
Trabanty vyjíždějí opět na cesty i s přírodovědцем a fotografem Duchoslavem

Trabanty vyjíždějí opět na cesty i s přírodovědцем a fotografem Duchoslavem

Kdybyste měli někdy pocit, že UK je plná jen vážných a přísných akademiků a podobně upjatých studentů, pustěte si někdy dokumentární road movie Dana Přibáně *Trabantem do posledního dechu*.

Principál „žlutého cirkusu“, který si uložil objet legendárním automobilem celý svět, na svou minulou cestu přibral do týmu i Vojtěcha Duchoslava. Ten zarostlý a věčně usměvavý člověk, který ve filmu občas divákovi vysvětlí, jak je to s maláří nebo jak se vyrábí rýžová pálenka, si totiž aktuálně dělá doktorát na Přírodovědecké fakultě UK. A protože mu půlrok strávený v trabantu nestačil, vydá se znovu jako fotograf s Přibáněovou expedicí na cesty. Výzev se opravdu nebojí, tentokrát chtějí dojet z Indie až do Prahy, čeká je dvacet pět tisíc kilometrů.

Jak dlouho jste se rozmýšlel, jestli znovu na několik měsíců sednete do trabantu?

Když jsem se vrátil z první cesty, lidi se mě často ptali, jestli bych jel znovu. Odpovídal jsem vyhýbavě, říkal jsem, že to byla dobrá zkušenost, nicméně že už ji mám. Paměť je ale selektivní, člověku nakonec zbudou spíš ty hezké vzpomínky, tak jsem na to kývl. Jako fotografa mě to opravdu hodně posunulo. Láká mě udělat to ještě líp a profesionálněji než posledně, to je velká motivace.

Jaké fotografické výzvy vás čekají?

Na minulé cestě jsem často dělal noční časosběry. Austrálie je na focení hvězd naprosto dokonalá. Je tam dost sucho, objektiv se tedy nezamližuje, a navíc ve vnitrozemí téměř není světelné znečištění. Zato v Indonésii se ukázalo, že noční časosběry fotit nejdu, protože tam padá rosa. Na to jsem teď připraven vyhříváním objektivu. Čínský motorizovaný slider, v němž jsem musel mnohokrát pájet nekvalitní elektroniku, jsem vyměnil za profesionální verzi, takže budou moje časosběry hezky rozpohybované.

I když Dan Přibáň dřív pracoval v časopisech, které popularizovaly vědu, mám dojem, že trochu rezignoval na to, že bude diváky během cesty nějakým způsobem vzdělávat. Získal pocit, že masa jde jen za nějakou senzací a není možné široké veřejnosti zprostředkovat vzdělání. Mě to trochu mrzelo. Zlomilo se to díky příhodě s tofu. Na Timoru jsem narazil na výrobu. Sice jsem těm klukům, kteří ho tam vyráběli, nerozuměl ani slovo, ale nakonec jsem se s nimi nějak domluvil a celý proces nafotil. Říkal jsem Danovi, že máme konečně zajímavou galerii, která za něco stojí a kde nebudou pořád jen ty naše žluté plečky. On mi to ale vymlouval a tvrdil, že to byla zbytečná práce, protože to nebude nikoho zajímat. Nakonec mi ale dovolil sepsat doprovodný text a fotogalerii vydat na trabantím facebookovém profilu. Pak se divil, jak to fungovalo a kolik je mezi našimi fanoušky zvědavých lidí. Nakonec mě sám do podobných podniků pobízel a mě začalo bavit fotit různé technologické procesy, ať to byla práce v kovárně, parní cukrovar nebo třeba výroba lodí. V tomhle bych chtěl pokračovat i při nadcházející cestě.

Kam se vaše žlutá kolona vypraví?

Posledně jsme dojeli z Perthu do Bangkoku, teď bychom chtěli dojet až do Prahy. Ukázalo se ale, že navázat v Bangkoku je nemožné, protože Thajsko zavedlo podobný režim, jako mají Barma nebo Čína, to znamená, že se musí jet v koloně s místním průvodcem a platit stovky dolarů za auto a den. V takovém režimu bychom nic nenatočili. Bohužel tím přijdeme o zajímavé státy – Kambodžu a Laos. Museli jsme je ale obětovat. Vyjedeme z jihu Indie. Snad stihneme zajet do Nepálu, z něj zpět do Indie, pak budeme pokračovat přes Pákistán. Vyhneme se Afghánistánem, objedeme ho kousek přes Čínu, zamíříme do Kyrgyzstánu, Tádžikistán a Uzbekistán. Z východu dojedeme do města Samarkand, kam ze západu dojel trabant Egu při první Přibáňově cestě v roce 2007. Pak navážeme na expedici z roku 2007 a budeme pokračovat přes Kazachstán do Ruska, na Ukrajinu, Slovensko a do České republiky. Dá se říct, že tímto počinem se Egu stane prvním trabantem, který „objel svět“.

