštní prohlídky kandidátů letecké služby, a jak již často bývá, přešlo se z jednoho extrému do druhého. Po úvahách většinou teoretického rázu byly sestaveny první směrnice pro výběr letců po stránce lékařské. Tyto směrnice byly většinou neúplné a v mnohých ustanoveních zbytečně tvrdé. Teprve dlouhé studium fyzických i psychologických účinků letu vedlo k nynějšímu více méně ustálenému názoru.

V naší armádě platí pro lékařský výběr letců služební předpis S-I-1c. Srovnáme-li tento předpis a vojenské předpisy jiných států s mezinárodně přijatými minimálními požadavky, kladenými na občanské letce, vidíme, že vojenské předpisy jsou podrobnější a přísnější než občanské. Příčina toho je ve zvláštnostech a v odlišných cílech vojenské letecké služby.

Co vyžadujeme od nově vstupujícího letce po stránce fyzické? O tom panují většinou přepjaté představy, jako by letectvu byli vybráni jen lidé abnormálně zdatní po stránce fyzické. Není tomu tak; mezi všemi požadavky, kladenými na fyzickou zdatnost kandidáta letce, není ani jediný, který by vyžadoval nadprůměrné zdatnosti. I tam, kde předpisy jsou nejpřísnější, t. j. u orgánu zrakového, vyžadují jen normální poměry anatomické i funkcionální. Představa, že u lékařské vstupní prohlídky kandidátů letců obtojí jen uchazeči abnormálně zdatní, vznikla tím, že u těchto prohlídek vyhovuje sotva polovina povolaných, nejsou-li Tito lidé již vojáky, t. j. neprošli-li již nějakým předchozím tříděním; ba i z vojáků neobtojí dosti značné procento. Příčinou tohoto zjevu je okolnost, že prohlídky jsou obzvláště podrobné a že často, i když se nezjistí taková vada, která stačí sama k vyloučení uchazeče, zjistí se několik vad menších, jejichž souhrn dá pak klasifikaci „neschopen“.

Vlastní průběh lékařské vstupní prohlídky je takový:

Především zjistíme, k jakému oboru letecké služby se kandidát hlásí, a dáme mu podepsati prohlášení, že bude vypovídati podle nejlepšího vědomí a svědomí a že přejímá odpovědnost za své výpovědi. Poznamenáme si jeho občanské povolání, výchovu a školy, které druhy sportu provozuje a s jakým úspěchem. Zjistíme též, zda již létal jako cestující.

Vlastní vyšetření zahájíme podrobnou anamnesou, t. j. zjištěním zdravotního stavu v minulé době, eventuálních subjektivních obtíží a údajů, prozrazujících buď přímo patologický stav anebo dispošici k němu. Tak zvané předchorobí dělíme na rodinné a osobní. V rodinném hledíme zjistiti takové choroby nebo stavy u rodičů a nejbližších příbuzných, které jsou dědičné a mohly event. býti pře-

neseny na vyšetřovaného. Jsou to především choroby duševní, některé choroby nervové, různé dispozice k chorobným stavům a z chorob vnitřních především tuberkulóza a příjice. Z osobní minulosti zkoušeného zjistíme, jakými chorobami, resp. anomáliemi trpěl v dětství a v pozdější době; při tom se nespokojíme dotazem po přestálých chorobách, nýbrž jmenujeme kandidátovi choroby, jejichž následky by eventuálně mohly mít vliv na schopnost k létání. U chorob, které bývají zatajovány, pátráme po příznacích, aniž chorobu přímo jmenujeme. Anamnesu doplňujeme údaji o spotřebě tabáku, alkoholu a event. jiných toxických látek (koffeinu, éteru, bromu atd.), o spánku, stolici a močení. Poté úplně vysvlečeného kandidáta změříme, zvážíme, poznameneáme stav výživy, svalstva, kůže a sliznice a zjistíme, není-li morfologických a chirurgických změn, hlavně s funkcionálními následky, ohrožujících schopnost k létání.

