

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra cestovního ruchu

Historie letecké dopravy v České republice

bakalářská práce

Autor: Kristýna Maršová

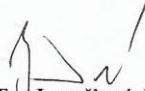
Vedoucí práce: Mgr. Anica Djokić, MBA

Jihlava 2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce:	Kristýna Maršová
Studijní program:	Ekonomika a management
Obor:	Cestovní ruch
Název práce:	Historie letecké dopravy v ČR
Cíl práce:	Cílem bakalářské práce bude zmapování vývoje důležité součásti cestovního ruchu, letecké dopravy v České republice. Vývoj bude zaznamenán skrze studium materiálů vztahujících se k dané problematice a také rozhovory se stále aktivními pracovníky letectví na Letišti Václava Havla. Tyto rozhovory ukáží porovnání stavu, kdy řecení pracovníci začínali a jaký je současný stav letectví. Výstupem bude historie letectví v ČR a náhled do minulosti i současnosti od přímých účastníků.


Mgr. Anica Djokić, MBA
vedoucí bakalářské práce


RNDr. Eva Janoušková, Ph.D.
vedoucí katedry
Katedra cestovního ruchu

Abstrakt

Tato bakalářská práce se věnuje historii jednoho z dnes nejběžnějších způsobů dopravy v cestovním ruchu, letecké dopravy v České republice. Nejprve bude stručně představena historie letectví ve světě, aby byly pochopitelné souvislosti a následně samotné téma. Představím historii letišť Československa a následně České republiky, historii výrobců letadel a rozvoj vojenského a civilního letectví. Na rozhovorech s pracovníky Letiště Václava Havla ukáži, jaké létání z jejich pohledu bylo a jak se změnilo.

Klíčová slova

Letecká doprava, letectví, letadlo, letoun, terminál, letiště, Praha, Ruzyně, Kbely, ČSA, Aero, Avia, Letov

Abstract

Topic of this bachelor thesis is one of the most common type of transport nowadays in tourism, air transport in Czech republic. As first I will introduce history of air transport in the world so the context will be understandable and then the topic itself. I will introduce history of airports in Czechoslovakia then in Czech republic, history of aircraft manufactures and development of military and civil aviation. In interviews with workers at the Václav Havel airport I will show what was the aviation from their point of view about then and how it changed.

Key words

Air transport, aviation, aircraft, plane, terminal, airport, Prague, Ruzyně, Kbely, Czechoslovakia airlines, Czech airlines, Aero, Avia, Letov

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracoval/a jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil/a autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ.

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou mé bakalářskou práci se plně vztahuje AZ, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom/a toho, že užít své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne 3. prosince 2018

.....

Podpis studentky

Poděkování

Chtěla bych poděkovat vedoucí mé práce za odborné rady a pomoc při zpracovávání.

Dále všem pracovníkům letiště Václava Havla, kteří mi umožnili je vyzpovídat a podělili se se mnou o své názory, vzpomínky a zkušenosti.

Poděkovat bych chtěla i své rodině za podporu a klid, který mi při psaní práce poskytl.

Obsah

Úvod.....	10
Motivace.....	11
Cíl práce	11
1. Stručná historie letecké dopravy ve světě	12
1.1. První pokusy	12
1.2. Kontrolovaný let.....	12
1.3. První světová válka.....	13
1.4. Meziválečné období.....	14
1.5. Druhá světová válka	15
1.5.1. ICAO	15
1.5.2. IATA	15
1.6. Poválečné období a Studená válka	16
2. Historie letecké dopravy v České republice	18
2.1. Balony u nás	18
2.2. První pokusy s letadly.....	18
2.3. První světová válka.....	20
2.4. Samostatné Československo a meziválečné období	21
2.4.1. Výrobci.....	21
2.4.2. Vojenské letectví	22
2.4.3. Civilní letectví	23
2.4.4. Četnické letecké hlídky	26
2.4.5. Meziválečná letiště Československa	27
2.5. Druhá světová válka	29
2.5.1. Civilní letectví	30
2.5.2. Českoslovenští letci v zahraničí	30
2.6. Poválečné období.....	31

2.6.1.	ČSA	31
2.6.2.	Letecká policie	32
2.6.3.	Letiště	32
2.7.	Československé letectví po roce 1948	33
2.7.1.	Výrobci	33
2.7.2.	Vojenské letectví	35
2.7.3.	Civilní letectví	35
2.7.4.	Letiště	37
2.8.	Od osamostatnění k rozdělení	40
2.8.1.	Výrobci	40
2.8.2.	Vojenské a civilní letectví	40
2.8.3.	Letiště	41
2.9.	Samostatná Česká republika	42
2.9.1.	Výrobci	42
2.9.2.	Vojenské letectví	43
2.9.3.	Civilní letectví	44
2.9.4.	Letiště	46
3.	Rozhovory s pracovníky – praktická část	49
3.1.	Diskuze	49
	Závěr	52
	Seznam internetových zdrojů	54
	Seznam knižních zdrojů	59
	Přílohy	60

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Letoun Kitty Hawk (Pixdaus Ltd, © 2008-2018).....	13
Obrázek 2 - Jan Kašpar se svým jednoplošníkem (VTM Science, © 2018).....	19
Obrázek 3 - Milan Rastislav Štefánik (iDnes.cz, © 2012).....	20
Obrázek 4 - První československý dopravní letoun A-10 (Modelarovo, © 2018).....	24
Obrázek 5 - První letuška ČLS Alžběta Krauskopfová před prvním letem (Miroslav Jindra, 1937).....	26
Obrázek 6 - L-29 Delfín (Panzernet, © 2012).....	34
Obrázek 7 - Nový Terminál 1 (Letiště Praha, 1968).....	38
Obrázek 8 - Letiště Bratislava (Letiště Bratislava, © 2016)	39
Obrázek 9 - Aero L-39NG (Aktuálně, © 1999- 2018).....	43
Obrázek 10 - Přílet A380 na pravidelné lince Praha-Dubaj (Jan Dvořák, 2016).....	47

Seznam použitých zkratek

ICAO	International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IATA	International Air Transport Association – Mezinárodní asociace leteckých dopravců
ČsLAS	Československá letecká akciová společnost
ČSA	Československé státní aerolinie
ČLS	Československá letecká společnost
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij – Královská letecká společnost
SLS	Slovenská letecká akciová společnost
RAF	Royal air force – Britské královské letectvo
Pplk.	Podplukovník
VLDS	Vojenská letecká dopravní skupina
ILS	Instrument landing system – Elektronický přístrojový přistávací systém
ECAC	European civil aviation conference – Evropské sdružení civilního letectví
JAA	Joint Aviation Authorities – Sdružené letecké úřady

Úvod

Cílem mé práce je seznámení s historií a vývojem, dnes již neoddělitelné části cestovního ruchu, letecké dopravy. Obsahem práce je seznámení se stručnou historií letectví ve světě a následně s historií letectví na území Československa a České republiky. Veškerý tento vývoj vedl k tomu, že letecká doprava vypadá tak, jak ji známe dnes. Jen za relativně krátkou dobu od vzletu prvních balonů ušel tento obor velmi dlouhou cestu. Pro srovnání – v době, kdy u nás začínalo komerční létání se cestující z Prahy do Bratislavy přepravoval letadlem 3 hodiny. Dnes se tato cesta dá stihnout za hodinu, i rychleji. A, v porovnání s minulostí, i pohodlněji.

Je třeba počítat s tím, že jde o neustále se měnící obor. Proto skutečnosti ohledně současnosti, které v této práci popíšete, již nemusí, a pravděpodobně ani nebudou, za pár let platit, protože v letectví se může hodně věcí změnit ze dne na den, ne-li z hodiny na hodinu. Vzpomeňme například na útoky z 11. září, kdy se celý letecký svět musel během okamžiku naučit a implementovat nové bezpečnostní postupy a pravidla.

Letecká doprava každým rokem přepraví celosvětově, nejen v České republice, větší objem cestujících než v letech minulých, pro letiště Václava Havla v Praze to bylo za rok 2017 15 415 001 cestujících. Toto číslo představuje meziroční nárůst o 17,9 %. Zároveň se na tomto letišti objevuje stále více světových dopravců, s čímž zákonitě přichází i více destinací, které může cestující z Prahy pohodlně navštívit bez přestupů.

Myslím, že každý, kdo někdy letěl letadlem, přemýšlel, jak to celé vzniklo, jak dokázali lidé vymyslet a postavit něco takového. Má práce je určena lidem, kteří se o tomto vývoji chtějí něco dozvědět.

Práce je rozdělena do tří hlavních částí.

V první úvodní stručné části nejdříve popíšete historii letectví ve světě od prvních letů balonem přes obě světové války, důležité organizace civilního letectví jako je IATA a ICAO až po současnost. Představení historie letecké dopravy ve světě je důležité, aby byly jasné všechny souvislosti, na které vývoj v Československu a České republice navazoval.

V další části, samotném tématu, rozepíšete počátky létání na našem území, vývoj civilního a vojenského letectví, tři výrobce, z nichž dva vyrábějí v oboru do dnes, rozvoj důležitých letišť na území Československa a následně České republiky a také historii Československých

aerolinií. Tato část bude rozdělená do několika časových etap a v každé etapě popíši výše zmíněné.

V poslední části práce rozeberu rozhovory, které povedu s pracovníky Letiště Václava Havla v Praze. Přepisy rozhovorů jsou v přílohách. Tito lidé pracují v letectví již dlouho a mohou proto zprostředkovat svůj vlastní pohled na to, jak letectví vypadalo, když začínali, a jak se vyvíjelo až do podoby, jak ho známe v tuto dobu. Tito pracovníci představí i jejich vlastní názory na to, co se v letectví událo a co se děje dnes. Z těchto rozhovorů bude možno porovnat, jak moc a jak rychle se letectví a letiště změnilo a dále mění.

Motivace

Má motivace pro tuto práci má několik příčin. Jedna z nich je, že se v letectví pohybuji již skoro deset let, nejdříve jako student Střední odborné školy civilního letectví na praxi na letišti a teorii ve škole a následně jako brigádník u společnosti Menzies Aviation na pozici checkin a gate agenta.

Další příčinou je, že mě vždy fascinovalo, co dokázali lidé vymyslet a že díky veškeré snaze, kterou vynaložili se dokázali vznést do vzduchu. Tuto fascinaci ještě umocnilo první setkání s největším dopravním letounem světa – Airbus A380.

Letecká doprava je důležitou součástí našeho studijního oboru, cestovního ruchu, proto jsem se chtěla zaměřit na to, jak se vyvíjela.

Cíl práce

Cílem bakalářské práce bude zmapování vývoje důležité součásti cestovního ruchu, letecké dopravy v České republice. Vývoj bude zaznamenán skrze studium materiálů vztahujících se k dané problematice a také rozhovory se stále aktivními pracovníky letectví na Letišti Václava Havla. Tyto rozhovory ukáží porovnání stavu, kdy řečení pracovníci začínali a jaký je současný stav letectví. Výstupem bude historie letectví v ČR a náhled do minulosti i současnosti od přímých účastníků.

1. Stručná historie letecké dopravy ve světě

V této části bych ráda co nejstručněji popsala vývoj letecké dopravy ve světě, protože vývoj v ČR mnohdy navazuje na to, co se stalo v zahraničí.

1.1. První pokusy

Za průkopníky v oblasti létání jsou považováni bratři Montgolfierové. Ti roku 1783 vypustili v Paříži balon se zvířecími pasažéry. Tento balon naplněný horkým vzduchem doletěl přibližně 9 km za Paříž během 25 minut. Na tehdejší dobu se jednalo o velmi úspěšný let. (1)

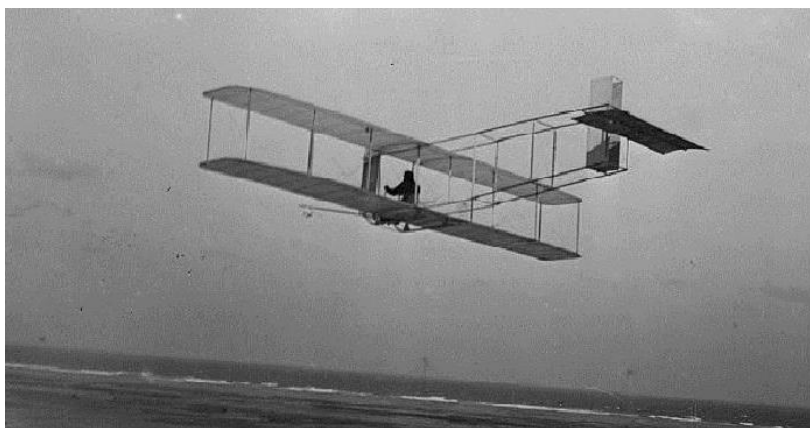
Moderní letectví je postaveno na výzkumech a objevech George Cayleye, který je pro svůj význam občas nazýván „Otec létání“. Věnoval se přednostně kluzákům. Díky těmto pokusům přišel na důležité zákonitosti letu. Vymyslel design letounu s trupem, křídly, stabilizačními ocasními a řídicími plochami. Objevil a popsal důležité fyzikální aerodynamické síly potřebné k létání – vztlak, aerodynamický odpor, tah a tíhu. [3]

Roku 1889 vydal další významný průkopník, Otto Lilienthal, knihu s názvem Ptačí let jako základ umění letu. Věnoval se v ní popisu aerodynamiky letu ptáků a jak se dá využít pro let člověka. Sám stavil kluzáky a sestrojil takový, který dokázal nést člověka a uletět delší vzdálenost. Během svého života vylepšoval své návrhy a sám zkoušel své kluzáky v praxi. To se mu stalo osudným, když roku 1896 testoval před publikem jednoplošník. Se strojem se zřítíl a po převozu do nemocnice zemřel. Na jeho úspěchy a knihu navázali bratři Wrightové. [3]

