

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ**

**Pracoviště oboru Orální historie – soudobé dějiny**

(navazující magisterský program Orální historie)

**Bc. Rudolf Vladimír Andraschko**

**Československé aerolinie v 70. a 80. letech  
z pohledu zaměstnanců podniku**

*Diplomová práce*

Vedoucí práce: **Mgr. et Mgr. Lenka Krátká**

Praha 2016

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 24.června 2016

Rudolf Vladimír Andraschko

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval všem narátorům, kteří mi poskytli svůj čas, trpělivost, rady a v neposlední řadě svoji důvěru. Dali mi tak možnost nahlédnout do světa, ve kterém jim bylo umožněno dělat to, pro co se narodili.

Rád bych také poděkoval paní Mgr. et. Mgr. Lence Krátké za podporu, trpělivost a veškeré pochopení, kterého se mi od ní dostalo.

Tato práce je věnována všem, pro které je létání srdcová záležitost.

## Obsah:

### Obsah

<u>Abstrakt</u>	6
<u>Úvod</u>	8
<u>Cíl práce</u>	9
<u>1. Teoretická část</u>	9
1.1. Stručná historie ČSA do druhé světové války	9
1.2. Stručná historie ČSA od druhé světové války do roku 1970	11
1.3. Krok zpět do minulosti – pozice ČSA v "normalizovaném" Československu	13
1.4. Stručná historie ČSA ve zkoumaném období 1970–1989	14
1.5. Stručná historie ČSA – od roku 1989 do dnes	16
<u>2. Metodologie</u>	18
2.1. Orální historie	18
2.2. Výzkumný vzorek	18
2.3. Získání narátorů pro diplomovou práci	19
2.4. Riziko při výběru vzorku	20
2.5. Průběh rozhovorů s narátory	21
2.6. Informace o narátorech	22
2.7. Pozice autora	23
2.8. Použitá literatura	24
2.9. Archivní prameny	25
2.10. Práce s rozhovory	26
2.11. Poznámky k terminologii použité v diplomové práci a k letecké technice obecně	26
<u>3. Empirická část – výstupy rozhovorů</u>	29
3.1. Cesta k povolání pilota	29
3.2. Kariéra u Československých aerolinií	33
3.2.1. Kariéra posádek Československých aerolinií	33
3.2.2. Finanční ohodnocení posádek Československých aerolinií	39
3.2.3. Profesní nároky na posádky Československých aerolinií	41
3.3. Vnímání období 70. a 80. let	46
3.4. Piloti, KSČ a Státní bezpečnost	50
3.4.1. Základní sumarizace situace v Československých aeroliniích	50
3.4.2. Piloti a členství v komunistické straně	50

3.4.3. Dovoz a pašování západní zboží palubními posádkami	51
3.4.4. Pobyty v destinacích	54
3.5. Vztahy palubních posádek Československých aerolinií	55
3.5.1. Profesní vztahy mezi posádkami Československých aerolinií	55
3.5.2. Palubní posádky Československých aerolinií a manželství	56
3.5.3. Intimní vztahy mezi posádkami v letadlech Československých aerolinií	57
<u>3.6. Emigrace</u>	59
3.6.1. Emigrace mezi posádkami	59
3.6.2. Reflexe emigrujících cestujících	61
<u>Závěr</u>	61
Použitá literatura	63
Online zdroje	64

### Abstrakt:

Tato práce se zabývá profesním a soukromým životem skupiny zaměstnanců Československých aerolinií – posádek v kokpitu, zejména pilotů – v letech 1970–1989 s přesahem do 60. a 90. let v kontextu zkoumaného období.

Práce je vypracována za pomoci metody orální historie. Nahrávky s jednotlivými narátory byly zpracovány do ucelených celků, které ukazují jednak to, odkud přicházeli do aerolinie lidé zastávající pilotní funkce, ale také to, jakým způsobem se začleňovali do denního styku se zahraničím, postupovali během své kariery, jak se jich dotýkaly jednotlivé proměny v historii Československa a Československých aerolinií v "normalizačním" období.

Autor této práce se snažil na základě vypracování stručné historie Československé aerolinie, archivních pramenů o rozvoji a změnách v letectví a výpovědí jednotlivých narátorů poskytnout náhled do historie profese pilotů ČSA a představit širšímu publiku jejich reflexi daného období jak v sociálním, tak historickém kontextu.

### Klíčová slova

Československé aerolinie, ČSA, normalizace, pilot, navigátor, letadlo, zahraničí

Abstract:

This thesis deals with the career and private life of a specific group of employees of Czechoslovak airlines – cockpit crew, especially pilots – during the years 1970–1989 with a slight overlap into the 60's and 70's as the context of the work requires.

This thesis is based on the method of oral history. Recordings with all the narrators were combined into integrated blocks of data, that shows how these people became pilots of Czechoslovak airlines but also how they managed to deal with everyday contact with the wide abroad, how their career progressed, how they were affected by changes in the history of Czechoslovakia and Czechoslovak airlines during the era of "Normalization".

The author of this thesis tried to provide an insight into the history of pilot profession in the mentioned period based on creating a brief history of Czechoslovak airlines, archive materials concerning the trends in aviation and testimonies and interpretations of the narrators.

Key words:

Czechoslovak Airlines, CSA, normalization, pilot, navigator, airplane, foreign countries

## Úvod

Kam až dohlédneme v historii, vždy nalezneme touhu, touhu lidí po tom proniknout do nebe, létat. Ať už jde o vynálezy Leonarda da Vinciho, mýty o Daidalovi a Íkarovi, Vimaně nebo ještě hlouběji o náboženské představy pravěkých společností o nebesích, lidé vždy toužili po tom vznést se do nebe jako ptáci a pocítit volnost letět kamkoliv se jim zachce.

Tento sen se lidstvu začal plnit ke konci osmnáctého století, kdy byly položeny základy balónového létání, které doznalo záhy rychlého rozvoje. Stále to však bylo spíše jen plachtění, vznášení se než užitečná dopravní schopnost, která by přinesla dalekosáhlé změny. Opravdový let tak, jak si je lidé představovali, začal být možný až na úplném začátku minulého století, roku 1903, kdy se poprvé vznesl do nebe (i když jen na chvíli) Wright Flyer, první letadlo tak, jak jej chápeme dnes. Prudký technologický rozvoj, který následoval, byl hnán právě touhou po tom vznášet se a letět, tak jako ptáci. Brzy se tak objevily další možnosti praktického využití a letadla mohla proniknout do celé řady sfér našeho života, včetně té vojenské, ale hlavně do komerčního prostoru.<sup>1</sup> Rychlý přesun osob na velké vzdálenosti, který byl do té doby naprosto nepředstavitelný, se brzy stal běžnou realitou a umožnil tak cestování a obchod (a hlavně zisk), který nikdy předtím nepřicházel v úvahu, a který mohl podnítit další rozvoj jak infrastruktury letišť, tak jejich dostupnosti.

Za první leteckou společnost v dnešním slova smyslu je často chápána německá společnost DELAG, která byla založena roku 1908. Ani Československo nezůstalo dlouho pozadu. Československé státní aerolinie byly založeny 6. října 1923 a patří dnes k nejstarším, stále fungujícím aeroliniím na světě. Některé prameny dokonce zmiňují ČSA jako pátou nejstarší stále existující leteckou společnost.<sup>2</sup> Kromě věku existuje však i mnoho dalších důvodů, proč se zajímat o Československé aerolinie (dále také ČSA) – aerolinie používaly například jak evropskou, tak sovětskou, ale i americkou techniku. Patří také mezi první aerolinie, které zavedly proudová letadla, a mají dokonce prvenství v jejich úspěšném používání na mezinárodních trasách.<sup>3</sup> Jako jediná letecká společnost z bývalého východního bloku nepřestaly ČSA nikdy létat do USA, a to ani během nejhlubších krizí studené války. V minulosti přežily faktické zrušení během druhé světové války, rozdělení na části při rozpadu Československa i následnou privatizaci.

---

<sup>1</sup> Za první komerční letecké spojení je všeobecně uznáváno letecké spojení mezi Tampa Bay a St. Petersburg ve Spojených státech amerických. První lety na této lince se uskutečnily již 1. ledna 1914. Více viz Donald, David, *Encyklopedie letadel Světa*, strana 5.

<sup>2</sup> To, že jsou Československé aerolinie, dnes České aerolinie, jednou z nejstarších leteckých společností na světě, je nepochybné. Jako pátou nejstarší ji v tuto chvíli uvádí zřejmě nejvíce zdrojů, mimo jiné server Airport Technology, viz <http://www.airport-technology.com/features/featurethe-worlds-longest-running-airlines-4681681/>, ověřeno 18. 6. 2016 nebo například i veřejná encyklopedie Wikipedia, zdroj: [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines\\_by\\_foundation\\_date](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_by_foundation_date), ověřeno 17. 6. 2016, jiné zdroje pak uvádějí, že jsou České aerolinie dokonce starší, například informace na oficiálních stránkách společnosti KLM Royal Dutch Airlines, která se dnes pyšní titulem nejstarší stále fungující aerolinie vůbec, ji uvádějí jako třetí nejstarší. Více viz <https://blog.klm.com/the-worlds-10-oldest-airlines/>, ověřeno dne 17. 6. 2016. Vzhledem k tomu, že Československé aerolinie však přerušily svoji činnost na celou druhou světovou válku a byly obnoveny v naprosto jiné podobě, než v jaké zanikaly v roce 1939 zanikaly, považují tyto čísla za diskutabilní.

<sup>3</sup> Důležité je zde slovo úspěšné. Československé aerolinie nebyly prvním uživatelem proudových letadel, předběhly je letecké společnosti Aeroflot a společnost British Overseas Airways Corporation (BOAC). Zatímco Aeroflot používal proudová letadla pouze na domácích tratích, BOAC používala letadla typu de Havilland DH 106 Comet na mezinárodních tratích. Kvůli leteckým katastrofám z let 1953–1954 však byla tato letadla stažena z aktivní služby (přímo u BOAC let let 783 a let 781). Více o de Havilland DH 106 Comet viz například Darling, Kev, *De Havilland Comet - Airliner Tech Vol. 7*.



Bouřlivý rozvoj ČSA v jednadvacátém století nakonec vystřídala tvrdá restrukturalizace, která skončila teprve nedávno.<sup>4</sup> Ale kdo vlastně byli lidé pracující pro Československé (později České) aerolinie? Odkud přicházeli a jaká byla jejich práce?

Tato otázka je samozřejmě příliš široká na to, aby byla zpracována v rámci jedné diplomové práce. Troufám si tvrdit, že je příliš široká i pro sbírku knih, ale téma je to příliš zajímavé, než aby bylo dále opomíjeno. Z mé strany tedy vznikla tato práce, která se snaží představit alespoň na malém vzorku lidí, bývalých členů posádek Československých aerolinií aktivních v 70. a 80. letech, jejich životy. Věřím, že lidé, kteří v době nesvobodné společnosti měli denní kontakt s cizinou, mají hodně co říci. Neobyčejné životy obyčejných lidí.

### **Cíl práce**

Tato práce si rozhodně neklade za cíl být v jakékoliv formě něčím jiným, než příspěvkem do budoucí diskuze o tom, kdo nebo co byly Československé aerolinie. Veškeré informace zde uvedené jsou poskládané z nejrůznějších materiálů, které jsem měl k dispozici o Československých aeroliniích, z rozhovorů s osobami, které se ve společnosti pohybovaly a které mi poskytly vhled do dění v období v ČSA. Jádrem práce tvoří právě výpovědi zúčastněných osob. Je nepochybné, že kdyby byl vzorek narátorů jiný, výpovědi a výstupy by taktéž byly jiné, ale věřím, že syntézou a výběrem narátorů se mi podařilo dosáhnout určité výstupní hodnoty, což bylo tím, co jsem zamýšlel – představit a sumarizovat profesní životy lidí, kteří létali v nebesích dříve, tedy v dobách, kdy létání stále ještě bylo považováno za něco výjimečného.

## **1. Teoretická část**

### **1.1. Stručná historie ČSA do druhé světové války**

První světová válka, která přinesla Evropě obrovský zmar a devastaci, byla na druhou stranu neúnavným motorem rozvoje technologie, mezi které patřilo v letech 1914–1918 (zejména však 1917–1918) i letectvo. Desítky nejrůznějších modelů průzkumných letounů, později však i bombardérů a stíhacích letounů umožnily též rozvoj civilní technologie. Létání tak bylo počátkem dvacátých let již poměrně stabilní činností. Po světě fungovaly stovky menších i větších leteckých společností, které tu s většími, tu s menšími úspěchy komerčně podnikaly a zaváděly první pravidelné letecké spojení. Jedním z takových bylo i pravidelné spojení Paříž – Štrasburk – Praha, které bylo zavedeno 4. října 1920 společností CIDNA. Pro úspěch tohoto spojení byla zavedena druhá pravidelná letecká linka již roku

---

<sup>4</sup> ČSA České aerolinie se v roce 2015 dostaly do zisku cca 223 milionů korun, viz například <http://byznys.ihned.cz/c1-65171130-csa-se-dostaly-do-zisku-i-kdyz-zmensily-flotilu-letadel-a-prepravily-mene-pasazeru>, ověřeno dne 17. 6. 2016.

1921 (a protažena v průběhu roku 1922), tentokrát na lince Praha – Vídeň – Budapešť – Bělehrad – Bukurešť – Istanbul.<sup>5</sup>

I v Československu však vznikaly v té době letecké společnosti (zejména díky úspěchům výrobců letadel, jako byl LETOV, AERO a AVIA), snažící se prorazit na malém, ale přesto již existujícím trhu s přepravou soukromých osob, například IKARUS či společnost FALCO.<sup>6</sup> Jako tomu bylo i jinak ve světě, tyto společnosti se zabývaly z počátku pouze vyhlídkovými lety a nepravidelnou dopravou. Již v roce 1922 se však sloučily do koncernu Československá letecká akciová společnost (Čs. L.A.S.) s cílem zavést pravidelné linky Praha – Bratislava – Užhorod a Praha – Vídeň. Počátkem roku 1923 však tento poměrně velký koncern krachuje<sup>7</sup> a na trhu se tak objevují k prodeji její bývalá letadla AERO A-14, Letov Š-19 a AERO A-10.<sup>8</sup>

Nedostatek leteckých spojení, neuspokojená poptávka po přepravě osob, nepravidelné lety zajišťované Leteckým oddílem Československého letectva a dostatek letadel na trhu byly ideálním prostředím pro vznik nové společnosti. Československé státní aerolinie byly založeny 6. října 1923 se sídlem na letišti v Praze – Kbelích. První let se uskutečnil 29. října 1923, den po oficiální inauguraci ČSA na páté výročí vzniku Československa, a vedl z Prahy do Bratislavy právě letadlem Aero A-14.<sup>9</sup> Tato linka pak byla postupně rozšiřována a v roce 1927 měla podobu Mariánské Lázně – Praha – Brno – Bratislava – Košice.

Roku 1927 pak na trh vstupuje nový subjekt – Československá letecká společnost, která záhy vstupuje i do tehdejší mezinárodní IATA<sup>10</sup> s cílem provozovat mezinárodní dopravu (Československé aerolinie do této organizace vstupují až v roce 1929). Nové partnerství, které mezi společnostmi vznikne, umožní prudce rozšiřovat síť leteckého spojení. Zatímco Československé státní aerolinie v roce 1931 provozují zejména vnitrostátní dopravu a mezinárodní linku do Záhřebu, Československá letecká společnost létá na linkách Praha – Drážďany – Berlín, Praha – Vídeň, Praha – Mnichov – Curych – Bazilej a Praha – Lipsko – Essen – Rotterdam – Amsterdam.

---

<sup>5</sup> Společnost Compagnie internationale de navigation aérienne, zkracováno na CIDNA, (dříve CFRNA – Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne) byla francouzsko–rumunská společnost působící v letech 1920–1933, která zajišťovala po Evropě dopravu jak osobní, tak materiálovou. Zanikla sloučením se společnostmi Air Union, Air Orient, Société Générale de Transport Aérien (SGTA) a Aéropostale, které společně vytvořily společnost Air France dne 7. října 1933. Více viz <http://www.airfranceklm.com/en/group/history>, ověřeno dne 18.6.2016

<sup>6</sup> Obě společnosti vznikly již v roce 1920. Více viz například: <http://www.airways.cz/clanek/2003-10-28/predchudci-csa>, 18. 6. 2016.

<sup>7</sup> Zdroje z leteckého oboru jsou v tomto bodě celkem rozpolcené. Obě společnosti, jak FALCO tak IKARUS přepravovaly každý rok mezi léty 1921 a 1922 několik tisíc cestujících na nepravidelných linkách a patřily mezi stabilně se rozvíjející společnosti. Krach, který přišel v roce 1923 je pravděpodobně spojen s tím, že se v Praze rozšiřoval vliv rumunsko–francouzské společnosti CIDNA, která postupně přebírala všechny zahraniční linky.

<sup>8</sup> Jde o malá civilní letadla, kterými zahájily Československé státní aerolinie svoji činnost. Aero A-14 (přezdívané Brandenburg) byl jednomotorový dvouplošník pro dva cestující a zavazadla. U ČSA fungoval v letech 1923–1927 a byl prvním používaným typem vůbec. Aero A-10 byl též jednomotorový dvouplošník, který fungoval pouze v letech 1923–1924 a následně byl vyřazen pro technické problémy. Uvezl standardně čtyři osoby. Posledním zmíněným typem byl Letov Š-19 (často přezdívaný Šmolík dle svého konstruktéra), což byl opět jednomotorový dvouplošník pro čtyři osoby. U Československých státních aerolinií létal jako Aero A-14 až do roku 1927. Více viz *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA*, strana 10 (kniha nemá číslované strany).

<sup>9</sup> více viz *Ibidem*, strana 11 (kniha nemá číslované strany).

<sup>10</sup> Tehdejší IATA (International Air Traffic Association) není stejnou organizací, jakou je dnešní IATA (International Air Transport Association), jedná se o jejího předchůdce. Dnešní IATA, která sdružuje letecké společnosti, vznikla až 19. dubna 1945 v Havaně. Více viz například <http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>, 18. 6. 2016.

7. dubna 1937 se přesouvají Československé státní aerolinie z Letiště Kbely na Letiště Ruzyně, což jim umožňuje další rozvoj činnosti, tentokrát na velice moderním civilním letišti. V tomto roce jsou již také plně etablované v mezinárodním leteckém prostoru a partnerství s Československou leteckou společností se dále rozvíjí. ČSA tak obsluhují nejen vnitrostátní linky, které byly zmíněny, ale nově i Piešťany, Užhorod, zavádí spojení mezi Bratislavou a Vídní a na mezinárodním prostoru linky Praha – Brusel, Praha – Bratislava – Klagenfurt am Wörthersee – Terst – Benátky, Praha – Užhorod – Kluž – Bukurešť, ale i svoji zatím nejdelší linku Praha – Užhorod – Kluž – Kyjev – Brjansk a Moskva, kam ČSA létají od roku 1936.<sup>11</sup>

Rok 1938 přinesl další rozmach, Československé státní aerolinie začaly létat do Paříže, Říma a Budapešti, čímž celková délka sítě ČSA stoupla na předválečné maximum 7500 km.<sup>12</sup> Přepravními výkony v této době Československé státní aerolinie patřily na 17. místo na světě.<sup>13</sup> Zhoršující se mezinárodní situace a zejména podpis Mnichovské dohody však vedly k postupnému úpadku leteckého provozu. Na konci roku 1938 již součet všech linek dosahoval pouze 5 430 km<sup>14</sup> a začátkem roku 1939 již jen 4200 km.<sup>15</sup> S obsazením Československa a zřízením Protektorátu Čechy a Morava byla utlumena činnost veškerých domácích leteckých společností (létat se však přestalo již první den okupace<sup>16</sup>), letadla byla zabavena a přebarvena na německé značení.

## 1.2. Stručná historie ČSA od druhé světové války do roku 1970

Konec druhé světové války pak přinesl obrat. Počáteční devastace letišť a nedostatek civilní techniky je řešen nepravidelnými lety na přebudovaných vojenských letadlech. Československé aerolinie oficiálně obnovily provoz 14. září 1945 a staly se výhradním státním leteckým dopravcem v Československu, k obnovení Československé letecké společnosti nikdy nedošlo.

Zatímco v předválečném období ČSA létaly hlavně s letadly jako byl Fokker F-IX, Aero A-204 či Savoia Marchetti S-73, po válce vzaly do služby letadla Junkers Ju-52, Douglas DC-3 Dakota či Noorduynd Norseman C-64 či Siebel Si-204D.<sup>17</sup>

Obnovování linek probíhalo rychlým tempem. Již v roce 1946 byly zavedeny linky do Amsterdamu, Bruselu, Londýna, Varšavy, Bělehradu Bukurešti a Kodaně. Byly však zavedeny i nové linky, například lety přes Kodaň do Stockholmu. V roce 1947 se pak objevily například i lety na Blízký

<sup>11</sup> více viz *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA*, strana 19 (kniha nemá číslované strany).

<sup>12</sup> V té samé době pak Československá letecká společnost i s novou linkou Praha – Londýn dosahovala 3975 km. Zdroj: *ibidem*, strana 28 (kniha nemá číslované strany).

<sup>13</sup> Zdroj: Krebs, Stanislav, *Letecká doprava, Doprava 1973*, NADAS, strana 48.

<sup>14</sup> více viz *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA*, strana 28 (kniha nemá číslované strany).

<sup>15</sup> *Ibidem*, strana 28 (kniha nemá číslované strany).

<sup>16</sup> Zdroj: Krebs, Stanislav, *Letecká doprava, Doprava 1973*, NADAS, strana 48.

<sup>17</sup> Toto letadlo je v knize *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA* označena jako Siebel C-103. Jedná se pravděpodobně o zkomolený název / chybu, jelikož letadlo německé konstrukce bylo označeno jako Siebel Si-204D a v Československu vyráběno pod názvem Avia C-103 (civilní verze určená k dopravě, jinak C-3). Více viz *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA*, strana 35 (kniha nemá číslované strany).

východ, přes Řím a Atény do Istanbulu, Bejrútu, Káhiry či Nikósie. V roce 1948 pak bylo obnoveno spojení do Sofie, Budapešti, Berlína a nové linky do Goteborgu, Helsinek, Nise a Bejrútu.

Změna režimu v roce 1948 byla dalším předělem pro Československé aerolinie. Jelikož stávající letecký park přestával být díky potřebě větší kapacity a většímu doletu vyhovující, do rukou ČSA se tak poprvé dostávají sovětská letadla. Jako první to byly Iljušin Il-12, který u Československých aerolinií létal od roku 1949, a ve stejném roce též letadlo Lisunov Li-2, což byla sovětská verze ČSA vlastněných DC-3.<sup>18</sup> V roce 1949 pak pod nový oddíl ČSA, ČSA Aero Taxi, přichází malá letadla Aero A-45 pro 3 cestující. V roce 1957 pak přicházejí letadla Iljušin Il-14, v roce 1958 Let L 200 D Morava pro 4 cestující, který nahrazuje dosluhující Aero A-45.<sup>19</sup>

Přes veškerou snahu se však politická situace v Československu podepsala i na hospodářském výkonu Československých aerolinií. Zejména období let 1948–1954 se nedařilo udržet pravidelná letecká spojení se západními státy a aerolinie se tak dostaly na své historické minimum, kdy pouze 24% operovaných letů spadalo do kategorie mezinárodní dopravy.<sup>20</sup> Situace se však po roce 1955 postupně zlepšuje.<sup>21</sup>

V druhé polovině šedesátých let však přichází ještě další nová letadla, tentokrát založená na proudovém pohodu. Tupolev Tu-104 A s rychlostí 800–900 kilometrů za hodinu a doletem přes 4000 km počal svoji službu u Československých aerolinií ještě v roce 1957, konkrétně 9. prosince, na lince Praha – Moskva. Od roku 1958 pak "tůčka", jak jim piloti familiérně přezdívali, létala také do Káhiry a od roku 1959 do Bombaje. V roce 1960 se do letového parku zařazují i turbovrtulová letadla Iljušiny Il-18, která jsou nasazována na domácích linkách a také na linkách Praha – Atény – Damašek – Bagdád a Praha – Curych – Rabat – Dakar – Konakry.<sup>22</sup> Dohromady tak stoupl počet destinací Československých aerolinií (pokud vynecháme Prahu a všechny ostatní domácí destinace) na 34 v Evropě, Asii a Africe.

Další kapitola historie Československých aerolinií se otevřela v roce 1962, kdy byla do aktivní služby zařazena letadla<sup>23</sup> britské výroby Bristol Type 175 Britannia<sup>24</sup>, čtyřmotorové turbovrtulové letadlo určené na dlouhé lety. Tato letadla, často přezdívaná "matka živitelka" nebo "Británka"<sup>25</sup> byla nejen velice oblíbená u zaměstnanců, ale také umožnila Československým aeroliniím poprvé proniknout do

---

<sup>18</sup> K nízké kvalitě letounů Lisunov Li-2 se váže i výkřik: "Oni mě oklamali!", který je dnes již pověstný. Více viz Kvapil, Miloš: *Dálkovky: Zlatá éra ČSA*, strana 9.

<sup>19</sup> Poměrně zajímavý je fakt, že jedno z původních letadel typu Aero A-45 dnes stále ještě létá. Dohledat se dá pod imatrikulační značkou OK-KGB. Letadlo dříve vlastnil Aeroklub Kolín, dnes by měl být v soukromém vlastnictví. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

<sup>20</sup> Zdroj: Krebs, Stanislav, *Letecká doprava, Doprava 1973*, NADAS, strana 48.

<sup>21</sup> *Ibidem*, strana 48.

<sup>22</sup> více viz *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA*, strana 46 (kniha nemá číslování stran).

<sup>23</sup> Letadla tohoto typu sloužila u Československých aerolinií dvě. Jedno však bylo poměrně záhy vráceno zpět společnosti Cubana, od které bylo pronajaté. Více o historii těchto letadel u ČSA viz Kvapil, Miloš: *Dálkovky: Zlatá éra ČSA*, strana 13–50.

<sup>24</sup> Bristol Type 175 Britannia byl vyráběn v cca dvaceti pěti verzích v letech 1952 až 1960. V tomto případě šlo pravděpodobně, ač to žádné materiály získané od ČSA (ani paměti pilotů nezmiňují) o sérii 310 (známou také jako 300LR), podsérie 318, jak uvádí některé internetové zdroje. Letadla série 310 měly delší dolet a posílený podvozek. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

<sup>25</sup> Více k pochopení pozice a historie letadla Bristol Type 175 Britannia u Československých aerolinií viz Kvapil, Miloš: *Dálkovky: Zlatá éra ČSA*, strany 9–57.

