

Jak jsem psal knihu

V tomto článku bych si jako autor dovolil podělit se o své zkušenosti a postřehy, které jsem získal při psaní knihy Turbíny pro Luftwaffe. Jelikož je to moje první kniha, tak jsem mnohé musel teprve objevovat a přiznám se, že jsem byl nezřídka překvapen, neboť moje prvotní očekávání se od pozdějšího poznání v mnoha případech dosti lišilo. Snad moje poznatky budou pro alespoň pro část čtenářů přínosné.

Cesta k tématu

V první fázi mého zájmu o rané letecké proudové motory jsem samozřejmě netušil, že toto téma někdy zpracuji knižně. Jsem sice strojař, ale nikdy jsem žádný vyloženě letecký obor nestudoval, ani jsem se o toto v dětství příliš nezajímal. Ale letadla obecně mi byla vždy sympatická, už pro to jisté tajemství, které v sobě skýtá mechanika letu vzdušných dopravních prostředků.

Svou roli v mém případě sehrál i fenomén II. světové války a zejména tehdejší vojenská technika. Přes všechny známé negativní dopady války je jisté, že se právě v tomto období technický pokrok významně urychlil. K tomu přispěli i němečtí technici, jejichž konstrukce patřily k vynikajícím příkladům vítězství tvůrčího ducha nad hmotou, jakkoli se to dělo na straně válečného agresora a trvání války tím bylo nesmyslně prodlužováno.

Pokud si dobře vzpomínám, tak před mnoha lety jsem někde spatřil schémata turbokompresorového motoru Jumo 004 s popiskami v němčině a protože tento jazyk používám ve svém zaměstnání, tak mi přišlo zajímavé proniknout do konstrukce tohoto „dávlova stroje“ hlouběji. To jsem ovšem ještě netušil, že jsem našel svoji osudovou parketu, která dosti ovlivnila moje počínání v letech pozdějších.



Dychtivost po znalosti detailů a souvislostí mě postupně nutila ke shánění všech možných zdrojů informací, souvisejícími s leteckými proudovými motory a letouny v období kolem II. světové války, a to s důrazem na německý směr jejich vývoje, který je naší republice v určitém smyslu bližší. Brzy se ovšem ukázalo, že tuzemské literatury k tomuto specifickému oboru, která nemá jen povrchní charakter, ale jde opravdu do hloubky, je žalostně málo. V ucelené formě pokud vím prakticky žádná. To je ten důvod proč mě troufale napadlo, že když už mám dostatek všemožných i cizojazyčných zdrojů, tak proč se o tyto poznatky nepodělit s ostatními podobně stíženými fandý letectví. Byla zde zkrátka pro mě významná otázka, proč bychom my Češi nemohli mít svoji ucelenou publikaci typu německé Flugmotoren und Strahltriebwerke či anglicky psané Turbojet history and development? Je pravděpodobné, že kdybychom tady takové dílo v češtině měli, tak bych si je s chutí přečetl a zřejmě bych se ani do podobného dobrodružství nepouštěl.

Moje skříň s podklady k tématu prvních proudových motorů

Než jsem začal psát

Není snad třeba zdůrazňovat, že technickou knihu nelze napsat bez kvalitních a věrohodných podkladů. Tato fáze mi zabrala několik let, i když ne zcela intenzivní práce. V tomto hrál důležitou roli internet. Nemyslím primárně po stránce informací přímo na jednotlivých stránkách obsažených, jejichž kvalita je občas pochybná a někdy i obsahující vyložené chyby, neboť dnes na síti může publikovat prakticky kdokoli. Síla internetu spočívá jak v komunikaci přes elektronickou poštu, tak v možnosti nakupování tištěných podkladů.

Já jsem se nejprve zaměřil na nákup dobových knih, a to zejména těch z padesátých a šedesátých let, které u nás vycházely zejména jako překlady sovětské literatury. Využíval jsem hlavně Aukro a nákup přes antikvariáty. Ceny těch hodnotnějších knih byly mnohdy docela vysoké, ovšem párkrát se mi vyplatilo nekoupit hned a počkat si na lepší nabídku.

Další možností je meziknihovní výpůjční služba, kde si lze z různých knihoven levně půjčit i docela unikátní publikace. Stalo se mi tak například, že mi z Národní technické knihovny poslali překlad z němčiny z roku 1947. Bohužel to mám do Prahy daleko, než abych mohl pravidelně chodit do tamních knihoven či archivů. Pravý badatel jistě namítne, že právě zkoumání archivů je ta pravá metoda, ovšem když mi například z Vojenského ústředního archivu odpověděli, že jsou mnou požadované informace pravděpodobně obsaženy v povodněmi poškozených neinventarizovaných fondech, tak se nelze divit, že jsem do toho nešel. Navíc si lze mnohé materiály nechat za ucházející peníz z knihoven poslat v kopii, jak se mi to osvědčilo v případě článků ze zahraničních poválečných časopisů.