1.2. Kontrolovaný let

První plně kontrolovaný let provedli roku 1903 bratři Wrightové. Jejich letoun byl těžší než vzduch a poháněn motorem o 12 koňských silách. Tento letoun byl sice průlomem, ale byl těžko ovladatelný a velmi nestabilní. Bratři svůj nápad postupně zlepšovali, až roku 1905 jejich letoun Flyer III dokázal kontrolovaně létat 39 minut. Poté mu došlo palivo. Tento let znamenal, že si lidstvo dokáže podmanit nebe. (2)

Bratři Wrightové byli také první, kdo v Americe přepravil pasažéra. Byl jím roku 1908 Charles Furnas, který s Orvillem Wrightem letěl na letounu Kitty Hawk. [6]



Obrázek 1 - Letoun Kitty Hawk (Pixdaus Ltd, © 2008-2018)

V roce 1909 byl uskutečněn let přes kanál La Manche. Pilotoval Francouz Louis Blériot a vzdálenost 38 km z Calais do Doveru přeletěl za 37 minut. Díky tomuto počínu vyhrál 1000 liber, které za zdolání kanálu nabízel Daily Mail. [6]

První pravidelnou linku zavedla společnost St. Petersburg – Tampa Air Boat Line v roce 1914 na Floridě. Thomas Benoist se držel designu Glenna Curtisse na letoun, který může ke vzletu a přistání používat vodní hladinu. Tento letoun postavil a pravidelně s ním létal mezi Tampa Bay a St. Petesburgem. Města dělilo přibližně 29 km. Jako první pasažér letěl bývalý starosta St. Petersburgu, let trval 23 minut. Po 4 měsících, s koncem turistické sezony, společnost skončila. (3)

1.3. První světová válka

Ačkoli se letadla rychle rozvíjela, samotná komerční doprava vázla. Především proto, že se lidé báli létat, necítili se bezpečně. (3)

S příchodem 1. světové války byl ovšem rychle rozpoznán potenciál letounu a létání jako způsobu boje a do vývoje bojových letadel se začalo ve velkém investovat ve všech zúčastněných zemích. Výrazný posun byl zaznamenán v oblasti motorů, které nově umožňovaly letadlům letět téměř 210 km/hod. (3) Nejčastěji se pro potřeby boje vyráběly jedno a dvouplošníky s jedním nebo dvěma místy. Co se ovšem týče designu letadel, na rozdíl od motorů se v nich během války velký pokrok neudělal. [6]

Letadla se ve válce používala nejdříve pro pozorování, špionáž a pomoc se zaměřováním při dělostřelecké palbě. [2]

Prvními, kdo sestřelil nepřátelský letoun byla roku 1914 francouzská posádka Joseph Frantz a Louis Quenault. Vypálí na německý průzkumný letoun a zapíší si prvenství v oblasti válečného létání. [2]

Od roku 1916 slouží v námořnictvu každé země několik vzducholodí, které jsou používány pro hlídkování. Později jsou využity Německem k bombardování Londýna. [2]

Ke konci války se armády začínají zajímat i o použití letadlových lodí. Roku 1917 se uskuteční první přistání letounu na letadlové lodi během plavby. [2]

Ještě během války je zavedeno poštovní letecké spojení mezi New Yorkem a San Franciscem. [6]

1.4. Meziválečné období

Po ukončení bojů velké množství továren na výrobu letadel zastavilo provoz. Letouny již nebyly potřeba pro armádu a hromadily se na letištích a v hangárech. Většina pilotů také přišla o práci a neměla uplatnění. V této době začaly vznikat první letecké linky. [4]

Linka mezi Paříží a Londýnem vznikla roku 1919 původně jen pro úředníky a vojenské činitele účastníci se mírové konference.

Letecká doprava se ovšem rozvíjela pomalu. Lidé se báli a cestování letadlem nebylo příliš pohodlné – cestující byli vystaveni zimě, vibracím, hluku od motorů, ... (4)

Roku 1927 přeletěl Charles Lindbergh Atlantský oceán. Letěl z Paříže do New Yorku a trvalo mu to 33 hodin. [6] Díky tomuto počínu bylo jasné, že je jen otázkou vývoje, než to letadla zvládnou rychleji. Ve stejném roce jsou poprvé zavedeny dvě rozdílné třídy v kabině na lince Paříž – Londýn společnosti Imperial Airways. [2]

Roku 1934 nastala velká změna v designu letadel. Firmy vyrábějící letadla změnily kabinu tak, aby byla pohodlnější a bezpečnější pro cestující. Zároveň se snažily o to, aby bylo letadlo stabilnější a mohlo létat výše, čímž by se vyhnulo turbulencím a počasí v nižších výškách. Kvůli tomu se kabina pro cestující musela utěsnit a také bylo zavedeno velké množství bezpečnostních systémů. (4)

V roce 1937 při přistávání havarovala vzducholod' Hindenburg. Následkem poškození plynové komory a následného vznětí unikajícího plynu zemřela většina cestujících. Po této katastrofě skončilo komerční létání vzducholodí. [6]

1.5.Druhá světová válka

Během války letectví zaznamenalo obrovský rozmach, protože už z předchozí války bylo jasné, že může mít na výsledek velký dopad a může nepříteli nadělat citelné ztráty.

Předně se vyráběla letadla pro boj, ale velmi rychle bylo jasné, že letouny pro přepravu lidí a nákladu budou stejně tak důležité. Nejdříve dopravu obstarávaly letecké společnosti, postupně ale poptávce přestávaly stačit. (3)

Ve válečném období se vývoj velmi pohnul kupředu. V USA tlačili letadla k tomu, aby byla rychlejší, mohla létat výš a dál. V Evropě se ovšem podařily dva velké průlomy – radar a proudový motor. (3)

Proudový motor byl poprvé testován v Německu roku 1939, ovšem design pocházel z Británie již z roku 1930. Testovaný prototyp měl mnoho chyb a až okolo roku 1944 se Němcům podařilo design vylepšit. Pro zvrácení výsledku války bylo již pozdě. Původní designer z Británie svůj návrh také v průběhu let zlepšoval a roku 1942 odeslal prototyp do USA, kde roku 1943 postavili první proudový letoun. (3)

Radar uvedli do chodu Britové, pracovali na něm již před válkou a roku 1940 měli vlastní soustavu radarů na pobřeží. Vědci z USA mezitím vyvinuli odpovídač, aby byli schopni odlišit své vlastní letadlo od nepřátelského na obrazovce radaru. (3)

1.5.1. ICAO

V roce 1944 se v Chicagu konala konference o civilním letectví. Zúčastnily se jí Spojenci a některé neutrální státy. Projednávali zásady, podle kterých se v poválečných letech bude postupovat v civilním letectví. Na základě této konference vzniklo ICAO (International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví). Jedná se o sdružení států provozujících leteckou dopravu. [6]

1.5.2. IATA

Roku 1945 byla na Kubě založena IATA (International Air Transport Association – Mezinárodní asociace leteckých dopravců), která byla pokračovatelem původní IATA z předválečného období. Ta ovšem sdružovala jen Evropské dopravce, protože komerční lety přes oceán byly tehdy nemyslitelné. Nová IATA sdružuje letecké dopravce celého světa. Obě výše zmíněné organizace spolu úzce spolupracují. [6].

1.6. Poválečné období a Studená válka

Ačkoli během války nastal velký rozvoj letadel, hlavně v oblasti proudových motorů, zbyla ještě spousta problémů a chyb, které bylo potřeba doladit. Během Studené války do vývoje investovaly oba zneprátelené bloky, což umožnilo odstranit chyby proudového motoru a dalších částí letadel. Vývoj byl zaměřován na armádní letouny, ale většina zlepšení se dala použít i v komerčním létání. Nejlepším příkladem je tankovací letoun KC-135, který byl později předělán a představen jako první komerční proudový letoun Boeing 707. V obou verzích šlo o velký úspěch. (3)

Velký rozvoj v komerčním létání přišel se zavedením širokotrupých letadel. Jako první letadlo byl takto postaven Boeing 747, který je v různých verzích vyráběn dodnes. Díky tomu mohl jeden letoun pojmout mnohem více cestujících, mezi které se daly rozpočítat náklady. Díky tomuto se otevřely dveře snížení cen letenek a umožnily v budoucnu nízkonákladovým dopravcům vstup na trh. (46)

V 80. letech vznikly první charterové linky. Tyto linky nebyly brány jako pravidelná doprava, a proto se nemusely řídit bilaterálními smlouvami, které si mezi sebou stanovily aerolinky. Díky těmto dohodám, ve kterých byla i cena za letenku, mezi aerolinkami neexistovala cenová rivalita. Tyto charterové linky si ovšem mohly stanovit cenu, jak uznaly za vhodné, a proto byly lety s nimi mnohdy levnější než s klasickým dopravcem. (46)

Roku 1997 byl dokončen proces změny prostředí a pravidel pro provozování letecké dopravy v Evropské Unii. Díky změnám, které proběhly, vstoupily v platnost volnější smlouvy, možnost aerolinek provozovat dopravu z bodu A do bodu B mimo svou domovskou zemi a podobně. (46)

Již před rokem 1997, konkrétně v roce 1986 vznikla první nízkonákladová společnost, Ryanair. (47) Tato společnost založila obchodní model na cestách z bodu do bodu, bez garantovaných přestupů, nízkých cenách letenek, plateb za zavazadlo, za konkrétní sedadlo apod. Díky vzniku této společnosti a pozdějšímu nástupu dalších nízkonákladových společností se letecká doprava velmi rozšířila a byla zpřístupněna velkému objemu lidí.

Další rozvoj přinášel novější typy letadel, snižoval spotřebu a zvyšoval kapacitu. Vznikla dvoupodlažní letadla, jako Airbus A380 nebo Boeing 747.

Nehodou, která poznamenala celý svět, je ta letounu Concorde z roku 2000. Letoun havaroval při vzletu kvůli vybuchlé pneumatice a proražené nádrži. 3 roky po této nehodě byl jeho provoz ukončen a do dnešních dnů se podobný projekt nadzvukového komerčního letadla nevrátil.

Letectví velmi poznamenala každá nehoda, která se odehrála, největší stopu pravděpodobně zanechaly útoky z 11. září 2001. Tehdy byla unesena čtyři letadla a použita jako zbraň proti lidem na zemi. Dvě narazila do mrakodrapů Světového obchodního centra v New Yorku, které se následkem toho zřítily. Další narazilo do Pentagonu. V posledním letadle cestující bojovali s únosci, a nakonec havarovali do země. Následky tohoto teroristického útoku jsou dodnes patrné na bezpečnostních kontrolách, které se po útocích velmi zpřísnily a změnily.

Letectví se i nadále rozvíjelo, s každým rokem roste počet cestujících, kteří při cestě do své destinace využívají leteckou dopravu. Jakákoli další nehoda znamená přísnější bezpečnostní opatření a kontroly, i přesto se ale letecká doprava těší velké oblibě.

2. Historie letecké dopravy v České republice

Tímto se dostávám k vlastnímu tématu, historii letectví v ČR. Pokusy našich průkopníků často navazovaly na to, co se dělo ve světě, zkoumali vlastní možnosti a vylepšovali převzaté myšlenky.

Již v 18. století u nás existovala pověst o Vítovi Fučíkovi, který létal za pomoci jím sestrojených křídel, která nadlehčoval pytlí s bahenním plynem. On sám skutečně žil, ovšem o těchto křídlech neexistují žádné věrohodné záznamy. [5]

2.1. Balony u nás

Vzlet bratří Montgolfierů probudil i u nás velký zájem o létání. Již rok po jejich letu balonem zkoušel něco podobného český učenec Tadeáš Hanka. V roce 1790 u nás vzlétl balonem Francouz J.P. Blanchard s hrabětem Jáchymem Štenberkem. [5] Hrabě si s sebou tehdy vzal několik přístrojů. Ovšem většina se mu rozbila nebo vypadala z balonu, jediné, co změřil bylo, že vystoupali do výšky 1769 metrů. Toto změřil díky rtuťovému teploměru, teplota padla až k bodu mrazu. [4]

V souvislosti se zájmem o letectví a ukázkou balonů na Zemské jubilejní výstavě vznikla roku 1891 Česká aeronautická společnost. [5] Nevydržela dlouho, po neshodách členů a vedení se rozpadla roku 1905. Tou dobou také ustupoval zájem o balony a na scénu nastupovala letadla těžší než vzduch. [4]

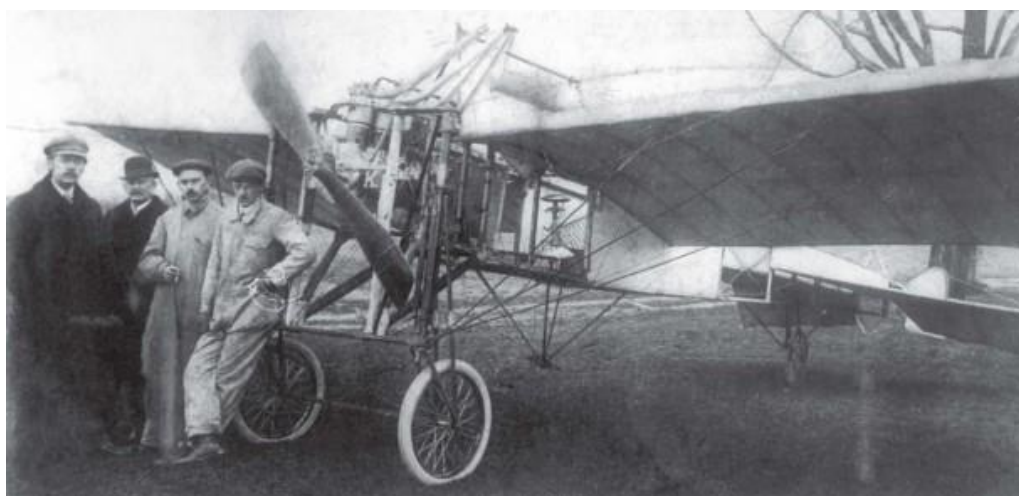
2.2. První pokusy s letadly

Již roku 1860 český inženýr Václav Kadeřávek sestrojil malý model ptáčka, který, poháněn elektromagnety, skutečně vzlétl. Na základě tohoto úspěchu, a dalšího pozorování letu ptáků, se Václav snažil sestavit letadlo. Sestavil „Samolet český“, se kterým se pokusil o vzlet. Nezadařilo se a on musel hledat sponzora. Když jednoho našel, zkoušel místo elektromagnetů jen lidskou sílu, ale uznal, že je to málo. Až do konce života se snažil dostat do vzduchu původní nápad, letoun na elektromagnety, ale bezúspěšně. [4]