Po těchto celkových záznamech přistoupíme k vyšetření jednotlivých orgánů a systémů, při čemž se nespokojíme běžným způsobem klinického vyšetření, nýbrž připojujeme co možná zkoušky zdatnosti, které nás zpraví o výkonnosti zkoušeného organismu a o jeho adaptabilitě. Přizpůsobivost organismu, t. j. vlastnost uchovati co nejvyšší výkonnost i za změněných podmínek, co nejúspěšněji čeliti nepříznivým vlivům a vyhovovati náhle vzrostlým požadavkům, jest vlastnost u letce nejhledanější, protože letec vykonává svou službu za tak odchylných podmínek, že nedostatečná adaptační pružnost musí dříve nebo později vésti k poruchám.

U dýchacích orgánů (po změření hrudníku při vdechu a výdechu a po poznamenání event. deformací neb úchylek tvarových) vyšetříme obvyklým klinickým způsobem stav dýchacích cest a plic a změříme t. zv. vitální kapacitu, t. j. ono množství vzduchu, které může vyšetřovaný vydechnouti po nejhlubším vdechu. Potom stanovíme dobu nejdelšího možného zadržení dechu, a to dvakrát: před cvičením a po něm (po deseti dřepích). U pilotů připojíme i zadržení dechu pod tlakem 40 mm Hg, při čemž zaznamenáváme počet pulsů za každých 5 vteřin. Ve zvláštních případech, ukáže-li se toho potřeba, zjišťujeme intensitu vdechu a výdechu maskou Pechovou. V případech pochybných a u všech kandidátů pilotů provedeme vyšetřování orgánů dutiny hrudní též roentgenem.

Po pečlivém vyšetření srdce a stavu periferní cirkulace provedeme zkoušku reakce cirkulačního aparátu na námahu, a to tím způsobem, že měříme počet pulsů a maximální i minimální krevní tlak v poloze leže (po 5 min. klidu), stoje a po námaze (20 dřepů v 40 sek.); změříme též dobu potřebnou k tomu, aby se počet pulsů vrátil k hodnotě před námahou. Tak dostaneme 10 čísel, jejichž vlastní hodnoty a vzájemný vztah potom oceňujeme.

Vyšetřením chrupu a stavu dásní přistupujeme k vyšetřování stavu zažívací roury a orgánů dutiny břišní, při čemž jsme v mnohém odkázáni na údaje osoby vyšetřované. U každého kandidáta provedeme rozbor moče na cukr a bílkovinu, neb i mikroskopické vyšetření sedimentu a některé jiné zkoušky chemické (na indikan, barviva žlučová a j.).

Zvláštní pozornost věnujeme vyšetření systému nervového. Tu především doplníme údaje získané v anamnése krátkým dotazováním na event. nevolnost při jízdě vlakem, na houpacích, na lodi, na bolesti hlavy, migrénu, na závratě a pod. Hledáme jízvy a následky po zranění hlavy. Zkoušíme reakci zorníček, funkci nervů mozkových a periferních, třesy, hybné funkce, citlivost, svalový tonus v jednotlivých segmentech, stereognosii (poznávání předmětů hmatem), baresthesii (určování rozdílů váhy předmětů různé velikosti a přibližně stejné váhy), zjistíme stav reflexů kožních, šlachových, svalových. Toto vyšetření doplníme vyšetřením aparátu rovnováhy tělesné modifikovanou zkouškou Rombergovou, udržováním rovnováhy při stojí na jedné noze a při zavřených očích, chůzí vpřed a zpět a stíháním předmětu v prostoru při zavřených očích. Po těchto zkouškách posadíme vyšetřovaného na otáčecí židli a provedeme t. zv. pádovou reakci, jejíž průběh a event. chování tlaku krevního před otáčením a po něm dává nám upotřebitelné výsledky při oceňování dráždivosti vestibulárního aparátu a nervového systému vůbec.