Po rychlém vyčerpání tuzemských zdrojů, kterých k německým motorům zas tolik nebylo, jsem se musel obrátit do zahraničí. Primárním, nezbytným a nejjistějším pramenem byly v mém případě německé dobové manuály a příručky přímo z II. světové války. Ty lze získat buď zaplacením přístupu ke stahování skenovaných tiskovin v pdf, nebo si přímo z ciziny zakoupit a nechat zaslat CD s kompletní originální dokumentací k požadovanému letounu či motoru. Spoustu podkladů lze najít i různě roztroušených po internetu, to si ale v mém případě vyžádalo obrovské množství času, stráveného hledáním. Ovšem radost z nalezení pěkného dokumentu je potom velká a to už pak ani ta sedací část těla tolik nebolí.

Jednou z dalších možností je nákup zahraničních publikací, buď přímo v zahraničí, nebo přes tuzemská knihkupectví. Na západě existuje nepřehledné množství kvalitních knih a monografií o historických letounech i motorech. Ovšem není problém s poštovním zaplatit za jednu obsáhlejší knihu až 1500 Kč. Pokud vás nehryže svědomí stran autorských práv, můžete opět zalovit na síti a sem tam nějakou tu oskenovanou knihu v různých jazycích můžete získat, speciálně na ruských stránkách si s tímto nedělají moc velkou hlavu.

Důležitým elementem je všemožný obrazový materiál v podobě fotografií, schémat, kreseb. To jsem sehnal především na internetu a Google mi byl velkým pomocníkem. Problém ovšem nezřídka vězel v nízkém rozlišení a kvalitě. Zlatým dolem jsou pak fotografie z muzeí, kde mají vystaveny mnohdy vzácnými motory. Kupříkladu motory Jumo 004 jsem si detailně vyfotil sám, ty jsou k dispozici i s letouny Me 262 resp. S/CS-92 v leteckém muzeu Kbely. Ale třeba u motoru BMW 003, jenž je v našich končinách unikátní, jsem se s nejmenovaným kurátorem nedokázal domluvit na návštěvě depozitáře, třebaže jsem to měl od jeho nadřízených schváleno. Poněvadž jsem se už pohyboval v řádech tisíců obrázkových položek, musel jsem to třídit po jednotlivých typech a státech, poněvadž bych v tom těžko vyhledával.

Pro neodbytného autora je zde i možnost obesílat muzea a archivy, čehož jsem se sám párkrát dopustil. Častokrát zůstala moje zdvořilá žádost o získání konkrétních podkladů bez odpovědi, adresáti byli patrně stíženi názorem, že není třeba reagovat na dotaz každého amatéra. Nebo avizovaný dálkový přístup do archivu nefungoval (případ Technikmusea Dessau). Pro našince je pekelná politika Deutsches Musea v Mnichově, kde disponují jedinečným archivem, který se týká se vývoje prvních německých proudových motorů. Ovšem kopie A4 po zaplacení základního poplatku 7 Eur stojí 1 Euro, výkres formátu A0 pak Eur 15. Holt zadarmo dnes málokdo něco udělá, i když je potřeba chápat, že mají také svoje náklady. S tím ovšem kontrastuje přístup amerického Smithsonian's National Air and Space Musea, kde mi obratem poslali zadarmo obálku s žádanými kopiemi, nebo postoj pařížského muzea Le Bourget, kde oplývali podobnou vstřícností.

Z uvedeného je zřejmé, že většina mých zdrojů byla v cizích jazycích, bez jejichž znalosti bych na tomto tématu těžko mohl dělat. V té němčině, která byla v knize Turbíny pro Luftwaffe nejdůležitější, mi to celkem šlo, bylo nutné jen zvládnout názvosloví z oboru. Průběžně jsem si některé materiály překládal do češtiny, čímž jsem se do toho rychle dostal a pak už jsem mohl číst i rozsáhlejší texty v originále. S angličtinou jsem bojoval víc, ale i ty zmíněné překlady se slovníkem mě docela vyškolili, včetně speciálního názvosloví. Já osobně pokládám za velmi dobrou metodu k pasivnímu zvládnutí cizího jazyka překládání textů, které člověka opravdu zajímají a baví, to když má radost z každé nově zjištěné informace. Je třeba i číst co člověka interesuje, i když zpočátku třeba nerozumíte úplně detailně všemu. Jinak jsem se okrajově poněkud potýkal s ruskými texty (ruštinu jsem stihl na ZŠ jenom po dva roky), tam musel nastoupit překladáč, doplněný zápasem s klávesnicí v azbuce.

Publikační činnost

Jak různých podkladů přibývalo, tak mě napadlo zkusit napsat nějaký článek k tématu vojenské techniky, který by měl zajímavý a originální obsah. Nebyl jsem přitom žádný publicista, kromě několika článků třeba do obecního zpravodaje jsem nic podobného předtím nedělal. Ideální platformou pro takové počínání je třeba server palba.cz, kde mívají jednotlivé články čtenost v řádu tisíců. Vyzkoušel jsem tedy na palbu.cz napsat několik středně dlouhých článků, zpočátku namátkou o německém polopásu Kettenkrad HK 101, potom i něco k tématu proudových motorů. Pro začátek to snad nebylo tak zlé, neboť ohlasy byly vesměs kladné a dokonce jsem se jednou dostal i do tamní ročenky 2010.