Časové plány vaší expedici většinou nevyšly. Stanovili jste si vůbec nějaký pro tu budoucí?

Minulá cesta byla naplánována na čtyři měsíce a nakonec trvala půl roku. Tentokrát máme v plánu vrátit se poslední srpnový týden. Stát se ale může ledacos. Doufám, že to stihneme, a naději mi k tomu dává skutečnost, že vstup do Číny je třeba „vypapírovat“ předem a je vázán na konkrétní datum. Budeme mít velkou motivaci to stihnout. Z Číny dál už by neměly být žádné zádrhele.

Dan Přibáň je náčelník expedice, vy fotíte, Zdeněk Krátký natáčí. Kdo má ve skutečnosti to poslední slovo, když vašim hlavním úkolem na cestě je natočit film?

Natáčení je podřízeno všechno. Pokud jste v televizi viděli pěkné záběry projíždějících aut, je to výsledek dlouhého procesu. Když najdeme hezké místo, já a kameraman vystoupíme z auta a režirujeme ostatní, jak mají s vozy projet,

abychom to zaznamenali. Přes vysílačky se pak dohadujeme, že to nebylo dobré, že to musíme natočit znovu, že auta jela moc rychle nebo zase moc pomalu, pak že jela moc daleko od sebe a je třeba to udělat znovu. A tak pořád dokola. V Austrálii jsem v noci fotil časosběry, pak jsem si šel na dvě tři hodinky lehnout, ráno jsem zase vstával, abych fotil rozednění. Do toho musíte pořád zpracovávat a zálohovat materiál. Byl to takový vojenský režim. Pořád jsem pak usínal v autě. Naštěstí ale nemám problém s tím, usnout kdekoli a kdykoli.

I v trabantu?

Ano. Tahle nevýhoda pro přednášky se ukázala jako výhoda na cesty.

Řídil jste během cesty, nebo to je výsada Dana Přibáně?

Moc mě k volantu nepouštěli. Dan to považuje za své privilegium a sportovní výkon. Já jsem auto řídil jen, když to bylo z nějakého důvodu nutné.



Podle filmu i seriálu, který jste o poslední cestě natočili, to vypadá, že jste všichni mistři ve spravování trabantů i vozu Fiat 126p, zvaného Maluch, který byl součástí vaší kolony...

Trabant je jednoduchý stroj, na to člověk nepotřebuje žádné extra vzdělání. Je hned jasné vidět, jak má co fungovat a co se případně rozbilo. Stačí používat selský rozum. I když to samozřejmě nám nezkušeným mechanikům trvá všechno mnohem déle než starým machrům.

Na začátku jsem se musel hlavně naučit to, že když se auto rozbije, nemůžu ho jít opravovat, ale musím to fotit. Dalo mi to trochu práci. Když se ale pak závady opakovaly a už nemělo smysl to znovu fotit nebo točit, všichni byli rádi, že mohl spravovat zase někdo jiný.

Vedle toho, že trabant není asi úplně nejpohodlnější vůz, není ani úplně největší. Jak se na cestu balíte? Máte dány váhové a rozměrové limity jako do letadla?

V našem autě jedou tři lidi – Dan, Zdeněk a já. Vzadu není klasická sedačka, jaká bývá v trabantech, je tam jen jedno sedadlo pro mě, a navíc ještě posunutě dozadu, abych měl místo na nohy. Jinak bych se z toho zbláznil. My vezeme především natáčecí a fotografickou techniku. Ostatní věci, jako jsou náhradní díly, stany a spacáky, jsou v druhém autě, ve kterém jedou jenom dva pasažéři, a je tam tím pádem daleko víc místa. Střecha trabantu má nosnost dvacet kilogramů, tolik ale váží jen sama zahrádka, kterou jsme na vůz namontovali. K tomu tam máme kanystry s vodou, palivem, olejem, náhradní kola, vafle na vyprošťování, povežeme i velký slider na časosběry.auta jsou hodně přetížena, normálně má trabant podběhy poměrně vysoko nad koly, ten náš se ale drží hezky při zemi.

Co děláte se vši tou technikou, když jdete z aut pryč?

Zásadní je auta neopouštět, nemůžeme se všichni někam rozběhnout a nechat je někde zaparkovaná. Nejdůležitější techniku si vždy bereme s sebou. Na cestě, kde natáčíme neplánované věci, je stejně třeba mít ji pořád u sebe. Vozíme ale s sebou i počítače na zálohování, zpracování fotek, ty máme v okované krabici, která je řetězem s velkým zámkem přivázána přímo k rámu auta.

Na rozdíl od poslední cesty, kdy s vámi jely dvě dámy, to tentokrát bude pánská jízda. Nelákal jste na cestu svou novomanželku? Nebo to po minulé zkušenosti náčelník zakázal?