Toto celkové vyšetření se doplní důležitým speciálním vyšetřením odborníkem očním a oto-rhino-laryngologickým. Zrak má pro pilota zcela mimořádný význam, který si letec zcela uvědomuje tenkrát, je-li zbaven možnosti zrakové kontroly, na př. za husté mlhy a v noci. Málokterý letec si však uvědomí, jak jemného a přesného výkonu očí je třeba při každém přistávání, jak značné jsou požadavky kladené na zrakový orgán za zvědného a zvláště nočního letu! Proto pečlivě vyšetřujeme okolí očí, stav víček, spojivek a cest slzovodných, tvar a reakci zorníček, stav prostředí očních, lomivost paprsků v prostředích očních, astigmatismus, sílu akomodace, t. j. možnost viděti zřetelně do blízka, ostrost zrakovou bez opravy brýlemi, sílu konvergence, t. j. možnost sledování předmětu oběma očima do blízkosti kořene nosu, rozsah pole zrakového, správnou souhru obou očních bulv, rovnováhu očních svalů, vidění do hloubky, rozeznávání barev, vidění za šera, odolnost proti oslnění, rychlost vnímání. Předpisy pro posuzování orgánu zrakového u letců jsou velmi přísné a dovolují jen nepatrné úchyly, a i to ne ve všem. Není proto divu, že pro vady zrakové propadá největší procento kandidátů letců ve všech armádách. Často bývají odmítáni kandidáti s vadami, jichž si vůbec nebyli vědomi a kteří těžce nesou lékařův nálezní „neschopen“; tu však třeba uvážiti, že se tak děje v jejich vlastním zájmu a pro zvýšení bezpečnosti létání vůbec.

Oto-rhino-laryngolog vyšetřuje průchodnost a anatomický stav choan nosních, dutiny nosohltanové, přídatných dutin a hrtanu. Při vyšetřování ucha zjišťuje stav zevního zvukovodu, bubínku (jeho vzhled, pohyblivost, odolnost), průchodnost Eustachových trubíc, spojujících nosohltanovou dutinu se středním uchem (nanejvýš důležitých pro vyrovnávání tlaků na bubínek za výškových letů) a ostrost sluchu.

Po ukončení lékařského vyšetření je kandidát letec podroben zkouškám psychotechnickým. Jsou-li lékařské zkoušky kandidátů letců přibližně stejné ve všech státech, není tomu tak u psy-

chotechnických zkoušek. Zmíním se proto krátce, pokud to rozsah článku dovoluje, o metodě zavedené v naší armádě. Tato metoda dává vysoké korelační koeficienty při srovnání ocenění schopností kandidátových v psychotechnické laboratoři a úspěchu jím dosaženého ve škole; je jí s úspěchem užíváno i při výběru vojenských řidičů motorových vozidel. Úspěch v určitém oboru činnosti (pokud závisí na osobnosti) vyžaduje vedle určitých vlastností tělesných i speciálních vlastností duševních. V dlouhé řadě oborů činnosti moderního člověka, v řadě, která rychlým rozvojem civilisace takřka deenně vzrůstá, vyžadují některá povolání více tělesných, jiná více duševních vloh a fondů; u některých pak je třeba zvláštní harmonie mezi oběma. Je to především sport a ty druhy činnosti, které s ním hrají. Dnes existuje dosti činností, které mohou být pro jednoho sportem, pro druhého povoláním, aniž při tom myslíme přímo na sportovce z povolání. Sem patří i létání. Má-li být létání prováděno úspěšně, vyžaduje vedle dobrého stavu fyzického i četné dobré vlastnosti duševní. Zjišťujeme-li tedy u adeptů letectví s takovou pečlivostí stav jejich fyzické dispozice, je samozřejmé, že se snažíme získati též obraz o jejich duševních schopnostech k létání, aby naše představa o schopnosti kandidáta byla co možná úplná. Právě-li „co možná“ — prozrazujeme tím, že zde narážíme na určité obtíže. Ve skutečnosti je zjištění psychických schopností u nějaké činnosti nebo povolání velmi obtížné, neboť zdar závisí tu i na četných činitelích, které při dnešním stavu užití psychologie nedovedeme měřiti. Z nesčetných pokusů a pozorování vyplývá však jeden zjev, který je velmi cenný a dává nám pevnou bási, na níž můžeme stavěti metody t. zv. psychotechnického vyšetřování. Tímto jevem je velká korelace mezi určitým stupněm obecné inteligence a úspěchem v určité činnosti; to znamená, že v úspěchu v nějakém oboru činnosti má značný podíl v h o d n ý stupeň inteligence. Vezmeme-li nějaké zaměstnání, pro které je optimálním stupněm inteligence na př. I. Q. 95 (kvotientem inteligence vyjadřujeme výši inteligence, a to škálou, v které 100 odpovídá průměrné hodnotě, čísla nižší udávají menší, čísla vyšší pak větší inteligenci), budou v tomto zaměstnání míti neúspěch ti, jejichž I. Q. je na př. 83 a nižší, neboť svou inteligencí nestačí na řešení předložených úkolů, budou míti ani správné představy o hodnotě a významu svého místa v sociálním stroji, budou míti stále nějaké obtíže, jejichž vlastní příčina jim ujde, a budou viniti okolnosti neb osoby, aby svůj neúspěch vysvětlili. Ale ani lidé s I. Q. mnohem vyšším, než je vyžadovaných 95, na př. 115, nebudou v takovém povolání míti úspěch, neboť ono nebude je poutati, jejich duch, schopný činnosti složitější a těžší, obyčejně lépe placené nebo spojené s jinými výhodami, bude se zabývati plány jiné činnosti, bude těkati, vlastní práce bude zanedbávána vlivem vedlejších zájmů a počáteční nespokojenost s přidělenou prací vzroste v odpor k ní; za podobných podmínek se ovšem úspěch obyčejně nedostavuje. Příliš inteligentní člověk mívá mimo to v povolání, nevyžadujícím značné inteligence, neúspěch též proto, že rozvitím vyšších intelektuálních schopností obyčejně trpí nižší schopnosti, velmi důležité v takovýchto povoláních a v běžných sta-