Severní Ameriky, do hlavního města Kuby, Havany (a později do Kanady). V roce 1964 pak přicházejí do letového parku i nová sovětská letadla typu Tupolev Tu-124, která svým nasazením na krátké tratě po Evropě umožnila otevírání nových krátkých a středních linek za použití nyní volných větších letadel typu Tupolev Tu-104. Od roku 1964 tak Československé aerolinie létají do Frankfurtu nad Mohanem, od jara 1965 do Alžiru či Tuniska. Na jaře roku 1967 zavádějí ČSA lety do afrického Freetownu (Sierra Leone), v září stejného roku pak zahajují lety do Singapur.

Poslední velkou změnou, kterou Československé aerolinie ukončily šedesátá léta, je zisk zbrusu nového dálkového letounu Iljušin Il-62 (prvního opravdu dálkového letounu ve flotile ČSA). První letadlo tohoto typu ve vlastnictví ČSA přiletělo na Ruzyni v roce 1969 a na konci roku 1970 mělo ČSA ve své flotile celkem tři – Prahu, Bratislavu a Vítkovice.<sup>26</sup>

### 1.3. Krok zpět do minulosti – pozice ČSA v "normalizovaném" Československu

V roce 1970 Československé aerolinie obsluhovaly celkem 51 zahraničních destinací na čtyřech kontinentech. V Československu pak létaly do Karlových Varů, Brna, Ostravy, Přerova, Gottwaldova, Bratislavy, Piešťan, Banské Bystrice/Sliac, Popradu a Košic. Rozvoj ČSA se zdál nedotknutelný a fungoval přesně podle tehdejších plánů.<sup>27</sup> Nová letadla typu Iljušin Il-62 přebrala linky do Havany, New Yorku a od 4. května 1970 začala létat přímo do Montrealu. Směrem na východ pak ČSA přistávaly v Kuala Lumpur, Djakartě, Phom Penh a Singapur.

Situace se však přesto změnila. Prověrky a systémové změny, které u společnosti proběhly v letech 1968–1970, byly v roce 1972 již téměř zapomenuty<sup>28</sup> a situace se pomalu uklidňovala.<sup>29</sup> Co však zapomenuto být nemohlo, byla stávající situace ohledně pilotů Československých aerolinií. Po dlouhé roky platilo, že armáda každý rok vyřazovala zasloužené vojenské piloty, kteří odcházeli na pozice dopravních pilotů, odměnu za svoji letitou službu v armádě. V období změn po roce 1968, prověrkách v armádě, které postihly řadu důležitých důstojníků a řadových a celkové situaci, ve které se Československá lidová armáda nacházela v období let 1971–1972, bylo zřejmé, že armáda již nebude schopna nadále poskytovat dostatek pilotů civilnímu sektoru. Proto bylo poprvé v letech 1972–1973

---

<sup>26</sup> V memoárech některých pilotů se uvádí informace o tom, že Československé aerolinie plánovaly v roce 1968 koupit letadlo západního typu. Nejčastěji se uvádí letadlo typu Vickers VC10, což byl čtyřmotorový britský letoun určený pro dálkové lety. Tato informace je však s velkou pravděpodobností všeobecně rozšířeným mýtem vycházejícím pravděpodobně z touhy po západní technice. Skutečnost byla taková, že již delší dobu se mezi odborníky na rozvoj a plánování budoucnosti Československých aerolinií počítalo s širokým nasazením letadel Iljušin Il-62. Důvodem pro toto rozhodnutí byla zejména negativní obchodní bilance ve vztahu Československa a Sovětského svazu. Více o plánované budoucnosti Československých aerolinií viz Zeithamer, Jiří: Rozvoj letecké dopravy, *Doprava 1968*, NADAS, strana 60–62.

<sup>27</sup> ČSA, stejně jako jiné letecké subjekty, měla dlouhodobé plány až na 25 let dopředu, v roce 1975 tak existovaly plány až do roku 2000. Zdroj: pořízené rozhovory.

<sup>28</sup> Asi nejautentičtější vyjádření vnímání těchto lidských křivd bylo zmíněno v knize Krč, Miloš, *O sobě a létání*, strana 116–117.

<sup>29</sup> Rozsah prověrek v tak velké společnosti, jako byly ČSA, byl dalekosáhlý. Jako autor této práce jsem mluvil s více jak deseti osobami, které v té době u společnosti pracovali, všichni se však shodli na tom, že si nepamatují, že by někdo musel ze společnosti kvůli prověrkám odejít (v jednom rozhovoru byla jmenována situace, kdy z ČSA odešly nakonec pouze tři lidé, ti však byli spíše přeřazení než propuštěni - to však nemám podloženo). Dopad byl dle rozhovorů spíše takový, že lidé, kteří toužili po kariéřním postupu, využili prověrek k posunu kupředu a vyřizování osobních účtů s jedinci, kteří jim vadili, což značně poškodilo kolegiální a všeobecnou pracovní morálku ve společnosti. Z palubních posádek a kvalifikovaných osob však nebyl postížen zásadním způsobem nikdo. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

nabídnuto civilním pilotům, aby se zúčastnili výběrového řízení a stali se tak součástí ČSA. Tím se pro většinu narátorů otevřely dveře do ČSA a tím i k vysněnému povolání.

#### 1.4. Stručná historie ČSA ve zkoumaném období 1970–1989

Československé aerolinie do sedmdesátých let procházely značným rozmachem. Statistika z roku 1973 ukazuje růst nalétaných vzdáleností a přepravených pasažerů takto:

<b>Tabulka 1:<sup>30</sup></b>	
<b>Celková délka sítě Československých aerolinií dle roků</b>	
1923	329 km
1930	2597 km
1938	9 876 km
1948	21 898 km
1959	22 808 km
1964	72 616 km
1972	100 712 km

Stejnými nárůsty prošly i počty přepravených pasažerů za rok:

<b>Tabulka 2:<sup>31</sup></b>	
<b>Počet přepravených cestujících za rok</b>	
1923	29
1930	8 976
1938	33 003
1948	116 137
1959	567 788
1964	1 049 582
1972	1 615 625

V 70. letech a 80. letech navíc pokračoval nákup nových letadel. Po završení dodávek letadel Iljušin Il-62 Československé aerolinie obdržely ještě flotilu letadel Iljušin Il-62M, která měla úspornější motory a mírně zvětšenou palivovou kapacitu, čímž došlo k výraznému navýšení doletu a úspoře paliva.

<sup>30</sup> Zdroj: *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA*, strana 62 - 63 (kniha nemá číslované strany).

<sup>31</sup> Zdroj: *Ibidem*, strana 62–63 (kniha nemá číslované strany).

Od roku 1971 pak byla do aktivní služby zařazována i letadla typu Tupolev Tu-134A, někdy přezdívaná "malá túčka", která obsluhovala krátké a střední tratě.

Od roku 1974 byla do aktivní služby zařazována letadla typu Jakovlev Jak-40, která byla určena převážně pro krátké a vnitrostátní linky. Jednalo se tak o první (a dodnes jediná) proudová letadla u ČSA, která byla určena výhradně pro domácí linky.<sup>32 33</sup>

Na konci osmdesátých let začaly Československé aerolinie využívat i letadla typu Tupolev Tu-154M, modernizované verze původního letounu Tupolev Tu-154. Počet těchto strojů u aerolinie stoupl nakonec až na sedm strojů, tyto stroje však byly s nákupem západní techniky poměrně rychle vyřazovány.<sup>34</sup>

Toto období však nebylo pro Československé aerolinie pouze obdobím rozvoje, setkáváme se zde i s výraznými negativními jevy. První ropný šok nakonec výrazně zvýšil ceny leteckého kerosinu i pro Československé aerolinie, které reagují postupnou redukcí vnitrostátních linek na konci roku 1980.<sup>35</sup> Velké množství pilotů (zejména vojenských, kteří měli výcvik na letadlech Jak-40 a dříve na L-29<sup>36</sup>/L-39<sup>37</sup>) odchází na dva roky do Libye, kde v rámci mezinárodní smlouvy působí jako instruktoři, aby byli po svém návratu přeškoleni na jiné typy letadel.

V roce 1977 pak dochází k velké výměně vedení Československých aerolinií. Odchází dlouholetý ředitel generál Eliáš a do čela se dostávají armádní kruhy v čele s generálem ing. Jindřichem Kopřivou. Důvody nástupu těchto lidí jsou v tuto chvíli nejasné a pravděpodobně souvisí s vnitropolitickou situací v Československu.<sup>38</sup> Vliv tohoto vedení, jeho význam a změny, které proběhly v Československých

<sup>32</sup> Letadla typu Jakovlev Jak-40 v barvách Československých aerolinií samozřejmě byla čas od času k vidění i v okolních zemích, pokud to provozní důvody vyžadovaly, jak nárotoři vzpomínají ve svých výpovědích. Nebyly však pro tyto lety plánovány v pravidelném letovém řádu.

<sup>33</sup> Počet těchto letadel u Československých aerolinií nakonec dosáhl 17 kusů, viz Lehanka Josef, *Na Křídlech ČSA*, strana 137. Jejich plošné nasazování přes menší ekonomickou výhodnost v porovnání s turbobvrtulovými letadly nejspíše souvisí s vizí budoucího úplného vyřazení jiných než proudových letadel a ve snaze o maximální modernizaci letového parku Československých aerolinií ve srovnání se západními leteckými společnostmi, které bylo v průběhu doby bedlivě sledováno. Viz například Zeithamer, Jiří: *Rozvoj letecké dopravy, Doprava 1968*, NADAS, strana 60. Příklon zpět k úspěšnějším turbobvrtulovým letadlům se u nás objevuje až na počátku 90. let, viz například například Vymětal Ladislav, *Technické novinky a zajímavosti v letectví, Zpravodaj VZLÚ 1991/3*, strana 172.

Za zmínku též stojí, že tyto malé stroje slouží v České republice do dnes u Letectva České armády. Chystá se však po desítkách let jejich výměna, více viz například <http://www.flymag.cz/article.php?id=10517>, 18. 6. 2016.

<sup>34</sup> Historie letadla Tupolev Tu-154 je poměrně zajímavá, jelikož se jednalo o nejpoužívanější letadlo sovětské výroby vůbec. Více k tomuto modelu viz například <http://www.planes.cz/cs/article/200697/tu-154-pod-ceskoslovenskou-vlajkou>, 18. 6. 2016. Ve vztahu k Československu pak stojí za zmínku, že o zařazení tohoto letadla do leteckého parku Československých aerolinií se uvažovalo již v roce 1968. Kvůli opakujícím se technickým problémům však bylo zařazeno až o téměř dvacet let později. Více viz: Zeithamer, Jiří: *Rozvoj letecké dopravy, Doprava 1968*, NADAS, strana 63.

<sup>35</sup> V rámci tohoto kroku byly úplně zrušeny pravidelné linky do Brna, Mariánských lázní, Holešova, Kunovic, Žiliny a Lučence, omezeny linky mezi Prahou a Bratislavou. Změny se však dotkly i dalších osmi vnitrostátních linek. Celková redukce nakonec dosáhla cca 40%. Více viz Nulíček, Jiří, *Sedmá pětiletka v letecké dopravě, Doprava 1982*, NADAS, strana 301–304.

<sup>36</sup> Aero L-29 je dnes mezi piloty již doslova legendou. První proudové podzvukové letadlo, které bylo vyráběno v Československu, se v 60. letech stalo standardním výcvikovým letadlem většiny zemí Varšavské smlouvy a s počtem více jak 3500 vyrobených kusů se jedná o nejspěšnější model letadla vůbec. Více viz například kniha Hurt, Zdeněk; Kučera, Pavel; Chalas, Oliver, *Ilustrovaná historie letectví: De Havilland Tiger Moth; Avia/Letov C-2 (Arado Ar 96); Aero L-29 Delfin*.

<sup>37</sup> Aero L-39 Albatros je podzvukový cvičný letoun s maximální rychlostí cca 750 km/h, vyráběný v závodě Aero Vodochody. Je určený jak pro základní, tak pokročilý výcvik (včetně střelby). Letadlo je též schopné bojového nasazení (zejména ve variantě L-39ZO). Více o letadlu viz oficiální stránky závodu Aero Vodochody: <http://www.aero.cz/en/defence-mro/programs/l-39-program/#scrollTo=obsah>.

<sup>38</sup> Ve většině vzpomínek pilotů a knihách se objevuje informace, že vojenské velení bylo do Československých aerolinií dosazeno zejména kvůli vysokému množství nehod na konci 60. let a počátku let 70. (viz například Lehanka Josef, *Na Křídlech ČSA*, strana 110–112). Jako autor této práce se však domnívám, že to pravda není, jelikož rozhovory s některými výše postavenými lidmi z nejrůznějších úseků Československých aerolinií toto zpochybnují a obviňují spíše mocenské soupeření v Československu mezi Komunistickou stranou, Ministerstvem vnitra

aeroliniích jsou však spíše personální. Jelikož byly Československé aerolinie řízeny zejména středním managementem, výměna nejvyšších postů nezpochybnila dlouhodobé strategie a ovlivnila tak spíše vnitřní fungování některých oddělení.

Osmdesátá léta jsou pak obdobím dalšího rozvoje a zavádění nových linek. Objevují se linky do Barcelony, Abú Dhabí, Dubaje, Hanoje, Ho Či Minova Města, na Maltu, do Lisabonu, Jerevanu a Taškentu. Společně s rozvojem transatlantického spojení (lety do USA, Kanady a Kuby) se však začíná šířit také fenomén emigrace, kdy část cestujících při mezipřistáních v Kanadě (Montreal) žádá o politický azyl.

### 1.5. Stručná historie ČSA – od roku 1989 do dnes

S pádem železné opony se situace pro Československé aerolinie zásadním způsobem změnila. Již na počátku roku 1991<sup>39</sup> jsou zaváděna moderní letadla západní výroby typu Airbus A310-300, který postupně vytlačuje stárnoucí Iljušiny Il-62<sup>40</sup> a velice rychle se stává novým nosným typem společnosti.<sup>41</sup> Od roku 1992 jsou zaváděna turbovrtulová letadla ATR 72-202 a letadla Boeing 737-500. V roce 1995 pak přichází i větší varianta, Boeing 737-400 a o rok později menší varianta ATR 72-500, ATR-42-320. Od roku 1997 byla z pravidelných linek definitivně vyřazena letadla Tupolev Tu-134A a do roku 2000 i letadla Tupolev Tu-154M. Od roku 2005 pak byl zahájen nákup letadel řady Airbus A320. Prvním, který u (tehdy již) ČSA Českých aerolinií sloužil, byly typ Airbus A320-200 a Airbus A321-200. V roce 2017 přibyla i letadla typu Airbus A319, jejichž flotila byla rozšířena o další letadla v roce 2008. Nejnovějším modelem, které má ČSA k dispozici, je letoun Airbus A330-300, který je určen primárně na dálkové lety (v tuto chvíli obsluhuje téměř výlučně korejský Soul).

Kromě modernizace letového parku a postupného vyřazování sovětské techniky, která byla vnímána jako neekonomická a pro podnik tedy ztrátová,<sup>42</sup> probíhalo u Československých aerolinií několik dalších procesů, které stojí za to alespoň zmínit.

---

Československa a velením Československé lidové armády, na což ukazují některé z rozhovorů absolvované mimo záznam a také fakt, že generál Eliáš byl generálem Ministerstva vnitra. Bez dalšího výzkumu této problematiky se však jedná prozatím jen o spekulace. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

<sup>39</sup> O zavádění západních letadel se však uvažovalo již na konci 80. let. Německá společnost Interflug oficiálně jednala o letadlech Airbus A310 již v roce 1988 (viz například Kučera Jiří, Technické novinky a zajímavosti v letectví, *Zpravodaj VZLÚ 1988/5*, strana 274), u Československých aerolinií se ty samé zprávy objevují o rok později.

<sup>40</sup> U téměř všech letadel sovětské výroby byl zásadní problém s překračováním hlukových norem. O zásadních změnách v povolené hlasitosti letového provozu na amerických a evropských letištích se mluví již v roce 1988 (viz například Kučera Jiří, Technické novinky a zajímavosti v letectví, *Zpravodaj VZLÚ 1988/2*, strana 105. Hluk však byl kritizován již o mnoho dříve, prokazatelně již v 70. letech. Viz Krebs, Stanislav, *Letecká doprava, Doprava 1973*, NADAS, strana 51.

<sup>41</sup> Již v roce 1991 představovaly příjmy od jednoho cestujícího na 1 km (podle typu letadel provozovaných u ČSA) u Airbusu A310 40,1% v porovnání s 28,4% u Iljušiny Il-62. Více viz Vymětal Ladislav, Technické novinky a zajímavosti v letectví, *Zpravodaj VZLÚ 1992/2*, strana 115.

<sup>42</sup> Nezpochybnitelným faktem byla kritika motorů sovětských letadel, které měly nižší tepelnou účinnost než motory západního typu. Nicméně ekonomická výnosnost těchto letadel je dnes pravděpodobně silně podhodnocována. Například ve srovnání Tupolev Tu-154M a Boeing 737-500 měl západní konkurent mnohem nižší spotřebu na hodinu letu (při stejných podmínkách). Tupolev Tu-154 však na druhou stranu dosahoval vyšší běžné cestovní rychlosti, v absolutních číslech tak dokázal obsloužit za stejný čas větší množství leteckých spojení. Jeho dolet byl též neporovnatelně vyšší a měl kapacitu až 180 osob (u ČSA 148 ve verzi s cestovní i obchodní třídou) plus náklad, zatímco Boeing 737-500 pouze 140 osob (u ČSA 102 v případě letadel pouze s cestovní třídou).



Tím prvním bylo dělení mezi ČSA České aerolinie a Slovair, který do té doby fungoval jako dceřiná společnost Československých aerolinií. Návrh, na základě kterého toto proběhlo, byl předložen Ministerstvem hospodářství Slovenské republiky na základě kompetenčního zákona 93/1990 Sb., který pozměnil původní zákon 2/1969 Sb. ČSA Československé aerolinie<sup>43</sup> se tak rozdělily již před samotným majetkovým vyrovnáním a přímo v ČSA zůstala většina majetku. To však způsobilo v letech 1992–1995 diplomatickou roztržku mezi Českou a Slovenskou republikou, díky které například určitou dobu nesměly ČSA operovat nepravidelné lety z Bratislavy a dalších měst na Slovensku.<sup>44</sup> Závěrem tohoto konfliktu se Československé aerolinie a.s. přejmenovaly 23. května 1995 na České aerolinie a.s. (Czech Airlines j.s.c.),<sup>45</sup> dá se však jen odhadovat, nakolik to bylo na základě tlaku Slovenské republiky a nakolik plánovaným krokem.

V roce 1992 dochází k privatizaci společnosti a část ČSA kupuje francouzská společnost Air France, která zde drží podíl až do roku 1994, kdy jej prodává Konsolidační bance.<sup>46</sup>

Poklidný rozvoj ČSA Českých aerolinií v letech 1995–2003, kdy společnost dosahovala stabilního zisku,<sup>47</sup> je vystřídán prudkým rozvojem po nástupu Jaroslava Tvrdíka do ČSA v lednu 2004.<sup>48</sup> I když zanedbáme veškerá obvinění, která jsou proti němu veřejně vznášena, je nepochybné, že ČSA nebyly schopné zvládnout tak masivní rozvoj. Špatná hospodářská politika a neuvážený nákup letadel tuto společnost uvedl do vleklé krize, který kulminoval ztrátou 922 milionů korun v roce 2013.<sup>49</sup> Restrukturalizace, neuvážené kroky, ztráta dlouhodobé vize a sanace dlouholetých ztrát připravila ČSA o téměř veškerý majetek. V roce 2015 však společnost dosáhla po rozsáhlé restrukturalizaci 223 milionů

---

Co je však kurióznější je fakt, že ČSA od počátku 90. let dělala chyby i v koncepcích letových řádů, na což narátoři opakovaně upozorňovali. Výše zmíněný příklad je typickou situací, která se děla - Tupolev Tu-154 bylo letadlo určené hlavně na střední tratě. Nahrazení tohoto letounu typem Boeing 737-500, který měl ekonomičtější motory, ale kratší dolet a mnohem nižší přepravní kapacitu vedlo k tomu, že toto letadlo létalo tratě, na které nebylo ani kapacitně, ani výkonem navrženo (například linky do Káhiry, Palma de Mallorca aj.). Stejně tak tomu bylo i u letadel Airbus A310-300. Přestože se jedná o letadlo s účtyhodným doletem, bylo primárně koncipováno na střední tratě a při transatlantických letech se tak komfort cestujících nedařilo udržet na zcela optimální úrovni. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

<sup>43</sup> Více o politickém pozadí dělení ČSA Československých Aerolinií viz Společná česko-slovenská digitální parlamentní knihovna, zápisy Slovenské národní rady 1990 - 1992 a Federálního shromáždění České a Slovenské Federativní republiky 1990 - 1992, které jsou k dispozici na <http://www.psp.cz/eknih/index.htm>. K dohledání dalších dokumentů o společnosti SLOVAIR, respektive SLOV-AIR štátny podnik doporučuji Výpis z Obchodného registra Okresného soudu Bratislava I, k dispozici na <http://www.or.sr.sk/vypis.asp?ID=2221&SID=2&P=1>. Vše 17. 6. 2016

<sup>44</sup> Více viz například *Ako sme prišli aj o ČSA* <http://www.sme.sk/c/2121146/ako-sme-prisli-aj-o-csa.html>, 18. 6. 2016.

<sup>45</sup> Viz záznam ve Veřejném rejstříku a Sběrce listin, složka České aerolinie a.s., B 1662, k dohledání online na <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=689819&typ=UPLNY>, 19. 6. 2016.

<sup>46</sup> Toto období se často objevilo jako téma během rozhovorů s piloty a dalším personálem z ČSA. Přestože k němu neexistuje téměř žádný zdroj, opakujícím se tématem bylo "tunelování ČSA Francouzi". Přestože o tom autor nemá žádné písemné podklady a všechny rozhovory proběhly mimo nahrávku, toto opakující se téma je alarmující, ať již jde o zmíněná nucená předávání linek, nevýhodné smlouvy, které ČSA podepsalo, případně nevýhodné nákupy letadel sjednané v tomto období. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

<sup>47</sup> Toto období bylo v některých rozhovorech s bývalými zaměstnanci ČSA mimo nahrávku označeno jako "druhé zlaté období ČSA"

<sup>48</sup> Již před samotným nástupem se v médiích opakovaně objevovaly upozornění na neprůhlednost volby pana Jaroslava Tvrdíka do ČSA. Viz například Novotný, Jiří - *Tvrdík šéfem ČSA*. Zdroj: <https://www.novinky.cz/ekonomika/14459-tvrdik-sefem-csa.html>, 18. 6. 2016.

<sup>49</sup> Viz Súra, Jan - *ČSA loni prodávaly téměř miliardu, vstup Konejchů se projeví až za rok*, zdroj: [http://ekonomika.idnes.cz/hospodareni-csa-2013-03u-eko-doprava.aspx?c=A140619\\_2074946\\_eko-doprava\\_neh,](http://ekonomika.idnes.cz/hospodareni-csa-2013-03u-eko-doprava.aspx?c=A140619_2074946_eko-doprava_neh,) ověřeno 16. 6. 2016.

korun<sup>50</sup> a můžeme tak doufat, že se společnost operující dnes již jen s 16 letadly dokáže v příštích letech znovu pozvednout a vytvořit si majetkové zajištění.<sup>51</sup>

## **2. Metodologie**

### **2.1. Orální historie**

Jelikož základní otázky, které kladu v této práci, vychází zejména z běžných prožitků, vnímání a kariery jednotlivých zaměstnanců Československých aerolinií v 70. a 80. letech, není možné si pro tuto práci vystačit pouze s prameny, které jsou k dispozici (nehledě k tomu, že kvalita mnohých zdrojů není příliš vysoká – viz sekce o použité literatuře). Je tedy potřeba získat osobní svědectví jednotlivých svědků daných událostí, která nám umožní alespoň částečně nahlédnout do dané problematiky – světa cestovního ruchu, státních aerolinií a dohledu, který nad nimi stát držel. Jelikož je však potřeba strukturu rozhovorů kontrolovat a dosáhnout výsledků kvalitativního výzkumu k získání alespoň částečné představy o tehdejší době ve společnosti, což během písemného styku, otevřeného interview či jakékoliv dotazníkové metody není možné, je k výzkumu použita orální historie, která umožňuje rozhovory jak alespoň částečně kontrolovat, tak standardizovat a strukturovat k pozdějšímu srovnání.

Navíc, pomineme-li dobovou diskuzi o tom, zda se jedná o metodu či samostatný obor, orální historie je ze své podstaty, jako kvalitativní metoda oproštěná od předsudků jiných disciplín, ideální k výzkumu malých, uzavřených (například profesních) skupin. O to více, čím tyto skupiny trpí tlakem politického režimu, očekávání společnosti nebo tvrdými nařízeními, tím více bude jejich vnější prezentace v historii logicky vzdálena reálnému stavu věcí. Zprávy, tiskové záznamy a dobové dokumenty, které o nich nalezneme často nereflektují skutečný stav věcí, protože skutečný stav věcí by často účastníky stál minimálně celou jejich kariéru, v horším případě pak i osobní svobodu a svobodu své rodiny, jak z výpovědi vyplývá. Ústní výpověď tak dnes, v době, kdy zkoumanou osobu již nemůže stihnout žádný postih, může částečně napravit naše vnímání a poskytnout nám vhled do komplikovaného mechanismu, jakým byla například letecká doprava v sedmdesátých a osmdesátých letech a nařízení ji obklopující.

### **2.2. Výzkumný vzorek**

Každý výzkum orální historie stojí (nebo selhává) na tom, zda dokáže autor výzkumu dát dohromady vzorek osob, který poskytne hodnotné a ucelené výpovědi vhodné k analýze a interpretaci. Jelikož už Československých aerolinií v daném období působilo několik tisíc (se započítáním fluktuace až

---

<sup>50</sup> Viz například *Po osmi letech v černých číslech. ČSA loni vydělaly 223 milionů*, k dispozici na: [http://ekonomika.idnes.cz/csa-po-osmi-letech-vydělávají-dj-q/-eko-doprava.aspx?c=A160219\\_074138\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/csa-po-osmi-letech-vydělávají-dj-q/-eko-doprava.aspx?c=A160219_074138_eko-doprava_fih), ověřeno 18. 6. 2016.