Mým troufalým počinem byl nápad publikovat sérii článků o raných proudových motorech ve známém časopisu Letectví a kosmonautika. Oslovil jsem tedy tamního redaktora pana Svitáka, kterému se téma líbilo. V roce 2013 tedy vyšly ve čtyřech číslech po sobě vícestránkové statě o motorech Heinkel, Junkers a BMW. Dále jsem pro čtvrtletník Hobby Historie sepsal článek o prvním čistě proudovém letounu Heinkel He 178.

Dnes bych tyto texty asi tvořil trochu jinak a zřejmě i stylisticky pozměnil. Takto jsem ale postupně získával potřebné zkušenosti a ještě jsem za to dostal zapláceno. Nejen že mi vesměs pozitivní reakce dodaly chuti pokračovat v práci na tématu, ale také jsem získal pocit, že se jedná o téma zajímavé a nepřilíží do hloubky zpracované.

Koncepce knihy

Takže až jsem měl plnou skříň (i počítačový disk) materiálů, několik šanonů vytištěných nejdůležitějších podkladů, začal jsem pomalu pomýšlet na to, jak by vlastně měla ta plánovaná kniha vlastně vypadat. To už ale v mém případě pomalu přicházela ta pravá noční můra, jak takhle obsáhlé téma uchopit a v optimální šíři obsáhnout. V tomto je jistě dobré se inspirovat v různých existujících publikacích, což jsem také udělal.

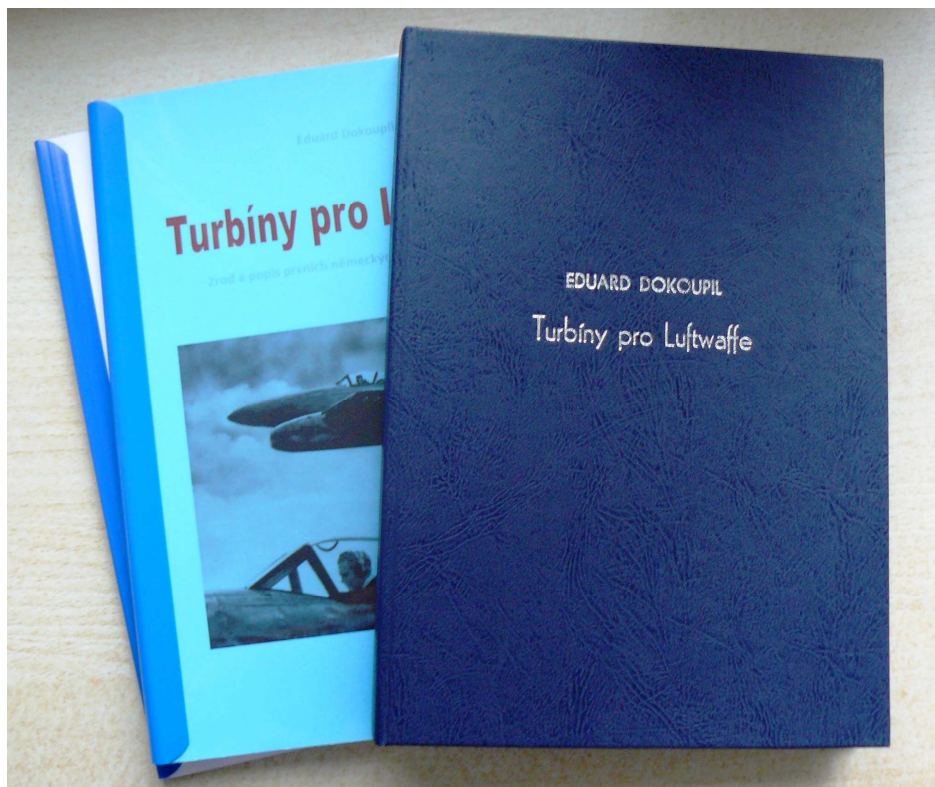
Je určitě vhodné předem si ujasnit, pro koho by daná publikace měla být určena. Říkal jsem si – není to žádná beletrie, měla by to číst osoba alespoň trochu znalá v oboru. Je zbytečné vysvětlovat, co jsou to vztlakové klapky na křídle, když si to dotyčný může zjistit v mnoha jiných textech. Ovšem zase naopak nemá smysl zabředávat třeba do temných bažin termodynamických pojmů, od toho jsou skripta. Pokusím se tedy upřednostnit čtivost, poutavě vyličit příběhy otců proudového motoru i osudy prototypových strojů. Ovšem zároveň jsem chtěl, aby druhé těžiště (vím, že bývá jenom jedno) leželo v popisu technických detailů základních typů motorů a jejich soustav, ovšem skutečně do hloubky, tak jak by to zajímalo mě. Známa poučka totiž říká, že autor by měl psát jen to, co by chtěl sám číst, jedině tak se zřejmě dobere solidního výsledku.

První na řadě a nejdůležitější je konkrétní obsah publikace, co všechno by tedy mělo být popsáno, aby kniha byla komplexním vyličením daného tématu, tedy začátku vývoje leteckých proudových motorů v Německu. Nebylo možné do toho příliš montovat paralelně probíhající analogický vývoj ve Velké Británii a USA, neboť to už by vzniknul almanach obřího rozsahu, který bych snad ani nedokončil. Ten angloamerický směr vývoje jsem tedy odsunul, možná třeba na pozdější knihu – druhý díl.