rostech denního života. Pro tento nedostatek bývají geniové často předmětem posměchu a útrpnosti u lidí prostých.

Že inteligence je v životním boji mocným, často nejmocnějším činitelem, je viděti nepřímě i z toho, že lidé eventuální slabost po této stránce nikdy nepřiznají, ani tenkrát ne, jsou-li jinak velmi objektivní. V této věci je každý člověk velmi citlivý a je zajímavé, že nejčastější nadávky jsou ty, které nesou s sebou příhanu nízké inteligence.

Z těchto důvodů věnujeme při psychotechnickém vyšetřování budoucích letců hlavní pozornost zjištění I. Q. vyšetřovaných. Užíváme Yerkesova souboru testů, upraveného pro naše poměry, nebo i jiných testů, o nichž se nebudu pro nedostatek místa šířiti. Že zjišťování inteligence má skutečně pro předpověď úspěchu značnou důležitost, vidíme z faktu, že u řidičů motorových vozidel korelační koeficient mezi výsledkem dosaženým při psychotechnické zkoušce a úspěchem ve škole je u I. Q. vyšší než u zkoušky distribuované pozornosti, ačkoli na první pohled by se zdálo, že korelace bude u zkoušky na distrib. aparátu větší než u I. Q.

Vedle inteligence měříme u kandidátů letců též postřeh (rychlost vnímání a zpracování vjemu) a rychlost hybných reakcí. Postřeh zkoušíme promítáním čtverců rozdělených kolmými a vodorovnými čarami na 16 menších čtverečků, v nichž jsou umístěny 4 body, spojené mezi sebou v jednoduchý geometrický obrazec. Promítnutý obraz je exponován přesně 2 vteřiny. Když zmizel, zakreslí zkoušená osoba obraz do předlohy tak, jak jí utkvěl v paměti.

Zkoušení hybných reakcí se dělo původně zjišťováním t. zv. psychomotorické reakční rychlosti, t. j. doby, která uplyne mezi vznikem smyslového podráždění a provedením reakčního pohybu. Tato reakce byla měřena u kandidátů pilotů s velkou přesností, zvláště ve Francii. Tato metoda byla opuštěna, neboť dávala malou korelaci s pilotní schopností, což bylo potvrzeno i údaji na letošním mezinárodním kongresu pro vzduchoplavbu v Haagu. U pilota hledáme schopnost učiniti rychlý pohyb za zcela určité situace a tuto schopnost měříme. Rozdíl mezi měřením psychomotorické reakce a měřením schopnosti, rychle reagovati na danou situaci je ten, že v druhém případě vsunujeme do reakčního oblouku nového činitele — úvahu. Zkoušený reaguje po úvaze, to znamená, že jedná po ukončení krátkého duševního procesu, potřebného k řešení dané situace.