<sup>51</sup> ČSA též v současnosti pomáhá i ekonomická situace v Evropě, nízké ceny ropy (a tudíž leteckého kerosinu). Rád bych však využil této poznámky, abych zmínil, že krach letecké společnosti není ve světě ničím výjimečným, spíše naopak. Jen za svoji desetiletou kariéru v cestovním ruchu jsem zaznamenal krach desítek leteckých společností, z těch českých například Sky Europe nebo Central Connect Airlines, ze zahraničních Malév Hungarian Airlines, Air One, Alitalia, Transaero, Aerosvit Airlines nebo Polet Airlines. Anglická Wikipedie má poměrně rozsáhlý seznam nejruznějších, dnes již nefungujících aerolinií zde: [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_defunct\\_airlines\\_of\\_Europe](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_defunct_airlines_of_Europe), ověřeno 18. 6. 2016

desítek tisíc) zaměstnanců pozemního, letového, ale i například obchodního oddělení, je potřeba nějakým způsobem vyčlenit vzorek osob, který by byl dostatečně homogenní, ale také byla jejich práce dostatečně exponovaná, aby mohla ukázat některé z nezmapovaných částí historie společnosti Československé společnosti. Jako ideální se tak jeví zejména piloti – jako jedna z mála skupin v naší moderní historii měla tato profesní skupina možnost denního styku se zahraničím, mohla tak reflektovat jak domácí, tak zahraniční vývoj. Navíc jsem u ní již při prvním zvažování předpokládal rozšířené členství v KSČ (jak tomu bylo i u jiných skupin, které přicházely do styku se západní společností), předchozí vojenskou kariéru a vysokou vzdělanost, jelikož pilotní profese standardně vyžaduje vysoké vzdělání.

Pro svoji diplomovou práci jsem zvolil vzorek čtyř pilotů a jednoho navigátora působících v období 70. a 80. let. Přestože u kvalitativních výzkumů nelze mluvit o kontrolních skupinách tak, jak je většinou chápeme, rozhodl jsem se do výzkumu zahrnout i jednu palubní průvodčí (dále též hovorově letušku) působící ve stejném období, jejíž výpověď je reflektována v místech, kde se významně rozchází se zkoumanými piloty – poskytuje tedy jakousi kontrolu toho, jak byla stejná situace vnímána z "opačné strany dveří kokpitu". Funkce navigátora<sup>52</sup> je pak zahrnuta zejména proto, že se stejně jako piloti nacházela (až do zrušení třímístných posádek v 90. letech) na všech letech, nicméně její pracovní náplň se částečně lišila. Navíc zde existovala určitá propustnost mezi pilotní a navigátorskou pozicí (někdy i mezi pozicí palubního mechanika<sup>53</sup> a pilota), o které je zajímavé mluvit. Navigátor zmíněný v této práci byl navíc dlouhá desetiletí civilním pilotem a jen vlastní volbou se nakonec stal místo pilota navigátorem, i když mu bylo umožněno nastoupit na obě pozice.

### **2.3. Získání narátorů pro diplomovou práci**

Počáteční myšlenkou či plánem, který jsem měl pro tuto práci, bylo získat svolení (a podporu k projektu) přímo od ČSA, druhá alternativa pak měla být kontaktování (dnes již neaktivních) pilotů skrze odborovou organizaci pilotů. Poslední zvažovaná varianta pak bylo obvolání publikujících pilotů napřímo či použití časopisů o létání a internetových specializovaných fór k vyvěšení inzerátu o probíhajícím výzkumu a žádostí o zapojení.

---

<sup>52</sup> Navigátoři byli běžnou součástí posádek letadel sovětské provenience, v dřívějších letech však i na letadlech západní výroby. V letadlech Československých aerolinií sloužili až do konce tisíciletí (respektive do úplného vyřazení letadla Tu-154M). Jejich pracovní náplň bylo určování přesné pozice letadla v době, kdy to neumožňovalo dostatečným způsobem sledovat technické vybavení na palubě, čímž umožnili přesné navádění letadla do cílového letiště. Postupem času též přebírali pracovní náplň radiotelegrafistů, případně palubních mechaniků. Jak klesala potřeba těchto zaměstnanců, bylo jim ze strany aerolinie nabízeno přeškolení na pozice druhého pilota s možným kariérim postupem, čehož velké množství z nich využilo. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

Práce navigátora je velice hezky zachycena v knize Kvapil, Miloš: *Dálkovky: Zlatá éra ČSA*, strana 22 - 27.

<sup>53</sup> Palubní mechanik byl součástí posádek u Československých aerolinií až do vyřazení posledního z letadla Iljušin Il-62/62M. Mezi jeho povinností patřilo zejména monitorování všech systému letadla a v případě problémů nalezení vhodných řešení. Palubní mechanici též často zodpovídali za výkon motorů během jednotlivých fází letů, předletovou a poletovou prohlídku letadla a museli mít největší znalost technického vybavení a funkcí letadla, pro který byli vyškoleni. Postupem času přebírali též část zodpovědností, které měl radiotelegrafista. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

Kontakt s ČSA dopadl tak, jak autor napůl očekával. Společnost České aerolinie kvůli ochraně osobních údajů likviduje záznamy o neaktivních pilotech dle platných zákonů České republiky a nemůže tak předat žádné kontakty ani jedním směrem. Překvapivý (avšak pochopitelný – více viz dále) byl negativní sentiment oslovených zaměstnanců ČSA k jakékoliv studii historie ČSA. V jednom případě se autorovi dostalo dokonce varování možnou žalobou, pokud by šlo o výzkum nedávné historie (rok 2003 a dále). Přesto byl autorovi v rámci kontaktu s Českými aeroliniemi předán kontakt na profesní organizaci České sdružení dopravních pilotů (fungující pod názvem czALPA ČSA).<sup>54</sup>

I zde však došlo k zádrhelům. Snaha autora o telefonický kontakt z počátku vycházela zcela vniveč, na email též nedorazila žádná odpověď. Po odstupu několika týdnů ale na znovu odeslaný email přišla velice rychle odpověď a během několika dní následovala osobní schůzka s paní Ing. Danielou Moravcovou, koordinátorkou czALPA. I zde existovala důvodná obava ze záběru výzkumu a autor musel několikrát vysvětlovat, že výzkum se týká opravdu pouze působení v 70. a 80. letech, čemuž naopak představitelé czALPA vyjádřili jednoznačnou podporu – nejen mezi nimi, ale mezi všemi zúčastněnými je toto období označováno jako "Zlatá doba ČSA". Poněkud překvapivě pak paní Daniela Moravcová během té samé schůzky zprostředkovala setkání s prvním z pilotů, kteří se následně účastnili výzkumu – je nepochybné, že bez jejího doporučení by nikdy nedošlo k tak rychlému získání důvěry.

Následovalo postupné získání dalších narátorů. Každý z pilotů, se kterými autor této práce nahrával, poskytl během druhého rozhovoru kontakt na jednu (v jednom případě na tři) další osobu, se kterými nejdříve konzultoval danou práci, než předal telefonický a emailový kontakt autorovi této práce. Všichni oslovení tak byli předem velice dobře informováni o rozsahu a záběru práce, autor tedy byl nucen v pouze minimální míře jakkoliv vysvětlovat cokoli o svých záměrech a činil tak spíše pro svoji jistotu, že narátoři ví, o co se jedná.

Jak je z výše uvedeného jasné, roli gatekeepera zde sehrála tedy nejdříve czALPA, později však také každý z pilotů – mohli bychom tedy tuto situaci označit i za metodu sněhové koule.<sup>55</sup> I kontakt na letušku, která je zahrnutá do tohoto výzkumu, získal autor stejným způsobem.

#### **2.4. Riziko při výběru vzorku**

Jak již bylo zmíněno, jedná se o uzavřenou komunitu (převážně) starších mužů, kteří však do dnes udržují velice vřelé kontakty a schází se i několikrát do měsíce. Tato komunita je samozřejmě navíc pod neustálým tlakem negativního sentimentu současného vývoje v leteckém průmyslu a hlavně ohledně stavu v Českých aeroliniích, které dodnes vnímají jako svoji společnost. Je nepochybné, že propouštění a

---

<sup>54</sup> czALPA ČSA, České sdružení dopravních pilotů, bylo založeno v roce 1990 jako profesní organizace hájící zájmy pilotů v České republice a je součástí mezinárodní federace asociací dopravních pilotů (IFALPA). Více viz <http://web.czalpacsa.cz>, ověřeno dne 18. 6. 2016

<sup>55</sup> Přestože u metody sněhové koule o roli gatekeepera většinou nemluvíme, je nepochybné, že bez doporučení jednotlivých pilotů a paní Ing. Daniely Moravcové by nikdy nedošlo k získání následných narátorů, za což bych jí tímto rád poděkoval.

takzvaná restrukturalizace se dotkla spousty jejich přátel a známých (často i jich samotných), což ještě zhoršuje (dnes již ustupující) mediální tlak. Proto jsem si jako autor vědom toho, že je možné (a pravděpodobné), že skupiny pilotů, navigátorů, palubních mechaniků a radionavigátorů<sup>56</sup> (stejně jako přidružený personál) budou více než jiné podobné sociální uskupení náchylné k vytváření vlastních mýtů, přetváření minulých skutečností a utužování kolektivní paměti.

Během rozhovorů jsem proto, kde to bylo možné, několikrát kladl stejné otázky, vracel se k tématům či jsem je pokládal poněkud jinak. Velice rychle jsem však zjistil, že mezi narátory jsou tak velké rozdíly, že přestože sdílejí velké profesní zkušenosti, názory a vnímání mají naprosto jiné. Důvodem k tomu jsou nejen sociální pozadí (vojáci a civilní piloti, různý vztah ke Komunistické straně Československa atp.), ale hlavně i díky naprosto rozdílnému kariérnímu vývoji po roce 1989. Během rozhovorů, které jsem uskutečnil, jsem navíc zjistil, že pilot, se kterým jsem nahrával první rozhovor, se neznal s pilotem posledním.

## 2.5. Průběh rozhovorů s narátory

Přestože jsem to nabízel, žádný z oslovených narátorů nevyužil možnost sejít se se mnou dříve, než došlo k uskutečnění samotného rozhovoru, což připisují jednak vyššímu věku narátorů a také tomu, že narátoři dostali na autora doporučení a věděli tedy, že se nemají čeho obávat.

Po setkání s narátorem autor před zapnutím nahrávacího zařízení ještě jednou vysvětlil, k čemu nahrávky slouží, jak budou nadále použity a zodpověděl případné dotazy.<sup>57</sup> Velkou roli zde také hrála skutečnost, že autor se rozhodl veškeré rozhovory anonymizovat, což narátoři přijali do jednoho s povděkem, i když všichni dodávali, že "se nemají za co stydět a s nikým si nepotřebují vyřizovat účty". Přesto byli narátoři po celou dobu opatrní, nejmenovali (a pokud ano, rychle se to snažili zamluvit) a někdy až úzkostlivě dbali na obecná tvrzení.

Po této zkušenosti si autor troufá tvrdit, že anonymizace v tak uzavřené komunitě je naprostou nutností k získání otevřených výpovědí. Za zmínku též stojí, že piloti sami přiznávali špatné zkušenosti s novináři a dalšími osobami. Jeden z pilotů dokonce zmínil soudní spor, který vedl kvůli rozhovoru, který poskytl a který dle jeho slov byl překroucen,<sup>58</sup> tyto zkušenosti však byly vždy až při osobní schůzce.

Samotné rozhovory byly vedeny standardizovaným způsobem. Všichni narátoři začali první rozhovor chronologickým životopisným vyprávěním, po kterém následovaly doplňující otázky ze strany tazatele. Následně se přešlo k předem připraveným otázkám,<sup>59</sup> které narátoři zodpověděli. Tím byl

<sup>56</sup> Toto tvrzení navíc dokládá i fakt, že bývalé posádky se nadále pravidelně scházejí, přátelí a jsou aktivní v nejrůznějších spolcích a organizacích.

<sup>57</sup> Nejčastější dotazy ze strany narátorů se týkaly následného použití rozhovorů, přepisů, jejich uložení a případné anonymizace.

<sup>58</sup> Autor neměl možnost posoudit validitu tohoto tvrzení, nicméně je nutné pamatovat na to, že zneužívání nahrávek a jejich sestřihávání bývalo dříve běžnou praxí v České republice a i dnes se s ním můžeme setkat například v bulvárním tisku. O etice a její problematice více viz Vaněk, Miroslav, Mücke, Pavel, *Třetí strana trojúhelníku: Teorie a praxe orální historie*, strana 228 - 239

<sup>59</sup> část těchto otázek byla samozřejmě vynechána, pokud o nich již narátoři v dostatečné míře mluvili.

ukončen první rozhovor. Výjimkou byl jeden z narátorů, který své životopisné vyprávění shrnul do několika vět, životopisné vyprávění tak proběhlo formou chronologicky kladených dotazů od dětství, přes studia, vojnu, profesní kariéru až do současnosti a podařilo se tak zachovat stejný rámec, jako u jiných zúčastněných.

Po celkové analýze průběhu, odpovědí a reakcí během prvního rozhovoru byla pořízena druhá nahrávka, která se zabírala primárně doplňujícími otázkami k prvnímu rozhovoru, případně tématům a otázkám, ke kterým se narátor nevyjádřil v prvním rozhovoru (ať už z časových či jiných důvodů).

Z hlediska etiky vedení rozhovoru jsem se na každou citlivou otázku (rodinný život / fungování v KSČ / vztahy na pracovišti) zeptal maximálně dvakrát. Pokud i podruhé narátor tuto otázku přešel či ji zodpověděl úsečně, od dalšího dotazování jsem upustil či jsem se k otázce vrátil v rámci jiného okruhu. Z rozhovorů byla též vynechána fáze sporu, která je dle autora této práce pro vedení těchto rozhovorů nevhodná, jelikož se výzkum týkal osobního života narátorů, jeho vývoje a proměny, nikoliv dat či jiných historických údajů. Nebylo tedy nejen z čeho čerpat, ale narátoři by jakékoliv zpochybnění své výpovědi brali jako útok na svoji osobu.

Dotázaní, až na výjimečné okamžiky, mluvili samostatně, dlouze a často zabíhali do velice podrobných technických detailů. Na podrobnosti si vzpomínali dobře, byli klidní a, opět až na drobné výjimky, nebylo nutné rozhovory přerušovat. Z hlediska odpovědí byli všichni narátoři otevření a bylo vidět, že mají zájem sdílet své životní příběhy, i když všichni až na jednu výjimku z počátku namítali, že nemají co vypovědět. Se žádnou otázkou, ani intimní, narátoři neměli výslovný problém, v žádnou chvíli nedošlo k napjaté situaci. Z některých reakcí však bylo vidět, že narátoři by o některých tématech nemluvili zcela rádi a ve všech případech narátoři vnímali vývoj situace po roce 1990 jako zcela chybný.

Všechny nahrávky byly pořízeny od poloviny února roku 2016 do června roku 2016.

## **2.6. Informace o narátorech**

Vzhledem k tomu, že se jedná o uzavřenou komunitu, kde navíc narátoři stále do určité míry působí, ať už soukromě či profesně, neuvádím v této práci jako autor žádné informace, které by mohly vést k prozrazení identity zúčastněných osob. Jediné informace, která je potřebná k této práci je, že všichni narátoři zmínění v této práci pracovali pro ČSA v období let 1973 až 1989. Všichni narátoři působili na pozicích jak druhých, tak prvních pilotů, případně instruktorů nebo vedoucích typů, jeden ze zkoumaných působil jako navigátor, palubní průvodčí pak působila na této pozici během zmíněného období s přestávkou na mateřskou. Žádný ze zmíněných nepřerušil svůj pracovní poměr ani neodešel z aerolinie ve zkoumaném období let 1973–1989 (výjimkou opět pouze letuška). Narátoři se narodili ve 40. a 50. letech 20. století.

## **2.7. Pozice autora**

Téma pro svoji diplomovou práci jsem si zvolil z několika důvodů. Tím prvním je, že Československé aerolinie jsou mým osobním koníčkem již bez mála téměř deset let. Pracuji totiž od roku 2007 v cestovním ruchu, z čehož jsem více jak 6 let pracoval na mezinárodním Letišti Praha Ruzyně (dnes Letiště Václava Havla Praha) jako pracovník prodeje letenek (celková praxe cca 7 let). Byl jsem díky tomu ve spojení, i když jako zaměstnanec jiného subjektu, s Československými aeroliniemi téměř každý den. Jelikož se tehdy právě roztáčela spirála budoucí restrukturalizace této společnosti, z první ruky jsme s kolegy sledovali rušení linek, nejrůznější záchranné kroky managementu ČSA, tlak zahraniční konkurence a postupné zmenšování provozu aerolinie. Je bez diskuze, že spousta vynikajících zaměstnanců, které jsem měl možnost potkat a kteří u této letecké společnosti pracovali dlouhá desetiletí, aby byli nakonec nuceni odejít výpovědí ze strany zaměstnavatele, ve mně zanechala jak pocit toho, že se možná dívám na zánik naší největší letecké společnosti a zároveň toho, že ani tvrdá práce většiny lidí nedokáže změnit celkovou situaci giganta, jakým byly ČSA, pokud jsou rozhodnutí nejvyššího vedení nelogická.

Přestože nevlastním pilotní průkaz, vždy jsem rád létal a (stejně jako mnoho mých kolegů) nejraději v letadlech Československých aerolinií. Letecká technika obecně byla mým koníčkem již od dětství, vlastnil jsem mnoho encyklopedií a dokonce i sbíral modely jednotlivých typů letadel. Během práce na Ruzyňském letišti jsem však již zjistil, že povědomí mezi lidmi o tom, co vlastně letecká společnost Československé aerolinie je, je poměrně mizivá, k čemuž nepřispíval pozitivně ani nedostatek kvalitní literatury. Již během bakalářského studia jsem si tak umiňoval, že by bylo vhodné alespoň částečně zmapovat situaci a vývoj v této společnosti z hlediska, které je relevantní pro historii České republiky. Co mne však nejvíce ovlivnilo k výběru tohoto tématu, byla přednáška paní Mgr. et Mgr. Lenky Krátké o Československé námořní plavbě, kdy jsem si uvědomil, jak zajímavé, a z hlediska historie i důležité, je mít zmapovaný kontext i velkých národních společností, které často hrály nejen roli prostředníka, ale i samostatného aktéra na poli mezinárodních vztahů.

Osobní kontakt s narátory, který jsem prodělal během psaní této práce, byl pak jen posledním krokem, který mne přesvědčil o tom, že dělám dobře. Množství vzpomínek a láska těchto lidí k jejich povolání, letecké společnosti a (bohužel často i) množství křivd, které byly prožity v devadesátých letech, na mne velice zapůsobily. To vše je tak důvodem, proč se tomuto tématu chci i nadále věnovat. Věřím totiž, že jejich příběhy jsou zajímavé nejen pro jejich sociální skupinu, ale i pro nás – akademickou obec.

## **2.8. Použitá literatura**

Pokud se ohlédnu na materiály, které jsou k dispozici o ČSA, pilotech ČSA nebo letectví, záhy jsem zjistil, že se jedná o poměrně velice omezené množství materiálů, často také s nízkou úrovní kvality.

Téměř všechny materiály, které můžeme najít o pilotech, jsou memoáry právě samotných pilotů. Je nutno říci, že, až na světlé výjimky, se jedná o knihy cílené na konkrétní čtenářskou obec a nízkou relevantností pro tuto práci. Jak to navíc u memoárů bývá, autoři často zvyšují vlastní význam pro představované události a líčí dle svého nejzajímavější zážitky, vynechávají však téměř vše, co je důležité pro tuto práci - nezabývají se příliš situací v samotné letecké společnosti, zabývají se svým soukromým životem či výjimečnými událostmi. Navíc se u některých z nich nemohu ubránit dojmu, že si v nich též piloti ventilují frustraci ze současné situace Československých aerolinií, případně (ve vzácných případech) napadají jiné piloty či zaměstnance ČSA. Jako příklady knih z této kategorie uveďme například *Letadla, můj osud* od leteckého mechanika Jana Čecha, případně *Droga zvaná letadla* od stejného autora. Dalším zástupcem této kategorie by mohla být kniha *O sobě a létání* od Miloše Krče. Najdeme zde však i zajímavější tituly, jako například knihu *Na křídlech ČSA* od Josefa Lehanky (obsahující i informace o používaných letadlech a změnách v podnikovém vedení) nebo naopak velice vydařenou knihu (avšak psanou s očividně velice silnou nostalgií) *Dálkovky – Zlatá éra ČSA* od Miloše Kvapila, která se zabývá téměř výhradně zaváděním dálkových linek Československých aerolinií na Kubu, na dálný východ a do USA a Kanady. Téměř všechny výtisky spadající do této kategorie jsou vydány nakladatelstvím Svět Křidel, které sídlí v Chebu.

Další kategorií pak jsou odborné knihy věnované například letecké technice, leteckým nehodám na území Československa, vývoji Letiště Ruzyně, zabezpečovací techniky atp. Tyto knihy jsou pro práci přínosnější, nicméně díky velkému důrazu na orální historii spíše jako zdroje informací pro uskutečnění samotných rozhovorů s narátory a následnou analýzu, než pro využití jako primární zdroj. Velké množství jich též pochází z nakladatelství Svět Křidel. Klasickým příkladem těchto knih může být čtyřdílná kniha *Nehody dopravních letadel v Československu (1918–1939, 1945–1960, 1961–1992 a 2. díl 1961–1992)* od Ladislava Kellera (na druhém až čtvrtém díle pak spolupracoval i Václava Kolouch) nebo *Létání bez strachu* od Miloslavy Čechová; Vladislava Pružiny a Oldřicha Truska.

Specifickou podkategorií jsou pak časopisy zabývající se letectvím, leteckou technikou atp. Jako příklad můžeme uvést například časopis *Letecký obzor* vydávané přímo ministerstvem dopravy, který se zabýval otázkami civilního letectví.

Další kategorií jsou knihy naučné, které autoři píšou pro širokou veřejnost. Sem tak můžeme například zařadit encyklopedie letadel nebo různé obrázkové publikace. Jako příklad může posloužit třeba kniha *Encyklopedie letadel* od kolektivu autorů, která byla vydaná v roce 2002, případně starší kniha *Encyklopedie letadel světa* od Davida Donalda.

Poslední kategorií jsou pak publikace, které vydávají přímo Československé aerolinie. Sem můžeme zařadit jak interní časopisy, který Československé Aerolinie vydávaly (vydávají), palubní magazín, ale i různé výroční publikace, ročenky atd. Jako příklad (a nejdůležitější publikaci z této



kategorie je pro tuto práci) můžeme uvést knihu *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA* vydanou Tiskem Severografia v Děčíně. Přestože (nebo právě protože) byla kniha určena k propagaci ČSA v roce 1973, obsahuje přesné mapy tras a destinací, kam Československé aerolinie létaly s roky, od kdy byl zahájen provoz na jednotlivých linkách.

## **2.9. Archivní prameny**

Československé aerolinie ve zkoumaném období byly společností s mnoha tisíci zaměstnanci (pokud vezmeme v úvahu i fluktuaci personálu během tohoto období, můžeme se dostat až do desetitísíců). Jako společnost zvláštního významu byly aerolinie prověřovány přísnou optikou jak stranickými buňkami Komunistické strany, tak personál prověřovala i Státní bezpečnost.

Z hlediska této práce fungují a jsou důležité zejména dva archívy. Tím prvním je Státní oblastní archív v Praze, kde se nachází fond Československé aerolinie (1923–2009). Přestože je tento fond otevřen k nahlížení, informace v něm jsou v této chvíli bohužel pro práci nepoužitelné, a to nejen kvůli samotné velikosti fondu, ale také proto, že je fond zcela nezpracovaný. Vzhledem k množství dokumentů, které za sebou Československé aerolinie zanechaly, se tak jakákoliv práce s tímto archívem, která má být na dostatečné úrovni pro publikaci v akademickém prostředí, a která by nebyla napadnutelná pro zanedbání veškerých dalších dokumentů, musí zaměřit na velice konkrétní téma a i tak by byla vysoce nad rozsah diplomové práce.

Z hlediska této práce není možné opomenout ani Archív bezpečnostních složek, sídlící na Praze 3, který jsem oslovil se žádostí o přístup k daným spisům. Po krátkém kontaktu však vyšlo najevo, že nejen, že materiálů jsou zde doslova tisíce stránek různých spisů, ale přestože jsou částečně zpracovány, jsou chronologicky neroztříděny. Každé vydání dokumentů tedy znamená předchozí dlouhé čekání na to, aby personál archívu ručně prošel všechny obsažené listy a zjistil, zda se v nich nenachází jiné dokumenty. Zaměstnanci archívu navíc opakovaně upozorňovali na fakt, že zpracování stále probíhá a je tedy možné, že budou v budoucnosti nalezeny další části svazků – samotné zpracování proběhlo až na přímý dotaz na historii Československých aerolinií v měsících března a dubna.

Nejdůležitější skutečností, která však pro mne z této komunikace, i když neúspěšné, vyšla, je fakt, že k ČSA se zachoval velice rozsáhlý objektový svazek OB r. č. 33527 MV „Létající personál ČSA“. V tomto svazku je dostatek dokumentů na to, aby se dalo tvrdit, že co se týče posádek, prověřovala Státní bezpečnost, pokud ne každého, tak zcela určitě alespoň téměř každého, kdo do Československých aerolinií jako pilot (či jiný člen posádky) vstupoval, což potvrdily slova všech narátorů, kteří se zúčastnili výzkumu. Je zde tak možno nalézt nejen složky kádrových posudků, ale i záznamy z jednotlivých dodatečných prověřování, prověrek a dalších sledování Státní bezpečnosti, stejně jako zprávy spolupracovníků atd.

Rozsah nutného výzkumu, který by však bylo potřeba věnovat této skutečnosti (a dalším deseti objektovým svazkům jen v Archivu bezpečnostních složek) je opět vysoko nad rámec rozsahu této práce., která navíc neoperuje s žádnými jmény a daty, proto je Archiv bezpečnostních složek pouze vedlejším zdrojem, který se v této práci neobjevuje.