Sepsal jsem si tedy obsah nhrubo předem, abych měl alespoň hrubé povědomí o rozsahu publikace. S tím souvisí i členění kapitol, které jsem vždy označil římskými číslicemi a výstižným

názvem stati. Jednotlivé kapitoly jsem se pak ještě rozhodnul dělit na podkapitoly bez pořadových čísel a ve zcela výjimečných případech i na ještě menší oddíly. Tento obsah jsem v průběhu psaní samozřejmě upravoval a doplňoval, aby vznikla určitá pokud možno logická stavba na sebe více či méně navazujících kapitol.

Předem už jsem ale věděl, že velký význam v mé knize bude mít už zmíněný obrazový materiál, neboť vysvětlit funkce leckdy složitých zařízení pouze slovně je obtížné. Myslím, že než kopa vět je lepší jeden názorný obrázek s popiskami, čehož jsem se taky držel. V průběhu příprav jsem si třeba vytisknul fotografie konkrétního motoru z několika stran a popiskami rukou s odkazovými čarami k jednotlivým jeho elementům jsem si označoval jednotlivé části a vyznačoval toky pracovních tekutin ve vedeních, abych tímto způsobem lépe pochopil konkrétní funkci daného pohonu.



Vlevo jsou sepnuté stránky s první verzí publikace, vpravo je prototyp knihy s druhou verzí textu

Psaní textu

Bylo mi jasné, že rozsah publikace bude nemalý. Snad právě obavy z množství práce, která mě čeká, jsem asi rok začátek samotného psaní odkládal, až jsem 19. prosince 2013 poprvé zasedl k psacímu stolu. Přitom jsem měl na paměti zásadu, že není dobré psát stylem „co všechno vím o daném tématu“.

Moje metoda práce byla taková, že jsem si na psacím stole a někdy i všude kolem rozložil potřebné podklady k tomu, o čem jsem zrovna chtěl psát. Každou kapitolu jsem sázel do samostatného souboru v programu Word s jednoduchým formátováním. Zatím jsem obrazový materiál neřešil, neboť jsem zvolil ten styl, že nebudu v textu odkazovat na okolní obrázky. To mi značně zjednodušilo situaci, neboť při budoucím doplňování a přečíslovávání obrázků nebudu muset opravovat odkazy v textu.

Zprvu nebylo třeba text ladit do detailu, neboť jak se později jasně ukázalo, podrobil jsem později veškerý text mnoha úpravám a doplňování. Asi bude něco na poučce, že kdo svoje dílo později neupravuje, tak je buď geniální, nebo dělá něco špatně.

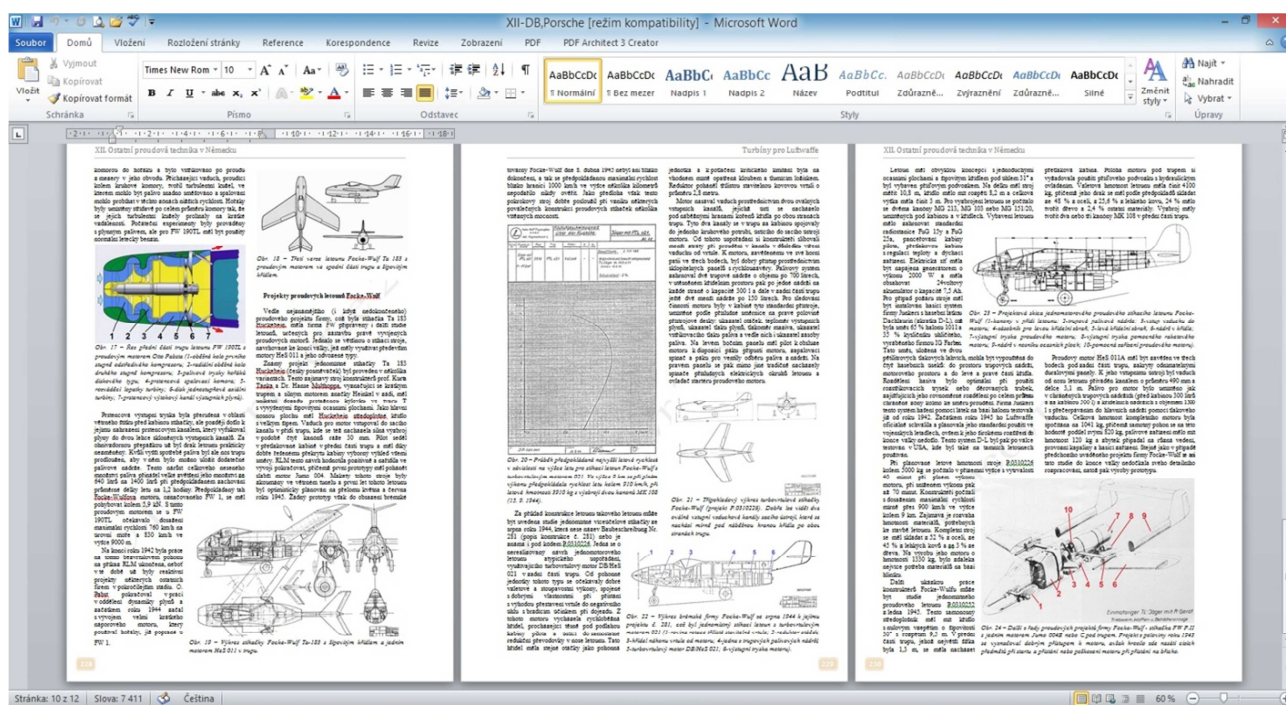
Při členění textu na odstavce je vhodné se držet pravidla, že každý takový úsek textu by měl vyjadřovat určitou konkrétní myšlenku nebo popisovat jeden konkrétní jev. Technická písemnost se tak stává přehlednější, ovšem na škodu může být naopak přílišná roztržitost do krátkých odstavců, která se může vyskytovat třeba u románů. Líbí se mi pravidlo, že základní myšlenka má zaznít hned na začátku odstavce.