Metody, které měří dobu psychomotorické reakce spojené s úvahou, odpovídají lépe našemu účelu. Je jich hojně a můžeme říci, že téměř každý stát má své vlastní metody a přístroje. Také my užíváme vlastní metody Forsterovy a jeho přístroje. Zkoušku provádíme takto:

Zkoušený sedí před matnicí rozdělenou na tři díly; každému dílu odpovídá černý kontaktní knoflík; vedle těchto tří černých kontaktů jsou umístěny dva kontakty, jeden bílý, druhý červený. Na matnici se ukazují v každém díle vždy tři barevná světla. Úlohou zkoušeného je, vždy okamžitě stisknouti kontakt toho pole, v kterém se objevila dvě světla stejné barvy; objeví-li se v některém

poli světlo bílé, má zkoušený stisknouti bílý kontakt a z černých kontaktů ten, který odpovídá poli, v němž se bílé světlo objevilo; jestliže se při některé kombinaci neobjeví v žádném poli dvě světla stejné barvy ani bílé světlo, stiskne červený kontakt. Elektromagnetickými pery zapisuje se doba, která uplyne mezi objevením se nové kombinace světél a správnou reakcí zkoušeného. Toto uspořádání zkoušky přibližuje se bez zbytečných komplikací situaci skutečné tím, že zkouší pozornost koncentrovanou i distribuovanou v jích náležitém poměru. Výhodou tohoto uspořádání je též, že zkoušíme i chování zkoušeného při nepředvídaných situacích a pod vlivem silných vjemů. Světla jsou totiž rozdělena tak, že při některých kombinacích je ihned viděti dvě světla stejné barvy v jednom poli, avšak druhá dvě v jiném poli se lehko přehlédnou pro způsob jich umístění a barvy. Zkoušený opakuje stisknutí kontaktu; přes to, že soudí, že reaguje správně, světla svítí dál (známka, že reagoval špatně nebo neúplně) a on se snaží v rychlosti najít nápravu. V takovém případě prozrazují se různé typy reakce na náhle vzniklou nesnáz: jedni reagují bezplánovitým tákáním očima a údery na kontakty, jiní hledí ztrnule na matnici, přecházejí očima po světlech a nevidí nic než světla, vůbec si neuvědomujíce ve stavu zvláštní ztrnulosti, co ta světla znamenají; tento typ je zvláště nevhodný pro povolání, vyžadující, když je toho nutně třeba, rychlého a účelného jednání. Někteří reagují správně: nedávají se rušiti počátečním nezdarem, rychle, avšak klidně přecházejí od jednoho pole ke druhému, a jakmile zjistí závadu, učiní příslušný pohyb. Tento typ jednání je pro pilota, řidiče a podobná zaměstnání nejvhodnější, neboť vynoří-li se náhle hrozivá situace, nezáleží tak na tom, ztratí-li pilot 2—3 desetiny vteřiny, jako na tom, ztratí-li rozvahu vůbec, neboť v tomto případě vůbec není schopen účelného jednání.

Pro klasifikaci výsledků psychotechnických zkoušek je třeba míti přesně statisticky zpracovaný, co možná bohatý materiál a znáti vzájemný vztah mezi jednotlivými testy, abychom věděli, do jaké míry můžeme připustiti kompenzační účinek zdaru v jedné zkoušce při nezdaru v jiné. Konečně je důležité, abychom měli co možná i grafické záznamy zkoušek, abychom mohli, jestliže by toho bylo třeba, provésti analýsu jednotlivých případů i po letech. Tak se nám stalo na př., že jsme byli požádáni soudem o výpověď při trestním stíhání vojenského řidiče, který zavinil těžkou nehodu. Ukázalo se, že byl při psychotechnické prohlídce uznán za neschopného pro dlouhé „ztrnulé“ reakce. Pro nedostatek řidičů byl přec jen vycvičen — a v těžké situaci selhal. Přesný záznam a grafický doklad jeho neschopnosti umožnily spravedlivé posouzení jeho viny.