Posledním archivním zdrojem, který je použit při vypracování této práce, je Ústřední technická knihovna dopravy, z jejíchž periodik je čerpáno v této práci. Zdroje relevantních článků jsou vždy použity pod čarou jako doplnění jednotlivých výpovědí. Jelikož jsou témata interpretační a čerpám hlavně z výpovědí, jedná se též pouze o doplňkový zdroj.

### **2.10. Práce s rozhovory**

Pořízené rozhovory byly v nezměněné části uloženy na mém osobním počítači. Původní cíl, kdy jsem chtěl veškeré rozhovory mít před odevzdání diplomové práce plně přepsané, se mi nepodařilo naplnit, nicméně vzhledem k tomu, že narátoři se v podstatných věcech výrazně neodlišovali, umožnilo mi to pracovat s nimi ve zvukové podobě.

Rozhovory jsem si opakovaně poslechl a na papíry jsem si ke každému ze zúčastněných psal poznámky o tom, kdy a jak by bylo možné jeho výpověď použít. Tyto odpovědi jsem pak porovnával a zpracovával buď formou prosté výpovědi, případně interpretace, kde k ní byl prostor. Vzhledem k tomu, že narátoři dost často odpovídali v podobném duchu, čímž potvrzovali navzájem svoje výpovědi, je vybrána vždy citace, kterou považuji za co nejstručnější a nejpříhodnější. Pokud si narátoři nějak významně odporovali a je to relevantní pro tuto práci, jsou zmíněny tyto případy a případně zahrnuty do interpretace daného úseku, kde k tomu bylo vhodné přihlédnout.

Vzhledem k výslovnému přání narátorů není v této práci žádný odkaz, jméno (a to ani u citace). Rozhovory jsou ponechány v původní podobě tak, jak zazněly na nahrávce (včetně slangu) a jsou upraveny jen částečně pro lepší čitelnost (vynechání opakovaných slov, citoslovcí atd.).

### **2.11. Poznámky k terminologii použité v diplomové práci a k letecké technice obecně**

V této práci se objevuje několik termínů, které je potřeba vysvětlit pro úplné pochopení technologického pozadí situace Československých aerolinií v období 70. a 80. let. Zároveň bych rád využil tuto kapitolu k stručnému shrnutí, které se týká letecké techniky.

Sovětská letadlová technika, kterou piloti používali, nebyla vybavena digitálním rozhraním (takzvaný "skleněný kokpit"). To znamená, že údaje piloti získávali z analogových měřidel. Tento typ ovládání byl v letadlech západní provenience nahrazen již v polovině 80. let. Absence moderních přístrojových zařízení samozřejmě úměrně ztěžovala posádkám práci, což se odrazilo na tom, že v pilotní kabině pracovalo ve většině případů více osob (tři, často ale i čtyři nebo pět), než je tomu běžné dnes.

Jejich role jsou podrobně popsány v příslušných kapitolách, kde je o nich první zmínka, v poznámkovém aparátu, kam jsem se snažil přesunout zároveň všechny vysvětlivky ohledně širšího kontextu probírané problematiky.

U letadlové techniky je pak důležité rozeznávat přesně celé názvy letadel. Letadla se totiž nevyrobí pouze v jedné verzi, ale postupně se modernizují. U letadla typu Tupolev Tu-104 tak můžeme najít původní model Tupolev Tu-104, který byl následně modernizován ve verzi Tupolev Tu-104A, Tupolev Tu-104B a následně existoval projekt na výrobu Tupolevu Tu-104E, který však nebyl nikdy dokončen. Vzhledem k tomu, že nejsem profesionálním mechanikem ani pilotem, snažím se vždy uvádět co nejpodrobněji informace, které jsem měl k dispozici. Spousta zdrojů si však protiřečí, proto jsem se rozhodl nezabíhat příliš do detailů.

Stejná situace nastává i ohledně konfigurace (množství) sedaček u jednotlivých letadel. Jak jistě ví každý, kdo letěl letadlem, do kabiny u nízkonákladové letecké společnosti se vejde více sedadel, než je tomu u běžné letecké společnosti. Není tak možné přesně stanovit, kolik kdy měly jaká letadla sedadel, jelikož Československé aerolinie (stejně jako další dopravci) reagovali na aktuální poptávku tím, že mohli přidat či ubrat (kvůli snížení váhy) sedačky z letadel, případně měnit poměr turistické a obchodní třídy na svých letech. Kde není uvedeno jinak, jedná se o informaci, kterou jsem získal při uskutečnění jednotlivých rozhovorů, nicméně jsem si vědom, že je možné najít odchylky v určitých dobách a na určitých modelech. Opět se tedy snažím nezabíhat do přílišných detailů.

Československé aerolinie používaly v období 70. a 80. let následující letadla ve své flotile:

a) Iljušin Il-14<sup>60</sup>

Jedná se o dvoumotorové letadlo, vyráběné též v Československu jako Avia Av-14. Kapacita letadla byla až 36 cestujících, používalo se téměř výhradně na domácích linkách, případně na linkách do okolních zemí, pokud to technická situace vyžadovala. Ve flotile nahrazovalo od roku 1957 dříve používaný Iljušin Il-12, ze kterého konstrukčně vycházelo. Letadlo bylo nahrazeno v 70. letech proudovým letadlem Jakovlev Jak-40 a turbovrtulovým Iljušinem Il-18.

b) Iljušin Il-18<sup>61</sup>

Jedná se o velké čtyřmotorové turbovrtulové letadlo s variabilním počtem sedadel (běžně 65–110 sedadel, některé zdroje však uvádějí až 122<sup>62</sup>). U Československých aerolinií sloužila tato letadla od roku 1960 do začátku osmdesátých let<sup>63</sup>, pak byla nahrazena z části Tupolevy Tu-134 a z části letadly typu

<sup>60</sup> Více technických informací viz například <http://www.airliners.net/aircraft-data/ilyushin-il-14/248>, ověřeno 19. 6. 2016.

<sup>61</sup> Více technických informací viz například <http://www.airliners.net/aircraft-data/ilyushin-il-18/249>, ověřeno 19. 6. 2016.

<sup>62</sup> U ČSA létalo toto letadlo nejčastěji s konfigurací pro 105 osob.

<sup>63</sup> Většina těchto letadel byla vyřazena okolo roku 1980, dvě letadla tohoto typu si však Československé aerolinie ponechaly. Byly jimi letadla s imatrikulací OK-PAI a OK-VAF. Zatímco o letadlu OK-VAF se poměrně dobře ví, kde skončilo a kdy bylo vyřazeno (viz například záznam zde:

Jakovlev Jak-40. Za zmínku stojí, že byla používána i verze Iljušin Il-18D, které mělo výrazně zvýšený dolet a před příchodem letadel typu Iljušin Il-62 tak zajišťovalo například lety na Kubu

c) Iljušin Il-62<sup>64</sup>

Jde o velké, čtyřmotorové proudové letadlo s kapacitou až 186 osob určené pro dálkové tratě. Nápadné je umístěním čtyř motorů na zádi pod ocasní plochou, díky čemuž letadlo používalo celkem neobvyklou ocasní vzpěru během stání. Jedná se o první opravdu dálkové letadlo ve flotile Československých aerolinií, které používaly jak původní verzi Iljušin Il-62 (od roku 1969), tak i modernizovanou verzi Iljušin Il-62M (od roku 1979). Nasazován byl zejména na lety do Spojených států amerických, Kanady, na Kubu, blízký a dálný východ. Letadla byla vyřazena v průběhu 90. let a nahrazena modernějšími a většími letadly Airbus A310-300.

d) Jakovlev Jak-40<sup>65</sup>

Malé, rychlé, třímotorové letadlo s běžnou kapacitou 32 osob. U Československých aerolinií zajišťovalo od roku 1974 do roku 1992 zejména lety po Československu, případně do okolních zemí, pokud to technická situace vyžadovala. Přestože bylo letadlo původně určeno pro tři členy posádky (první pilot, druhý pilot a palubní mechanik), létáno bylo pouze se dvěma piloty.

e) Tupolev Tu-104A<sup>66</sup>

První proudové letadlo, které Československé aerolinie měly, byl sovětský dvoumotorový letoun typu Tupolev Tu-104A. Létalo od roku 1957 do roku 1974, kdy byly vyřazeny poslední dva letouny. Kromě linek po Evropě létalo toto letadlo pravidelně do severní Afriky či na Blízký východ a dále až do Bombaje a Jakarty.

f) Tupolev Tu-134A<sup>67</sup>

Dvoumotorové proudové letadlo, které mělo u aerolinie nahradit dosluhující Tu-104A. Kapacita cca 72 osob a vysoká spolehlivost byla dostatečně komfortní pro lety po Evropě a na Sever Afriky, proto tato letadla sloužila od roku 1971 až do roku 1997, kdy byla nahrazena letadly typu Boeing 737-500.

g) Tupolev Tu-154M<sup>68</sup>

---

<http://www.cs-letectvi.cz/imatrikulace/il-18-d-ok-vaf-id-b4695>, ověřeno 20. 6. 2016), osud letadla OK-PAI je nejasný. Podle nepotvrzených informací mělo být sešrotováno v Norimberku, místo toho ale skončilo v technickém muzeu ve městě Sinsheim. Toto muzeum jsem neúspěšně několikrát kontaktoval, odpovědi se mi však nedostalo.

<sup>64</sup> více technických informací viz například <http://www.airliners.net/aircraft-data/ilyushin-il-62/250>, ověřeno 19. 6. 2016.

<sup>65</sup> více technických informací viz například <http://www.airliners.net/aircraft-data/yakovlev-yak-40/386>, ověřeno 19. 6. 2016.

<sup>66</sup> více technických informací viz například [http://www.flugzeuginfo.net/acdata\\_php/acdata\\_tu104\\_en.php](http://www.flugzeuginfo.net/acdata_php/acdata_tu104_en.php), ověřeno 19. 6. 2016.

<sup>67</sup> více technických informací viz například <http://www.airliners.net/aircraft-data/tupolev-tu-134/375>, ověřeno 19. 6. 2016.

Třímotorový sovětský letoun Tupolev Tu-154 byl nejen jedním z nejrychlejších proudových letadel nejen ve své době, ale je to i nejrozšířenější sovětský letoun vůbec a je stále používán v mnoha státech světa. S kapacitou až 180 (u Československých aerolinií nejběžněji s konfigurací pro 148) osob a doletem skoro 4000 km byl používán jak pro lety po Evropě, tak pro lety do Severní Afriky a na blízký východ. Do flotily Československých aerolinií byl zařazen v roce 1988 a vyřazen v roce 2000 (na pravidelných linkách však nelétal již od roku 1997).

### **3. Empirická část – výstupy rozhovorů**

#### **3.1. Cesta k povolání pilota**

Cesta za řídicí přístroje v letadle bývá velice dlouhá – to platilo jak v Československu 60. a 70. let, tak to platí i dnes. Ale kde se vzala motivace zpovídáných pilotů usednout za knipl letadla? Mohli bychom spekulovat, že je ovlivňovala televize, rozhlas či tato profese v rodině, případně určitá forma agitace ze strany státu. Pokud se ale podíváme na samotné výpovědi, objevují se naprosto nejruznější motivace bez zjevných souvislostí. Můžeme zde najít výlety na letiště v dětství na letecké dny, rodinné příslušníky (otec/dědeček), kteří zde pracovali či setkání s piloty obklopenými ženami:

*"V šesté, sedmé třídě jsem začal chodit do modelářského kroužku, protože mne letadla zajímaly. Možná, že to bylo i tím, že otec ke sklonku své profesní kariéry, pracoval jako správce budov na letišti Trenčín (...) už v sedmé třídě jsem tvrdil některým známým, že budu pilot. I když jsem na to zapomněl, ale oni mně to dávali s tím, že opravdu jsem to v té době hlásil (...) Vybavím si vzpomínku, protože jsem si vzpomněl, že tatínek dělal správce budov, to byla taková funkce, v kasárnách na letišti. A v rámci nějakého leteckého dne, jako malý, jsem se svezl v letadélku Sokol. A možná, že tam byl začátek té mojí myšlenky. Takže, ano - svezl jsem se letadlem. Ale říkám, jestli jsem měl pět, šest, sedm let? Asi v tomto období. Protože vím, že jsem letěl, vím, že to bylo v Trenčíně na letišti, ale víc jako k tomu říct... To už si nepamatuju."*

*"Velikou část mojí výchovy tedy dělal celou tu dobu otec mé maminky, takže můj děda. A ten vlastně způsobil moje první setkání s letectvím, protože v roce 1946 v létě byl letecký den v Lomnici nad Popelkou, kde jsme s tím dědou byli. Tam jsem si poprvé pohlídl letadlo. A kromě toho jsem tam viděl skupinu krásnejch děvčat a s nima šel člověk v uniformě RAF a to byl František Truhlář, kterej se za několik měsíců na to v tý Lomnici nad popelkou zabil se Spitfirem, kterým vrazil do domu svého otce. To bylo moje první setkání s letectvím."*

---

<sup>68</sup> více technických informací viz například <http://www.airliners.net/aircraft-data/tupolev-tu-154/376>, ověřeno 19. 6. 2016.

Jedná se tedy spíše o "klukovskou" fascinaci technologií, jelikož ve výpovědích je téměř vždy vidět styk s danou problematikou, nikdy zde není pouhé vyprávění.

Trochu jiný je příběh navigátora zúčastněného v tomto výzkumu, který se chtěl původně stát námořníkem a sloužit na velkých zaoceánských lodích. Nepříznivé okolnosti ohledně školního výběru a budoucích možností ho zavedly k myšlence létat:

*„(...)Že jsem se v deseti rozhodl, že půjdu na námořní školu, jo? Ono to nedopadlo, přestože jsem se poměrně dost snažil, protože v té době Československo nepotřebovalo žádný námořníky. No a tak jsem si uvědomil, že nějaký Masaryk řekl, že vzduch je naše moře a věnoval jsem se svému druhému koni, to znamená letectví. No a v jedenácté třídě na jaře, mě bylo tehdy teprve sedmnáct, tak jsem se přihlásil na plachtařinu.“*

Nedá se tedy říci, že by zde existoval společný zdroj inspirace, který by piloti jmenovali. Počáteční impulz byl vždy různorodý, vnitřní motivy jsou však vždy podobné – obdiv k létání, fascinace nebem či zájem o moderní technologie.

Situace pro zájemce o pilotní kariéru však nebyla v naší zemi příliš příznivá. V 60. a začátkem 70. let Československé aerolinie braly do svých řad pouze několik konkrétních kategorií osob<sup>69</sup>. Tou první byli vysloužilí vojenští piloti, kteří byli z různých důvodů přeřazeni po určité době k civilnímu létání – většinou dobrovolně, někdy za zásluhy, často ale též na vlastní žádost, jelikož to pro ně představovalo únik před každodenním tlakem vojenské mašinerie, kterou ne vždy dobře snášeli:

*"Mne bavilo létání. To je jednoduchá věc, mne bavilo létání, ale občas mi ta vojna nedělala dobře na mysli. Některé věci jsem prostě ctil, protože chci být pilot, ale v té době nedělaly mi dobře politrucci, kteří byli u útvaru. Prostě některé ty jejich myšlenky, s téma jsem se neztotožňoval. A i... Já ještě říkám, že u armády jsem byl rád, protože jsem byl u létání. U žádné jiné složky byl asi nevydržel. Takže to létání pro mne bylo směrodatné a jeden z mých, v té době, velitelů, který na tom měl pozitivní vliv, tak mně říkal: baví Tě létání a létání Ti jde. Jseš mladý, jseš straník, jseš slovak. U aerolinky se určitě neztratíš. A vím, že ta armáda Tě moc nebaví.*

*On neřekl létání, on řekl armáda. A pravdou je, že toto byl jeden z mých velitelů, který mne nevyškrtnul, ale podepsal se pod seznam, kde bylo mé jméno, že doporučuje, abych i při nesplnění toho závazku těch deseti a více let, odešel z činné služby."*

---

<sup>69</sup> Jedná se samozřejmě o určité zjednodušení, při bedlivém pátrání nalezneme pravděpodobně i výjimky z tohoto schématu, ale faktem zůstává, že Československé aerolinie až do druhé poloviny roku 1972 pokrývaly svoji nutnost náboru nových pilotů téměř výhradně z armádních kruhů a široké veřejnosti (respektive civilním pilotům) byla možnost vstupu z větší části odepřena.

Vysvětlení toho, proč vojáci končili v aerolinii, je jednoduché – byli perfektně vycvičeni v ovládání proudových letadel a prověřeni službou u armády. Navíc všichni vojenští piloti byli od konce svého teoretického výcviku členy Komunistické strany, mohli tak být považováni při styku se zahraničím za naprosto spolehlivé, jelikož je měla prověřena i komunistická strana. Kdo odmítl vstoupit na přímou žádost během výcviku (de facto rozkazem), tomu nebylo umožněno pokračovat v létání a byl z armády vyhozen, případně převelen pryč od letectva k pozici, která nebyla tak exponovaná. Stejně tak špatné pro piloty bylo, pokud byli během prověrek postiženi vyloučením nebo zrušením členství:

*"No, v těch sedmdesátých letech a zejména po roce sedmdesát jedna, dva, tak pokud zůstal u armády a bylo mu třeba zrušeno členství, tak byla jen otázka času... Určitě nebyl povýšen, určitě nepostoupil ve funkci nebo v tom kariérním řádu a mám dojem, že snad i dost kolegů odešlo nebo odešli k aerolince nebo někam z té armády museli odejít."*

Druhou kategorií lidí, kteří se dostali za řízení dopravního pilota, byli takzvaní "práškaři", tedy lidé, kteří pod společností SLOV-AIR létali s práškovacími letadly, případně vykonávali jinou činnost spadající pod tuto společnost. Tito piloti však často po nějaké době počali trpět chronickými zdravotními problémy právě z chemikálií, které v letadle vozili, a tak byli při prvních projevech zdravotních problémů přeloženi k Československým aeroliniím (pokud jim to zdravotní stav dovolil), pod které SLOV-AIR spadal:<sup>70</sup>

*"Vono taky samozřejmě tady byla jedna skupina lidí, to byl Agrolet, takzvaný, to byli Ti práškaři. Takže taky určití lidé od těch práškařů se dostali létat jako k ČSA."*

Poslední kategorií osob, která se do roku 1972 dostávala k aerolinii, byli zasloužilí komunisté, kteří o pozici pilota projevíli zájem. Ač byla tato kategorie pravděpodobně nejmenší, téměř všichni narátoři ji jmenují. Reálná jistota, kolik pilotů se však takto dostalo k aerolinii, z výzkumů nevyplývá.

Okrajovou (a v rozhovorech kupodivu nezmiňovanou možností) byla cesta skrze Aerotaxi. Tato služba byla v Československu budována postupně pod hlavičkou Československých aerolinií.<sup>71</sup> Jelikož se však jednalo o celkem rozšířenou službu, která ale na první pohled připomínala zájmové létání ve Svazarmu, je možné, že piloty příliš nelákala – dalo by se konstatovat, že s malými letadly létali tak jako

<sup>70</sup> O kariéře práškaře, vedoucí ke kariéře u ČSA, pojednává například kniha *Paměti starého práškaře - Aeroklub a Slovair 1975-1999*, kterou sepsal Jan Juračka nejdříve na internetu a později vydal ve Světu Křidel. Situace ohledně společnosti SLOVAIR však byla velice složitá. Společnost byla oficiálně oddělena v roce 1969, stále však v rámci politického potyčkání v novém státu funkčně spadala a fungovala ve spolupráci s Československými aeroliniemi. K jejímu opravdovému de facto (a ne jen de iure) osamostatnění došlo až v 90. letech, bohužel poměrně rychle následoval i krach a zánik.

<sup>71</sup> Více o aerotaxi viz například Folprecht, Radek, *Legendární české aerotaxi vznikalo tajně. Místo letadel měli dělat hrnce*, publikováno 16. října 2013, k dispozici online na: [http://technet.idnes.cz/ceske-aerotaxi-0py-/tec\\_technika.aspx?c=A131015\\_114617\\_tec\\_technika\\_kuz](http://technet.idnes.cz/ceske-aerotaxi-0py-/tec_technika.aspx?c=A131015_114617_tec_technika_kuz), 16. 6. 2016.

tak a uvěznit se tedy na dlouhou dobu v Aerotaxi pro ně nepředstavovalo lukrativní vyhlídku vzhledem k tomu, že přeřazení k Československým aeroliniím k velkým dopravním letadlům nebylo nikdy jistotou, pouze privilegiem.

Pro zájemce o létání tak zůstávaly v podstatě pouze dvě cesty. První z nich byla služba v Československé armádě u letectva, přes kterou se do aerolinie snažili dostat dva z narátorů:

*„Do školy k nám přišli vojáci a nabízeli studium na vojenských školách, což mně znělo dobře, protože já jsem věděl, že moje rodinné poměry tehdy... Moje maminka nemohla by mě vydržovat na studiích. Já bych prostě z ekonomických důvodů nemohl studovat. Ale u vojáků se mi nabízelo to, že mne ošatili, dali mi najíst, jo? Ubytovali mě. A notabene jsem se mohl stát i polotem, že? V leteckém učilišti. Takže jsem se tam přihlásil.“*

Tato varianta se dá považovat za poměrně komfortní. Piloti u armády měli zajištěný jak celý teoretický i praktický výcvik, tak plat, studium na letecké škole i další výhody, které případná důstojnická hodnost přinášela. Velkou nevýhodou na druhou stranu pro piloty byl fakt, jak již bylo zmíněno, že se jednalo o armádu.

Příklad dalšího z narátorů navíc ke všemu ukazuje odvrácenou stranu armády, tedy toho, co vojenského pilota čeká, pokud očekávání naprosté tělesné způsobilosti nenaplní:

*"Jenomže hned ten den mne odvezli do nemocnice, protože při výcviku přežití, jak se ukázalo, (...) jsem prostě jako jedinej z podpluku chytil infekční žloutenku. Takže pět neděl v nemocnici v Prešově, potom leteckej převoz do Ústavu leteckýho zdravotnictví, tam další dva měsíce doléčování, zatímco moji kolegové vesele poletovali. No a potom mně ULZ řekl, že létat budu moct nejdříve za dva roky. (...) Takže mne vojna propustila na trvalou dovolenou, rozumějte že sem byl pořád voják i když jsem chodil v civilu, ale nedali mi ani korunu. Takže jsem skončil mamince na krku, přibližně pět nebo šest neděl jsem hledal práci – za socialismu! (...) No, po pěti nedělích jsem tam přišel, požádal jsem ho o to místo strážnýho, vyfasoval pistoli, pásku ZS, Závodní stráž, stál jsem u brány, kontroloval jsem průkazky a poslouchal jsem dělníky, jak říkají: á, zase jeden mladej, co se mu nechce dělat, jo? Takže to mne nepotěšilo.*

*Takže jsem si říkal, že takhle to dál nepude. Zaprvé jsem se rozhodl, že se na vojnu nevrátím, protože jsem si říkal já budu mít rodinu, děcka a tak dále, jo? Stane se mi něco takovýhlehého se zdravím, já přestanu létat a co?! Mne vyučilo, tohleto."*

Druhá varianta, kterou jsme již zmínili, jak se dostat mezi profesionální piloty Československých aerolinií, bylo získání místa u společnosti SLOV-AIR. Zde však byla velice mizivá šance na zisk



zaměstnání, jelikož množství práškovacích pilotů, které společnost potřebovala, bylo minimální jednak díky sezónnosti práškovacích prací, nízkému počtu letadel, které společnost vlastnila a velkému zájmu mezi piloty z aeroklubů po celé zemi. Většina lidí, kteří tak chtěli létat, se nakonec uchýlili k létání pouze na malých vrtulových letadlech ve Svazarmu,<sup>72</sup> čímž si zajistili relativní volnost v létání, stálou profesní zdatnost a mohli vyčkávat na to, zda se situace nezmění.

Svazarm jako takový umožňoval všem zájemcům, kteří splňovali zdravotní požadavky, možnost bezmotorového a následného motorového výcviku (v určitém období pak také zajišťoval motorový výcvik také i pro samotnou armádu). V nejrůznějších aeroklubech, mezi nimiž měl nejprestižnější postavení jednoznačně Aeroklub Ruzyně (díky vysoké technické vybavenosti tohoto letiště), tak většina pilotů, kteří neprošli do Československých aerolinií z armády, létali až do roku 1972, kdy letectvo poprvé odmítlo dodávat další piloty do Československých aerolinií, a tak tato společnost byla nucena sáhnout po civilních pilotech.

Je možné konstatovat, že tím, že se mohli od roku 1972 civilní piloti hlásit do Československých aerolinií, začala kariéra pro velké množství lidí, kteří pak v době po roce 1989 utvářeli podmínky dalšího vývoje našeho národního dopravce a narátoři toho v téměř všech případech okamžitě využili.

Rád bych ještě zmínil, že jen jediný z pilotů, který se zúčastnil výzkumu, zmínil další možnou cestu do Československých aerolinií – cestu skrze kariéru sportovního pilota (zejména vrcholového):

*"Byli přijati i sportovní piloti, zejména z reprezentace, vítězové různých soutěží v letecké akrobacii a podobně. Bez problémů se adaptovali, přizpůsobili se náročnému provozu. Postupně si zvyšovali kvalifikaci, postupovali na těžší stroje i na funkce řídicích pracovníků."*

Cesty do Československých aerolinií tak byly sice obtížné, nemůžeme ale tvrdit, že by neexistovaly. Pro ty, kteří se neodhodlali dostat se do národní letecké společnosti skrze armádu zde existovalo několik dalších cest. Jak piloti zmiňují, ten, kdo chtěl létat a šel si za svým snem, ten toho dosáhl.

## **3.2. Kariéra u Československých aerolinií**

### **3.2.1. Kariéra posádek Československých aerolinií**

---

<sup>72</sup> Svazarm, neboli Svaz pro spolupráci s armádou, byla státní organizace sdružující zájmové kroužky: *"Pokud jste chtěli v socialistickém Československu vykonávat některé dovednosti, tak jste se Svazarmu nemohli vyhnout. Pod jeho hlavičkou se tak sdružovali třeba kynologové, střelci, sportovní letci i radioamatéři. A i když měl v názvu spolupráci s armádou, zastřešoval i činnosti, které s obranou státu nemusely mít na první pohled příliš společného – od autoškol po kluby zabývající se elektronikou."*, zdroj: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10176269182-retro/211411000360003/>, ověřeno dne 19. 6. 2016.