V roce 1895 začal Vilém Urbánek pracovat na zařízení, které bylo vzdáleným předchůdcem autopilota. Testoval gyroskop, který v případě vychýlení letounu sepne elektrický obvod a ten upraví polohu kormidla. Tento vynález si nechal roku 1909 patentovat. [4] Letoun s tímto systémem byl v roce 1910 vystaven na automobilové výstavě v Praze. Kromě gyroskopicky

kontrolovaných nosných ploch měl prototyp i „*přístroj orientační a přístroj k měření rychlosti a prolétnutí dráhy, rovněž i brzdu, která se utváří z kormidla.*“ (Rypl, ©2018). Letadlo se ale nikdy nevzneslo. (5)

Nejznámějším českým letcem je inženýr Jan Kašpar. Od roku 1910 předváděl veřejné vzlety v několika městech. Roku 1911 letěl z Pardubic do Prahy. Vzdálenost 120 km zvládl uletět za 92 minut. [4] Šlo o nejdelší let do té doby konaný v Rakousko – Uhersku. Ještě roku 1911 překonal Kašpar další milník – jako první pilot na našem území přepravil cestujícího. Na trase Mělník – Praha s ním letěl novinář Kalva. Let se zdařil a Kašpar téhož roku založil v Pardubicích leteckou školu. [5]



Obrázek 2 - Jan Kašpar se svým jednoplošníkem (VTM Science, © 2018)

Během války byl Kašpar přidělen k leteckému útvaru, ovšem jen jako technik. Po smrti svého otce mu došly finance, a proto se již k létání nevrátil. Po válce pracoval chvíli jako úředník ministerstva a zemřel roku 1927. [4]

Kašparův bratranec, Evžen Čihák, se zúčastnil několika letů a pokračoval pak v létání a konstruování letadel spolu se svým bratrem Hugem. Nejdříve se pokoušeli postavit si letadlo sami. To jim nevyšlo, a proto si objednali letoun z Francie. To Evžen rozbil, zvládl zachránit jen motor. Roku 1912 získal mezinárodní pilotní diplom. Do začátku války postavil několik jednoplošníků elegantního tvaru s pokrokovou konstrukcí. Šlo o nejvyspělejší letadla vyráběná u nás před válkou. Se svými bratry založil výrobu letadel. Prodávali jedenáct typů různých cenových kategorií a slibovali dodat objednané letadlo do tří týdnů od podané objednávky. K tomu si ještě zřídili leteckou školu. Evžen měl další nápady, například letadlo bez výztuh, vývoj a testy mu ovšem překazila první světová válka. Letouny mu byly zabaveny a on neměl možnost létat. [4]

Jedna z prvních pilotek světa byla Češka, Božena Langlerová. Absolvovala Gradeho leteckou školu v Německu. Při prvním pokusu o složení zkoušky havarovala a těžce se zranila. Po vyléčení to zkusila znovu a jako druhá žena světa diplom získala. Odešla létat do Ameriky, díky čemuž byla jednou z prvních, kdo mohl létat v létajícím člunu. Z USA odešla roku 1913 s tím, že se vrátí. Díky nemoci a první světové válce nedostala šanci. Hlásila se k rakouskému letectvu, aby měla šanci uprchnout, nikdy ji ovšem nepřijali. [4]

2.3. První světová válka

Začátkem války zabavila vláda Rakouska – Uherska letadla všem československým letcům. Piloti narukovali do armády, sloužili většinou ale jen jako pozemní personál. Češi a Slováci byli tehdy bráni jako rozkladný prvek monarchie, a proto o ně, jako o letce, nebyl v armádě zájem. [5]

Protože ale z rakouských útvarů někteří přeběhli a spousta krajanů již před válkou žila v zahraničí, byly vytvořeny legie československých letců, které se zapojily do bojů spolu s vojáky Dohody. Nebojovali jen ve Francii, ale také v Srbsku, Černé hoře, Itálii a v Rusku. [5]

Generál francouzské armády, Slovák Milan Rastislav Štefánik tehdy umožnil dobrovolníkům z řad našich letců absolvovat letecký výcvik. Absolventi poté mohli ve francouzské armádě bojovat jako stíhači, průzkumníci nebo pozorovatelé. Tito letci byli po válce odměněni vysokými posty v československé armádě. [5]



Obrázek 3 - Milan Rastislav Štefánik (iDnes.cz, © 2012)

První čistě československý letecký útvar vznikl v Rusku jako součást První husitské střelecké divize. Naši letci se během války ukázali jako schopní bojovníci, řada z nich získala vysoká vyznamenání zemí, pod kterými létali. [5]

Ani našim letcům se nevyhnuly ztráty, roku 1917 zemřel při leteckém souboji stíhací pilot Jan Hofman. Byl posmrtně vyznamenán za bojové zásluhy. [5]

2.4.Samostatné Československo a meziválečné období

2.4.1. Výrobci

Vzhledem k rozvoji letectví na našem území bylo potřeba zajistit to nejdůležitější – letadla. Vývoje a výroby se ujaly firmy Avia, Aero a Letov.

2.4.1.1.1. Avia

Avia začala skromně jako opravárenská firma. Sídliila ve Vysočanech a k opravám občas vyrobila vrtuli. V jejím čele stáli inženýři Pavel Beneš a Miroslav Hajn. Později přibrali ještě dva společníky a roku 1920 byl představen první letoun, jednoplošník Avia BH-1 Exp, který našel využití i ve vojenském letectvu. Na První československé mezinárodní letecké výstavě v Praze získal tento letoun pozornost prezidenta Masaryka a ten pak dal Avii 100 000 tehdejších korun na další vývoj. (23)

Díky rozvoji dodávala Avia během chvíle letadla zákazníkům doma i v zahraničí. Kvůli rozšiřování výroby se roku 1923 přestěhovala z Vysočan do Holešovic. Koncem 20. let odkupuje Avii Škoda a roku 1931 se znovu stěhovala, tentokrát do Letňan. Zde jako konstruktér figuroval František Novotný, který vyprojektoval několik stíhacích a akrobatických letounů. (23) Začátkem druhé světové války byly letouny zabaveny a vývojářská činnost utlumena.

2.4.1.1.2. Aero Vodochody

Společnost byla založena začátkem roku 1919. Již od začátku se zaměřovala na vývoj a výrobu letadel. První vojenský letoun představila ještě téhož roku a tato ukázka zajistila objednávku Ministerstva obrany. Roku 1921 představilo Aero první civilní dopravní letadlo. (24)

Aero dále přicházelo s vojenskými letadly, které od něj odebíralo Ministerstvo obrany, a i s civilními letouny odebíranými Ministerstvem veřejných prací. Kvůli objemu výroby se

přesunuli do nové haly ve Vysočanech. Ve druhé polovině 30. let začalo Aero licenčně vyrábět dvumotorové bombardéry francouzské a sovětské výroby. (24)

S příchodem 2. světové války byla továrna využita pro výrobu letounů pro Luftwaffe. (24)

2.4.1.1.3. Letov

Společnost byla založena již roku 1918 Ministerstvem obrany. Záměrem bylo, aby opravovala letouny zabavené po válce. Již roku 1920 ale vzlétl letoun návrhu Aloise Šmolíka. Tento letoun domácího designu a výroby v podstatě přesvědčil vládu, aby bylo naše letectvo zásobováno stroji vyrobenými v Československu, ne ve Francii, jak bylo původně zamýšleno. Původně soukromá společnost se stává státním podnikem Hlavní letecké dílny a je přestěhována do Kbel. Roku 1922 se společnost přejmenovává na Československou vojenskou továrnu na letadla a začíná používat název Letov. (25)

Společnost se zaměřuje především na vojenská letadla a slaví úspěchy. Licenční práva odkoupí Bulharsko a Finsko. (25)

Roku 1925 se opět stěhují, tentokrát do Letňan, kde mají k dispozici vlastní letiště. Další postavený bombardovací letoun Š-16 sklízí velký úspěch v zahraničí i doma. (25)

Před válkou přichází s koncepcí nové stíhačky, ale pro zavedení do výzbroje je již pozdě. (25) Stejně jako předchozí dvě firmy byla i firma Letov po okupaci využívána pro potřeby německé Luftwaffe.

2.4.2. Vojenské letectví

Samostatná Československá republika vznikla 28. října 1918. Pár dní po jejím vyhlášení se podařilo leteckým nadšencům a bývalým vojenským pilotům zachránit několik opuštěných letadel zbylých po Rakousko – Uherské armádě. Vytvořili leteckou jednotku, jejíž základnou se stala louka u Strašnic. [5]

Hlavní postavou této letecké jednotky byl Jindřich Kostrba, bývalý Rakousko-Uherský stíhač v Itálii. Odtud byl odvelen, vystřídal několik zařazení a po vyhlášení samostatné Republiky odsouzen vojenským tribunálem k trestu smrti. Odmítl použít sílu Rakousko – Uherské vojenské policie proti Československým vzbouřencům na Václavském náměstí a přeběhl k nim. Vojska Rakouska – Uherska byla tehdy vyhnána a trest nemohl být vykonán. [4]

Kostrba tehdy vyzval všechny bývalé letce k součinnosti na budování nového letectva a během pár dní měl sbor letců a mechaniků. Zázemím se jim stala Josefská kasárna, k opravám letounů využívali strojnický pavilon v Holešovicích. Členové sboru byli rozděleni na letce a techniky. V dalších městech vznikaly letecké posádky z bývalých příslušníků armády. V Praze vzniklo letiště Prosek na polích u Kbel. [4]

Základ letectva tvořily letouny, které piloti vzali s sebou z fronty, došla letadla z Francie a ta ponechaná na našem území Rakousko – Uherskou armádou. [4]

Politika naší republiky směřovala hlavně k Francii, která se u nás pokoušela prosadit své obchodní zájmy i v leteckém průmyslu. Snažili se, aby naše vláda brzdila objednávky letounů našich výrobců a upřednostňovala francouzské výrobky. [4]

Díky velkému počtu šikovných konstruktérů a mechaniků se brzy uskutečnily řady zkušebních letů strojů naší výroby. Po těchto testech bylo jasné, že domácí výroba zvládne konkurovat zahraničním výrobkům. V druhé polovině dvacátých let bylo československé letectvo vybaveno již jen stroji naší výroby. [5]

2.4.3. Civilní letectví

V poválečných letech bylo letectví velmi nebezpečnou záležitostí a pro cestující dosti nepohodlnou. Před letem byl cestující zvážen, oblečen do letecké kombinézy, teplých bot, rukavic, kukly, šály a leteckých brýlí. Potom byl za pomoci mechaniků dopraven do letadla, usazen za pilota a připoután. Kabina byla otevřená a nízká, takže cestující i pilot vyčnívali ven a byli vydání napospas počasí. [4] I přes všechny tyto, z dnešního pohledu, nepohodlnosti, se našel dostatek cestujících, aby mohla letecká doprava dále vzkvétat.