Když jsme ukončili lékařské i psychologické vyšetření kandidáta letce, přistupujeme ke konečnému posudku: schopen či neschopen? Rozumí se samo sebou, že při velkém počtu provedených zkoušek neobstojí často ani velmi dobrý kandidát ve všech bezvadně. Tu záleží velmi mnoho na tom, zda zjištěný nedostatek může být kompenzován — a do jaké míry — zvýšenou schopností jinou; není-li to možno, vede často jediná vada k zamítnutí. Jindy zase řada má-

lých nedostatků je tak dlouhá, že vede k zamítnutí kandidáta, ač žádný z nedostatků sám o sobě by nevedl ke klasifikaci „neschopen“.

Které vlastnosti tělesné a duševní jsou pro letce zvláště výhodné?

Po stránce tělesné má mítí letec anamnesu (předchorobí) co možná nejméně zatíženou, zvláště pokud se týká tuberkulosity, příjice a těžkých infekčních chorob a chronických afekcí, má být co možná všestranným sportovcem (ne přetrenovaným!), nemá kouřit, pít alkoholické nápoje, užívatí draždidel a omamných prostředků; má lehko usínati a spáti klidně. Výhodná je prostřední postava, soulad mezi váhou a výškou, stejnoměrně vyvinuté svalstvo s dobrým lisem břišním; kůže a pleť čistá. Bezvadný stav orgánů smyslových, zvláště zraku! Normální nález na plicích, velká pružnost hrudníku, velká vitální kapacita, dlouhá doba možného zadržení dechu i po námaze. Srdce anatomicky bezvadné, malý počet tepů v klidu, malý vzestup počtu tepů při námaze, po fysickém cvičení rychlý návrat k normě, normální (zvláště ne nízký!) tlak krevní; bezvadný periferní oběh krevní (žádná cyanosa, bledost, mramorace kůže, městky a pod.). Zdravý chrup a dásně, žaludek, zažívací roura a orgány dutiny břišní bez vady. Stolice pravidelná, moč čistá.

Systém nervový: nezatížená anamnesa, normální nález při klinickém vyšetření, hlavně rovnováha v inervaci vegetativní, nepřiliš dráždivý labyrint, dokonalý smysl pro rovnováhu a svalovou koordinaci! Odolný systém nervový!

Po stránce duševní jsou výhodné (zvláště pro vojenského pilota v čas války) tyto vlastnosti temperamentu (Lougacre): bodrá mysl, stálost (nepodléhání náladám), spoléhání na sebe sama, účinnost, skromnost, přisnost, poctivost, záliba ve společnosti, družnost, spokojenost, přesnost, vážnost, ochota, dobrý sportovní duch, střední napětí duševní, schopnost entusiasmu, adaptabilitnost. Intelekt: bystrý, čilý, pronikavý, vynalézavý. Po stránce volní: energický, rozhodný, rozvážný nebo mírně impulsivní, sebeovládající, houževnatý v sledování vytčeného cíle, neúnavný.

K typům nevýhodným patří: náladoví, depresivní, vlivům lehko podléhající, klidumilovní, ješitní, neochotní, lehkovážní, dráždiví, lidé nesportovního ducha (při neúspěchu hašteřiví a stěžující si na okolnosti), lidé příliš vysokého duševního napětí, neteční, dále lidé tupí, váhaví, povrchní, bez iniciativy a lidé pomalí, neobratní, nemotorové, bezohlední, neklidní a nevytrvalí.

Protože žádný člověk nemá všechny pro pilota výhodné nebo nevýhodné vlastnosti a nejčastěji jsou dobré smíšený se špatnými, zjišťujeme u pilota, chceme-li si utvořití úsudek, které vlastnosti u něho převládají a k jakému typu se souhrnem svých vlastností blíží.