Za zmínku stojí též kuriózní fakt, že vzhledem k dnešní situaci v Evropě a úvahám o budoucnosti Armády České republiky, proběhla médii před nějakou dobou krátká informace, že jeden z poslanců politické strany ANO, Bohuslav Chalupa uvažuje navrhnout obnovení této organizace. Viz například <https://www.novinky.cz/domaci/394572-poslanec-chalupa-planuje-obnovit-svazarm.html>, ověřeno 20. 6. 2016.

Velice důležitá věc, kterou je potřeba vnímat při posuzování létajícího personálu (posádek) Československých aerolinií v 70. a 80. letech, je fakt, že v této době létali jen na sovětské letadlové technice, tedy na letadlech typu Jakovlev Jak-40, Iljušin Il-14, Iljušin Il-18 (včetně IL-18 D), Iljušin Il-62/IL-62M, Tupolev Tu-104A, Tupolev Tu-124, Tupolev Tu-134A a Tupolev Tu-154M. Z těchto letadel byl pro dvoučlennou posádku určen pouze Jakovlev Jak-40, kde byl první a druhý pilot.<sup>73</sup> V ostatních posádkách se nacházel zároveň navigátor, palubní mechanik a případně radiotelegrafista.<sup>74</sup> Interakce mezi létajícím personálem se tak za letu neomezovala na dvě osoby, jako je tomu dnes, ale mezi posádkami probíhaly mnohem dynamičtější vztahy.

Přestože skladba posádek se často měnila v závislosti na konkrétním typu letounu a období (v 70. a 80. letech existovala postupně snaha ušetřit na posádkách, a tak byly činěny pokusy například o to, aby práci radiotelegrafisty přebírali piloti a navigátor, jinde bylo možné vyřadit palubního mechanika atd.), až do příchodu letadel západního typu (Airbus A310, Boeing 737-500 a ATR-52/72) zde existovalo pět pozic, na kterých mohl člen posádky sloužit. Již zmíněné navigátorské, radiotelegrafické a mechanické pozice měly jednotný postup. Po ukončení výcviku se člověk, například navigátor, mohl stát na tom samém typu letadla instruktorem<sup>75</sup> a v závěru inspektorem<sup>76</sup>. U pilotů byla posloupnost taková, že člověk nastoupil nejdříve na místo druhého pilota, posléze se mohl stát velitelem letadla (kapitánem), následně po stránce odborné instruktorem, inspektorem a po linii hospodářské vedoucím typu<sup>77</sup>, případně vedoucím LDO<sup>78</sup> (leteckého dopravního oddílu). Pilot však mohl být převeden kdykoliv (po dosažení postu velitele letadla<sup>79</sup>) na tzv. "vyšší typ", kde začínal znovu na místa druhého pilota. Piloti toto dnes někdy označují za takzvanou "senioritu".<sup>80</sup>

Druhou důležitou věcí, kterou je potřeba definovat, jsou takzvané typové zkoušky. Každý z pilotů (a dalších členů posádky) měl vždy takzvanou typovou kvalifikaci pouze na jeden druh letadla<sup>81</sup>, se kterým v tu dobu aktivně létal. Nemohl tedy řídit jakékoliv letadlo, což je pochopitelné vzhledem k naprosto odlišnému chování každého dopravního letadla, ale prošel si již zmíněným postupem druhý pilot

<sup>73</sup> A i v případě letadla Jakovlev Jak-40 šlo až o československou úpravu. V původním zadání byla posádka tříčlenná ve složení první pilot (kapitán), druhý pilot a palubní mechanik. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

<sup>74</sup> Práce radiotelegrafisty byla funkcí, která byla na letadlech západního typu z velké části zrušena již v průběhu 50. let a v 70. letech byla redukována i u Československých aerolinií. Radiotelegrafista měl za úkol zejména zajistit komunikaci během jednotlivých letových fází, hlásil polohu letadla získanou od navigátora pozemním stanovištěm a vyřizoval komunikaci během letu (zejména, pokud se provádělo spojení v Morseově abecedě). Povinnosti této funkce si v průběhu let převzali navigátoři, piloti a částečně palubní mechanici. Poslední letadla u Československých aerolinií, která měla funkci radiotelegrafisty, byla letadla typu Iljušin Il-62. Zdroj: autorův vlastní výzkum

<sup>75</sup> Instruktor, kromě školení pilotů a druhých pilotů, mohl dále vykonávat funkci kapitána daného typu.

<sup>76</sup> Funkce inspektora (stejně jako funkce instruktora) opravňovala dané osoby, kromě možnosti přezkušování pilotů, druhých pilotů a k dohledu nad instruktory, k vykonávání funkce kapitána daného typu.

<sup>77</sup> Vedoucí typu fungoval jako mezičlánek mezi vedením, respektive vedoucím LDO, a jednotlivými piloty, kteří měli danou typovou zkoušku. V jeho popisu práce tak bylo předávání informací od vedení, prosazování nařízení, kontrola výkonu služeb, aktivní řešení problémů atd.

<sup>78</sup> Vedoucí LDO byl de facto nejvýše postaveným pilotem v Československých aeroliniích. Kromě povinností, které měli vedoucí typu navíc dohlížel na povyšování na kapitány, hospodaření společnosti, vyjadřoval se ke strategickému plánování, předpisům atd.

<sup>79</sup> Toto samozřejmě není pevným pravidlem. Stávalo se, že druhý pilot mohl postoupit na pozici druhého pilota na "vyšším" typu, pokud existovala pro leteckou společnost taková nutnost, případně jakýkoliv jiný postup. Všeobecně se však linie postupu držela uvedeného klíče, aby se zajistila dostatečná kvalifikace pilotů na jednotlivých pozicích. Zdroj: Pořízené rozhovory.

<sup>80</sup> Termín seniority se v období 70. a 80. let nepoužíval, nicméně pro nedostatek lepších termínů tak piloti dnes popisují i dřívější situaci.

<sup>81</sup> U letůk tomu bylo jinak. Ve stejném období měly kvalifikaci vždy na tři typy, obvyklá byla kombinace krátké a střední tratě (tedy Iljušin Il-14/Jakovlev Jak-40, Tupolev Tu-134 a Tupolev Tu-154) nebo na střední a dlouhé (tedy Tupolev Tu-134, Tupolev Tu-154 a Iljušin Il-62).

– první pilot a (někdy) instruktor, případně inspektor, než byl (pokud to tak můžeme nazvat) povýšen na jiný typ letadla. Platila jednoduchá úměra velikosti letounu a tedy jediné možné cesty – začínalo se obvykle na nejmenším letadle, tedy Iljušin Il-14, které létalo domácí trasy, případně ve výjimečných situacích trasy do nejbližších zemí:

*"A nás tam dali na celý léto, takže jsme lítali jenom Košice - Tatry, Košice - Tatry, celej den, dva tři lety denně. A to jsme lítali spolu jako dva kapitáni. A ještě tam byl nějaký radiofonista, že jo. Takže to byla taky krásná zkušenost. Mimo jiné taky my jsme znali zeměpis jak svoje boty, protože když člověk lítá, tak tenkrát to šlo. My jsme lítali ne podle přístrojů jako teďka, všechno je řízeno ve velkejch vejškách, nejde letět nějakým údolím. Ale to my jsme tedy lítali ve sto padesáti metrech s tou čtrnáctkou. Nikomu to nevadilo, taky to teda nikdo nezjistil, protože radar to nezjišťoval a nikdo po tom nešel. A byla to taky fantastická zkušenost."*

Druhou variantou, na které palubní posádky často začínaly, byl Jakovlev Jak-40. Stejně jako Iljušin Il-14 bylo toto letadlo určeno na trasy po Československé republice a na obvykle okolí, pokud bylo třeba nahradit jiné, větší letadlo (často Tupolev Tu-134A nebo Tu-154M, případně Iljušin Il-18/Il-18D).

*"No a od prvního třetí 1977 jsem vlastně nastoupil k aerolince. Nastoupil k aerolince s tím, že výcvik na Jak-40 jsme dělali u letky ministerstva vnitra, která v té době ty letadla měla, protože u aerolinky Bud' na to nebyl čas nebo nebylo dost instruktorů nebo vlastně ten typ byl v nějaké té fázi, kdy ještě se i u aerolinky na ně přeškolovali piloti, kteří končili na čtrnáctkách a začínali létat na Jaku. Protože ta doba, ten březen sedmdesát sedm, myslím, bylo období, kdy končila Il-14, která létala už jen poštu a veškerou dopravu pasažérů už přecházela na Jaky-40 v rámci vnitrostátního provozu."*

Na toto období počátků posádky vzpomínají téměř vždy kladně. Skladby na malých letadlech byly nejmenší, vše bylo pro narátory nové a procházeli náročným školením, kterým byly neustálé starty a přistání po Československé republice. Přestože šlo finančně o nejhůře placenou práci, často monotónní a na pomyslné hierarchii nejnižší, nedochází k velkým stížnostem.

*"To byla neuvěřitelně v podstatě těžká práce, protože to letadlo nemělo žádný radar, museli jsme spoléhat na dispečery, kteří nám řekli, kde je nějaká bouřka. A v podstatě to létalo do nějakých tisíc metrů výšky, takže jsme vymetli celé počasí, že jo. A když se letělo vlastně ve dne v noci, v zimě v létě, tak to počasí se velice tady měnilo a opravdu jsme zažili spoustu takovejch docela mezních situací. Námrazy, bouřky, kroupy, nízká dohlednost nebo jsme byli dva dny na Sliaci, protože bylo zavřený letiště tam."*

*Takový to bylo prostě dobrodružný, ale pro kariéru letce to bylo nenahraditelný, protože to už teďka ty piloti nezažijí, to co jsme zažili my. Takový to bylo opravdu dobrodružný létání."*

Jde nejspíše o to, že členové palubní posádky byli vděční za příležitost budovat svoji kariéru a doufat, že se jednou dostanou na vyšší typ letadla.

Postup na vyšší typy letadel pak probíhal většinou podle snadno předpokládaných příčků. Piloti, kteří sloužili na Iljušinech Il-14 pak často přecházeli na Iljušin Il-18, aby byli o několik let později následně katapultováni na nejprestižnější typ, který ČSA mělo, tedy na dálkové letadlo Iljušin Il-62. Toto letadlo létalo na východ do Singapuru nebo Jakarty, na Kubu nebo do Spojených států a Kanady.

V opačném případě lidé, kteří létali na Jakovlev Jak-40 přešli na takzvaná "malá tůčka", tedy Tupolev Tu-124 nebo Tupolev Tu-134A, aby se nakonec dostali na Tupolev Tu-154M, takzvané "velké tůčko", případně na Iljušin Il-62.

Klíčem k těmto postupům byla stejná logika ovládní letadel. Jelikož Tupolevy nebo Iljušiny, vycházely ze stejné konstrukční kanceláře, měly podobnou aerodynamiku, ovládní a piloti se tak snadno přizpůsobovali novým typům, než kdyby museli neustále střídat letadla navrhovaná konstrukčními kancelářemi<sup>82</sup>.

Ne u všech pilotů to tak ale bylo, někteří tento postup "ignorovali" a střídali jeden typ za typ, nebo se vyskytli i tací, kteří museli najednou létat více typů letadel, respektive létat najednou Jakovlev Jak-40 a Iljušin Il-14, což jsou naprosto odlišná letadla ve všech základních letových vlastnostech.

*"V roce sedmdesát pět asi, když přišly Jaky, tak jsme teda měli vlastně čtyři profese. My jsme litali nejdříve jako druzí piloti a radiofonisti, potom jsme litali jako druzí piloti na Jakách a na čtrnáctkách. Pak jsme dokonce litali jako kapitáni, i druzí piloti i radiofonisti na obou dvou těch typech. Na Jaku byli jenom dva piloti, ale na čtrnáctkách byli teda dva piloti a ten radiofonista. Lítalo se zejména teda vnitrostátní, lety mimostátní - zahraniční, těch bylo jenom sem tam něco."*

Vysvětlení je však z rozhovorů poměrně srozumitelné – přestože předpisy mluvily jasně a piloti měli mít jen jednu typovou kvalifikaci, nutnost vyřadit staré Iljušiny a nahradit je novějšími letadly Jakovlev Jak-40 společnost nutila, aby na překlenovací období povolila pilotům dvojitou kvalifikaci. Přestože se jedná o velice nestandardní postup, jako v jiných případech piloti přiznávají, že když bylo potřeba, letecká společnost byla ochotná ohnout pravidla ve svůj prospěch.

---

<sup>82</sup> Podobnou logiku pak samozřejmě nalezneme u západních letadel, i když v dnešní době tzv. "skleněných kokpitů", kde dochází k poměrně velké unifikaci a řízení letadel z velké části počítačem, není přechod mezi typy tak obtížný, jako tomu bylo dříve, kdy piloti z velké části spoléhali na city a instinkty, které si vytvořili pracovní praxí.

Zvláštní kategorií pak byla poštovní služba. Do povinností Československých aerolinií patřil rozvoz letecké pošty a rozvoz novin (Rudého práva) – obojí probíhalo v noci lety z Prahy do Košic a na Sliach (noviny a pošta), ve stejnou dobu z Košic a Sliache do Prahy (pouze pošta). Piloti tedy přijeli na letiště, převzali vyprázdněné letadlo<sup>83</sup>, většinou Jakovlev Jak-40, případně v dřívějších letech Iljušin Il-14, který se plně naložil poštou a novinami, a vzletl směr druhý konec Československa:

*"Byly dvě nebo tři poštovní linky, který vezly noviny do Ostravy, které vezly noviny do Bratislavy, které vezly noviny na Sliach a do Košic. Takže v Praze před půlnocí, těsně, se naložily do těchto tří letadel noviny v rádech tisíců kilogramů a rozvezly se na tyto místa. Plus se ještě vozila někdy... Nebo ne někdy. S těma novina se vozila i pošta jako taková, balíky, dopisy a podobné věci. A určitě vím, že to fungovalo na Sliach a do Košic (...) Kolem druhé, půl třetí tyto letadla přistávaly. V Bratislavě v jednu, na Sliachi před druhou, v Košicích kolem půl třetí. Tam už čekaly auta, které naložily, a ty noviny už byly tak zabalené (...) že bylo na nich napsané, kam jdou."*

Je nutno podotknout, že se jednalo často o velice nevděčnou práci, lety v noci totiž na sovětských strojích nebyly úplně bez problémů, za což mohla jednak z dnešního pohledu slabé celkové vybavení letadla, absence elektronického navádění a ve špatném počasí i horší ovladatelnost letadla. Výpovědi v tomto duchu se však objevují i u jiných "nevděčných" prací. Všemi rozhovory se však protkává již zmíněný vděk jednotlivých narátorů za to, že jim bylo umožněno vůbec létat v národní letecké společnosti. Je to pravděpodobně způsobeno jednak tím, že samotné létání milovali, ale také tím, že to pro ně představuje sen, kterému v podstatě po celý svůj dosavadní život nevěřili. Myšlenka nebo snad naděje, že by se bez přičinění armády někdy dostali k řízení velkého dopravního letadla, pro ně byla nepředstavitelná. Létání se stroji, jako byly Jakovlev Jak-40 či idea, že by někdy mohli dosáhnout až na největší stroj, Iljušin Il-62, pro ně byla tedy doslova naprosto úchvatná. Svoji roli v jejich vděku navíc hrálo určitě i to, že piloti mohli začít vykonávat svoji zálibu jako profesi, nemuseli tedy již pracně dojíždět do jednotlivých aeroklubů, ale létali doslova "od rána do večera" a patřili k elitním pilotům ve společnosti, což určitě vyvolávalo závist mezi ostatními, stejně jako oni "tiše záviděli" těm, kteří létali na nejvyšších typech.

Jedna z věcí, za kterou ale palubní posádky nebyly vždy vděčné, byly vztahy na palubách letadel a ve společnosti. Ač nepřímou, během rozhovorů z různých útržků zaznívá kritika tehdejších poměrů v Československých aeroliniích. Je zřejmé, že piloti na to neradi upozorňují, případně se tyto zkušenosti snaží vytěsnit, jelikož kazí jejich dojem z vlastní kariery, nicméně pokud jsou na to dotázáni, váhavě

---

<sup>83</sup> Aby se mohla vozit pošta, bylo potřeba buď využít speciálně upravených letadel (kde byly vyndány sedačky, případně připraveny speciální popruhy na zajištění nákladu), případně takzvané konvertibilní druhy letadel, jakými byly například Jak-40K, které se pro přepravu pošty využívaly pravděpodobně nejvíce díky jednoduché manipulaci a velkým vratům, kterými byly vybaveny.

přiznávají, že docházelo jednak ke zvýhodňování pilotů na základě stranické příslušnosti<sup>84</sup>, ale také dle toho, jak se kdo snažil prodat kupředu skrze svoje konexe. Někteří piloti tak měli postup kupředu výrazně rychlejší, než jiní.

Druhým dechem však všichni, kteří toto zmiňují, dodávají, že propustnost byla jen u těch, kterým se to dovolit mohlo. Jinak řečeno, pokud byl někdo špatný pilot, kupředu ho nedostaly žádné konexe, protože letecká společnost odmítala hazardovat s lidskými životy:

*"Ano, to ano, to můžu jako... Vím o případech, kdy vysoký stranický činitel byl ve výcviku asi, já nevím, jestli půl druhého nebo dva roky na kapitána a prostě nedostal to, protože nebyl prostě schopnej obstát v těch požadavcích, co se na kapitána kladlo, jo. Jak po té stránce, já nevím, vystupování nebo po té lidské stránce, tak po té stránce odborné, jo. Takže to jako můžu říct. Nevím, opravdu nevím, že by tady byl nějaký člověk, který by tady neměl být. Většinou, já říkám tenkrát, ty lidi nebo ty piloti, který se dostávali ke společnosti, tak byli šťastní, protože jsme byli jediná společnost, že jo, která prováděla tuhle leteckou dopravu. A dostávali se tam opravdu lidi, kteří o to měli enormní zájem a prokázali i enormní schopnosti, prostě tuto profesi vykonávat. Já říkám, pokavaď tam byl nějaký slabší, tak zůstal buď na tom sedadle druhém, a pokavaď tam byl někdo, kdo nebyl ani na to druhé sedadlo schopen, tak ten se sem nedostal. Samozřejmě ten filtr pro ty přijímaný lidi byl poměrně dost náročný a jako striktní, jo. Takže když už se sem někdo dostal a už dostal ten výcvik, tak většinou tady u toho podniku zůstal."*

Nejdále v kritice poměrů ve společnosti dochází asi narátor navigátor, který dle svého tvrzení dokonce několikrát odmítl možnost dostat se na nejvyšší typ Iljušin Il-62. Vzhledem k tomu, že také nebyl ve straně, jeho kritika působí poměrně autenticky. Narátor též působil v Československých aeroliniích ze všech dotázaných nejdéle, viděl tedy na vlastní oči i dění během prověrek a počátku normalizace.

*"Ale zase záleželo na tom, jaký byly vztahy mezi těma lidma. A obrovská výhoda těch prověrek byla, že ty největší svine, ty využily těch prověrek v roce sedmdesát, aby se z těch čtrnáctek z druhé pilotů dostali na ty dvašedesátky. Takže všichni byli soustředěný tam. Samozřejmě, byla tam spousta vynikajících kluků, rozumíte mi. Ale jestli jste je někde našel, tak tam. No a proto já jsem nikdy nechtěl na dvašedesátky, přestože mi to nabízeli."*

Přestože je možné, že do jeho (v porovnání s ostatními narátory velice) kritického postoje k situaci v Československých aeroliniích vstupují vzpomínky na situaci v devadesátých letech, je nutné

---

<sup>84</sup> Na to upozorňoval zejména pilot, který nebyl členem KSČ. Stejně tomu bylo u navigátora, který též nebyl ve straně.

zmínit, že jeho výpověď není v rozporu s jinými narátory. Lidé, kteří se, jak zaznívá při rozhovorech, drali dopředu, měli opravdu cíl dostat se na typ letadla Iljušin Il-62. zde totiž bylo finanční ohodnocení nejvyšší.

### 3.2.2. Finanční ohodnocení posádek Československých aerolinií

Posádky u Československých aerolinií byly ohodnocovány základním platem, který nebyl příliš vysoký. V závislosti na nalétaných trasách pak brali takzvané kilometrovné, které se stanovilo sazbou jednak dle trasy a jednak dle zařazení člena posádky. Pro srovnání níže tabulka několika z létaných tras:

Odletové letiště	Příletové letiště	Délka trasy
Praha	Brno	233 km
Praha	Bratislava	403 km
Praha	Ženeva	1270 km
Praha	Istanbul	1757 km
Praha	Addis Abeba, Mezinárodní letiště Bole	5561 km
Praha	New York, letiště Johna F. Kennedyho	7061 km
Praha	Havana	9053 km

Příplatky byly stanoveny jednotlivě pro každou pozici a typ, měnily se samozřejmě i průběhem času<sup>86</sup>. Pokud si vezmeme jako příklad získaný údaj od účastníka–navigátora, tedy to, že po většinu doby měl příplatek 7 haléřů za kilometr, dostaneme se na čísla 16 korun a 31 haléřů u linky do Brna, 122 korun a 99 haléřů u linky do Istanbulu a 633 korun a 71 haléřů za linku do Havany. Jeden let do Havany se tedy rovnal skoro čtyřiceti letům do Brna, čehož si samozřejmě byli všichni vědomi.

Druhým aspektem, který motivoval některé z posádek k co nejrychlejšímu postupu na "vyšší" typy, byly diety. Každá posádka během letu měla nárok na předem danou částku, která byla stanovena dle platných zákonů a vnitřních předpisů firmy. Tyto částky se vždy vyplácely v lokální měně po příletu do destinace s tím, že byly určeny na stravování v dané oblasti, jelikož ubytování měly posádky zajištěny ze strany Československých aerolinií<sup>87</sup>. Je zcela pochopitelné, že pro posádky byly mnohem více ceněné

<sup>85</sup> Výňatek z takzvaného kilometrovníku, který mi poskytl jeden z narátorů, je přiložen jako příloha 1. Zdroj: autorův vlastní výzkum z interních materiálů Československých aerolinií. Více viz příloha 1 a 2.

<sup>86</sup> Přesná čísla, jejich změny a rozdíly v oceňování jednotlivých členů posádek by zabralo prostor celé diplomové práce, ocením se tedy pouze na konkrétní případ.

<sup>87</sup> Ubytování v destinaci bylo vždy buď v hotelu, či v jiné specifické budově, jako byla například vila Zainub v Bombaji. Více k pobytům například viz Kvapil, Miloš: *Dálkovky: Zlatá éra ČSA*, strany 28–29, 50–57, 88–90, 115–127, 144–172

dolary, libry nebo švýcarské franky, než například rubly či rupie, ať již kvůli nákupům v zahraničí či doma<sup>88 89</sup>.

V tomto bodě také často docházelo mezi jednotlivými členy posádek k určitým konfliktům, případně k dlouhodobým animositám. Zatímco někteří narátoři měli aktivní zájem navštěvovat památky v zahraničí, muzea, divadelní představení aj., jiní si chtěli diety takzvaně "vyležet". Zde se též objevuje fenomén takzvaného "taškenku", což byla taška plná nakoupeného jídla, kterou si členové posádek vezli z Československa, aby nemuseli utrácet diety a mohli si tak nakoupit více hmotného zboží<sup>90</sup>.

*"Když se letělo do Moskvy, tak za to bylo osm rublů, když se letělo do Frankfurtu, tak za to byly marky a bylo jich víc. Takže bylo lepší létat na západ než na východ. Mám s tím takovou zkušenost, že ty co nejvíc šli po těch penězích, tak si to nejmíň užili, ty peníze. Nikdy jsem si neřek, že chci přidat, za celý svůj život, v žádný firmě, ani v ČSA. Ale myslím si, že jsem si to užil víc, než kdokoliv jinej, protože třeba, já nevím, litali jsme na trenážer do Ruska, do Moskvy, do Leningradu a do Kirovogradu. V tom Kirovogradu, tam nešlo dělat nic. Ale v Moskvě a v tom Leningradu, já jsem byl třikrát v Bolšom těatru, já jsem viděl Oněgina v tom Leningradě, já jsem viděl Cyrana z Bergeracu v divadle v Moskvě. Všechny galerie jsem vymet, protože... Chodil jsem sám, nikoho to nezajímalo. Zažil jsem spoustu srandu i v tom Bolšom těatru, protože to je fantastická atmosféra tam, že jo. Jestli nás bylo takovejch... Ani pět u celý ČSA, který by tohle dělali. Ty lidi to nezajímalo. Měli... Pili pivo na hotelu, šetřili peníze, aby měli na tuzexu a tady si něco koupili a když jim bylo šedesát, tak umřeli."*

Jiný narátor popisuje situaci takto:

*"No a jednou takhle letíme, že jo, na malým Tupolevu a napravo seděl druhěj pilot, ktorej tam ještě v životě nebyl, v Egyptě. Nalevo kapča. A ten říká: hele čoveče, o Tobě se povídá, že děláš tady pomalu průvodce, po tom. Já jsem říkal: no, co myslíš? Já jsem mu vysvětlovat tenhle ten princip, jak to mám udělaný, abych toho viděl za ten den co nejvíc, a on říká: čoveče, ale já si na to netroufám, nejel bys se mnou? Ty když to znáš. Já jsem říkal: Hele, tam můžu bejt xkrát, tam je furt na co koukat. Tak jo, jdeme. A ten velitel říká: prosím Tě, že se Ti chce utrácet peníze za takovýhle kraviny. A ten druhěj pilot se vyděsil, přeci jenom spor s kapitánem není to vono. Tak mu říká: No a myslíš, že jako bych neměl jít? Že tam není nic k vidění? A ten kapča mu říká: Prosím Tě, co uvidíš na hromadě kamení? Si lehneš*

<sup>88</sup> Podle informací, které jsem získal od narátorů, si směli zpět domů přivést maximálně čtyřicet procent vyplacených diet (což je nejčastější jmenované číslo, nicméně je velice pravděpodobné, že se toto číslo měnilo opět průběhem doby). Měli však zároveň povinnost tyto ušetřené diety nabídnout od určité hodnoty k odkupu Československé národní bance, která jim je vyměnila buď za koruny či bony dle platných ceníků. Není třeba zdůrazňovat, že v tomto bodě se, jak narátoři sami bez okolků přiznávají, porušovaly předpisy nejvíce. Zdroj: autorův vlastní výzkum.