Po válce se také u nás začalo rozvíjet komerční letectví. Roku 1920 na našem území působily dvě soukromé letecké společnosti – FALCO a IKARUS. Oborem podnikání obou společností byly hlavně vyhlídkové lety a občasná přeprava na jiná letiště. Ani jedna společnost nevydržela dlouho, létaly se starými až přestárlými stroji a jejich lety často končily haváriemi. [4]

Obě výše zmíněné společnosti se nakonec sloučily v jednu, která nesla název „Československá letecká akciová společnost“ neboli ČsLAS. Původně chtěli provozovat lety mezi Prahou a Drážďanami nebo Berlínem, z tohoto nápadu ovšem sešlo kvůli financím a zákazu přeletu německého území. Vznik společnosti ovšem dal impulz k výrobě dopravní verze vojenského letounu. Ujal se toho inženýr Alois Šmolík a letoun byl dokončen roku 1920. ČsLAS poté

objednávala stroje v továrně Aero. Zde také vzniklo první československé dopravní letadlo A-10. [4]



Obrázek 4 - První československý dopravní letoun A-10 (Modelarovo, © 2018)

ČsLAS ovšem neměla možnost s těmito letouny začít pravidelně létat, roku 1923 vyhlásila úpadek a čtyři stroje A-10 převzaly právě začínající Československé státní aerolinie. Stroje využívaly především na cesty mezi Prahou a Bratislavou, později létali až do Košic. (6)

2.4.3.1.1. Československé státní aerolinie

Československé státní aerolinie vznikly oficiálně 6.10.1923. U jejich zrodu byl i výše zmíněný Evžen Čihák. Po zabavení letadel před 1.světovou válkou nemohl dále létat, ale jeho bratr Hugo získal místo jako úředník v ČSA a Evženovi zařídil ve Kbélích místo mechanika. Později se Čihák dostal až na post správce provozu. Evžen byl in memoriam vyznamenán Tissandierovým diplomem za přínos letectví. [4]

První let nové společnosti měl být symbolicky 28.10. na výročí založení Československa z Prahy do Bratislavy, kvůli špatnému počasí ale jen obkroužili letiště ve Kbélích. Do Bratislavy odletěli následující den. Aerolinie létaly především vnitrostátně do Bratislavy, Košic, Brna a Mariánských lázní. (7) Členy IATA se staly roku 1929. (8)

První zahraniční linku zavedly ČSA roku 1930. Jde o linku Praha-Bratislava-Záhřeb, která je později prodloužena až do Sušaku. Kvůli prodloužení linky je zakoupen létající člun britské výroby, který létal ze Záhřebu do Sušaku. V Záhřebu startoval klasicky z pozemního letiště, v Sušaku přistával na vodě. Na základě tohoto vstupu do mezinárodní letecké dopravy se mění zkratka českých letadel na OK místo L-B. Další roky prodlužuje ČSA své linky na další

mezinárodní letiště. V roce 1936 je zavedena linka Praha – Moskva. Cestou má několik mezipřistání v Rumunsku, na Ukrajině a v Rusku. (8)

2.4.3.1.2. Československá letecká společnost

Roku 1927 vznikl v Československu ČSA konkurent, byla založena Československá letecká společnost. Vznikla jako soukromý podnik Škodových závodů s jistou spoluúčástí státu. Již od začátku bylo záměrem této společnosti specializovat se na mezinárodní dopravu. Prvním ředitelem společnosti se stal Karel Hupner. Zajímavostí je, že tento muž předtím zastával stejnou pozici u konkurenčních ČSA. Obě společnosti měly základnu ve Kbelích, kam tou dobou už létalo i několik zahraničních dopravců. První linkou ČLS byl spoj Berlín-Dráždany-Praha-Vídeň, jejíž provoz byl zahájen roku 1928. (9)

V dalších letech byly prodlužovány stávající linky a zaváděny nové. Velmi stěžejní stanicí se pro ČLS stal Amsterdam. Velice úzce na tomto letišti spolupracovali s KLM. Roku 1936 bylo možno z Prahy s ČLS letět i do Švýcarska, Francie a dalšího roku do Maďarska. V roce 1938 byly dvě linky z Amsterdamu prodlouženy až do Londýna. (9)

2.4.3.1.3. První stewardky

V dubnu roku 1937 chce ČLS zavést na svých letech „vynález“ ze zámoří – Americká Pan Am tehdy zavedla na svých linkách stewardky a ČLS nechtěly zůstat pozadu. Po výběrovém řízení bylo čtyřem dívkám umožněno účastnit se výcviku u holandské KLM. Po výcviku se zaučovaly pod dohledem holandských kolegyní na linkách z Amsterdamu. Děvčata začala službu na linkách ČLS 15. června 1937. Létala do několika evropských měst, přibližně 10 000 kilometrů měsíčně. Jejich roční plat byl 18 000 korun hrubého a příplatky za kilometry. ČSA poprvé zavedly stewardky na svých linkách 2. července 1937. (10)

Práce letušky nebyla jen o servírování občerstvení. Ačkoli již cestující seděli v kryté kabině, stále byli vystaveni zimě a hluku, proto děvčata rozdávala deky, sluneční brýle a špunty do uší. Na palubě bylo možno připravit kávu, čaj nebo bujón díky termosce s vodou. Letušky také odpovídaly na dotazy cestujících o cestě, znaly pamětihodnosti země, kam letí a cestu, aby mohly cestujících ukázat geografické body na mapě a pod nimi. Jejich prací bylo také vybrat před cestou pasy a v destinaci pomoci cestujících s celním odbavením. Musely zabránit panice při špatném počasí a turbulencí a vysvětlit cestujícím používání toalety na palubě, tzv. „Díry do neznáma“. Ve smlouvě také měly uvedeno, že mimo sezonu (listopad-únor) budou čerpat neplacené volno, pomáhat v obchodním oddělení s administrativou nebo cizojazyčnou

korespondencí. Před začátkem další sezony podstoupily znovu lékařské vyšetření a školení o novinkách v letectví. (10)



Obrázek 5 - První letuška ČLS Alžběta Krauskopfová před prvním letem (Miroslav Jindra, 1937)

2.4.4. Četnické letecké hlídky

Již roku 1919 bylo Československo signatářem Mezinárodní úmluvy o úpravě letectví. Tato úmluva zajišťovala každému státu svrchovanost nad svým vzdušným prostorem. [1]

Během dvacátých let nebyla potřeba si svůj vzdušný prostor hlídat, nedocházelo k žádným incidentům. To se ovšem změnilo s nástupem fašismu v Německu. Nebyli to ale jen Němci, kdo přelétával náš vzdušný prostor, ale i Maďaři, kteří ideově souhlasili s Hitlerem. [1]

Jak se situace postupně zhoršovala, došla až do bodu, kdy 1935 vznikla na popud Ministerstva vnitra Letecká policie. Do pravomocí nespádala jen kontrola vzdušného prostoru před narušiteli, ale i vyšetřování leteckých nehod, kontrola dodržování předpisů na letištích a další kriminalita spojená s letectvím. [1]

Letecká policie byla zařazena pod četnictvo, ale složením se nejvíce podobala vojenským leteckým útvarům. Než byli vyškoleni četniční letci, byli k hlídkám dočasně přerazeni letci z vojenského letectva. Výcvik zajišťovali také vojáci, konkrétně 4. Letecký pluk ve Kbelích. [1]

Hlídky v roce 1935 strážily primárně hranici s Německem a Maďarskem, s rozšířením působnosti a ochranou všech hranic se počítalo do budoucna. Roku 1938 byla zřízena hlídka u jižní hranice republiky s Rakouskem. Ačkoli se hlídky snažily, vybavením na Německé letouny neměly. [1]

Roku 1938, v předvečer mobilizace 22.9., byly četnické hlídky převeleny pod vojenské letectvo. Hlídky se znovu osamostatnily 7. listopadu 1938, ale jen v Českých zemích, na Slovensku zůstaly pod správou vojáků. Po zabrání Sudet u hlídek proběhla reorganizace, mnohé musely změnit působiště. Silící hrozba války roku 1939 měla za následek úvahu o převelení personálu a strojů od hlídek k vojenskému letectvu a zachování pouhých dvou v Praze a Brně. Toto se nestihlo realizovat, německá vojska vpadla do republiky, zničila hlídkám techniku, rozpustili útvar a zakázala jim činnost. Stejně jako velký počet našich občanů i členové leteckých hlídek po okupaci emigrovali na západ a zúčastnili se bitev 2. světové války. [1]

2.4.5. Meziválečná letiště Československa

2.4.5.1.1. Letiště Kbely

Letiště bylo založeno krátce po vzniku Československé republiky a sloužilo jako vojenské i civilní letiště. Roku 1920 sem bylo přemístěno několik hangárů z opuštěného Rakousko-Uherského letiště v Chebu. Některé z těchto prvních hangárů stále stojí a jsou využívány. (11)

V dalších letech byly postaveny železobetonové hangáry, budovy pro personál a mužstvo, věž, a roku 1928 byla dokončena vodárenská věž s naváděcími světly. Na letišti vznikly základy československého letectva a jeho pluků, které byly později přeloženy jinam. Před válkou zde fungoval 4. a 6. letecký pluk. (11)

Využití pro komerční létání skončilo s dostavbou Ruzyňského letiště roku 1937 a v Kbelích zůstali jen vojáci. Na začátku 2. světové války bylo letiště zabráno a Němci si zde vybudovali opravárenské dílny. (11)

2.4.5.1.2. Letiště Ruzyně

Vzhledem k velkému nárůstu vojenského i civilního provozu bylo jasné, že letiště ve Kbelích brzy přestane stačit. Proto bylo roku 1929 rozhodnuto o stavbě nového letiště na pláni mezi Ruzyní, Kněževsí a Hostivicemi. Již roku 1930 byla vybraná lokalita upravena tak, aby sem mohly být odkláněny lety v případě přetížení Kbelského letiště. Následně byla vyhlášena soutěž na konečnou podobu letiště a roku 1933 se začalo stavět. Vzhledem k tehdejší krizi byly firmy

zapojené do stavby smluvně vázány, že použijí co nejméně strojů, aby daly práci co nejvíce lidem. Stavba dala práci několika stovkám nezaměstnaných. (12)

Letiště mělo travnaté dráhy, potrubní poštu, maják, prvky, které umožňovaly létání za nízké viditelnosti a v noci, hangáry, ředitelství ČSA, vodojem a další provozní budovy. Na tehdejší dobu bylo letiště velmi moderní. V odbavovací budově byl vládní salonek, celní úřad, četnická stanice, meteorologická služebna a další služby pro cestující. (12)

Provoz na Ruzyňském letišti začal roku 1937, kdy zde přistálo letadlo ČLS na lince z Piešťan. Je zajímavostí, že vnitrostátní linky měla obstarávat ČSA, a ČLS pravidelnou linku z Piešťan ani nemělo. (13)

Výše popsaný prostor letiště je dnes označován jako Terminál 4, vlastní ho Ministerstvo obrany ČR a vítají se zde vládní návštěvy. (13)

Ještě před válkou se začalo s budováním betonových drah, ty byly ovšem dokončené až během války. Letiště bylo, stejně jako to Kbelské, zabráno po okupaci Němci a využíváno pro jejich účely. (12)

2.4.5.1.3. Letiště Bratislava

Na letiště Bratislava – Vajnory jako první podnikali lety vojenští piloti. Při letu ke vzniku ČSA se zde uskutečnilo první civilní přistání 29. října 1923. Následující rok byla linka z Prahy do Bratislavy prodloužena až do Košic. V dalších letech se z Bratislavy dalo létat na mezinárodních linkách do několika měst Evropy, a i k Jaderskému moři. (14) Již v tehdejším období bylo zřejmé, že blízkost Malých Karpat bude v budoucnu bránit rozvoji letiště. (15) Po okupaci bylo letiště také zabráno a využíváno pro účely Němců.

2.4.5.1.4. Letiště Brno

O letišti se začalo uvažovat již v roce 1923, kdy bylo vybráno místo u Černovic. První letadlo zde přistálo roku 1926. V dalších letech roste počet linek a zemí, se kterými je Brno spojeno. Kvůli hospodářské krizi, která začala roku 1931 dochází o čtyři roky později ke zrušení většiny zahraničních linek, provoz a význam letiště slábne. Stejně jako ostatní letiště Československa je po okupaci zabráno. (22)

2.5. Druhá světová válka

V této kapitole se chci věnovat tomu, co se odehrálo na našem území. Okrajově se zmíním i o našich letcích v RAF a jiných leteckých útvech, primárně chci ale zůstat u rozvoje u nás. Zásluhy letců RAF by vydaly na svou vlastní práci.

Jak již bylo řečeno, během druhé světové války zažilo letectví velkou revoluci v konstrukci a vybavení letadel. Vývoj byl podřízen potřebám války, většina vynálezů ale později našla uplatnění i v komerčním létání.

Jen dva dny před podepsáním Mnichovské dohody byl testován prototyp naší nejmodernější stíhačky Avia B.35. Byla to naše první dolnoplošná stíhačka, která se mohla rovnat letounům vyráběným v zahraničí. Po příchodu Němců již nemohla posloužit našim vojákům, Němci ji ale zhodnotili jako slibnou a nařídili pokračovat ve vývoji. Konečný prototyp, následně sériově vyráběný, dostal zatahovací podvozek a zájem o něj projeví Bulhaři. Dodávka byla uskutečněna až roku 1943 a v tu dobu již byla tato stíhačka zaostalá. (16)

Po Mnichovské dohodě se z nás stal protektorát, kde vládli nacisté. Roku 1939 začalo platit tzv. „Říšské letecké právo“, které zapovídalo činnost v letecké dopravě komukoli jinému než německé společnosti Lufthansa. V návaznosti na to ČSA i ČLS zastavily činnost. Veškerý majetek obou společností byl převeden na Lufthansu, a vojenská letiště, letadla a další vybavení přešlo do rukou německé armády. Ovšem, ačkoli získali materiál a zázemí, nezískali nacisté personál – spousta letců, posádek, konstruktérů, mechaniků a dalších pracovníků emigrovala a pomstila se nacistům za okupaci své země. [4]

Na letišti v Ruzyni byla zřízena vojenská letecká škola pro účely německého letectva. Z ČSA bylo povoleno pokračovat v činnosti jen těm pracovníkům, kteří se zabývali likvidací společnosti. Některým těmto zaměstnancům se ale díky výše zmíněné práci podařilo zachránit dokumenty, které musely před gestapem schovávat. Šlo například o letecký rejstřík, do kterého se zapisovaly nově, a ilegálně, vydané letecké průkazy, osvědčení a záznamy o prováděných zkouškách. [4]

Svaz letců a Český národní aeroklub schovával ilegální činnost leteckých pracovníků, kteří pomáhali letcům, kteří se chtěli ilegálně dostat za hranice. Činnost byla prozrazena a roku 1940 byli členové pozatýkáni. Velký počet pracovníků skončil na popravišti. [4]

2.5.1. Civilní letectví

Jak bylo zmíněno, obě společnosti provozující leteckou dopravu byly ukončeny. Z letiště v Ruzyni létala Lufthansa, která obnovila linku Berlín-Praha-Vídeň. [4]

Na Slovensku vznikla roku 1939 Slovenská letecká akciová společnost, létala ale letadly Lufthansy. Linka Bratislava-Vídeň ani neměla dlouhého trvání. Obnovena byla roku 1940 a zároveň byla prodloužena až do Budapešti. Roku 1944 kvůli postupující frontě ukončila SLS činnost, její letadla byla převedena pod německou armádu a zničena v boji. [4]