Na jednu věc bych zvláště rád upozornil, a to na okolnost, že na vyskytování se t. zv. talentu má velký vliv prostředí a panující právě zájmy. Ve Francii za Napoleona rostly vojenské talenty takřka ze země, v Německu za doby mohutného mírového kulturního rozmachu po válkách v r. 1866 a 1870—71 rodili se velcí učenci, průmyslníci a podnikatelé. Lidé schopní jsou schopní zpravidla nejen

v úzkém oboru svého povolání, nýbrž uplatňují se, jsou-li k tomu okolnostmi přivedeni, i v jiných oborech činnosti. Tento fakt má praktický význam, neboť ukazuje, že schopní lidé jsou tam, kde se mohou s výhodou uplatnit, a je v prospěchu letecké správy poskytovat letcům takové výhody, aby rostl počet uchazečů o místa v leteckých školách a tím se zlepšil poměr mezi počtem uchazečů a počtem volných míst. Protože počet volných míst je pevně určen potřebou každoročního doplnění létajícího personálu, je nutno zvýšiti počet uchazečů co nejvíce, neboť se vzrůstem tohoto čísla roste i kvalita vybraných.

Letectví u nás a v cizině.

Podplukovník gšt. Ferdinand Houdek:

Za † majorem gšt. Josefem Gaďurkem

(* 1894 v Lobodících u Prešova a † 20. dubna 1931).

Rozloučili jsme se nedávno s jedním dobrým přítelem, výborným vojákem, členem nově vytvořené redakční rady Leteckých rozhledů, mjr. gšt. Josefem Gaďurkem.

Veliký čas položil veliké ticho na jeho dny. Zhasl podivuhodný život — jeden z těch řídkých, které se rodí na horizontech času, jímž vývoj dal sílu a které zradila doba. A to veliké, nevystižné, čemu říkáme Osud, utvořil z jeho dnů to, co utvořil u většiny jemu rovných:

Tragickou duši velikých možností, širokého rozpětí a dalekých cílů, již osud vzal příležitost. Duši všemi svými silami bojující, znovu a znovu toužící a nespokojenou — neboť pro ni nebylo než etap a dosaženého cíle nikdy.

Narodil se v typické rovině, pln její úrodné síly, její duchovní složitosti a bohatství.

Zamýšlení se nad jeho intuitivním vyrůstáním končí v zatichlém údivu.

Dny jeho dorůstání vešly do veliké vojny. Propracoval se jejími hutnými okamžiky, až stanul na jejím konci — jako zrodilví se condotier — a podivuhodně konstruovaná jeho duše uviděla nové obzory, za nimiž kdesi svítalo. A tehdy vešel do těchto obzorů s vůlí spolupůsobiti na jejich osudu.

Začínal téměř beznadějně. Ale s jistotou silných. Z těžkých dnů Slovenska přivezl si do počátku válečný kříž. Pak přišel únavný, vyčerpávající život mizivého vojenského činitele ve veliké vyčerpávající posádce, plné chaosu veliké doby.

Svou silnou duši postavil na všechny fronty jejich nebezpečí, svodů — a svoji nepatrnosti. A probíjel se jako nikdo druhý svojí velikou bystrostí, houževnatostí, tvrdostí, chevalereskostí, diplomatičností, vtípem a osobní roztomilostí, až po několika letech hořkého života natáhl svoji jemnou, hubenou ruku po diplomu důstojníka generálního štábu. V této veliké posádce nebylo nikoho, kdo by pochyboval o velikosti jeho budoucích dnů. Pak svůj diplom získal s bravurou, gestem a mlád.

Bohužel, byla to zase jen etapa — neboť neznal odpočinku na cíli. A šel vysoko. A s vysoka se zřítíl. Zemřel tragicky, jako všichni Ti, jichž duším nebylo dáno žiti životem každodennosti.

Co nám s ním odešlo!

Bratři, vzpomínejme jeho světlé památky. Vzpomeňme naň za dlouhých pochodů, až sedlo bude vzrát odvěkou písničkou vojenského života, až budem míteli nepřehledné proudy osmáhých vojáků, až uslyšíme hukot leteckých motorů — neboť on měl tento život vojenský tolik rád.