<sup>89</sup> Fenomén diet, přidělování jednotlivých linek a postupů mezi typy letadel je často zmiňován (a kritizován) i v pamětech jednotlivých pilotů. Viz například Lehanka, Josef: *Na křídlech ČSA*, strana 93–98.

<sup>90</sup> Hlad po penězích se objevuje jako plošná kritika i v pamětech jednotlivých pilotů. Viz například Krč, Miloš, *O sobě a létání*, strana 61.



*tadyhle pěkně k tomu, k bazénu, vyplaveš se, potom si deš lehnout, co Ti chybí? Opálíš se. Takže ty přístupy byly rozdílný k tomu. (...) No a bohužel ta móda, o který jsme tady mluvili, to znamená o tom, že diety se musejí vyležet, jinými slovy, že ta posádka nebo značná část tý posádky ležala, nešla se nikam ani podívat, ani najíst... Rozumíte v Řecku žrát suchej chleba s paštikou, když támhle stojí hospoda, kde mají tzatziky, no rumíte mi, to je neuvěřitelný! Neuvěřitelný pro mně! No ale byli takový lidi a bylo jich dost."*

Zvláštní kapitolu příjmů pak tvořily další benefity, které letecká společnost pilotům poskytovala. Patřili mezi ně možnosti získání zvýhodněných letenek (jak pro sebe tak rodinné příslušníky), získání firemního bytu, bezúročných (či nízko úročených půjček) a pobyty v lázeňských domech a jiných zařízeních v rámci ROH (včetně podnikových dovolených). Je však nutné konstatovat, že o tyto výhody narátoři nejevili příliš zájem, respektive se na ně rozpomínali jen těžko, zejména pokud to porovnáme s již zmíněnou problematikou diet. Tato skutečnost ukazuje částečně na zásadní platové rozdíly, jelikož o dalších výhodách (respektive možnostech), které Československé aerolinie poskytovali zaměstnancům, se ve větší míře zmiňovali pouze narátor–navigátor a palubní průvodčí, tedy nejhůře placení účastníci rozhovorů.

### **3.2.3. Profesionální nároky na posádky Československých aerolinií**

Prokazatelnou zkušenost s létáním a s nimi určitý počet nalétaných hodin na motorových letadlech, které Československé aerolinie požadovaly po žadatelích o zaměstnání, jsem již zmínil. Jaké však byly další požadavky, které byly na posádky kladeny?

Pokud bychom měli udělat rychlé shrnutí, mezi požadavky patřila jak vynikající fyzická kondice, úspěšně prodělaný výcvik, trestní bezúhonnost, přijatelný kádrový profil a jazykové znalosti.

Fyzickou kondici posádek sledoval Ústav leteckého zdravotnictví, kam piloti docházeli pravidelně na kontrolu každý rok. Původní podmínky, které na piloty byly kladeny, se v průběhu let měnily:

*"Každý pilot, podle toho, kolik mu bylo let, musel minimálně jednou za rok jít do Ústavu civilního letectví na ÚLZ, kde se podroboval zdravotní prohlídce. Každý rok. Bylo období, kdy do čtyřiceti let se chodilo každé dva roky. Ale po padesátce to bylo každý rok, po šedesátce každého půl roku. (...) Ono spíš se to trošičku změkčilo, protože se zjistilo, že s některýma nemocema se dá létat a nic nehrozí. Dneska je to někde zase úplně jinde, ale spíš bych to nazval, že v těch devadesátých letech došlo k určitému změkčení těch přísných norem, zdravotních norem, které byly na piloty dávány."*

Piloty asi nejčastěji jmenovanou změnou bylo postupné prodlužování odchodu do důchodu, které jim zajišťovalo možnost déle létat a přejít tak i na západní techniku:

Trestní bezúhonnost a kádrový profil bychom mohli spojit dohromady, odděluji je však proto, že v některých rozhovorech zazněly na toto téma poznámky, které bych zde rád zmínil.

Trestní bezúhonnost byla samozřejmě nutností, nikdo z pilotů, kteří létali u Československých aerolinií nebyl odsouzen za závažný trestný čin. Existovaly však postihy, za které piloti byli perzekuováni přímo Státní bezpečností, případně celní kontrolou, které jim někdy umožnily dále pokračovat v práci v případě mírného prohřešku, jindy však znamenaly okamžité ukončení pracovního poměru u letecké společnosti. Typický postih tohoto typu byl dáván například za pokus o provezení leteckých fotografií, které si posádky často pořizovaly za letu (ať již soukromého či pracovního). To platilo zejména v případě, pokud na fotkách bylo vidět například letiště či jiné strategické zařízení:

*"Tenkrát byla taková věc, že když někdo si koupil film Kodak, tak ho tady nedal vyvolat. A když se letělo do Singapuru, tak jsem měl třeba tři, čtyři filmy sebou od kamarádů. Vždycky v tý ruličce bylo dvacet marek zamotanejších. A to jsem tam vez a oni to vyvolali a z toho jsem přivez fotky vyvolané v takovým tom albumu. No a s tm pár lidí mělo průšvih. Jeden kluk tam tohlencto udělal. A když letěl zpátky, tak měl prohlídku a zjistili tam, že tam má ten kluk fotky z aeroklubu ze vzduchu. To se nesmělo tenkrát, tak měl z toho velkej průšvih. Takže takovýhle radosti jsme s nima měli, s těma estébákama."*

Narátoři však upozorňovali i na fakt, že jiné postihy, například opilost či porušení zákona, bylo často ignorováno, respektive zmírněno, pokud byla osoba schopna využít svých konexí, případně byla důležitým činitelem v Komunistické straně

*"Podívejte se, byli lidi, o kterých se vědělo, že donášej jistějm složkám, který se zahrnujou pod pojem StB, jo? Se vědělo. Dalo se to i zjistit, že jo. Když ten člověk měl průšvih a někdo ho přezehlil, ten průšvih myslím a jemu se dohromady nic nestalo, myslím tím velkej průšvih, jo? No tak jste z toho logicky mohl usoudit, že dotyčnej... No, že za ním stojí organizace, takhle bych to řekl, jo? Protože kupříkladu jestliže někdo je kapitán, vožere se jako dogo, sedne v noci z baru rovnou do auta, jede domu, a když ho stavej policajti, tak jim ujede, a je takovej vůl, že chvílku jezdí po Praze a potom se sebere a jede domu... Co myslíte, že dělaj ty policajti? Věděj číslo, ne, tak ho čekaj před barákem. Tam ho klofnou, odvezou ho na záchytku, jo? Toho ráno ve osm vykopnou a ještě samozřejmě nadejchá, ještě tou dobou měl já nevím kolik promile, jo? Když ho tam přivezly, byly čtyři, že jo? No a jeho nenapadne nic jinýho, než protože přeci ten den má zahraniční linku, kde jsou samozřejmě diety tvrdý, že, no přeci jí nepustí. Tak se sebere a polovožralej jde na letiště a odletí. Mezitím ty policajti to hlásej úřadu, dnešnímu úřadu, tehdy státní*

*letecký inspekci. Ta se okamžitě zeptá, zjistí, že on letí zrovna. Tak se vrátí zpátky, čekaj ho u schodů, ještě nadejchá. No a potom je zajímavý sledovat, co s takovým člověkem. Normálně by to bylo na okamžitéj vyhozov. A zjistíte, že se nestane taková věc. Že dostane samozřejmě partajní důtku, že. Že za trest bude lítat, protože je instruktor, tak může sedat na druhym sicu... Jinak fajn chlap, jo. Takže holt bude lítat, já nevím, pravýho sicu a potom si sedne zase zpátky a bude dělat kapitána."*

Přijatelný kádrový profil zde zmiňují proto, že tento požadavek se výrazně měnil a podřizoval době. Faktem je, že po celou dobu platilo pravidlo, že mezi posádkami (s výjimkou palubních průvodčích) bylo téměř absolutní zastoupení členů Komunistické strany. Zároveň zde však existovaly výjimky, kterými byli například dva z narátorů, ale i bývalí piloti, kteří za druhé světové války létali u RAF. Tito lidé ve straně nebyli a je dost pravděpodobné, že i kdyby chtěli vstoupit, nebyli by přijati. V některých rozhovorech se dotázaní na tyto osoby rozpomínají, výrazně se však rozcházejí v tom, jak k nim Československé aerolinie přistupovaly v první polovině 70. let, kdy (po rehabilitaci před rokem 1968) ještě působili, jelikož vzhledem k vysokému věku odešli přibližně do roku 1975 všichni do důchodu.

Kádrový profil se též objevil v rozhovoru ve chvíli, kdy jeden z narátorů mluvil o emigraci svého příbuzného do Spojených států amerických:

*"(...)A dokonce myslím,že tam zůstala nějaká ženská, zaměstnankyně ČSA i se svýma dětma. A její manžel byl pilot, no a dost dlouho se bojovalo vo to, protože samozřejmě byly názory některých lidí a některých organizací, že by měl skončit u ČSA jako pilot, ale podařilo se prosadit, že zůstane. A to se potom vyplatilo i pozdějc, protože když potom třeba zdrhla našemu jednomu kapčovi dcera, no tak po tom už se dalo navázat na to, heled'te, my už jsme to támhle řešili takhle a tohle, že jo. No a já jsem na tom vydělal tehdy, když emigroval můj nevlastní bratr, že jo. Tak se to takhle vrátilo."*

Posledním tématem, které bych rád v tomto ohledu zmínil, byla jazyková vybavenost narátorů. Pro letovou činnost nad území Československa stačila pilotům čeština. Při letech na východ (zejména nad územím Sovětského svazu), byla potřeba naopak ruština, kterou všichni narátoři zdatně zvládli. Otázka však nastala ve chvíli, kdy měli posádky vykonat cestu směrem na západ. Zde totiž bez jakýchkoliv přípustných výjimek probíhala komunikace výhradně v anglickém jazyce.

Vzhledem k tomu, že narátoři pocházeli z různých prostředí, lišila se často i jejich cesta k angličtině. V armádních kruzích, zejména u letectva, se angličtina vyučovat (respektive studovat) nesměla. Piloti, kteří pocházeli z vojenského prostředí, tak měli ze všech skupin zřejmě nejtěžší cestu,

kteřou vřak řeřili soukromým doučováním a následným samostudiem přímo u Āeskoslovenských aerolinií, zatímco létali na letadlech typu Iljuřin Il-14, případně Jakovlev Jak-40:

*"Já jsem se u armády tu angličtinu tajně učil. Protože jsem chtěl umět anglicky a v té době už jsem létal ve Svazarmu a měl jsem průkaz radiotelefonisty. A při zkouškách na radiotelefonisty byly i v rámci otázek spelování anglické abecedy nebo jakým způsobem se v letecké frazeologii angličtina používá a jak se vyslovuje. V té době u armády učit se angličtinu bylo téměř zakázané. A pokud jsme přeřli od armády k aerolince, tak tam jsme dostali odklad na angličtinu z toho titulu, že jsme se neměli čas a neměli jsme vysloveně tu angličtinu v rámci pracovního procesu u předchozího zaměstnavatele. Ruřtina nebyl problém, protože se chodilo lítat do Ruska (...) Ale v tý době se musela dělat zkouška z ruřtiny a z angličtiny. Takže tu ruřtinu jsme udělali v rámci těch prvních zkoušek a na tu angličtinu nám byl dán odklad, abysme se to naučili. Pak jsme si ji dělali dodatečně."*

U ostatních narátorů pilotů byla situace obdobná, ale méně obtížná. Téměř všichni se učili anglicky navřtěvováním soukromých kurzů a následným samostudiem

*"To jsem se učil sám. Teda takhle. Já jsem v tom Varnsdorfu chodil na angličtinu k jednomu pánovi, co byl kamarád Jana Masaryka, byli spolu taky v Anglii. To byl žid, bejvalej fabrikants. A všechno mu vzali. A on aby se uživil, tak učil angličtinu a němčinu v závodním klubu Velveta, nějakej pan Singer. A k němu jsem chodil na angličtinu. Ale moc jsem toho neuměl, samozřejmě, ale naučil jsem se to, abych mohl udělat tadytu zkoušku. Tak to jsem na tom úřadě tady udělal, nějak, já nevím, ted' ta úroveň tý angličtiny u těch pilotů je nesrovnatelně vyšší, než byla tenkrát. Ale prostě jsem to absolvoval, měl jsem to napsaný, bylo to dobrý. A taky abych mohl letět ven, tak jsem tu angličtinu musel mít. (...) Ale ta znalost angličtiny nebyla nic moc. (...) Hodně mně pomoh nějakej Mirek, co mi dal tady tu knížku. To byl navigátor, ten uměl dobře anglicky, a říká mi, když jsme lítali do Bombaje, říkal: "Nejlepší je si vzít nějakou knížku a číst hodně. Knížku, která je zajímavá." Tak jsem si tam kupoval, dost jsem si nakoupil nějaký knížky a snažil jsem se číst. A jedna z věcí, třeba jsem si koupil My Fair Lady text a koukal jsem se na film na VHS a taky postupně to člověk dostal, no. Tak jako nebyla to legrace."*

V případě narátora navigátora byla situace jiná. Narátor studoval angličtinu na vojně, samostudiem a následně na vysoké škole. Měl tedy jednoznačně výhodu v jazykové vybavenosti:

*"(...) A přiřel jsem na vojnu. A na vojně byla samozřejmě ruřtina, ale pozor! Byla tam angličtina, jo? Dokonce jedna z nejlepřích učebnic, vojenská, s těma skřiženými mečema, kteřou jsem v životě držel*

*v ruce. A že jsem jich držel dost. A am, na tý vojně, jsem se naučil základy angličtiny. No a potom jsem pilně studoval angličtinu, jak jsem Vám říkal (...) jednak jsem si četl, jednak jsem se učil anglicky sám, jako samouk. A když jsem přišel na vysokou, že jo, tak tam byla ruština a angličtina."*

Jelikož je komunikace mezi posádkou a pozemními stanovišti jednou z nejdůležitějších pracovních činností posádky, jeden z dotazů na narátory se týkal i toho, zda Československé aerolinie aktivně pomáhaly posádkám ve zdokonalování angličtiny. Narátoři však odpovídali velice nejednoznačně a nejspíše s tím, že si nevybavují, že by takový kurz fungoval, případně, že něco bylo, ale nechodili na něj.

Tato informace se však rozcházela s informacemi, které jsem získal rozhovory s dalšími bývalými zaměstnanci Československých aerolinií, které jsem při této příležitosti oslovil se žádostí o vysvětlení. Letecká společnost podle těchto bývalých zaměstnanců dlouhodobě vyvíjela činnost za účelem zlepšení jazykových dovedností posádek, proto bylo s podivem, že narátoři o těchto kurzech nebyli příliš informováni. Určitou formu vysvětlení tohoto fenoménu poskytl až narátor–navigátor:

*"Ano, ČSA dělaly kurzy nejenom angličtiny, ale taky i angličtiny (...) Jak jsem Vám říkal o tom, že nám spadla ta dvaadesátka v Damašku, říkal jsem, že tam bylo pět bodů. Jeden z těch bodů byl, že posádka nedostatečně ovládá angličtinu. Takže ministerstvo nařídilo, na základě závěru této zprávy, že se musí zvednout úroveň, jinými slovy, že posádky musí začít chodit na angličtinu. Což se taky stalo (...) A ty si tam neobyčejně rochnily, protože to trvalo čtrnáct dní a oni si tam vesele tohleto... Tam nebylo špatně. A platili jim to v průměru. Potom ale někdo přišel na to, že existuje nějaká vyhláška, že takovýhle školení se nemá platit v průměru, ale jenom ze základu. A základy tehdy nebyly vysoký, protože jak jsem říkal, lítalo se na kilometry, že jo. Jo? No a v tom okamžiku tam tihleti piloti odmítli chodit. No ale muselo se pro ministerstvo udělat tohleto, takže tam poslali nás mladý, že jo (...) Odškrat, že tam bylo tolik a tolik lidí."*

Zda je toto vysvětlení správné je z mého pohledu s otazníkem. Finance, jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, hrály v Československých aeroliniích mezi posádkami velkou roli, nejsem však schopen odhadnout, zda by opravdu natolik plošně odrazovaly piloty od studia, které mohlo zlepšit jejich profesní dovednosti. Je nepochybné, že posádky samozřejmě raději létaly, než aby studovaly, zejména pokud byly ještě k tomu odrazovány od studia případným finančním poklesem. Dalším důvodem však mohlo být například i to, že posádky trávily velké množství času ve vzduchu a v zahraničí na pobytech, nemusely být tedy příliš dobře informovány o případných možných kurzech. Na druhou stranu je nutné přiznat, že finanční motivace se během rozhovorů objevovala v mnoha podobách a není nepředstavitelné, že by narátor navigátor situaci popisoval realisticky.

### 3.3. Vnímání období 70. a 80. let

Pokud jsou piloti dotázáni, zda by dokázali nějak odlišit 70. a 80. léta, nejsou schopni nijak jednoznačně rozlišit tyto dvě dekády, a to ani po delším přemýšlení. Připadá jim, že nedocházelo k žádným rozdílům.

Pokud však vypráví chronologickým způsobem ve volném vyprávění, jsou schopni toto období oddělit pomocí svého kariérního postupu po typech, respektive podle zastávaných pozic. Vnímají tak klasicky jednotlivé úseky jako období, kdy byli druhými piloty, kapitány (případně instruktory a inspektory), aby byli následně přeloženi na jiný typ letadla.

Tento jev se objevil ve všech rozhovorech, do určité míry dokonce i u palubní průvodčí, která však odlišila osmdesátá léta výrazným předělem, kterým byla její rodina a narození dětí. U pilotů toto vůbec nevidíme, o rodině se téměř nezmiňují, případně pouze minimálně.

Můžeme tak tvrdit, že práce se pro ně stala hlavní náplní života, což není příliš těžké pochopit. Jednak se piloti v aktivní službě věnovali něčemu, co mnohokrát označili za svůj sen, dále zde hraje roli reálný kariérní postup, který piloti měli před sebou a prožívali (za dobrou službu byli aktivně odměňováni ze strany Československých aerolinií). Velkou část svého života, po postupu z nejnižších typů, pak také trávili v zahraničí, což jim neustále přinášelo nové zážitky s lidmi, kteří měli stejné zájmy a kariery. Reálně tedy mohli více jak dvě třetiny každého roku trávit na nebi nebo v cizích zemích, navíc se jim dařilo hromadit hmotné statky v množství, jaké potřebovali. Společně s časovými posuny tak pravděpodobně museli trpět určitým odtržením od domácího dění, jelikož nemohli (a částečně nejspíš ani nechtěli) plně vnímat normalizační realitu v Československu:

Není však nutné připomínat, že podobné výpovědi o šedých 70. a 80. letech poskytují i jiné sociální skupiny než jen posádky. Neutěšená politicko-sociální situace po roce 1968, která zahrnovala mnohé do izolace, se projevovala i u pilotů. Ti však měli tu možnost od chvíle, kdy byli z domácích linek přeloženi na alespoň ty Evropské, odletět do zahraničí a užívat určité svobody, možnosti cestovat a mít kontakt s cizí kulturou. Pobyty se tak pravděpodobně ve velké míře stávaly, ať již vědomě nebo nevědomě, útekem před špatnou situací v Československu stejně, jako tomu bylo například u fenoménu chatařské kultury.

Druhým důvodem, proč piloti trpí statickým vnímáním, je situace Československých aerolinií v tomto období. Nákupy letadel typů Jakovlev Jak-40 a Iljušin Il-62, které tvořili páteř domácích a dálkových linek, začal již v období počátku 70. let a probíhal až do pozdních osmdesátých let. Pro piloty tak neexistovaly reálně hmatatelné změny. Je sice pravda, že existovalo několik nových linek, které Československé aerolinie zavedly v období 70. a 80. let, rozvoj letecké techniky však spočíval pouze v počtu, nikoliv typech. Jinak řečeno letadla byla ta samá, jen jich bylo více.

Nic na tom nemění ani příchod leta del typu Tupolev Tu-154M, které Československé aerolinie převzaly v roce 1988, jelikož to již pilotům částečně splývá s rokem 1989 a 90. léty. U letadel typu Iljušin Il-68M pak piloti na dotaz uvádění, že letadlo, kromě spotřeby, nevykazovalo vůbec žádné rozdíly v ovládání, tahu atd., nebyli tedy schopni jakkoliv vnímat toto jako kvalitativní změnu.

Posledním faktem, který zde určitě hraje roli ve vnímání časové posloupnosti, je fakt, že piloti byli již v té době velice uzavřenou komunitou. Tento motiv se v jednotlivých rozhovorech příliš neobjevuje, ale když se o něm piloti zmínili (na nahrávce nebo mimo), vyplynula z jejich vyprávění určitá izolace. Jako de facto privilegovaná skupina, která mohla cestovat do zahraničí (i když služebně), nakupovat západní zboží během pobytů, měla třikrát až čtyřikrát vyšší plat, než zbytek populace v Československu, se piloti scházeli spíše mezi sebou, aby na sebe příliš neupozorňovali:

*"To je taky jedna z věcí, že by ty piloti měli mít dostatečnou pokoru a ne se předvádět. Protože už to, že někdo je pilot, u mnoha lidí způsobuje jakejsi pocit závidění a podobně, kdežto když ten člověk, když ten pilot ještě k tomu nemá cit a předvádí se, no tak samozřejmě to zvětšuje, no. To může způsobit různý trable."*

Pokud jsou piloti opakovaně dotázáni na určité předěly ve svém životě v 70. a 80. letech, většinou nastane přemýšlení a mlčení. Při již zcela konkrétních dotazech však jsou schopni identifikovat alespoň dva určité předěly, který ve společnosti nastaly<sup>91</sup>. Za první z nich můžeme označit redukci linek, která proběhla v roce 1980. Změna situace, která nastala po prvním ropném šoku ve světě, přišla nakonec se zpožděním i do Československa. Zdražení leteckého kerosinu se projevilo rozsáhlou redukcí domácích linek. Zatímco některé byly zrušeny úplně, jiné byly pouze omezeny. To však vedlo k tomu, že pro mnoho pilotů, kteří létali na domácích linkách letadly typu Jak-40, nebyla práce.

*"No jo, ale byl socialismus. Co můžete udělat? Nemůžete vyházet ty lidi. To nešlo tehdy. Bylo potřeba jim našít nové zaměstnání."*

Jako poměrně jednoduché řešení se nabízel v následujících měsících druhý velký předěl, na který piloti vzpomínají, kterým byl odchod pilotů do Libye<sup>92</sup>. V rámci spolupráce mezi socialistickým blokem a Libyí pod vládou plukovníka Muammara Kaddáfího bylo do tohoto státu dodáno z Československa velké

---

<sup>91</sup> Zde jsem se jako autor vystavil opakovaně rizika, že budu narátory navádět, nicméně jelikož většinou odpověděli negativně na první vlnu otázek, rozhodl jsem se na tato zajímavá témata stejně přejít touto formou konkrétní otázky.

<sup>92</sup> Toto téma by opět vydalo minimálně na samostatnou diplomovou práci. Pokusil jsem se je zde alespoň částečně nastínit, aniž bych zabíhal do přílišných detailů. Jelikož se ale jednalo o převážně vojenskou operaci, která probíhala mezi Československem a Libyí, množství zdrojů mimo archiv je značně omezené.

množství letadel typu Aero L-39 Albatros<sup>93</sup>. Jelikož však Libye nedisponovala dostatečným množstvím vojenských pilotů, v rámci mezistátní dohody bylo do této země posláno velké množství bývalých vojenských pilotů, kteří trénovali během své kariery u letectva na L-29 (a snadno se tak mohli přeškolit na modernější verzi) nebo přímo na L-39, přičemž velké množství jich bylo přímo z Československých aerolinií.

*"Možná za zmínku stojí, že snad v tom závěru, těch osmdesát, osmdesát jedna, když došlo ke snížení vnitrostátních letů, tak hodně kolegů z typu Jak-40 muselo odejít do Libye, kde byli přeškoleni a učili libyjské piloty létat. Bývalí vojenský piloti i někteří jiní piloti, kteří to přeškolení udělali. Byl to takový trošičku, z pohledu lidí nepříjemný, ale z pohledu státu velmi výhodný, kšeft. I když se pak s odstupem času říkalo, že Libye to množství L-39, to se tam vozilo tři roky, a odvezlo se jich tam padesát, šedesát, možná ještě víc, nevím přesně. Nikdy je nezaplátila. No, ale to je bokem. "*

To byl případ i jednoho za narátorů:

*"No ale v podstatě to bylo do toho roku... Osmdesát jedna šla první parta těch vojáků do Libye, ty šli ještě dobrovolně, těch bylo asi šest nebo osm. A osmdesát dva, od nového roku, už jsme šli to gró aerolinky, to už stály Jaky na kanále kvůli palivový krizi a kontrakt hořel v Libyi, tak jsme tam šli to gró do Libye. A říkám, bylo nás tam celkem asi šedesát z aerolinky. A po celou tu dobu, to není žádný tajemství, byl takzvanej stop stav, protože my jsme zůstali zaměstnanci aerolinky, pouze jsme byli propůjčeni. A do doby, než se poslední z Libye vrátil k aerolince, tak nepřibráli ani jednoho člověka, to se jako hlídalo. To tehdy hlídaly odbory. Takže dokud my jsme se nevrátili, tak nebyl žádnej nábor u aerolinky. Čekalo se na nás. A když jsme se vrátili, tak jak říkám, část nás šla, nebo dvě třetiny spíš nás šlo na sto třicet čtyřky a třetina šla zpátky na Jaky."*

Těmto pilotům pak bylo výměnou za (nejčastěji) dvouletý kontrakt slíbeno, že po návratu budou buď nasazeni na typ, z jakého odešli (zejména Jakovlev Jak-40), případně budou přeškoleni na "vyšší" typ letadla.