Co se týká stylistiky, tak je třeba se vyvarovat příliš dlouhých souvětí, s čímž jsem já osobně dost bojoval. Pro čtenáře je lepší vyjádřit tři myšlenky ve více větách, než je nacpat do šroubovaného souvětí. Zpočátku jsem měl i tendence dávat doplňkové informace do závorek, což asi není z hlediska toku textu ideální. Jistě, určité údaje se dají včlenit do poznámkového aparátu pod čarou, ale toto řešení jsem také zavrhnul, neboť jsem se obával přílišného nabobtnání poznámek a současně i komplikací při sazbě knihy.

Čemu jsem se striktně snažil vyhnout, tak bylo opakování stejných slov nebo slov se stejným kořenem těsně za sebou. Pokud mě synonymum hned nenapadlo, použil jsem funkci tezaurus ve Wordu nebo elektronický překladový slovník. Tuto záležitost lze úspěšně odhalit a doladit až při závěrečných korekturách. Pokud jsem měl s formulací věty potíže, nebo se mi zdála příliš komplikovaná, tak jsem zkusil tento větný úsek přeformulovat. Vždycky jde vyjádřit tutéž věc více způsoby. Otázkou pro mě také bylo používání činného a trpného rodu při popisu, přičemž ten první je všeobecně upřednostňován a doporučován.

Do čeho jsem však musel do hloubky proniknout byl pravopis. Nemyslím tím třeba psaní y a i, to pokládám za automatickou a nezbytnou znalost, neboť z textu plného triviálních chyb bude čtenář brzy znechucen a předpokládám, že se mu nebude příliš chtít pokračovat ve čtení. Mám na mysli detailnější gramatické jevy. Namátkou můžu jmenovat tyto: bezchybné psaní velkých i malých písmen v názvech a jménech, mezery ve větě za různými znaky, správné psaní dat a jednotek, shoda podmětu s přísudkem, rozlišovat mezi pomlčkou a spojovníkem, správná větná interpunkce, psaní čárek v souvětích, atd. Je třeba se zkrátka naučit pravidla typografické konvence. V případě, že jsem se setkal s různými variantami označení (třeba typu motoru), tak jsem si jednu variantu předem vybral (nejlépe tu dobovou) a snažil jsem se ji dodržovat v celém textu.

Sám jsem se přesvědčil, že čeština není jednoduchá – pokud tedy zrovna nepíšete textovku nebo facebookové příspěvky. Existuje ovšem dost textů a pojednání, které Vás upozorní na úskalí psaní odborného textu a poukáží na časté chyby v české gramatice. Tím je třeba se prokousat a já doufám, že se mi tyto věci snad podařily vychytat, i když nevyklučuji, že i přes maximální péči se překlep vyskytnout mohl.



Takto vypadaly stránky vysázené v programu Word

Začal jsem tedy kapitolou o vývoji leteckých pohonů u firmy Heinkel, což byl začátek éry turbokompresorových motorů. Pak následovaly kapitoly, týkající se motorů firem Junkers a BMW, doplněné vždy statem s detailním popisem konstrukce a funkce nejdůležitějších motorů obou značek. Za uvedené kapitoly jsem zařadil vždy popis instalace motoru do konkrétního typu letounu. Nesměl chybět ani popis konstrukce dalších základních německých leteckých motorů

s proudovým motorem. Kniha by ale nebyla úplná bez dalších kapitol, které mapují využití německých axiálních motorů v období po válce v SSSR, Francii i v ČSR. Pak mi připadlo dobré, přidat na začátek ještě kapitolu s popisem historické cesty k proudovým motorům. Pak už zbylo jen sepsat krátký úvod a závěr. Uvažoval jsem i nad oslovením nějaké autority, která by mi napsala předmluvu. Obrátil jsem se na jednoho slovenského odborníka, ale zůstalo to bez odezvy, tak jsem tuto myšlenku opustil. Veškerý text jsem mimochodem psal v minulém čase vyjma dvou kapitol s popisy motorů – ty byly napsány v přítomném čase, neboť tyto motory v muzejních sbírkách stále existují.