Dan po minulé zkušenosti říká, že „ženský na výpravu nepatřej“. Nemyslím si, že by byl problém v ženách, to spíš v Přibáněvi. Nedokáže se k nim chovat jen jako k pracovním parťákům. Má tendenci holky pořád chránit a ulehčovat jim to, nakonec to ale člověku na takové náročné cestě přeroste přes hlavu. Vznikají frustrace a třenice. Myslím, že to je pravý důvod.

Už jste v jednom rozhovoru říkal, že jste ani vy na začátku neměl z Dana Přibáně dobrý pocit a váhal jste, zda s ním vyrazit...

Je to tak, jsem poměrně velký ignorant, na televizi se moc nekoukám, o trabantech jsem něco letmo zaslechl, ale nevěděl jsem, o co přesně jde. Než jsem šel na první schůzku s Danem, zjišťoval jsem, kdo je vlastně zač. Na základě všech těch rozhovorů a výstupů s ním jsem si říkal, jaký arogantní blbeček to je a že s ním nechci mít nic společného. Ve skutečnosti to je ale hrozně hodný člověk. Jak získal publicitu a valí před sebou to obrovské kolo žlutého cirkusu, vybudoval si obrannou arogantní pózu, aby to všechno ustál v plném psychickém zdraví.

K „žlutému cirkusu“ jste se prý dostal díky doporučení kolegy z fakulty a také fotografovi Petru Juračkovi.

Je to tak, dostal jsem se k tomu jako slepý k houslím. Když sháněli fotografa pro výpravu, Dan oslovil Petra Juračku, jestli by nechtěl jet s nimi. Petr měl ale v té době už rodinu a nepřicházelo v úvahu, aby odjel na tak dlouho pryč, přehodil to na mě a Dan dal na jeho doporučení.

Jak vypadá výběrové řízení u Dana Přibáně?

Nevím, jak to vypadalo dřív, ale když jsme se bavili o tom, jakým způsobem obsadit místa v týmu, shodli jsme se na tom, že pro takovou cestu je nejdůležitější, jak člověk dokáže zvládat stres a dobře pracovat, i když trpí ponorkovou nemocí. Člověk může být sebelepší kameraman nebo fotograf, když ale dostane depresi, dobré fotky neudělá. Na tohle se výběrové řízení udělat nedá, to je loterie. Prověří se to až cestou.

Krátce po návratu z poslední expedice jste dokončil magisterské studium na PřF UK, nelákalo vás pak, když jste nastoupil k doktorskému studiu, využít to, že se dostanete do lečjakých končin, ve výzkumu?

Uvažoval jsem nad tím, ono je to ale pro mikrobiologii, kterou se zabývám, dost jedno. Mikroorganismy jsou všude, objevovat můžeme nové věci i za humny, nemusíme kvůli tomu jezdit kdovíkam. V rámci cesty s trabanty bych se spíš chtěl zaměřit na popularizaci. Postupně projedeme spoustu biotopů, chtěl bych poukázat na různé přírodní jevy, zdokumentovat je a případně to popularizační formou dostat do filmu nebo seriálu. V současné době konzultuji s kolegy z fakulty, co by se dalo ukázat za globální fenomény, které nejsou běžně vidět. Mrzí mě, že jsem se na toto lépe nepřipravil už před první cestou, kdy jsme jeli z Austrálie až do Thajska. Na tom musím ještě před odjezdem zapracovat.

Mgr. Vojtěch Duchoslav se jako doktorand na Přírodovědecké fakultě UK věnuje ekologii mikroorganismů. V rámci svého výzkumu se zabývá mikrobiální aktivitou v extrémních prostředích. Před třemi roky se stal členem tehdejší výpravy cestovatele Dana Přibáně, který s přestávkami od roku 2007 s trabantem objíždí svět. V roce 2015 Dan Přibán s Vojtěchem Duchoslavem spolu s dalšími sedmi dobrodruhy vyjeli se dvěma žlutými trabanty, Fiatem 126p a dvěma motocyklovými veterány značky Jawa 250 a ČZ 175 na cestu z australského Perthu přes celý kontinent až do Asie, kde skončili v thajské metropoli Bangkok. O svém putování natočili dokumentární film *Trabantem do posledního dechu*, z pořízeného materiálu vznikl i televizní seriál *Trabantem z Austrálie do Asie*.

Předcházející Přibáňovy výpravy zaznamenávají filmy *Trabantem až na konec světa* (o cestě po Jižní Americe), *Trabantem napříč Afrikou* a *Trabantem Hedvábnou stezkou*.

Letos se Dan Přibán spolu s fotografy Vojtěchem Duchoslavem a Markem Duranským, kameramanem Zdeňkem Krátkým a dalšími čtyřmi členy výpravy chystají na cestu z Indie do České republiky, kterou uzavřou jízdu kolem světa. Dva trabanty, Maluch i jedna Jawa se v těchto dnech chystají na cestu lodí směr Indie. Lidská posádka se za svými stroji vypraví pravděpodobně na začátku dubna.