Na letišti v Ruzyni byly dokončeny betonové dráhy, s jejichž stavbou se začalo před válkou. Letiště koncem války mělo 4 dráhy délky 950-1800 metrů. (17) Němci během války upravovali letiště pro své účely, potřebovali zvýšit kapacitu a zlepšit prostory pro bombardovací leteckou školu. Na nové dráhy instalovali moderní radiomajáky. Na letišti během války působilo několik útvarů Luftwaffe. Koncem války zde operovaly také proudové stíhací letouny. Odsud také startovaly letouny, které se pokoušely potlačit Pražské povstání, nebo bojovat s partyzány v okolí Jenče. Když Němci letiště koncem války opouštěli, zničili letu neschopné stroje a zaminovali prostory drah, terminálu i hangárů. K žádnému výbuchu naštěstí nedošlo. Letiště bylo osvobozeno 8.5.1945 a bývalí zaměstnanci okamžitě začali s úklidem od trosek, aby mohlo být používáno. Měli štěstí, dráhy a stojánky byly schopné provozu, a proto se okamžitě mohlo začít s nutnými opravami. (18)

Letiště ve Kbelích bylo využíváno jen jako opravárenské letiště. Koncem války, roku 1945 bylo silně poškozeno bombardováním, protože zde Spojenci odhalili větší počet proudových letounů Messerschmitt. (19) Letiště bylo také osvobozeno až koncem války. Dvě okolní, letňanské a čakovické byla osvobozena již 5.5., ve Kbelích ale Němci drželi pozice až do noci z 8. na 9.5.1945. (20)

2.5.2. Českoslovenští letci v zahraničí

Někteří naši letci utekli do Polska, kde se již roku 1939 zapojili do bojů. Následně se přesunuli do Francie, kde patřili k nejlepším obráncům. [5] Po porážce Francie roku 1940 velká část uprchla do Velké Británie, kde si získali respekt za zapojení se do bitvy o Británii. (21)

V rámci RAF postupně vznikly tři stíhací (310., 312. a 313.), jedna bombardovací (311.) a jedna noční stíhací peruť (68.), které byly složeny čistě z československých letců. Letci těchto perutí nám vydobyli respekt ostatních zemí. [5]

Roku 1944 odjeli někteří piloti do Sovětského svazu a vytvořili zde první československou leteckou jednotku na východní frontě. Postupně vznikl 1. československý samostatný stíhací pluk SSSR. Tito piloti pomáhali 17. září 1944 na Slovensku vzbouřené slovenské armádě. Po porážce slovenského povstání piloti sice ustoupili, bojovali ale nadále po boku sovětské armády. [5]

Většina letců RAF a pluku ze SSSR přiletěla zpět do vlasti v květnu 1945. Mnoho těchto bojovníků po válce zastávalo vysoké posty v Československém letectvu.

2.6. Poválečné období

Bezprostředně po druhé světové válce se zpět do vlasti vraceli ti, kteří bojovali na jiných frontách. I díky nim bylo možno většinu letišť uvést do provozu schopného stavu vcelku rychle, a již v létě roku 1945 mohly být vykonávány první nepravidelné lety doma i do zahraničí. [6]

2.6.1. ČSA

Již 14. září 1945 byla obnovena činnost ČSA, které se stávají jedinou státní společností ČSR pro provoz civilní letecké dopravy. Provoz je zahájen pravidelně roku 1946 znovu s označením OK. Nejdříve byly obnoveny vnitrostátní linky, a ještě týž rok se přidaly linky do evropských měst. [6]

Roku 1947 podniknou ČSA první mezikontinentální lety. Jedna linka vede přes Istanbul do Ankary a druhá do Káhiry. Do roku 1948 létá ČSA i do exotičtějších lokací jako je Bejrút nebo Lydda (Israel). [6]

ČSA se ovšem v poválečné době nevyhnuly problémy. Vzhledem k nedostatku odborně vzdělaných lidí bylo těžké udržet letadla, která byla z válečných zbytků, v dobré kondici. Roku 1947 tak havaroval letoun letící z Ruzyně do letňanské Avie. Letadlo spadlo chvíli po startu důsledkem špatně namontovaných ovládacích lanek. Všichni tři členové posádky zemřeli. Při vyšetřování vyšlo najevo, že technické problémy letadel a nebezpečné situace se táhnou dlouho a nikdo je nechtěl řešit. Ani po této nehodě se vedení neodhodlalo k razantnímu kroku a proto personál 15.2.1947 odhlasoval zákaz létání z důvodu nebezpečí pro sebe a cestující. Tím v podstatě vstoupili do stávk. I přes problémy s komunisty ve vedení se na jaře téhož roku provedla inspekce a údržba letadel. Ovšem, ve stejný čas vznikl dokument pro potřeby StB,

který obsahoval seznam personálu, jeho profily a drby. Tato zpráva se stala základem pro kádrové čistky roku 1950. (26)

2.6.2. Letecká policie

Po druhé světové válce došlo k obnovení Četnických hlídek, nyní spadajících pod Hlavní velitelství sboru národní bezpečnosti. Poslední den roku 1945 byl jmenován přednosta pplk. Antonín Vlk. Policejní letectvo mělo být celostátní s přímou podřízeností ministru vnitra. [1]

Ještě roku 1946 se začala stavět stanoviště hlídek a nabírat personál. Hlídky měly bránit vlétnutí cizích strojů nad naše území, ale také zabránit unášení československých letadel do zahraničí. [1]

Hlídky ze začátku řešily nedostatek personálu, protože původní piloti z předválečných hlídek létali za bojů v zahraničí a vrátili se s vysokou hodnotí, proto jejich zkušeností využívali na vysokých ve vojenském letectvu. Nakonec byli k hlídkám převeleni vojenští piloti. [1]

Po únoru 1948 museli z důvodu čistek odejít někteří pracovníci letecké policie. Po problémech se zastaralou technikou a nedostatku lidí byla ochrana vzdušného prostoru naší republiky roku 1950 svěřena vojenskému letectvu. Vyšetřování leteckých nehod a dohled nad dodržováním pravidel se přesunul na Hlavní správu civilního letectví Ministerstva dopravy. Oficiálně byla činnost bezpečnostního letectva ukončena 23.12.1950 [1]

2.6.3. Letiště

Všechna letiště byla za války poškozená, s obnovou se začalo postupně. Nejrychlejší obnovy se dočkala Ruzyně, a poté Kbely. Ostatní letiště čekala po válce mnohdy výstavba modernějších verzí na jiných místech.

2.6.3.1.1. Letiště Kbely

Hlavním účelem letiště Kbely po druhé světové válce bylo dopravit zpět naše vojáky a materiál ze zahraničních front. Byla zde vytvořena Vojenská letecká dopravní skupina, která tuto potřebnou přepravu zajišťovala. Když byly v Británii roku 1946 rozpuštěny perutě RAF, někteří aktivní piloti přešli létat do této skupiny. (11)

Roku 1946 se sloučila VLDS a letištní peruť Ruzyně. Nový útvar se jmenoval Letecký dopravní pluk s podřízeností přímo velitelství československého vojenského letectva. Letiště Kbely bylo

potřeba zmodernizovat, aby z něj pluk mohl operovat. Roku 1947 byla modernizace kompletní a pluk se sem naplno přesunul. Z letiště operovaly lety s představiteli státu a armády, prováděly se vyhlídkové lety a roku 1947 tu začal výcvik československých výsadkářů. (11)

2.6.3.1.2. Letiště Ruzyně

Letiště bylo po válce rychle zprovozněno. Jako hlavní letiště pro civilní dopravu v Čechách se dočkalo modernizace. Roku 1946 byl schválen návrh na postavení nové dráhy a dalšího rozvoje. Získalo také zabezpečovací zařízení pro vzlety a přistání v noci. Mezi roky 1947 a 1948 byla zahájena výstavba paralelní dráhy, která byla ale vzápětí ukončena. (17)

2.6.3.1.3. Letiště Bratislava

Roku 1947 se začíná se stavbou nového moderního letiště v obci Ivanka pri Dunaji. (15)

2.6.3.1.4. Letiště Brno

Vzhledem k posunu techniky přestává stačit travnaté letiště, a proto je roku 1947 rozhodnuto o výstavbě nového letiště v místě Tuřany. Výstavba začíná až po roce 1950. (22)

2.7. Československé letectví po roce 1948

Po únorovém převratu roku 1948 se mnoho v republice změnilo. Zasažení změnami a čistkami byli všichni, všechny obory, letectví nevyjímaje.

2.7.1. Výrobci

Všichni tři velcí výrobci po válce obnovili vlastní činnost. Svobody ve vývoji a výrobě si dlouho neužili, všech firem se po převratu dotklo znárodnování a příkazy shora, ohledně toho, co mají vyrábět.

2.7.1.1.1. Avia

Po znárodnění Avie skončila ve společnosti Škoda. Nově patřila do Československých závodů automobilových a leteckých. Avie chvíli vyráběla automobily Škoda, ale roku 1952 začala vyrábět dva sovětské letouny, bitevník Il-10 a dopravní letadlo Il-14. Tato letadla následně používalo vojenské letectvo i ČSA. (23)

Začátkem 60. let vypomáhala Avie s výrobou Pragy kvůli vytížení závodů Praga. Roku 1961 se Avie a Praga sloučily do Automobilových závodů Letňany a roku 1963 Avie ukončila výrobu letadel, kterou již nikdy v budoucnu neobnovila. (23)

2.7.1.1.2. Aero Vodochody

Aero bylo také znárodněno a používáno na opravy letadel. Roku 1953 se Aero stěhuje do Vodochod, do nové tovární haly a zahajuje licenční výrobu MiGů. Díky zkušenostem s jejich výrobou bylo později možno vyrobit proudový letoun čistě naší konstrukce. (24)

Roku 1959 byl vyroben L-29 Delfin, první proudový cvičný letoun Československa. Ten roku 1961 zvítězil v porovnávacích testech dalších prototypů a byl vyhlášen nejlepším cvičným letounem zemí východního bloku. (24)

Nástupcem L-29 Delfin se stal L-39 Albatros, který do nynějších dob některá letectva využívají jako cvičný letoun. (24)



Obrázek 6 - L-29 Delfin (Panzernet, © 2012)

2.7.1.1.3. Letov

Letov po válce úzce spolupracoval s Aerem, nejdříve konstruoval části MiGů, poté spolupracoval na vývoji a konstrukci Delfína i Albatrose. Pro poslední dva zmiňované vyráběl křídla a zadní části trupů. (27)

2.7.2. Vojenské letectví

Po druhé světové válce byli naši piloti respektováni v zahraničí i doma. Spousta z nich po návratu z fronty sloužila ve vojenském letectvu na vysokých postech. Mohli zde využít svých zkušeností. S únorem 1948 byli ovšem z vojenské služby propouštěni do civilu, někteří skončili ve vězeních nebo na popravištích.

Po převratu muselo naše letectvo létat na strojích sovětské výroby. Roku 1951 k nám byli dodány první letouny MiG, které se osvědčily v Korejské válce proti letadlům USA. (28)

Hlavním úkolem vojenského letectva bylo hlídat náš vzdušný prostor nejen před narušiteli, ale i před piloty, kteří se pokoušeli uletět ze země. Za období Studené války se na našem území odehrál jediný sestřel nepřátelského stroje, a to roku 1953, 10. března, kdy poručík Jaroslav Šrámek sestřelil americkou stíhačku F-84E. (28)

Roku 1952 byl představen MiG-19, který byl prvním nadzvukovým stíhacím letounem v naší armádě. Do výzbroje byl ve větším počtu zařazen roku 1957. Do počátku 70. let bylo do výzbroje zavedeno 180 kusů tohoto typu ve třech různých verzích. (28)

Roku 1962 dostalo naše letectvo další novinku, MiG-21, který už dokázal dosáhnout dvojnásobku rychlosti zvuku. O rok později začala licenční výroba tohoto letounu na našem území. (28)

Roku 1964 přišel taktický stíhací bombardér Su-7, který dokázal startovat i z jiných ploch než zpevněných, ale hlavně dokázal nést i nukleární bombu. Až do roku 1989 jsme těchto letounů v různých verzích měli 102. (28)

V roce 1977 se do výzbroje dostal MiG-23, jež mohl měnit geometrii křídla, a tak byl v podstatě víceúčelovým letounem. (28) Napřímené křídlo je vhodné pro vzlety a poskytuje stabilitu pro rychlosti pod hranicí zvuku. Na nadzvukové rychlosti je ale vhodné křídlo se šípovitým úhlem vůči trupu. (29) Naše letectvo mělo 70 kusů těchto letounů a poslední byl vyřazen až v roce 1998. (28)

2.7.3. Civilní letectví

Po válce jsme měli velký počet kvalifikovaného personálu, s letouny to bylo ale horší. Využívali se ukořistěné letouny z války, později bylo nakoupeno pár letadel z USA, s příchodem Sovětského svazu jsme ale byli odkázáni na letadla jejich výroby. Českoslovenští

konstruktéři byli schopni sovětská letadla upravit tak, aby se aspoň trochu přibližovala vývoji, který se odehrával na západě. Za zmínku stojí, že ve chvíli, kdy Avie dostala první vzorový Iljušin před licenční výrobou „*letoun byl okamžitě obehnán plátěnou stěnou, aby ho vidělo co nejméně lidí. Ne že by konstrukce stroje byla tajná, ale jeho řemeslné zpracování bylo tak špatné, že ho řadoví aviači nesměli spatřit.*“ (Šorel, 1993, p. 20)

30.10.1975 se odehrála nehoda, o které ví celé Československo. Letoun Jugoslávské společnosti Inex Adria Aviopromet se zřítil při letu z Tivatu do Prahy v pražském Suchbátově. Na palubě zemřelo 79 osob. Letoun kvůli špatné viditelnosti a chybám posádky narazil do terénu. Následná akce pražských záchranných složek byla po nehodě vyzdvihována u nás i mezinárodně jako učebnicový příklad záchrany. Jen díky skvělé koordinaci přežilo nehodu 41 lidí. (33)