Takto vytvořené soubory s jednotlivými kapitolami jsem následně ještě doplňoval a upravoval, to podle toho jaké podklady se mi ještě podařilo dodatečně získat. Pak jsem si veškeré texty poprvé pečlivě prošel, abych odstranil překlepy (k tomu dobře i když ne stoprocentně dopomáhá funkce kontroly pravopisu a gramatiky ve Wordu), převedl veškeré jednotky do soustavy SI (kromě těch v citacích), eventuálně přeskupil odstavce, upravil slovosled apod. Získal jsem už také hrubý odhad celkového počtu normostran knihy. Samozřejmostí bylo pravidelné vytváření vícenásobných záloh, neboť ztráta již hotového textu by u mě vzhledem k již obětovanému času pravděpodobně způsobila šokový stav.

Obrázky a přílohy

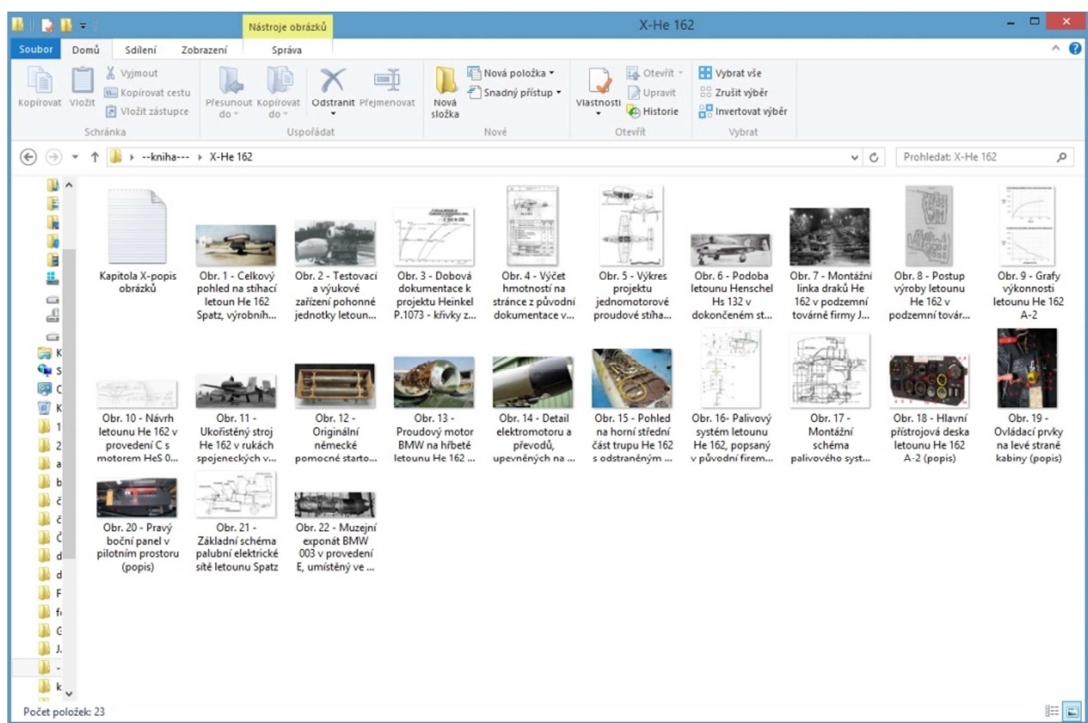
Když jsem tedy už měl text už takříkajíc v kupě (respektive ve stavu blízkém dokončení), tak jsem přistoupil k tvorbě obrazové stránky publikace. Pro každou z kapitol jsem ze svého archivu vybral několik desítek obrázků, které se mi zdály vhodné a měly nějakou solidní informační hodnotu a dobrou kvalitu. Nějaká schémata jsem skenoval z tištěných materiálů a vytvořil jsem i pár grafů v Excelu.

Obrázky jsem v příslušném programu podle potřeby oříznul a přizpůsobil tak, aby měly na šířku tak kolem 1000 pixelů, ideální rozlišení do knihy je 300 dpi. Nebral jsem ohled na poměr stran, ale většinou se jednalo o obdélník, orientovaný naležato. Pokud bylo třeba, udělal jsem drobné retuše a korekce jasu, popřípadě převedl do formátu jpeg. Každý obrázek jsem si pojmenoval pořadovým číslem podle jejich seřazení v kapitole a doplnil popiskem, který jsem se rozhodl umístit pod každý z nich (např.: Obr. 12 - Částečný řez motorem HeS 3B). U delších popisků, které třeba i obsahují nepovolený znak pro název souboru, jsem všechny texty k obrázkům v rámci dané kapitoly umístil do samostatného textového souboru. Dlouhý popis měl obrázek především v tom případě, kdy v něm byly číslované pozice, označující jednotlivé komponenty zobrazovaného zařízení.

Musel jsem přitom samozřejmě brát v potaz otázku autorských práv. V dnešní době jsme dosáhli stavu, kdy mnozí fotografové kupříkladu v muzeu vyfotí vystavovaný volně přístupný exemplář a svůj bezinvenční výtvar osadí značkou copyrightu a umístí na web. Tento stav je podle mě neblahý, ale právníci mají na toto jistě opačný názor. Vzhledem k počtu obrázků v knize bych se moc nedivil, kdyby mě nějaký dobrý člověk chtěl hnát k soudu pro zneužití jeho obrázku. Rozhodl jsem se k obrázkům nedávat odkazy na zdroje, ze kterých jsem je získal – nepíšu žádnou vědeckou knihu a podle mě je tato informace pro čtenáře zbytečná.