Za zmínku těž stojí, jak tito piloti v Libyi fungovali. Jelikož se jednalo o civilní pracovníky Československých aerolinií, byli po dobu svého působení v zahraničí pronajati přes externí společnost do Libye:

---

<sup>93</sup> Přesné počty letadel se mi bohužel přes veškerou snahu nepodařilo pro tuto práci dohledat, nicméně jak narátoři, tak stránky, které posádky a mechanici působící v Libyi vytvořili a kolem kterých se organizují, hovoří o zhruba 180 letadlech. Více viz <http://www.cspilotivlibyi.pilotialetadla.cz/clanek/cs-vojensti-piloti-leteckymi-instruktory-v-libyi-2/>. ověřeno 20. 6. 2016



*"Republika podepsala kontrakt, protože tehdy byly v oběhu L-39 Albatrosy, o který měly zájem všechny tyto státy, ať to byla Sýrie, Irák a hlavně Libye. A Libye byla tehdy bohatá, takže tam se podepsal tehdy velký kontakt na velký množství aeroplánů. Tvořily se tam celý letecký pluky, ať to bylo Tripoli, Syrta (...) ty první roky to obhospodařovala armáda (...) tak sáhli po aerolince (...) Samozřejmě nebyli jsme nadšený, my jsme se tvrdě bránily. Proto tam pak byly ty záruky. Zaprvé, že zůstaneme zaměstnanci aerolinky, páč původní záměr od nich byl, že vyloženě nás aerolinka přepustí armádě. Tak jsme řekli, že neexistuje. Takže to se pak, to je dlouhý povídání. To se pak vyřešilo, že jsme po celou dobu zůstali zaměstnanci aerolinky a přes Omnipol jsme byli propůjčený armádě (...) Ale zůstali jsme zaměstnanci aerolinky po celou dobu."*

Následujícím velkým předělem pro piloty byly až 90. léta, což je zcela pochopitelné vzhledem k množství socioekonomických změn, které probíhaly (a v podstatě probíhají až do dnes). Je však nepochybné, že z dnešní pozice vnímají moderní období v Československých aeroliniích (a Českých aeroliniích) veskrze negativně, odkud se též nepochybně zrodilo pojmenování 70. a 80. let jako "Zlaté éry ČSA". Přestože se tato práce zabývá obdobím 70. a 80. let, dovolím si zde přesáhnout a uvést širší kontext.

Ve všech rozhovorech byla zjevná a částečně až provokativní absence negativních aspektů dřívějšího období. Již jsem zmínil, že posádky byly díky velkému množství času v zahraničí těchto situací často ušetřeny a věnovaly se tak spíše budování vlastní kariery (případně zajištění vlastní rodiny a přátel), než komunistické agendě. Její absence v rozhovorech je však svým způsobem až alarmující. Z neoficiální rozhovorů, které jsem měl možnost při psaní této práce absolvovat, vyplynulo, že v Československých aeroliniích byla vyvíjena, stejně jako v jiných podnicích, velice aktivní stranická činnost, což je (alespoň částečně) reflektováno v rozhovoru s pilotem nestraníkem a navigátorem nestraníkem. V ostatních rozhovorech toto zcela chybí, přestože žádný z pilotů se neoznačil jako komunist a pokud se tohoto tématu dotknul, byl z něj cítit zjevný odpor k tehdejší době. Ve všech rozhovorech se však objevuje fenomén udávání, strachu ze státní bezpečnosti, dohledu na pobytech atd. (viz kapitola 4). Jak si tedy vysvětlit, že je toto období vnímáno tak pozitivně?

Určitou roli hraje samozřejmě to, že v té době byli narátoři mnohem mladší a to, že se aktivně věnovali činnosti palubní posádky. Mnoho z nich však pokračovalo ve své kariéře až za rok 2000, navíc mnoho z nich na vrcholových funkcích buď mezi posádkami, případně na velmi vysokých pozicích pozemního personálu. Neměli by tedy logicky vnímat období po roce 1989 pozitivněji?

Pokud bylo vypnuto nahrávací zařízení, narátoři velice rychle sklouzli k právě k tomuto období, tedy k devadesátým letům a následující dekádě. Hořkost s jakou však toto období reflektují, je bez jakékoliv nadsázky téměř bolestivá. Korupce, špatná manažerská rozhodnutí, neúměrný tlak na zvyšování

platů ze strany mladších pilotů, který České aerolinie ekonomicky poškodil, rozpad vnitropodnikových odborů, rozpad vztahů mezi posádkami na pobytech, překotné vyřazování sovětských letadel, události po roce 2004 a v neposlední řadě obrovský tlak médií, které dle narátorů buď cíleně nebo z nepochopení šířily množství dezinformací a afér, které vyvolávaly mezi lidmi negativní postoj k posádkám a letecké společnosti celkově; to vše narátory zcela jasně přinutilo reflektovat předcházející období jako období klidu, přiměřeného rozvoje (který nekončil tvrdou restrukturalizací na hraně bankrotu) a vynesl do popředí v jejich vzpomínkách zejména to pozitivní. Pokud si mohu dovolit parafrázovat, věta: "ono to tak zlé vlastně nebylo" zaznělo mnohokrát před a po nahrávce.

### **3.4. Piloti, KSČ a Státní bezpečnost**

#### **3.4.1. Základní sumarizace situace v Československých aeroliniích**

Velmi zajímavým tématem, pokud se zajímáme o fungování jakéhokoliv podniku s denním zahraničním stykem v letech 1948–1989, je samozřejmě členství zaměstnanců v Komunistické straně. Nejinak je tomu u Československých aerolinií.

Pokud bychom měli sumarizovat celkové výstupy z rozhovorů, dalo by se konstatovat následující:

a) Členství ve straně bylo mezi létajícím personálem téměř absolutní. Přestože se dají najít výjimky, členem Komunistické strany byla naprostá většina pilotů Československých aerolinií v období 70. a 80. let., část z nich navíc aktivně spolupracovala se Státní bezpečností.

b) Komunistická strana i Státní bezpečnost dohlížela velice aktivně jednak na to, kdo bude nejen přijat do Československých aerolinií, ale ovlivňovala i kariérní postup jednotlivých zaměstnanců, dohlížela na dovoz a vývoz zboží během jednotlivých letů skrze namátkové kontroly, a také na chování posádek během jednotlivých zahraničních pobytů (zejména na styk se zahraničními osobami se zvláštním důrazem na emigranty) skrze pověřené členy jednotlivých posádek, ale i skrze místní zástupce, kteří byli pověřeni řešit případné problémy posádek či dokonce kriminální činy.

c) Státnímu aparátu se dařilo velice dobře držet posádky v neustálém pocitu nebezpečí. Existovala zde hrozba vysokých postihů, atmosféra strachu a velmi silný fenomén donášení informací na kolegy. To bylo silně cítit zejména během pobytů a v případech, kdy bylo na některého z posádek upozorněno (například již zmíněná situace emigrujícího příbuzného).

#### **3.4.2. Piloti a členství v komunistické straně**

Členství pilotů a dalších členů posádek v Komunistické straně je téma, které bylo rozebíráno s každým ze zpovídaných osob. Je nutné konstatovat, že pokud vezmeme pořízené nahrávky, žádný z

pilotů, navigátor (a ani palubní průvodčí o tomto tématu nezačal hovořit sám od sebe, nicméně na dotazy odpovídali všichni otevřeně.

Jak již bylo zmíněno, můžeme piloty rozdělit na vojenské piloty a civilní piloty. U vojenských pilotů bylo členství ve straně v podstatě povinné, v případě odmítnutí by byli vyloučeni z praktického výcviku a nemohli tak absolvovat ročník, tedy dostat se k praktickému výcviku na bojových letounech:

*"No a v té době, a to se váže snad na ukončení učiliště, kdo nepodepsal přihlášku do strany, tak neukončil učiliště. Takže dnem, kdy v podstatě jsme byli před vyřazením, tak přišel nějaký politruk, rozdal nám, řekl, že tady to musíme podepsat a tím to skončilo."*

U pilotů pocházejících z civilního sektoru byla situace poněkud složitější. Zde bylo členství ve straně v podstatě rozhodnutím jednotlivých osob, které k Československým aeroliniím přicházely. Vstup do strany byl chápán jako jasná vstupenka do elitního klubu pilotů, kteří měli otevřené dveře ke kariérnímu postupu na nejvyšší typy letadel (zejména Iljušin Il-68), pobytům v zahraničí (zejména na západě), a tedy i k získání vyšších finančních prostředků a možnost zakoupení lepšího zboží.

Na druhou stranu se nedá říci, že by narátor nebo jeho kolegové, o kterých věděl, že nebyli členy Komunistické strany, nedosáhl kariérních úspěchů. Znovu je zde nutné zmínit, že dění v letecké společnosti se více než straně podřizovalo nutnosti. Pokud tedy nestraník byl zkušeným pilotem, byl spolehlivý a měl pozitivní ohlas u svých kolegů, postupoval ve svém zaměstnání u Československých aerolinií kupředu. Na tom se shodli všichni narátoři.

*"Bylo období, kdy vyvolení členové KSČ třeba některé ten vývojové stupínky přeskočili. Jakou mírou se zasadili o to, že byli povýšeni na vyšší typ, nedovedu klasifikovat, protože mně se to nikdy nestalo. Ale připouštím, že tato věc se mohla stát nebo že se stala určitě."*

Stejně tak se shodovali na tom, že v případě, že byl někdo aktivním straníkem, byl často upřednostňován ve výběrech na lety na západ, případně při návrzích na kandidáty k přeškolení na "vyšší" typy letadel. Tento druh zvýhodňování však probíhal téměř u každé společnosti a není tedy ničím výjimečným ani specifickým pro Československé aerolinie.

### **3.4.3. Dovoz a pašování západní zboží palubními posádkami**

Dovoz zboží z navštívených zemí přiznali všichni narátoři do jednoho. Definici pašování však rozporovali opět téměř všichni.

Stejně jako v dnešní době probíhal i v 80. a 90. letech celní styk se zahraničím. Narátoři tedy v mohli teoreticky přivést jakékoliv zboží, které by předložili na celnici<sup>94</sup> a v případě, že přesáhlo povolené množství, případně maximální stanovenou hodnotu pro dovoz z konkrétní země, zaplatit clo. Problémy však nastaly ve chvíli, pokud si členové posádky dovezli příliš cenou věc. Důvodem bylo, že, jak již bylo zmíněno, diety vyplácené na konkrétní pobyt museli narátoři buď utratit, uspořit na devizovém kontě, (a nebo) případně nabídnout po návratu do Československa k odprodeji státu. Jelikož však platil přísný zákaz vývozu jakékoliv finanční hotovosti, posádky neměly reálně legální možnost zakoupit v zahraničí například drahou elektroniku, zlato (dováželo se zejména z dálného východu), kožešiny nebo drahý alkohol, aniž by při tom porušily zákon. Záleželo pak na jejich naturelu, jak tuto situaci vyřešili a na dovoz jakého zboží si byli ochotni troufnout:

*"Tím, že tam venku, New York, Bombaj, Singapur, byly věci, které tady nebyly, tak kdo si je koupil, tak se snažil si je dovést domů. Otázkou je, do jaké míry to pašování bylo s tím, že si sem přivezl něco sám pro sebe a nebo sem přivezl těch věcí víc a pak je rozdál známým nebo s nima nějak naložil. Pravdou je, že když se doletělo z... Takhle, na každý let se muselo vypsát to pasové a celní prohlášení, kde sem musel napsat, co si vezu a při přiletu se zase šlo přes celníky na letišti, kde bylo nutné přiznat, co si vezu navíc. Já jsem hodně vozil foťáky, já jsem fotil. Takže jsem měl foťáky napsané, nějaké zlato se tam muselo psát, protože z Bombaje, z Dubaje jsem dovezl zlato. Netvrdím, že všichni všechno zodpovědně kontrolovali, protože šlo najít způsoby, jak ten celník podepsal, že viděl něco, co třeba neviděl. Někdo to uměl líp, někdo to uměl hůř. Pravdou je, že i z linek po Evropě se třeba dováželo mýdlo nebo prací prášky, který zase tak moc nikomu nevadil, ale nerad bych říkal něco, o čem nevím. A pokud se něco někdo pokusil, podařilo se mu to. A z vyprávění se o tom někdy o tom mluvilo."*

Jiné vysvětlení té samé situace poskytl další narátor:

*"Takže tam zase bylo, údajně, nevím, my jsme to takhle neměli na Tupolevech, tam to bylo... Byli lidi, kteří si přivezli barevnou televizi z Ruska. Byli tam na simulátoru a přivezli si barevnou televizi. A ta televize vážila čtyřicet kilo, rozumíte, a byla takhle velká, že jo. No, tak to se dělalo tak, že se to nechalo na palubě, že jo, přijel catering, že jo, vyndat prázdný nádobí, že jo. No a při té příležitosti vyložili i tu televizi, zaházeli to těma bednama, odjeli na todleto, vyvezli to z cateringu za bakšiš, že jo. No a ten na ně čekal s autem, přeložili to z auta do auta, z cateringovýho auta do tohohletoho... No. Reálnej příběh, ktorej se vyšetřoval."*

---

<sup>94</sup> Posádky měli na Letišti Ruzyně své vlastní celní a deklarční oddělení v budově, která již dnes nestojí. Zdroj: pořázené rozhovory.

V případě, že jsou narátoři dotazováni na to, zda zažili, že by někdo pašoval zboží pro prodej, zaváhají, ale následně se v rozhovorech objeví narážky na to, že výše postavení straníci, případně palubní průvodčí měli sklony dovážet zboží ve větším množství, možná k prodeji (u palubních průvodčích se jednalo dle vyprávění zejména o cigarety a alkohol). Jelikož si však nejsou jisti a někteří toto popírají úplně, je možné tuto variantu nejspíše vyloučit. Výjimkou byl v tomto ohledu jeden z narátorů, který se s podobnými situacemi setkal:

*"čili říkám, využívalo se těch možností, který byly. A byla tam celá řada lidí, a i mezi těma vepředu, nejen stewardi vzádu, který to dělali vyložené na kšeft, jo? A dokonce, já jsem Vám tady říkal o nějakým svým kolegovi, kterej udal svý dva kamarády, jo? Takže abych to... Ve skutečnosti to bylo tak, že prostě policajti přišli a zatkli jednoho z celníků. My jsme měli svoje vlastní celní odbavení. Zatkli jednoho z celníků. No a samozřejmě když mu udělali doma domovní prohlídku, tak zjistili, že tam má nepředstavitelný množství tohohletoho zboží, jako údajně, já jsem tam nebyl. Údajně tam měl koše, protože uvědomte si, že tam se vozily takový... Podle módy... Šampóny, jablkový. Bez toho byste se asi neuživil, jako. Jo? Rozumíte mi? (...) Lidi na to slyšeli, nebylo to tady, takže to bylo něco nobl. Hovadina prvního rozměru. No, takže toho tam prej měl koše, měl tam štos videopřehrávačů, který tady stály tehda dvaadvacet tisíc. Průměrnej plat ale byl tři tisíce, že. Jo? No, ale tam jste to koupil za šestnáct set, přepočteno. Za padesát dolarů (...) Takže ono to k tomu vedlo. Ty lidi prostě chtěli mít něco extra a měli to (...) To vím objektivně, že prostě on přimhouřil oči nad tím, že oni si odtáhli tohleto, ale oni mu platili za to, že on si říkal, co chce přivést, jo? No a samozřejmě ho tam vzali do presu, von řek, kdo mu to vozil (...) No, takže tam padli ty dva, tyhle ty jména a ti lidi šli do vyšetřovací vazby, že jo."*

Přestože narátoři byli schopni v mnoha případech přiznat na nahrávkách pronesení zboží, které by se dalo v 70. a 80. letech označit rozhodně jako pašované, z jejich vyprávění je cítit velký neklid. Důvodem byly namátkové kontroly, které mezi posádkami prováděla Státní bezpečnost.

*"A když jsem dělal kapitána a přiletěli jsme z Dálného východu, tak jsme měli několikrát prohlídku, že nám řekli na věži: posádka zůstane na palubě, cestující vystoupěj. Cestoucí vystoupili, přišli tam hoši z úřadu veselí, dali nám dejchnout, jestli nejsme pod alkoholem. A vemte si všechny věci a pojdte nahoru, do toho nějakýho toho třetího patra jsme tam šli v tom baráku. A tam třeba ještě dvě hodiny nám prohlíželi každěj... kufry a všechno možný."*

Tyto zkušenosti pro posádky byly velice nepříjemné a důkladné kontroly, které, jak se můžeme domnívat, často odhalily případné prohřešky, byly tvrdě postihovány, což narátoři velice zdůrazňovali

během všech rozhovorů. Jak tyto kontroly vznikaly, při jaké příležitosti a zda byly na udání, jak se narátoři domnívají, je v tuto chvíli nejasné.

#### **3.4.4. Pobyty v destinacích**

Podle nařízení, které narátoři zmiňovali, pro ně platil v pobytových destinacích přísný režim. Tím nejdůležitějším byl fakt, že nikdo z posádky nesměl opustit pobytové město. Narátoři však přiznávají ve všech případech, že toto nařízení porušovali nejen oni, ale i téměř každý, koho měli možnost poznat.

*"Akorát co se muselo dát pozor, když jsme někam doletěli, nesměli jsme odtamtud vylézt. Když jsme letěli do New Yorku, tak do Washingtonu jsem musel na černo. Když jsme byli v Jakartě, tak jsme si udělali vejlet s partou lidí, letěli jsme na Bali, ale to nesměli v Praze vědět, že je (...) pravděpodobně někdo z té posádky nás hlídal, ale to nedovedu říct (...) nesmíme opustit to místo, kam jsme doletěli (...) no a protože, když někdo je v New Yorku, tak nejet do Washingtonu je ostuda, tak vždycky to bylo tak, že buď jsem byl kamarád s kapitánem a řek jsem mu to – je ráno, jedu, večer budu zpátky. Vždycky mi to prošlo. A zase když jsem byl já kapitánem, tak jsem řekl OK, ale buďte tady v čas, kdyby náhodou, protože se mohlo stát, že tam přistálo nějaký letadlo a posádka byla potřeba dřív, než za ten tejdén. Takže to bylo taky kvůli tomuhlenctomu."*

Druhé důležité nařízení, které pro posádky platilo v destinacích, byla nutnost hlásit veškeré setkání s cizími státními příslušníky, což platilo zejména, pokud se jednalo o emigranty. V takovém případě byli zaměstnanci nuceni zajít přímo na místní oddělení Státní bezpečnosti, kde podávali hlášení. Situaci ilustruje nejlépe tento částečně anekdotický příběh:

*"Byli jsme v Montrealu a tam emigrovala shodou okolností žena předsedy SSM. Byla to stewardka a předseda SSM ČSA a ona tam emigrovala. No, tak to bylo samozřejmě rána, která se těžko hojí. No a tak jsme tam přiletěli a jeden takovej srandista, takovej steward to byl, říká: člověče, jdu po Kateřině v Montrealu (...) a proti mně Drahotová! Tak utíkám na druhou chodník a vona taky na druhou chodník. No, co jsem měl dělat, tak jsem zahrnul do metra, vona za mnou do metra a před tím metrem mne chytila a prostě začalo pašákování (...) A takhle s ní kecám, jak jedeme po těch schodech a najednou koukám, proti mně zbytek posádky jede tím metrem nahoru (...) Co mám dělat? Jedině musím bejt první, kdo to tomu Hovorkovi, kdo to tomu na těch zvláštních úkolech řekne (...) Shodou okolností ten zbytek té posádky, tam byli funkcionáři, kteří... Někteří z nich měli i tu úlohu, prostě sledovat, jestli někdo nedělá nějaký nezákonný, tehdá v uvozovkách, věci. Jak jsme přiletěli do Prahy, on vyletěl z toho aeroplánů a na té celnici: okamžitě mne pusťte k telefonu! Vytočil toho Hovorku (...) a říká: soudruhu Hovorko, tady je*

*(...) hlásím, že jsem se v Montrealu setkal s Drahotovou. A mohu prostě dát prohlášení nebo popis, až se vyspím, protože já jsem strašně že unavenej. To víte že, soudruhu, přijďte a sepíšeme to."*

Často opakující se motiv, který se objevuje ve všech rozhovorech, je velký strach z případných postihů, pokud by se zpráva o jejich porušování předpisů dostala do Prahy (viz kapitola 5.2). Ač jsou narátoři poměrně vágní ve svých výpovědích, všichni se rozpomínají alespoň na jednoho, dva zaměstnance, kteří neuváženým stykem, případně opuštěním destinace, výrazně poškodili budoucnost svého další působení u Československých aerolinií. Z hlediska výpovědi se však jedná o poměrně nejistá tvrzení, nejsem si tedy jist, nakolik byl dohled v daných destinacích opravdu prováděn, respektive nakolik prováděn být mohl při zachování alespoň určité formy opatrnosti ze strany jednotlivých zaměstnanců<sup>95</sup>.

### **3.5. Vztahy palubních posádek Československých aerolinií**

#### **3.5.1. Profesní vztahy mezi posádkami Československých aerolinií**

Pokud analyzujeme všechny pořízené rozhovory a zaměříme se na vyjadřování jednotlivých narátorů o svých kolezích, zjistíme poměrně rychle dvě skutečnosti:

a) Pokud narátoři mluví o lidech, které jmenují nebo se kterými se stýkají do dnes, používají kladná spojení, chválí a vzpomínají na společné zážitky a příjemné chvíle.

b) Pokud narátoři mluví obecně, tedy o celkové situaci v Československých aeroliniích, mluví nejistě, neustále upozorňují na to, že nevěděli, komu mohli věřit a komu ne, že se případně o některých lidech vědělo, že například donáší, zradili a udali své bývalé kolegy atd.

Můžeme tedy konstatovat, že ve společnosti panovala velká nedůvěra vůči neznámým lidem. Přestože narátoři neustále zdůrazňují, že Československé aerolinie nezaměstnávaly nikoho nekompetentního, dodávají, že samozřejmě existovali lidé, o kterých věděli, že jsou lepší po lidské stránce.

Pokud bych měl definovat celkový výstup z rozhovorů, v Československých aeroliniích v 70. a 80. letech existovaly tyto proti sobě jdoucí skupiny:

a) Členové komunistické partaje, respektive aktivní členové versus nestraníci, případně nepřesvědčení komunisté.

První kategorii není třeba dlouze uvádět. Aktivní členové Komunistické strany byli často pověřováni právě tím dohledem, kterého se nejvíce posádky bály. V některých rozhovorech narátoři přímo uváděli (jindy mimo záznam), jakým způsobem si všimli, že jsou sledováni, případně jak byl

---

<sup>95</sup> Je nepochybné, že se v posádce často nacházel někdo (viz kapitola 5.2), kdo měl přímo či nepřímo za úkol monitorovat chování jednotlivých zaměstnanců, případně nahlašovat prohřešky. Je však podle mne mnohem pravděpodobnější, že většina nahlášených věcí pocházela spíše ze samotných letů (neuvážené poznámky ke kolegům atp.), než že by mohl být prováděn efektivní, i když pravděpodobně byl zamýšlený, cílený dohled nad všemi členy posádky v destinaci.

sledován někdo z jejich kolegů. Toto bylo bolavým bodem o to více pro nestraníky, jelikož se cítili vůči komunistům zranitelní. Negativní emoce samozřejmě vyvolávalo také zvýhodňování partajních členů.

b) Bývalí vojenští piloti versus civilní piloti.

Až do roku 1972 přicházeli do Československých aerolinií výhradně piloti z armády, kteří samozřejmě sdíleli společné zážitky a navzájem se již často znali ze svého dřívějšího působení u letectva. S příchodem roku 1972 však do Československých aerolinií velké množství pilotů z civilního sektoru, kteří se museli v následujících letech prosadit a získat si respekt těch, kteří již v aerolinii byli. Přestože všichni narátoři opakovaně vysvětlovali, že piloti se navzájem posuzovali zejména podle svých leteckých kvalit, ve všech rozhovorech zaznívaly generalizace na účet druhé skupiny, ať již vědomě či nevědomě.

c) Příslušníci České republiky vůči příslušníkům Slovenské republiky

Nejmenší pnutí vyvolávala etnická příslušnost, která však byla opakovaně zmíněna v případech, kdy narátoři například vyprávěli o svém potýkání s komisí, která je měla přijmout, případně která je před rokem 1972 odmítla<sup>96</sup>.

Tyto tři třecí plochy se s narátory nesou až do dnes a jsou přítomné ve všech rozhovorech. Atmosféra nedůvěry, kterou museli narátoři překonat, aby mohli vykonávat své povolání a vybudovat si silnou pozici, je pravděpodobně stála mnoho sil a přinesla řadu hořkých okamžiků. Z vyjádření na adresu svých přátel však můžeme naopak usuzovat, že pod tlakem těchto třecích ploch se vytvořila přátelství, která vydržela po zbytek života.

### **3.5.2 Palubní posádky Československých aerolinií a manželství**

Jak jsem částečně očekával vzhledem k věku a postavení narátorů, byly během výpovědi opomenuty aspekty rodinného života. Pokud vůbec došlo ke zmínění rodinných příslušníků, narátoři se omezovali výhradně na svoji dětství, aby následně akcentovali kariéru, působení na různých pozicích a nakonec se zaměřili na současnou situaci Československých aerolinií. Pokud došlo na zmínění manželky, šlo většinou o zásadní věc typu nutnosti se přestěhovat, která však opět byla zmíněna zejména kvůli změně zaměstnání, případně změně aeroklubu.

Tato situace není nijak překvapující, jelikož i v jiných výzkumech se muži často definují spíše svoji kariérou než rodinným životem, zatímco ženy se často naopak identifikují rodinou. Velkou roli zde určitě také hrál fakt, že narátoři se snažili vyhovět výzkumnému tématu a poskytnout mi co největší vhled do svého pracovního života.

Na druhou stranu je třeba podotknout, že pokud byli přímo dotázáni na rodinný život, na otázku odpovídají stručně, krátce a jednoznačně<sup>97</sup>:

<sup>96</sup> V několika rozhovorech zaznělo vyjádření ve stylu: "Nejste komunist, voják ani Slovák, nemáte tedy šanci" (parafrázováno).

<sup>97</sup> Výjimkou je zde palubní průvodčí, která (jak je zmíněno výše) akcentovala prvky mateřství ve vztahu ke své kariéře.



*"Bylo třeba skloubit to, že to dělám rád, že ona to respektuje a vytvořit ty podmínky, jak pro ni, tak pro mě, aby i ona mohla chodit v klidu do práce, abych i já mohl chodit v klidu do práce. A že bohužel jsem třeba týden nebyl doma, tak... Aby to prostředí doma a to zabezpečení rodiny bylo na také úrovni, že jsem si mohl dovolit odejít. Nebo bylo a fungovalo tak, že ten týden když jsem nebyl doma, že to šlo. Vychovali jsme syna, myslím si že normálně."*

Z dotazů před samotnými nahrávkami vyšly následující poznatky: všichni dotazovaní piloti, navigátor i letuška byli nebo jsou ženatí, všichni mají děti. Ve dvou případech pilotů byly partneri z oboru – palubní průvodčí, stejně tomu je i u narátora navigátora. U letušky pak byl první manžel z pozemní personál, v jednom případě si pilot vzal za svou druhou ženu palubní průvodčí.