2.7.3.1.1. ČSA

Po roce 1948 se ČSA musely přeorientovat na letadla sovětské výroby. S těmito letadly nebyli zaměstnanci spokojeni, a i přes embargo se pokusili získat čtyřmotorové Douglassy. Tento pokus nevyšel a ČSA pak v letadlovém parku měly jen dopravní letadla ze Sovětského svazu. (30)

Kvůli Studené válce musí ČSA počátkem 50. let rušit lety do západní Evropy a na Blízký a Střední východ. Ve stejné době je zřízeno ČSA Letecké aerotaxi a odštěpný závod pro služby v zemědělství a lesnictví. (30)

I přes politické těžkosti dané komunisty ve vládě jsou ČSA první aerolinkou na světě, která na své linky zařazuje dopravní proudový letoun. Tupolev Tu-104 vylétá 9.11.1957 na lince Praha – Moskva. Tyto letouny jsou později nasazovány na linkách do Káhiry, Bombaje a do dalších měst. Letadla pomohla s rozvojem dálkových linek ČSA, jedna linka vede až do Jakarty. (30)

První linka přes Atlantský oceán vzniká roku 1962 a spojuje Prahu s Havanou. Na tyto lety jsou od kubánské letecké společnosti pronajaty ČSA dva letouny, které linku obsluhují. Stejněho roku jsou obnoveny linky do Ankary a Bejrútu. (30)

Roku 1964 je povolena linka do Frankfurtu, který v té době patřil do západního Německa. V té době se, díky uvolněnějším politickým poměrům, uvažovalo o nahrazení některých dosluhujících Iljušinů stroji ze Západu. Jeden stroj na ukázkou zde byl od společnosti British Aircraft Company, jednání se ale vlekla, a nakonec z obchodu sešlo. (30)

Roku 1968 se otevírají další linky do vzdálených destinací. Ve stejném roce je rozhodnuto o obnově leteckého parku. Kvůli politické situaci jsou pořízena letadla ze Sovětského svazu, konkrétně Iljušiny 62. (31)

Roku 1969 se létá z Prahy do Lucemburku, další rok do Tripolisu. V květnu 1970 vznikají další dvě transatlantické linky. První Praha – Montreal – New York a druhá Bratislava – Praha – Amsterdam – New York. (31)

20.8.1975 havaroval při přistávání v Damašku Il-62 letící na lince Praha – Damašek – Bagdád – Teherán. Stroj následkem nehody shořel. Přežili pouze dva cestující, zbylých 115 cestujících a 11 členů posádky zemřelo. Kvůli požáru byly zničeny i černé skřínky a dodnes tedy není znám důvod nehody. Na základě této nehody se měly evidovat problémy mezi posádkami a řešit se, letušky dostaly zakázáno podávat pilotům při letu alkohol, a všechna letadla ČSA byla vybavena odolnějšími záznamníky. (32)

28.7.1976 se odehrála další nehoda společnosti ČSA při letu z Prahy do Bratislavy. Letoun vinou lidského faktoru spadl do vody jezera Zlate Piesky. Ze 79 lidí na palubě přežili pouze čtyři, z nichž jeden zemřel po převozu do nemocnice. Tato havárie byla první havárií v Československu, kdy letadlo spadlo do vody. Po této nehodě byla všechna letadla povinně vybavena záznamníkem hovorů v kokpitu, zavedlo se zpětné vyhodnocování letů a komunikací s letovými dispečery a výcvik riskantních situací na simulátorech. (34)

Po nehodě roku 1976 se u ČSA neodehrála žádná smrtelná nehoda. (34)

Roku 1983 je na palubách poprvé zavedena business třída. Ve stejném roce přidávají další linky, a to do Dubaje a na Maltu. (31)

Začátkem roku 1989 je ČSA umožněno objednat několik kusů Airbusu A310. (31)

2.7.4. Letiště

Letiště Ruzyně a Kbely byla po válce funkční a rychle fungující, rostoucímu provozu ale nestačila. Kbely nadále zůstávaly vojenské a Ruzyně dokázala obsloužit jen Čechy, jinde velké letiště chybělo. Proto byla postavena dvě velká moderní letiště, jedno v Bratislavě pro obsluhu Slovenska a jedno v Brně pro Moravu. Letiště se stavěla rovnou s betonovými ranvejemi a moderními zabezpečovacími systémy.

2.7.4.1.1. Letiště Kbely

Vzhledem k tomu, že Kbely se staly čistě vojenským letištěm, je osud tohoto letiště úzce spjat s vojenskými útvary, které zde zrovna působí.

Perzekuce a propouštění zasáhly také Leteckou dopravní skupinu. Roku 1950 byly ukořistěné stroje německé armády nahrazovány Dakotami, roku 1952 přibýly sovětské stroje. Roku 1956 byly do výstroje zaváděny vrtulníky. (11)

Výsadkový pluk, který vznikl přejmenováním skupiny roku 1953 byl roku 1959 přestěhován do Prostějova a později do Ostravy. Ve Kbelích tedy zbyl Dopravní letecký oddíl, který byl z výsadkového vyčleněn v roce 1956. (11)

Roku 1968 je přímo v areálu letiště založeno Letecké muzeum. Kvalitou a velikostí sbírek patří k největším muzeím Evropy. (35)

2.7.4.1.2. Letiště Ruzyně

S příchodem proudových a turbovrtulových letadel v 50. letech se zvýšily nároky na dráhový systém. Nejen na zimní údržbu, ale také na délku drah. Dráhy byly proto rozšířeny a prodlouženy. Získaly také moderní světelné a rádiové zabezpečení. (36)

Roku 1964 začala stavba nového terminálu severně od stávajícího. Terminál 1 byl dokončen roku 1968. Znovu byly prodlouženy vzletové dráhy a rozšířen celkový systém drah. Již v srpnu 1968 na letišti přistála letadla Varšavské smlouvy. (17)



Obrázek 7 - Nový Terminál 1 (Letiště Praha, 1968)

Po otevření dálnice Praha – Brno – Bratislava byly výrazně omezeny vnitrostátní lety. Dalším důvodem omezení bylo zvýšení cen pohonných hmot. Počet letů z letiště se tedy omezil. (17)

V roce 1986 byla dokončena rekonstrukce budovy Terminálu 4. S menšími obměnami vypadá terminál dodnes tak, jak ho zanechala tato rekonstrukce. (17)

2.7.4.1.3. Letiště Bratislava

Letiště se začalo stavět roku 1947. Nejdříve začala výstavba dvou na sebe kolmých drah, díky kterým bylo možno přistávat skoro za každého počasí. Pravidelný provoz na letišti začal v roce 1951. Tehdy skončila 1. etapa výstavby a začala druhá, která obsahovala terminál pro cestující, zařízení pro komunikace, kotelnu, odbavovací plocha a další prostory pro letku ministerstva vnitra. Terminál A byl otevřen roku 1970. (15)

V 80. letech proběhlo prodloužení drah na skoro 3 km každá. (15)



Obrázek 8 - Letiště Bratislava (Letiště Bratislava, © 2016)

2.7.4.1.4. Letiště Brno

Výstavba letiště začala až roku 1950. Roku 1954 byla výstavba dokončena a na letišti byl spuštěn vojenský provoz. Civilní provoz zde začal až o 4 roky později. (22)

Roku 1967 byla postavena nová odbavovací hala a zaveden na dráhy systém ILS, který zlepšil podmínky k přistávání. (22)

Roku 1972 se začalo s rozšiřováním letiště. Ovšem začátkem roku 1982 bylo letiště předáno pod správu Ministerstva obrany. Civilní provoz byl na letiště vpuštěn jen pokud se konaly veletrhy, jinak bylo letiště vojenské. (22)

Roku 1986 bylo dokončeno rozšíření odbavovací haly a dalších potřebných objektů okolo. Zájem o mezinárodní lety z Brna neslábl, a proto byl roku 1989 letišti udělen státu mezinárodního civilního letiště. (22)

2.8.Od osamostatnění k rozdělení

Po pádu Sovětského svazu nastaly ve všech zemích bývalého východního bloku změny. Nově nabytá svoboda spolu s přístupem k západním technologiím a možností výměny zkušeností pomohla s rozvojem letectví ve všech dotčených zemích, Československo nevyjímaje.

2.8.1. Výrobci

Avia ukončila během vlády komunistů výrobu letadel a nadále se věnovala jen automobilům. Nadále funguje, ale protože nevyrábí letadla, již ji nezařadím.

2.8.1.1.1. Aero Vodochody

Aero po skončení režimu začlenilo do své výroby komponenty a standardy ze západu. Například americké motory a elektroniku, která byla v té době na Západě běžná. (24)

2.8.1.1.2. Letov

Společnost po změnách v politice navázala spolupráci s německým leteckým průmyslem. Od roku 1991 vyráběla díly pro Airbus A 321. (27)

2.8.2. Vojenské a civilní letectví

Vojenské letectvo bylo po roce 1989 dobře vybaveno i vycvičeno. Účelem bylo vedení války proti západním mocnostem, k tomu ale naštěstí nedošlo. Naopak s pádem komunismu přišel výhled na začlenění do NATO. Technika letectva však tehdy nebyla kompatibilní s tou západní. Češi se to v té době pokoušeli vyřešit konstrukcí vlastního letounu. [5]

Civilní letectví profitovalo z pádu komunismu hlavně díky možnosti zavádění nových linek směrem na Západ a linek ze Západu k nám a zaváděním moderních strojů.

2.8.2.1.1. ČSA

V roce 1990 byla linka z Prahy do Havany prodloužena až do Mexico City. (31) Zároveň přidávají další linky na západ i do Asie. (7)

Roku 1991 získaly ČSA první objednaný Airbus A 310. Po dodání obou objednaných letadel byly zavedeny linky do Toronta a Bangkoku. (31)

Druhá polovina roku 1992 přinesla přeměnu ČSA na akciovou společnost. Část akcií koupila francouzská Air France, Evropská banka pro podporu a rozvoj a po malých kouskách Česká pojišťovna, hlavní město Praha a Bratislava spolu s Košicemi a Popradem. 49,3% akcií si nechal Československý fond národního majetku. Ve stejný rok získalo ČSA první z pěti objednaných Boeingů 737-500. (31)

2.8.3. Letiště

2.8.3.1.1. Letiště Kbely

Jediné změny, které se na letišti ve Kbelích po roce 1989 odehrály, bylo znovuvytvoření 3. dopravního leteckého pluku, který byl roku 1990 čestně přejmenován na 3. letecký dopravní pluk T.G. Masaryka. (11)

2.8.3.1.2. Letiště Ruzyně

Počátkem 90. let došlo k rekonstrukci odbavovací budovy. Byla rozšířena o odbavovací přepážky, celní přepážky a přepážky pasové kontroly. V té době bylo jasné, že Terminál 1 pomalu přestává stačit. (36)

2.8.3.1.3. Letiště Bratislava

V 90. letech začala 3. etapa výstavby, která měla oddělit cestující, kteří přilétají a odlétají. Dokončena byla roku 1994. (15)

2.8.3.1.4. Letiště Brno

V roce 1991 byl na letišti v Brně ukončen vojenský provoz a letiště se tak stává čistě civilním. O rok později, roku 1992 předává Ministerstvo obrany letiště České správě letišť. V srpnu letiště obdrží povolení k provozu civilní mezinárodní dopravy. (22)

2.9. Samostatná Česká republika

Česká republika vznikla 1.1.1993 rozdělením se Slovenskem. Tento poklidný rozchod přinesl celou řadu změn ve všech oblastech života. Z linek, které byly dříve vnitrostátní se najednou staly mezinárodní s jinými pravidly pro cestující i posádky. Dodnes se spekuluje, jestli nám toto rozdělení nějakým způsobem pomohlo nebo spíše uškodilo, do těchto spekulací se ale ve své práci pouštět nebudu.

2.9.1. Výrobci

Oba dva výrobci pokračovali ve svém podnikání i po rozdělení republiky. Nutno říct, že oba dva vcelku úspěšně. Aero se později zaměřilo i na svou výrobu, Letov vyrábí části letadel pro světové výrobce.