Knihu jsem ještě chtěl doplnit několika přílohami, které by přehledně shrnuly určitá fakta z knihy. Jednalo se konkrétně o časovou osu s důležitými daty k počátkům proudových motorů, dále o barevnou mapku Německé říše s vyznačením důležitých míst. Přehled hlavních druhoválečných německých motorů a letounů jsem uspořádal do tabulky, což je vhodné pro porovnání parametrů jednotlivých typů. Pátou přílohou je seznam použité literatury, což jsou vlastně všechny důležitější zdroje, ze kterých jsem vycházel. Tento soupis jsem začal tvořit už ve fázi sbírání podkladů a zájemcům by mohl posloužit k dalšímu hlubšímu studiu tématu.

Jelikož jsem někde vyčetl, že odborná kniha bez rejstříku je zmetek, proto jsem tento prvek nemohl opomenout. Je to mravenčí práce, kterou doporučuji dělat až na samém konci tvorby publikace, kdy máte po vysázení knihy přesně určeno číslování stránek. Při procházení jednotlivých stran jsem si tedy vypisoval důležité pojmy, které jsem abecedně řadil tak, aby šlo v knize rychle vyhledávat. Při sestavování rejstříku se lze inspirovat jeho podobou v jiných knihách. Na samém závěr publikace jsem ještě umístil podrobný obsah knihy.



Takto jsem měl v počítači uspořádanou složku s obrázky k jedné z kapitol

Jak zrealizovat vydání knihy

Musím se na tomto místě přiznat, že o vydání své knihy jsem měl dosti naivní představy, nad kterými se dnes musím pousmát. Myslel jsem si totiž, že pokud se mi podaří vytvořit kvalitní podklady, mohu nabídnout toto téma nějakým vydavatelství, z nichž se některé chytí a s vydáním knihy mi pomůže. Téma vzniku proudových motorů jsem pokládal za natolik silné, že se mi z autorské odměny podaří pokrýt moje dosavadní náklady a ještě nějaký slušnější finanční obnos vydělám, i když to nebyla v žádném případě moje primární motivace. Realita knižního trhu se ukázala být odlišná (pokud se zrovna člověk nejmenuje M. Viewegh nebo Láďa Hruška).

Ještě na začátku psaní jsem si chtěl otestovat zájem vydavatelství o knihu podobného ražení, tak jsem je prostřednictvím mailu s předpokládaným obsahem knihy oslovil, zda by měli o budoucí spolupráci zájem. Pokud se mi vůbec dostalo nějaké odpovědi, tak jen v tom smyslu, že bych se měl ozvat později, až budu mít k napsanou alespoň část textu k posouzení. Vůbec se tomuto postupu nedivím, u neznámého autora bez referencí na předchozí tvorbu ani nelze postupovat jinak.

Myšlenku na zajištění vydavatele knihy jsem tedy tenkrát odsunul stranou a oživil jsem ji až tehdy, kdy jsem měl veškerý materiál již téměř nachystaný pro sazbu. Opět jsem obeslal více než deset známých vydavatelství (hlavně technické, historické a military literatury). Bylo to formou zdvořilého mailu s krátkou nabídkou publikace, doplněné přílohami s obsahem knihy a anotací. Odpovědi přišlo snad ještě méně než předtím, v drtivě většině s odmítnutím, že jim téma nezapadá do jejich plánu či s poukazem na extrémně velký rozsah knihy (vycházelo mi to na asi 600 normostran + 500 obrázků), narážejíc na přílišnou odbornost a úzké zaměření tématu. Někteří redaktori měli jistě oprávněný názor, že prodejní cena knihy, vyrobené podle mých představ, by vyšla příliš vysoká a byla by tudíž obtížně prodejná. Dostal jsem i radu, abych se pokusil najít sponzora, které by vydání knihy finančně podpořil. Zkusil jsem to v jednom případě, ale běžný podnikatel asi nemá motivaci podobný projekt podporovat. Takže jsem to vzdal – není to můj styl někoho obcházet.

Komunikoval jsem i s jistým vydavatelstvím, kterému se můj záměr vcelku zalíbil. Ovšem tamní redaktor si představoval zkrácení rozsahu knihy a také to celé „hodit“ podle jeho slov do populárně čtivé formy. To jsem s díky odmítnul. Publikace jsem koncipoval jako souvislé dílo, v němž jednotlivé kapitoly na sebe vzájemně navazují či odkazují. Zúžením díla bych popřel cíl publikace, což je komplexní popis daného tématu. Chtěl jsem jít do hloubky a nevytvořit jen povrchní popis bez širších souvislostí. Navíc jsem nechtěl obětovat dalšího půl roku na proškrtávání pracně vytvořeného textu.