### **3.5.3. Intimní vztahy mezi posádkami v letadlech Československých aerolinií**

Jednou z otázek, která byla pokládána všem narátorům, byl dotaz na intimní vztahy mezi palubními posádkami Československých aerolinií, respektive mezi palubními průvodčími a piloty. Téměř všechny reakce byly odmítavé, respektive bagatelizující:

*"Je to oblíbené téma pro různé prostředky sdělovací, nebo jakékoliv jiné, stewardi, piloti a podobně. Zažil nebo vím o spoustě hodně podobných, které jsou na všech jiných možných pracovištích nebo firmách nebo fabrikách nebo podobně. Takže tady bych to neviděl jako něco, co je nikde jinde než tady. Ano, někdo někomu mohl být víc sympatický, někdo někomu byl méně sympatický (...) Takže ano, je spousta kolegů, kteří si našli manželky mezi stewardkami, v tom ten problém nevidím. Že se někdo rozvedl, to nebylo mimořádné ani tehdy, ani dneska. Že si je někdo sympatický nebo není, to je normální, ale říkám při těch pobytech a zejména na těch opravdu dálkových linkách do Hanoje, do Singapur, do Jakarty, které trvaly deset, čtrnáct dní, někdy i více, tak prostě nějaké ty vztahy mohly vzniknout. Ale to snad je člověčenství naprosto běžné nebo když ne běžné, tak lze to očekávat."*

Jak však začali piloti na tuto otázku odpovídat, čím dál tím více přiznávali, že ke vztahům docházelo a vybavovali si další a další páry, vztahy a zápletky, včetně i například kuriózních pracovních úrazů, které v takových situacích nastávaly (mimo záznam zmíněný pád z balkonu jednoho pilota aj.). Odmítavý postoj však neustále opakovali a snažili se upozornit na to, že se jedná spíše o přehnanou představu veřejnosti, která se ve skutečnosti nevymyká rozsahům vztahům na jiných pracovištích, například mezi lékaři.

Opačný názor zastával jeden z narátorů pilotů (též ženatý):

*"No že to je pravda (...) samozřejmě. Jako jednu větu k tomu řeknu. Když jsme letěli do Bombaje, bylo nás pět kluků v posádce a pět děvčat a byly jsme tam tři posádky, takže patnáct a patnáct dohromady a tady byla zima a tam bylo nádherný počasí, palmy šuměly, moře se převalovalo, teplo, krásně, tak samozřejmě to je návod k tomu, aby člověk nebyl sám, že jo. To bylo naprosto normální. Není to jenom u ČSA, je to na celým světě naprosto běžný. Samozřejmě je s tím spojených spousta průšvihů, malérů, ale ro je spíš na nějakou knihu."*

Palubní průvodčí, která byla zpovídána v rámci této práce, k tomu navíc poskytla pohled, který ukazoval, že názory se různily též mezi ženami na palubách – některé cíleně vyhledávaly piloty, s čímž měla sama problém, jelikož byla v některých případech odsuzována za své manželství s nepilotním zaměstnancem Československých aerolinií:

*"Jo jo jo, asi tak v tom smyslu. Jako v tomhleto smyslu, že jenom. Ž mám jenom leteckýho mechanika, když třeba tam byli, myslím si, že tam byli ambicióznější lidi, kteří chtěli mít aspoň vysokoškolsky vzdělaný lidi nebo prostě toho pilota z paluby, což jako řadě děvčat se to povedlo, ať už cíleně nebo opravdově, jo? Což já za ty vztahy nemůžu mluvit, do jaký míry to bylo cílený a do jaký míry to prostě nastalo, nějaký opravdu vzájemný zamilování (...)."*

Objevuje se zde též opět fenomén uzavřené komunity, ve které se díky znalosti prostředí snadněji navazují vztahy díky pochopení pro úskalí daného odvětví:

*"(...) Ale to se prudce zveličuje, prudce zveličuje. Že k těm kontaktům docházelo, jistě, docházelo. Taký si vemte, kolik je manželství, že jo. Ale ono to je taky o trošku jiným. Že když jste z brandže, tak víte, co ta brandže obnáší (...) Víte, kolik příkladů bylo, kdy (...) proboujeme se do Košic, jdeme na hotel (...) Letíme do Prahy, končíme. Jenže v Praze chodí vrabci pešky, jo? Není vidět. No tak sedíme. Já chodím každých půl hodiny pro počasí, ono se furt nemění a tak dál. No a teďka stewardka má smluvený rande. S tím, že taky končí. A v deset hodin, že. Jenže vono je dvanáct, jedna. A když Vám tohle holka udelá čtyřikrát, pětkrát a nebudete znát, tak to budete považovat za výmluvy, že jo."*

Je těžké přesně říci, nakolik piloti nechtějí přiznat své vztahy či nakolik se toto téma v médiích a pamětech zaměstnanců úmyslně zveličuje. Z výpovědí a mimiky těla jednotlivých narátorů bylo velice snadné usoudit, že jim není příliš příjemné na tuto otázku odpovídat. I přes anonymizaci pro ně byla tato otázka citlivá vzhledem k tomu, že všichni mají dlouhodobá stabilní manželství a mohli by případnou

konkrétní výpovědi ohrozit sebe či pravděpodobněji své blízké kolegy. Z dodaných informací však můžeme usoudit, že na domácích a evropských linkách k navázání intimních vztahů nebylo příliš příležitostí, jelikož šlo hlavně o jednodenní pobyty a vznikaly zde tedy spíše přátelské vztahy mezi piloty a mezi palubními průvodčími během samotných letů, případně mezi posádkami kokpitu samotného. Místem, kde docházelo k navazování milostných vztahů, někdy přezdívaných eufemisticky "tropická manželství"<sup>98</sup> jsou pak často jmenované dálkové linky. Zde byly pobyty vícedenní, v případě Spojených států a Kuby šlo většinou o čtyřdenní pobyty, lety do Singapur, Jakarty a Kuala Lumpur mohly posádkám poskytnout i týden a více času odpočinku mimo svou rodinu a domácí prostředí.

Z výpovědi můžeme také usoudit, že zde určitou roli hrál strach z možného vyobrazení případného poměru některým z kolegů. Jak již bylo zmíněno v kapitole o členství v Komunistické straně, existovala zde totiž reálná obava rozšířená mezi téměř všemi, kteří na takzvaných pobytech byli, že je někdo z posádky kontroluje. Toto riziko samozřejmě v jejich očích neznamenal jen ohrožení kariéry, ale v případě, že měli dlouhý a fungující vztah, mělo by rozšíření případné zprávy o nevěře pravděpodobně katastrofální následky. Ještě větší riziko samozřejmě existovalo v případě, že měl dotyčný za manželku palubní průvodčí.

### 3.6. Emigrace

#### 3.6.1. Emigrace mezi posádkami

Fenomén emigrace se pilotů jako sociální a profesní skupiny příliš nedotýkal. Pokud jsou na ni dotázáni, většinou (tato odpověď se objevila v nějaké podobě téměř vždy) si vybaví dva, případně tři piloty, kteří během jejich kariéry emigrovali – jeden přímo během letu po přistání v zahraničí, druhý během dovolené v Jugoslávii, kde emigroval i s celou rodinou. Jako třetí býval někdy jmenován kolega, který přeletěl s rodinou v malém letadle hranice do Německa<sup>99</sup>.

*"Ale z posádek, co já vím, tak utekl akorát jeden navigátor ze sto třicet čtyřek, já jsem po něm zdědil skříňku (smích), a potom utek jeden z nás, z těch, co jsme společně dělali diplom. Tak jeden z nás utek, ale ten neutek... Tenleten první, to byl takovej vůl, že vystoupil v Curychu z éra a nechal éro bejt, jo. A potom se divil, že ho tam nikdo nezaměstná. No protože každej si uvědomil, jaký škody způsobil svému bejvalýmu zaměstnavateli, že jo. Jo? No a ten druhý kluk, ten ale zdrhnul přes Jugoslávii, no."*

<sup>98</sup> Tzv. "tropické manželství" odkazuje v pilotním žargonu na vztahy, které existovaly pouze v zemích dálného východu, případně v USA a na Kubě, tedy v odlehlých oblastech, kde se mohli zúčastnění cítit v bezpečí a mimo dohled svých českých partnerů a partnerek.

<sup>99</sup> Tento příběh je klasickým příkladem toho, co by mohlo být považováno za profesní mýtus. Mezi piloty se vypráví, že unikající pilot byl zachycen protileteckou obranou Československa a nebyl sestřelen jen proto, že stíhací pilot, který seděl ve vyslaném letadle, si všiml, že letí i s celou rodinou a rozhodl se jej tedy nesestřelit, za což byl následně degradován a odsouzen do vězení. Zda je tento příběh pravdivý či nikoliv se nedozvíme, nicméně zazněl z úst zpovídáných dvakrát mimo záznam.

Vzhledem k tomu, že pilotů bylo u Československých aerolinií vždy nejméně několik stovek<sup>100</sup>, je tento počet tak mizivý, že se dá považovat za naprosto zanedbatelný. Na první pohled se tato skutečnost může zdát poněkud překvapivá, ale existují pochopitelné důvody, proč tomu tak bylo:

a) palubní posádky byly v Československu finančně oceňovány vysoce nadprůměrně i v období socialismu. Jejich plat běžně dosahoval trojnásobku až čtyřnásobku republikového průměru, což jim umožňovalo život na úrovni, kterou si jiní obyvatelé v té době dovolit nemohli.

b) Kromě toho, že měli nadprůměrný plat, dostávali posádky velké množství peněz v zahraničních valutách. Tyto valuty pak mohly posádky využívat v zahraničí de facto dle libosti. Nákup zahraničního zboží pro sebe či rodinu, výpomoc známým či prosté přilepšení k platu dle vlastní libosti, tak byl dosažitelnou možností:

*"Mamince jsem koupil v Zurychu izraelský jahody v zimě (...). No ale když za mnou třeba přišli kamarádi z vody, že jo, který měli malý děcko, který mělo prostě nepředstavitelný potíže zažívací a doktoři jim říkali: Heleďte, to by chtělo banány. A tady nebyly, že jo. Tak to jsem měl vztek na ten režim, že nebyly. Že to nebylo možný ani v takejch případech koupit. Tak jsem je dovez, dva trsy z tohohletoho, z Frankfurtu (...) Takže vono se tím vyrovnávaly nedostatky v zásobování obyvatelstva, bych tak řekl. Plus snobství, jo? A co je snobství? To znamená touhu mít něco jinýho, než ten druhej."*

c) Piloti stáli na pomyslné hierarchii prestiže v letecké společnosti velice vysoko. Stejně to cítili i mimo letiště, a tak by pro ně krok do neznáma, i když pravděpodobně za ještě lepším životem, nebyl nijak vítanou představou, jelikož mohli hodně ztratit.

d) I když piloti museli ovládat několik jazyků, minimálně ruštinu a angličtinu, v převážném množství případů přiznávali, že cizím jazykem příliš nevládli. Zkušenost se zahraničím, kde, jak někteří vzpomínali, si nebyli jejich kolegové schopni často ani pořádně nakoupit potraviny, pro ně musel být poměrně demotivující.

*"V tý době nebylo příliš mnoho lidí, který byly anglicky schopný komunikovat. Samozřejmě ovládali komunikaci v aeroplánu, to jsou fráze. Ale pro řadu z nich říct si o chleba nebo říct si o něco na recepci, to byl velkej problém, jo? Rozhodně to nebylo na konverzaci na nějakým fóru, kde sedí nějaký experti a kde se argumentuje (...)"*

---

<sup>100</sup> Přesné číslo se bohužel nedá dohledat, navíc by se lišilo rok od roku, pravděpodobně i měsíc od měsíce. Odhadovaný počet pro tuto práci a dané období je cca 400 - 500 pilotů.

e) Jelikož piloti aktivně cestovali do zahraničí, viděli dříve či později realitu západní společnosti. Přestože Československo postupně zaostávalo ekonomicky, technicky i sociálně, posádky to nejspíše nevnímaly tak živě, jelikož většinu svého času trávily v zahraničí.

f) Velkou roli zde také hrály sociální vazby, které posádky měly. Na dotaz, zda někdy přemýšleli o emigraci odpovídají zamítavě s tím, že velkou roli hráli například rodiče, o které se narátoři starali<sup>101</sup>.

*"Napadnou mne to teoreticky mohlo, ale tím, že jsem tady měl i rodiče, moje i rodiče manželky a... Nemoh, nemoh jsem je ani v té době, ani pozdější době nějak nechat. Napadnout Vás může, ale když se pak zvážila realizace s tím, co to v té době obnášelo, tak jako dál než k Tý myšlenice se nedostal a neuvažoval jsem o tom."*

### **3.6.2. Reflexe emigrujících cestujících**

Celou kapitolu 3.6.1. podtrhuje, že ve chvíli, kdy byli piloti dotázáni na emigraci cestujících, ke které docházelo na dálkových linkách, projevený postoj je buď neutrální, výjimečně i částečně negativní. Z výpovědí vyplývá, že piloti se k dané situaci stavěli naprosto neutrálně a jediným komentářem, který k tomuto fenoménu měli, byla často zmínka, že kvůli tomu nabíralo letadlo zpoždění a jim přibyla práce.

Množství emigrující populace s politováním nad případnými těžkými osudy reflektoval pouze jeden z pilotů. Ze zbylých ani jeden (a to ani na dotaz). Jedinou informací kterou měli (buď z vlastní zkušenosti nebo z vyprávění) bylo, že se podobné případy stávaly při letech na Kubu. Na Evropských linkách, linkách na dálný východ a do Afriky pak emigraci nereflekovali vůbec. To je však pochopitelné, vzhledem k povaze jejich práce. Cestující, kteří vystoupili a požádali o azyl, případně emigrovali během svého pobytu, již nebyli jakkoliv spojeni s piloty ani jinými členy posádky. Přestože odhady mluví o tom, že ročně odcházelo do zahraničí více než pět tisíc osob<sup>102</sup>, posádky se s tímto fenoménem neměli žádnou možnost setkat.

### **Závěr**

Téma této práce jsem si vybral jednak z důvodu osobního zájmu, jednak díky relativně nízké pozornosti, která je tomuto tématu věnována, jednak kvůli značnému významu, které Československé aerolinie měly pro hospodářskou situaci Československa.

Cílem této práce bylo zmapovat pracovní a soukromé životy posádek kokpitu, jejich kariérního postupu a problémů, se kterými se tato relativně privilegovaná skupina běžně setkávala.

---

<sup>101</sup> Vhodné je srovnat toto s výpovědí letušky narátorky. V jejím rozhovoru, když byla dotázána na emigraci, se již náznaky objevovaly, jelikož veškeré výše uvedené důvody zde sice platily také, ale v mnohem menší míře.

<sup>102</sup> jedná se o oficiální odhady, viz například <http://www.totalita.cz/vysvetlivky/emigrace.php>, ověřeno 19. 6. 2016.

V teoretické části jsem se zaměřil na historii Československých aerolinií a snažil se představit ty nejdůležitější události ve vývoji našeho národního dopravce. Dělení kapitol v této části ukazuje pomyslná vývojová stádia společnosti, která by se stručně dala charakterizovat následujícím způsobem – od založení společnosti do roku 1948, 1948–1989 a 1989–současnost.

V empirické části jsem se pak věnoval výstupům jednotlivých rozhovorů, které jsem se snažil rozdělit do ucelených kapitol podle témat, která se objevovala v jednotlivých rozhovorech.

Prvním velkým tématem byla cesta jednotlivce do Československých aerolinií v období socialismu. Ukázal jsem, že nejčastější byla (cca do roku 1972–1973) cesta skrze armádu. Od roku 1972–1973, kdy se naplno projevíly důsledky normalizačních prověrek, se pak otevírá cesta i zájemců z řad širší populace.

Druhé větší téma, které se objevuje v práci, se týká kariérního postupu posádek kokpitu. Ukázal jsem, že běžný postup byl téměř hierarchický, ovlivňovalo ho však i působení KSČ a osobní animozita pilotů.

V kapitole 3.4. jsem se pak věnoval naplno aspektům působení KSČ u Československých aerolinií. Sem spadá jak samotné a vysoce nadprůměrné zastoupení členů strany u letecké společnosti, ale i atmosféra strachu a fenomén donášení, který se zde šířil. Z výpovědí jednotlivých účastníků zde také reflektuji, jakým způsobem Komunistická strana Československa postihovala jednotlivé, z dnešního pohledu nekriminální, delikty, či naopak jakým způsobem se snažila KSČ své aktivní členy zvýhodňovat.

Kapitola 3.5. se zabývala mezilidskými vztahy v Československých aeroliniích, a to jak přátelstvím či animositou, tak fenoménu milostných vztahů, kterým je věnováno v médiích a knihách o letectví věnováno mnoho prostoru.

Poslední kapitola empirické části se pak zabývá fenoménem emigrace. Ten zkoumám nejen z pohledu případných útěků samotných pilotů, ale zároveň se zajímám o neutrální postoj narátorů k emigraci mezi cestujícími a jeho alespoň částečné vysvětlení.

Ve všech těchto tématech se metoda orální historie prokázala jako vhodný nástroj k provádění výzkumu. Odstup doby, který sice částečně zamlžil vzpomínky jednotlivých narátorů, ale zároveň jim dal možnost několikanásobné reflexe, odkryl mnohá témata, která by si zasloužila další výzkum, a to jak v archivních pramenech, tak přímo návazným výzkumem orální historie.

Použitá literatura:

- Kolektiv autorů, *Československé aerolinie 1923–1973, 50 let ČSA*, Severografia Děčín, vydání neuvedeno, Děčín, 1973
- Donald, David, *Encyklopedie letadel světa*, Ottovo nakladatelství, 1. vydání, Praha, 1997
- Darling, Kev, *De Havilland Comet - Airliner Tech Vol. 7.*, Specialty Press, vydání neuvedeno, Forest lake, 2001
- Hurt, Zdeněk; Kučera. Pavel; Chalas, Oliver, *Ilustrovaná historie letectví: De Havilland Tiger Moth; Avia/Letov C-2 (Arado Ar 96); Aero L-29 Delfin*, Naše vojsko, 1. vydání, Praha, 1992,
- Juračka, Jan - *Paměti starého práškaře - Aeroklub a Slovair 1975-1999*, Svět křidel, 1. vydání, Cheb, 2015
- Krč, Miloš, *O sobě a létání*, Svět křidel, 1. vydání, Cheb, 2014
- Kvapil, Miloš: *Dálkovky: Zlatá éra ČSA*, Svět křidel, 1. vydání, Cheb, 2012
- Krebs, Stanislav, *Letecká doprava, Doprava 1973*, NADAS, 1973
- Kučera Jiří, *Technické novinky a zajímavosti v letectví, Zpravodaj VZLÚ 1988/2*, Výzkumný a zkušební letecký ústav, 1988
- Lehanka Josef, *Na Křidlech ČSA*, Svět křidel, 1. vydání, 2003
- Nulíček, Jiří, *Sedmá pětiletka v letecké dopravě, Doprava 1982*, NADAS, 1982
- Vaněk, Miroslav, Mücke, Pavel, *Třetí strana trojúhelníku: Teorie a praxe orální historie*, Karolinum, 2. rozšířené vydání, 2015
- Vymětal Ladislav, *Technické novinky a zajímavosti v letectví, Zpravodaj VZLÚ 1992/2*, Výzkumný a zkušební letecký ústav, 1992
- Vymětal Ladislav, *Technické novinky a zajímavosti v letectví, Zpravodaj VZLÚ 1991/3*, Výzkumný a zkušební letecký ústav, 1993
- Zeithamer, Jiří: *Rozvoj letecké dopravy, Doprava 1968*, NADAS, 1968
- Online zdroje:
- Aero Vodochody - *L-39 Program*  
<http://www.aero.cz/en/defence-mro/programs/l-39-program/#scrollTo=obsah>
- Air France KLM - *History*  
<http://www.airfranceklm.com/en/group/history>
- Airliners.com - *AIRCRAFT TECHNICAL DATA & SPECIFICATIONS ILYUSHIN IL-14*  
<http://www.airliners.net/aircraft-data/ilyushin-il-14/248>
- Airliners.com - *AIRCRAFT TECHNICAL DATA & SPECIFICATIONS ILYUSHIN IL-18*  
<http://www.airliners.net/aircraft-data/ilyushin-il-18/249>
- Airliners.com - *AIRCRAFT TECHNICAL DATA & SPECIFICATIONS ILYUSHIN IL-62*  
<http://www.airliners.net/aircraft-data/ilyushin-il-62/250>

Airliners.com - *AIRCRAFT TECHNICAL DATA & SPECIFICATIONS TUPOLEV TU-104*  
[http://www.flugzeuginfo.net/acdata\\_php/acdata\\_tu104](http://www.flugzeuginfo.net/acdata_php/acdata_tu104)

Airliners.com - *AIRCRAFT TECHNICAL DATA & SPECIFICATIONS TUPOLEV TU-134*  
<http://www.airliners.net/aircraft-data/tupolev-tu-134/375>

Airliners.com - *AIRCRAFT TECHNICAL DATA & SPECIFICATIONS TUPOLEV TU-154*  
<http://www.airliners.net/aircraft-data/tupolev-tu-154/376>

Airliners.com - *AIRCRAFT TECHNICAL DATA & SPECIFICATIONS YAKOVLEV YAK-40*  
<http://www.airliners.net/aircraft-data/yakovlev-yak-40>

Airport Technology - *The world's longest running airlines*  
<http://www.airport-technology.com/features/featurethe-worlds-longest-running-airlines-4681681/>

Airways.cz - Pěnkava, Jan - *Předchůdci ČSA*  
<http://www.airways.cz/clanek/2003-10-28/predchudci-csa>

Blog - Meanwhile at KLM - *The World's 10 Oldest Airlines*  
<https://blog.klm.com/the-worlds-10-oldest-airlines/>

Česká televize - *Retro*  
<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10176269182-retro/211411000360003/>

Československé letectví - *Imatrikulace Il-18 D - OK-VAF*  
<http://www.cs-letectvi.cz/imatrikulace/il-18-d-ok-vaf-id-b4695>

Čs. vojenští piloti leteckými instruktory v Libyi - Havner, Václav, Čs. *vojenští piloti leteckými instruktory v Libyi*  
<http://www.cspilotivlibyi.pilotialetadla.cz/clanek/cs-vojensti-piloti-leteckymi-instruktory-v-libyi-2/>

CZALPA ČSA | Sdružení dopravních pilotů  
<http://web.czalpacsa.cz>

flymag.cz - *Letecký magazín - Armáda plánuje vyměnit dosluhující Jak-40*  
<http://www.flymag.cz/article.php?id=10517>

Hospodářské noviny (ihned.cz) - Šitner, Roman - *ČSA se po dlouhé době dostaly do zisku, vydělaly čtvrt miliardy. Výsledky ovlivnila hlavně levná ropa*

<http://byznys.ihned.cz/c1-65171130-csa-se-dostaly-do-zisku-i-kdyz-zmensily-flotilu-letadel-a-prepravily-mene-pasazeru>

Hospodářské noviny (ihned.cz) - Sůra, Jan - *ČSA loni prodělaly téměř miliardu, vstup Korejců se projeví až za rok*  
[http://ekonomika.idnes.cz/hospodareni-csa-2013-03u-/eko-doprava.aspx?c=A140619\\_2074946\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/hospodareni-csa-2013-03u-/eko-doprava.aspx?c=A140619_2074946_eko-doprava_neh)

Hospodářské noviny (ihned.cz) - *Po osmi letech v černých číslech. ČSA loni vydělaly 223 milionů*  
[http://ekonomika.idnes.cz/csa-po-osmi-letech-vydela-vaji-djq-/eko-doprava.aspx?c=A160219\\_074138\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/csa-po-osmi-letech-vydela-vaji-djq-/eko-doprava.aspx?c=A160219_074138_eko-doprava_fih)



IATA - *The Founding of IATA*

<http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>

MINISTERSTVO SPRAVODLIVOSTI SLOVENSKEJ REPUBLIKY OBCHODNÝ REGISTER NA INTERNETE - *Výpis z Obchodného registra Okresného súdu Bratislava I*

<http://www.orsr.sk/vypis.asp?ID=2221&SID=2&P=1>

Novinky.cz - Novotný, Jiří - *Tvrdik šéfem ČSA*

<https://www.novinky.cz/ekonomika/14459-tvrdik-sefem-csa.html>

Novinky.cz - Kozelka, Petr - *Poslanec Chalupa plánuje obnovit Svazarm*

<https://www.novinky.cz/domaci/394572-poslanec-chalupa-planuje-obnovit-svazarm.html>

Planes.cz - Polák, F. - *TU-154 pod československou vlajkou*

<http://www.planes.cz/cs/article/200697/tu-154-pod-ceskoslovenskou-vlajkou>

Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna - Společná česko-slovenská digitální parlamentní knihovna - *Dokumenty českého a slovenského parlamentu*

<http://www.psp.cz/eknih/index.htm>

SME.sk - *Ako sme prišli aj o ČSA*

<http://www.sme.sk/c/2121146/ako-sme-prisli-aj-o-csa.html>

Technet.cz - Folprecht, Radek - *Legendární české aerotaxi vznikalo tajně. Misto letadel měli dělat hrnce*

[http://technet.idnes.cz/ceske-aerotaxi-0py-/tec\\_technika.aspx?c=A131015\\_114617\\_tec\\_technika\\_kuz](http://technet.idnes.cz/ceske-aerotaxi-0py-/tec_technika.aspx?c=A131015_114617_tec_technika_kuz)

Totalita.cz - *Emigrace*

<http://www.totalita.cz/vysvetlivky/emigrace.php>

Veřejný rejstřík a Sbirka listin - *Úplný výpis z obchodního rejstříku České aerolinie a.s., B 1662 vedená u Městského soudu v Praze*

<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=689819&typ=UPLNY>

WikipediA The Free Encyclopedia - *List of airlines by foundation date*

[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airlines\\_by\\_foundation\\_date](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_by_foundation_date)

WikipediA The Free Encyclopedia - *List of defunct airlines of Europe*

[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_defunct\\_airlines\\_of\\_Europe](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_defunct_airlines_of_Europe)