2.9.1.1.1. Aero Vodochody

Aero začalo v polovině 90. let hledat společníka. Roku 1997 podepisuje smlouvu se společností z Tchajwanu Aerospace Industrial Development Corporation. Podpisem vzniká společnost Ibis Aerospace Limited, na které se obě výše zmíněné společnosti podílejí rovným dílem. O rok později se strategickým partnerem stává Boeing. (24)

V roce 2000 byl předveden letoun Ae270. O 5 let později získal certifikát Evropské agentury a rok na to i Americké. Letoun tak může létat v Evropě i v USA. (24)

Aero navázalo spolupráci s několika světovými výrobci civilních i vojenských letounů. Vyrábělo díly nebo i celé konstrukce. (24)

Roku 2007 odkoupila Aero společnost Penta. Stejného roku dodala firma českému letectvu cvičné letouny L-159T1. (24)

Díky dalším kontraktům se světovými výrobci a podílu na výrobě se Aero ekonomicky stabilizovalo a roku 2012 otevřelo novou dílnu velikosti 5400 m². (24)

V roce 2014 byla obnovena výroba a vývoj vlastních letounů. Prototyp cvičného podzvukového letounu L-39NG byl vystaven v říjnu roku 2018 v továrně Aero Vodochody, sériová výroba by měla začít roku 2019, první kus má být hotov roku 2020. Ačkoli ještě výroba nezačala, několik států o něj již projevilo zájem. Několik kusů si objednal i státní podnik LOM Praha, který školí vojenské piloty. (37)



Obrázek 9 - Aero L-39NG (Aktuálně, © 1999- 2018)

2.9.1.1.2. Letov

Roku 1997 po restrukturalizaci firmy vznikla dceřiná firma Letov Letecká výroba a.s., která převzala program výroby pro Airbus A321. (27)

Roku 2000 se Letov spojil s Groupe Latecoere. Od tohoto spojení do roku 2006 byly investovány vysoké částky do modernizace výrobních technologií a navýšení možností výroby. Vznikly 3 nové haly, nové výrobní linky a další. V tomto období také výrazně vzrostl počet zaměstnanců. (27)

V současnosti vyrábí společnost díly pro všechny velké světové výrobce letadel. Část výrobků jde do centrály společnosti v Toulouse a část přímo zákazníkům. (27)

2.9.2. Vojenské letectví

Po rozdělení na dva samostatné státy se v prvních letech řešilo také rozdělení materiálu vojsk. Co se týče letectva, MiG-23 zůstaly nově vzniklé České republice, letouny MiG-29 byly rozděleny 1:1 a zbytek 2:1 pro Českou stranu. Slovensko na druhou stranu získalo jediný protiletadlový raketový systém, který jsme vlastnili. MiG-29 u nás ovšem nelétaly a roku 1995 Česká vláda vyměnila s Polskem 10 těchto letounů za 11 vrtulníků Sokol. (38)

Byl přijat zákon, že čeští příslušníci zaniklé Československé armády přechází do té České se stejnými hodnostmi. Občané České republiky ve Slovenské armádě mohli sloužit do 31. března

1993, následně se buď museli vrátit, nebo si požádat o propuštění ze svazku občanství České republiky. (38)

Česká republika přistoupila roku 1999 k NATO, čímž začala integrace a kooperace s armádami západních zemí. Byly vzneseny požadavky na modernizaci strojů a systémů sovětské výroby. (39)

Vzhledem k míru ve světě a možnosti spolehnout se na spojence z NATO byly snižovány stavy vojáků v celé armádě. V rámci misí NATO se naši vojáci dostávali do zahraničí tam, kde byla ohrožována bezpečnost. (39)

Roku 2005 se do výzbroje letectva České armády dostávají pronajaté Gripeny, které měly být náhradou za zastaralé MiGy sovětské výroby. Letouny jsou umístěny na letecké základně v Čáslavi. (40)

Pronájem Gripenů byl plánován na 10 let, následně byl prodloužen a stíhačky by měly v ČR zůstat do roku 2027. (41)

2.9.3. Civilní letectví

Po rozdělení republik doznalo také civilní letectví spousty změn.

Roku 1997 byl zřízen Úřad pro civilní letectví. Má na starosti osvědčení pro personál, ať už zkouškami nebo kontrolou pozadí daného pracovníka, povolení k provozování letišť a další pravomoci. (42)

Vzhledem k tomu, že Československo bylo členem ICAO, po rozpadu se samostatná Česká republika stává členem znovu ihned v roce 1993. Ve stejném roce se ČR stává také členem ECAC. Tři roky na to se ČR stává kandidátskou zemí JAA. Členem se stává roku 2000. Roku 1996 se ČR stává také členem EUROCONTROL. Všechny tyto organizace pro ČR znamenaly implementaci nových předpisů, postupů a systémů ať už v bezpečnosti nebo ve výcviku personálu. (42)

Po vstupu do Evropské unie roku 2004 se nás začaly také týkat zákony vydané Evropskou unií, které jsme museli uvést do praxe i u nás. Znovu šlo o bezpečnost nebo výcvik posádek, ale také o standardy v odškodňování cestujících v různých případech podle Evropského práva. (42)

Po roce 2008, kdy Česká republika vstoupila do Schengenského prostoru, nastaly změny v pasových a vízových povinnostech pro naše občany, ale i pro cestující, kteří sem přilétali.

Otevření hranic se projevilo i v letectví, ačkoli na letištích v České republice kontroly dokladů přetrvávají.

2.9.3.1.1. ČSA

Roku 1995 se společnost přejmenovává na České aerolinie, ale zkratku nechává. Ještě předtím získává na leasing západní letouny, aby mohla vyřadit dosluhující letadla sovětské výroby. (7) Tím se ovšem propadá do těžké ztráty, což si rychle uvědomí i Air France, která koupila podíl v roce 1992. Požaduje odstoupení od smlouvy a vrácení peněz, které do ČSA dala. Roku 1994 podíl Air France odkupuje Konsolidační banka. (43)

Roku 1995 má letadlový park ČSA 22 strojů. Poslední Tupolev je vyřazen až roku 2000. (43)

V roce 1998 přistupuje ČSA k bezpečnostnímu opatření a od toho roku jsou všechny lety nekuřácké. V tomto roce společnost ruší linky do Singapuru a Kuala Lumpur se záměrem zaměřit se na Severní Ameriku. (43)

Roku 1999 dostalo ČSA povolení provádět vlastní opravu Boeingů 737 a nabízet ji i jiným společnostem. (43)

25.3.2001 se ČSA staly součástí aliance SkyTeam. (43) Spolupráce s jinými společnostmi má motivovat cestující využívat právě ty konkrétní, protože věrnostní program od společnosti ze stejné aliance poskytuje cestujícímu určité výhody.

V roce 2003 byl zahájen prodej elektronických letenek, které postupně nahradily klasické papírové. (43)

V dalších letech je obměňován letadlový park, staré letouny vyměňovány za nové, a roste počet linek. Roku 2006 společnost přepraví rekordní počet cestujících, ale opět se dostává do finančních problémů kvůli splátkám na nové Airbusy. Musí se zbavit velké části majetku. (43)

Roku 2009 je ukončena linka do New Yorku a ČSA se začínají orientovat na východ. S příchodem nízkonákladovým dopravcům je pro společnost těžké konkurovat na krátkých evropských linkách. (43)

Začátkem roku 2011 je z ČSA a Letiště Praha vytvořena společnost Český Aeroholding. (43)

Roku 2013 kupuje 44% podíl společnosti ČSA Korean Air a 34% koncem téhož roku získává Travel Service. V následujících letech se aerolinka zbavuje nevyužitých letadel a ruší linky, které nejsou vytiženy. (43)

ČSA se znovu dostává do finančních problémů, a nakonec ji odkupuje společnost Travel Service. Odbavení letů převede 1.11.2018 na společnost Menzies Aviation, čímž si ČSA zachovají jen vlastní letadla a posádky, které jsou ale také často suplovány posádkami Travel Service.

2.9.3.1.2. Travel Service

Společnost vznikla roku 1997, kdy létala pro cestovní kanceláře. Rok po vzniku si pořizuje první Boeing, a nabízí levnější služby než konkurenční ČSA. Roku 2000 zařazuje letouny Boeing 787-800, které létají dodnes. Společnost tyto letouny využívá, jak nejlépe umí. Když v Evropě skončí hlavní sezona, umožňuje jejich pronájem do Kanady nebo jiných států, aby i mimo sezonu byly profitové. (44)

Během letní sezony je poptávka po letech Travel Service tak vysoká, že si pronajímá letouny i s posádkami od jiných dopravců. (44)

Roku 2004 začíná společnost mimo charterových letů nabízet i pravidelné linky a pod značkou SmartWings nabízí k prodeji kapacitu, kterou na letech nevyužili cestovní kanceláře. Nelétá jen z Prahy, ale také z Brna, Ostravy a letišť na Slovensku, Maďarsku a Polsku. (44)

Na podzim roku 2015 odkupuje část akcií čínská skupina CEFC a roku 2016 zvyšuje svůj podíl na 49,92%. (44)

Jak bylo zmíněno, roku 2018 kupuje Travel Service ČSA a převádí jeho handling na společnost Menzies Aviation, aby měl všechna svá letadla pod jedním handlingem.

2.9.4. Letiště

2.9.4.1.1. Letiště Kbely

Letiště prošlo v polovině 90. let modernizací pro zajištění bezpečného provozu. Roku 1996 byla postavena nová řídicí věž, rekonstruován hangár a v letech 1996-1998 budován nový odbavovací terminál, ve kterém sídlí také orgány řízení letiště. Roku 1998 byla přidána nová světla a systém pro přístrojové přiblížení. (11)

24. základna dopravního letectva, která ve Kbelích sídlila, převzala roku 1999 přepravu vysokých vládních činitelů. (11)

Nadále zde v hangárech a na plochách venku funguje Letecké muzeum.

2.9.4.1.2. Letiště Praha

Kapacity letiště přestávaly stačit, a proto byl roku 1997 dostavěn nový odbavovací terminál (dnes odletová hala Terminálu 1) a také terminál Jih, dnes Terminál 3. Roku 1998 byla postavena Cargo budova, zmodernizována věž a stojánka pro odstraňování ledu a nanášení postřiku proti vzniku námrazy na letadlech. (17)

Teroristické útoky z 11. září 2001 si vyžádaly změny v bezpečnostních kontrolách před odletem na celém světě a Prahy se to dotklo také.

Roku 2002 byl otevřen Parking C, tehdy největší poschodové parkoviště Evropy. Bylo dokončeno protažení prstu B. (17)

Roku 2005 prošlo letištěm více než 10 milionů cestujících. Ve stejném roce byl otevřen Terminál 2, který se dnes využívá pro lety do Schengenského prostoru. Úplně dokončen byl v roce 2007 a letiště se tím dostalo na počet 27 nástupních mostů. (17)

Roku 2012 byla zahájena oprava dráhy 06/24, která skončila o 2 roky později. Zároveň bylo letiště roku 2012 přejmenováno na Letiště Václava Havla. (17)

S příchodem nových společností a velkých letadel muselo Pražské letiště modernizovat a zvětšovat některé stojánky. Gate B8 a jeho okolí bylo upravováno právě kvůli letadlům jako je Airbus A380. Tento letoun se na pravidelné lince z Prahy do Dubaje poprvé objevil v roce 2016.



Obrázek 10 - Přílet A380 na pravidelné lince Praha-Dubaj (Jan Dvořák, 2016)

V roce 2017 odbavilo letiště rekordní počet cestujících – 15 415 001. (45)

Roku 2018 se také otevřela zmodernizovaná bezpečnostní kontrola na Terminálu 2 a zvětšený gate A3 spojený s A4 a A10. Zároveň začala rekonstrukce a modernizace gate B1. Letiště také od druhé poloviny roku 2018 zkouší v prostoru Terminálu 2 robota, který by měl do budoucna radit cestujícím.

2.9.4.1.3. Letiště Brno

Roku 1996 se dokončuje stavba hasičské stanice a částečné rekonstrukce budovy terminálu. Rok poté zde poprvé přistává Boeing 747 v rámci prvního novodobého leteckého dne na tomto letišti. (22)

Roku 2002 byla založena akciová společnost Letiště Brno, která zabezpečovala provoz a rozvoj letiště. Všechny majetek letiště však i nadále zůstal ve vlastnictví státu. To se změnilo roku 2004, kdy majetek přešel do vlastnictví Jihomoravského kraje. (22)

O rok později, v roce 2005, je zahájena linka Brno-Londýn společností Ryanair. Linky dalších nízkonákladových společností se přidávají brzy poté. (22)

Roku 2006 je dokončena stavba nového odbavovacího terminálu. Ten roku 2007 získal titul Stavby roku. O rok později proběhla rekonstrukce původní odbavovací budovy z důvodu zvětšení kapacity a zavedení moderních systémů. (22)

Letiště i nadále roste, stejně jako počet zde odbavených cestujících. Nejvíce cestujících odbavilo letiště v roce 2011 – 557 952. Tento rekord zatím překonán nebyl. (22)

3. Rozhovory s pracovníky – praktická část

V této části se budu věnovat rozhovorům (viz. přílohy), které jsem vedla s několika pracovníky Letiště Václava Havla v Praze. Vybrala jsem si tento způsob řešení praktické části, protože mě zajímalo, jaký pohled na rozvoj letectví měli a mají ti, kteří se ho účastní již dlouho. Zároveň mi zaměstnanci mohli poskytnout jejich vlastní pohled, který je autentický a v knihách nenalezitelný.

Od rozhovorů jsem si slibovala porozumění tomu, jak to na letišti v Praze fungovalo v době, kdy jsem, u některých, ještě ani nebyla na světě a náhled do vývoje práce a procesů letiště. Doufala jsem také v autentické zážitky a vzpomínky.

Rozhovory vznikly od poloviny října do konce listopadu roku 2018.

Aby byla zachována anonymita, jsou zaměstnanci uvedeni pouze iniciály a pozicí, na které pracují.

3.1.Diskuze

Ze všech rozhovorů, které jsem se zaměstnanci vedla, jsem měla pocit, že na dobu, kdy začínali, vzpomínají velmi rádi. Tento dojem mi byl několika z nich potvrzen. Myslím, že velmi rádi vzpomínali na dobu, kdy se letectví teprve rozvíjelo proto, že práce nebylo tolik, nebyl tak velký objem cestujících a cestující byli natěšení na cestu, v tom případě se s nimi lépe pracovalo. HZ se vyjádřila tak, že pro mnoho z nich to byl svátek, a proto byla práce s nimi snazší. V tomto s ní souhlasím, protože pokud pro cestujícího cesta letadlem byla svátek, předpokládám, že se tento cestující dostavil včas, měl připravený doklad a celkově bylo zřejmě méně problémů s cestujícími.