Jedinou cestou, která mi v podstatě zbývala, bylo vydání publikace vlastním nákladem. Tématu jsem věřil, a proto jsem byl ochoten dát do toho vlastní peníze. No když to nevyjde, budu mít alespoň pár výtisků jako dárky pro známé, ale radost z vykonaného díla mi jistě zůstane. Nevěděl jsem tehdy, co vydání knihy vlastním nákladem obnáší, ale přistoupil jsem k tomu tak, že v dnešní době se dá mnoho informací tzv. „vygooglit“.

Sazba publikace

Po rozhodnutí vydat knihu vlastním nákladem jsem tedy musel zvolit nějakou strategii, jak se dobrat ke kýženému výsledku. Napadlo mě, že by bylo dobré, vyrobit si svépomocí jakýsi prototyp knihy, abych měl v ruce konkrétní materiál a mohl na základě toho ještě případně doladit konečné podklady pro tisk. Bylo jasné, že pokud nechci mít bibli o tloušťce 5 cm, musím obsah přiměřeně zhustit, tj. maximálně využít plochy stránky a zvolit vhodnou velikost písma. S tím úzce souvisí i volba formátu publikace – v mém případě mi jasně vyšel formát A4 (po ořezu bude na skutečné knize formát o několik milimetrů menší), což je výhodné při zkušebním tisku na domácí tiskárně ve fázi tvorby knihy.

Inspiraci pro koncepci grafické podoby stránky (sazebního obrazce) lze naléznout různých publikací, které již doma vlastníte. Obzvláště novější knihy jsou graficky dosti zajímavé. Rady ke správnému rozvržení stránky můžete čerpat z mnoha zdrojů a článků, jako jsem to udělal i já. Jde podle mě hlavně o to, jak zkombinujete text s obrázky, zejména v situaci, kdy máte průměrně dva obrázky na stránku, jako tomu bylo v mém případě. Rychle jsem jako plýtvání místem zavrhnul atraktivní pojetí, kdy po vnější straně listu je široký sloupec, do kterého přesahují obrázky a ve kterém se vyskytují pouze popisky k nim.

Při troše laborování jsem zvolil dva sloupce textu na stránku (oproti jednomu se při čtení lépe navazuje na další řádek) s tím, že na stránce umístím obrázky podle potřeby a sloupce tím mohou být místně zúženy. Okraje jsem ponechal minimální (dole má být největší) s dostatečným odstupem textu u hřbetu, aby se stránky nemusely příliš ohýbat. Nahoře na listu jsem umístil černou vodorovnou linku, na níž jsem do kraje na levou stránku dal název knihy a na pravou stranu nahoru pak název kapitoly. Na vnější spodní roh jsem pak tradičně posadil číslo stránky.

Zkoušením různých variant jsem došel k těmto parametrům: běžný text je vyveden v lépe čitelnějším patkovém písmu Times New Roman Regular o velikosti 10 bodů, odstavec má zarovnání do bloku s odsazeným prvním řádkem a přiměřeným řádkováním; mezinadpis je proveden stejným fontem, jen je zarovnaný vlevo a tučný, s vynechanými řádky nad a pod mezinadpisem; nadpis kapitoly se skládá ze dvou řádků centrovaných na střed s velikostí písma 20 bodů v tučném provedení; popisek obrázku je zarovnaný do bloku na šířku obrázku, s písmem typu Times Bold Italic, bez tečky na konci. Kapitola má zpravidla začínat na pravé stránce (ale výjimku jsem udělal, nechtěl jsem prázdnou stránku neboli vakát), v mém případě začínala většinou velkým titulním obrázkem, charakterizujícím obsah kapitoly.

S výše uvedenou poměrně jasnou představou (detaily jsem upravoval průběžně) a po druhé autorské korektuře celého textu jsem přistoupil k samotné počítačové sazbě knihy. Tehdy jsem udělal chybu, která mě ve finále stála poměrně hodně zbytečně vynaloženého času. Začal jsem minimálně pro potřeby prototypového výtisku sázet text ve Wordu, což mi přineslo výhodu ve znalosti práce v něm. Ovšem velký problém byl s vkládáním obrázků a popisků pod nimi ve formě textového pole. Jeden obrázek na stránku ještě šel, ale dva už byl velký problém. Při těsném obtékání textem docházelo i při mírných posunech polohy těchto objektů k jejich nechtěnému přeskupování, dokonce i na sousední stránky. A to nemluvím o dodatečném přidávání obrázků či úpravě textu, kdy uspořádání často hodně rozhodilo a bylo třeba upravit i velkou část souboru. A to mě stálo hodně nervů a času.

Přesto jsem všechny kapitoly včetně příloh s velkým úsilím nakonec vysázet a barevně vytisknul. Stránky jsem pak nechal u knihaře svázat, i když zatím jen s černými deskami. Bylo to sice parádní mít v ruce zhmotněný svůj vlastní literární výtvar, ale ještě to nebylo nějak ono. Potřebné bylo provedení dílčích úprav, hlavně precizní zalomení textu. Do toho se mi moc nechtělo, neboť jsem tušil potíže při modifikacích ve Wordu. Po získání dalších informací ohledně různých grafických aplikací ve mně proto uzrálo rozhodnutí znovu vysázet celou knihu ve specializovaném programu, určeném pro tvorbu publikací.

(pokračování...)