Všichni, se kterými jsem mluvila uvedli, že se cestující změnili, a dva, konkrétně DC a SK, se shodli v tom, že za to, podle nich, může rozmach nízkonákladových společností. Já jako pracovník nezažila dobu před nízkonákladovými společnostmi, proto to sama nedokážu posoudit, ale jako všechny mnou zpovídané dámy se ráda občas podívám na starý film, kde figuruje létání a pokud mohu soudit jen podle filmů a výpovědí pracovníků, je minimálně vidět posun v oblékání cestujících na let. Jak zmínila SK, několikrát donutili cestujícího v business třídě dojit si koupit košili, jinak nepoletí. Toto dneska již neplatí u žádné společnosti. Ovšem

ze zhoršení chování cestujících bych nevinila pouze přístupnost létání více lidem. Posun v chování je vidět v celé společnosti, proto si nemyslím, že za toto můžou pouze nízkonákladové společnosti.

Velmi mě zajímalo, jak práce na odbavení cestujících vypadala v porovnání se dneškem. Tři ze zpovídaných pracovníků pracovali na checkinu, proto mohu porovnat, co mi k tomu řekli. DC a VD se shodli, že práce byla stejná, SK řekla, že práce byla složitější. Tento rozpor je ovšem, dle mého názoru, daný tím, že DC a VD hodnotili podstatu práce, kdežto SK hodnotila technickou náročnost. O té se zmínila i VD. Z jejich výpovědí tedy soudím, že ano, podstata práce, tedy odbavit cestujícího, zůstala stejná, ale technická stránka práce se velmi změnila. Jak zmínila VD, tehdy se všechno dělalo ručně. Dnes už se v podstatě nevydávají papírové letenky, na odbavení existuje program a místo nosiče zavazadel máme automatické pásy. SK zmínila, že práce na odbavení byla tehdy zajímavější než dnes. S tím nesouhlasím, nemám pocit, že by se odbavení stalo nudným.

VD i SK se shodly v tom, že letiště vypadalo lépe a že ta nová část, tedy Terminál 2, není pěkná. Já osobně s tímto souhlasím, Terminál 1 mi přijde mnohem hezčí a promyšlenější, než Terminál 2. Může to být i proto, že Terminál 1 se stavěl prioritně jako letištní terminál, kdežto Terminál 2 už byl stavěn tak, že mnoho místa zabírají obchody v bezcelním prostoru. Samozřejmě, i v Terminálu 1 jsou obchody, ale mě osobně přijde líp uspořádaný, než Terminál 2. Toto je ovšem pouze můj osobní názor, jiným to může přijít jiné.

Všech zaměstnanců jsem se úmyslně ptala na útoky 11. září. Všichni si vzpomněli, kde v ten den byli, což mě velmi fascinuje. Já sama si z toho dne nepamatuju nic. Ovšem z rozhovorů se SK a VŠ jsem zjistila, že ačkoli si pamatují, kde byli, více dopodrobna si pamatují nehody, které se odehrály na našem letišti nebo s nimi byli nějak spojeni. SK k tomu řekla, že, podle ní, si lépe pamatujeme, když se nás nějaká nehoda dotkne. V tomto si myslím, že má pravdu. Jak jsem zmínila výše, sama si nepamatuju útoky 11. září, i když by se dalo namítat, že je to proto, že jsem byla ve velmi mladém věku. Někteří stejně staří kolegové si ovšem ten den pamatují. V souladu s teorií SK si ovšem velmi dobře pamatují například chvíli, kdy začal pokus o vojenský převrat v Istanbulu. A to proto, že jsem do Istanbulu přibližně dvě hodiny před začátkem převratu poslala letadlo plné cestujících.

V souvislosti s útoky 11. září chci ještě zmínit, že se všichni zaměstnanci shodli, že se udály bezpečnostní změny, ale, dle jejich vyjádření, se jejich práce moc nedotkly. Ovšem na příkladu historky DC o tom, jak cestující vzali jednu zaměstnankyni jako rukojmí, s tímto nesouhlasím.

Vyprávěl, že po chvíli zavolal policii, kteří tu slečnu vytáhli a cestující následně odletěli. Kdyby se ovšem něco takového stalo nyní, policii by nebylo třeba volat, protože na letišti jsou všude kamery, takže by o tom věděli velmi rychle. A ani jeden z cestujících, kteří by se na této akci podíleli, by nikam neodletěl. U některých společností by neletěl již nikdy.

Všichni zaměstnanci se shodli na to, že je práce v letectví i po tak dlouhé době baví. A že jediné, co jim toto nadšení kazí, mohou být kolegové nebo nadřízení. Letiště samo o sobě je velmi specifickým pracovištěm a já osobně si myslím, že někdo, koho to nebaví a nemá k tomu vztah, tam dlouho pracovat nevydrží.

Závěr

Vývoj letecké dopravy byl vcelku dynamický. Za 225 let od vzletu prvních balonů bylo lidstvo schopno vymyslet a zkonstruovat letouny, které unesou kosmickou loď, takové, které zvládnou přepravit až 600 lidí nebo dosáhnou nadzvukové rychlosti. Letadlům se dostalo opravdové pozornosti v období první světové války a od té doby ušel jejich rozvoj velký kus cesty ať už v civilním nebo vojenském sektoru.

Cílem této práce bylo popsat a shrnout vývoj letectví v Československu a následně České republice. V první kapitole jsme se seznámili s vývojem letecké dopravy ve světě. Věnovali jsme se vzletu prvního balonu, prvního říditelného letadla a tomu, co přinesly obě světové války. Stručně jsme popsali vznik, činnost a fungování dvou důležitých mezinárodních organizací, které fungují v civilním letectví, IATA a ICAO. Zde byly zmíněny i dvě známé nehody, které nějakým způsobem formovaly svět letecké dopravy. Nehod bylo více, ale jejich vysvětlení a rozebrání by vydalo na samostatnou práci.

Následně jsme se ponořili do historie letectví v našich zemích probraných po časových etapách. Všechny tyto etapy byly rozděleny podle významných roků a událostí, které nějakým způsobem změnilly a zasáhly naši zemi. V každé takové etapě byl představen vývoj vojenského a civilního letectví, výrobců a konstruktérů letadel, rozvoj důležitých letišť a také leteckých společností. V závislosti na časové etapou jsme si shrnuli i vznik Četnických leteckých hlídek nebo zavedení stewardek do letadel společností u nás působících. Každá z etap a změn, které se v ní udály, měla dopad na následný rozvoj letecké dopravy a na procesy, které v této dopravě probíhají.

Na konci teoretické části práce byla zmíněna i současná situace bývalé státní aerolinie ČSA, změny na letišti Václava Havla nebo i to, jak pokračuje vývoj v Aero Vodochody. Ze současné situace se dá vyvozovat, že letectví je u nás stále živým a fungujícím oborem, který má co nabídnout a určitě se v něm dočkáme ještě i spousty změn. Ať už půjde o nový stíhací letoun Aera Vodochody anebo to, že při nejbližší návštěvě letiště v Praze nám s hledáním odletového východu poradí robot.

Do praktické části jsem provedla rozhovory s pracovníky letiště, kteří byli přímými účastníky vývoje, o kterém jsem psala v části teoretické. Všichni z těchto pracovníků se tedy v letectví pohybují již dlouho a měli hodně co nabídnout v oblasti historie letiště a změn, jakými letectví prošlo. Úmyslně jsem si vybrala zaměstnance, kteří nebyli v minulosti jen na odbavení

cestujících, ale i někoho, kdo měl co říct k historii z technického hlediska nebo z pohledu prodejce a změn letenek a zastupování společností. Díky těmto rozhovorům mi bylo umožněno si lépe představit téma, o kterém píše a více ho ztotožnit s reálnými místy nebo událostmi. Připadalo mi velmi rozdílné, když jsem, například, o nehodě u Suchdola jen četla, a když mi to pak jeden ze zaměstnanců vyprávěl, protože ten den byl v práci.

Tyto rozhovory spolu s teoretickou částí tvoří stručnou historii letecké dopravy v České republice s reálnými zkušenostmi, zážitky a postřehy lidí, kteří se přímo zúčastnili. Všichni tito pracovníci jsou stále aktivní, a proto mohli nabídnout srovnání toho, jaké letectví bylo, jak se vyvíjelo a jaké je nyní. Ať už se v rozhovorech zaměřili na chování cestujících nebo na vzhled letiště.

Má práce bude mít přínos hlavně pro někoho, kdo se chce o historii letecké dopravy v České republice dozvědět více a spíše než dotazníky a grafy ho zajímají osobní zkušenosti a zážitky přímých účastníků.

Seznam internetových zdrojů

- (1) Historie Létání. *Techmania Science Centrum* [online]. [cit. 2018-10-08]. Dostupné z: <https://edu.techmania.cz/cs/encyklopedie/fyzika/tekutiny/bernoulliho-rovnice/historie-letani>
- (2) History of Flight. *NASA* [online]. [cit. 2018-10-08]. Dostupné z: <https://www.grc.nasa.gov/www/k-12/UEET/StudentSite/historyofflight.html>
- (3) History of Aviation - First Flights. *AvJobs* [online]. [cit. 2018-10-08]. Dostupné z: <https://www.avjobs.com/history/>
- (4) The aircraft come of age. *Century of Flight* [online]. [cit. 2018-10-09]. Dostupné z: <http://www.century-of-flight.net/Aviation%20history/coming%20of%20age/splash.htm>
- (5) RYPL, Václav. Z dějin naší vzduchoplavby 1927. *Bejvávalo* [online]. 2018, 1929 [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: <https://www.bejvavalo.cz/clanky.php?detail=697>
- (6) Předchůdci ČSA. *Airways.cz* [online]. 2003 [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: <https://www.airways.cz/zprava/predchudci-csa/>
- (7) ŽERAVÍK, Jan. ČSA – minulost, současnost a snad i budoucnost. *Aeroweb.cz* [online]. 2009 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/1978-csa-minulost-soucasnost-a-snad-i-budoucnost>
- (8) MUSIL, Lukáš. Historie ČSA - díl 1. 1923-1939. *CzechAirlines.net* [online]. 2016 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <https://www.czechairliners.net/index.php/letecke-spolecnosti/1047-historie-csa-dil-1-1923-1939.html>
- (9) FOLPRECHT, Radek. Československá letecká společnost měla zahraniční linky dříve než ČSA. *Technet.cz* [online]. 2017 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/ceskoslovenska-letecka-spolecnost-dur-/tec_technika.aspx?c=A170118_221700_tec_technika_erp
- (10) JINDRA, Miroslav. Přežila nálet, protože nedoběhla do krytu. Příběhy prvních letušek. *Technet.cz* [online]. 2017 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/prvni-letuska-stewardka-csa-cls-dne-/tec_technika.aspx?c=A170614_140817_tec_technika_kuz
- (11) Historie. *24. základna dopravního letectva Praha- Kbely* [online]. [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <http://www.zdl.army.cz/historie>
- (12) JINDRA, Miroslav. Před 80 lety zahájilo provoz letiště Ruzyně. Bylo bez smogu a vojáků Zdroj: <https://technet.idnes.cz/pred-80-lety-zahajilo-provoz-letiste-ruzyne-bylo->

- bez-smogu-a-vojaku-1do-
/tec_technika.aspx?c=A170403_105219_tec_technika_mla. *Technet.cz* [online]. 2017 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/pred-80-lety-zahajilo-provoz-letiste-ruzyne-bylo-bez-smogu-a-vojaku-1do-tec_technika.aspx?c=A170403_105219_tec_technika_mla
- (13) FOLPRECHT, Radek. Jak se začalo létat z našeho největšího letiště a co ho čeká do budoucna. *Technet.cz* [online]. 2017 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/letiste-praha-ruzyne-1937-0st-tec_technika.aspx?c=A170403_105025_tec_technika_erp
- (14) Letiště Bratislava. *Xslovensko* [online]. 2015 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <http://www.xslovensko.cz/letiste-bratislava/>
- (15) História. *Bts.aero* [online]. [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <https://www.bts.aero/o-letisku/o-spolocnosti/profil-spolocnosti/historia/>
- (16) FOLPRECHT, Radek. Jak nám ujel vlak. Nejlepší československá stíhačka přišla příliš pozdě. *Technet.cz* [online]. 2018 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/stihacka-avia-b-35-02q-vojenstvi.aspx?c=A180927_135909_vojenstvi_erp
- (17) Historie letiště Václava Havla. *Letiště Praha* [online]. [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/historie-letiste-vaclava-havla-praha>
- (18) OBENDRAUF, Lubor. Válka na letišti v Praze – Ruzyni. *Pilotinfo* [online]. 2015 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <http://www.pilotinfo.cz/z-historie/valka-na-letisti-v-praze-ruzyni>
- (19) VOJTÁŠEK, Filip. Úder na Květnou neděli. Bomby v Praze ničily továrny, letiště i domy Zdroj: https://technet.idnes.cz/nalety-v-ceskoslovensku-08s-vojenstvi.aspx?c=A150319_093239_vojenstvi_vse. *Technet.cz* [online]. 2015 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/nalety-v-ceskoslovensku-08s-vojenstvi.aspx?c=A150319_093239_vojenstvi_vse
- (20) FOLPRECHT, Radek. Konec války v Čechách. Jak čeští povstalci "bombardovali" Prahu. *Technet.cz* [online]. 2014 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/let-arada-behem-ceskeho-povstani-da5-vojenstvi.aspx?c=A140507_153258_vojenstvi_mla
- (21) EVANS, David. *Českoslovenští letci za II. světové války* [online]. 1999 [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <https://www.vojsko.net/index.php/armady/15-osobnosti/204-ceskoslovensti-letci-za-ii-svetove-valky>

- (22) O letišti. *Brno Airport* [online]. 2012 [cit. 2018-10-29]. Dostupné z: <http://www.bruno-airport.cz/letiste/o-letisti/>
- (23) *LEGENDÁRNÍ AVIA: NA ZAČÁTKU BYL EXPREVÍT, KTERÝ OSLNIL MASARYKA* [online]. [cit. 2018-10-31]. Dostupné z: <http://artofspace.cz/legendarni-avia-na-zacatku-byl-exprevit-ktery-oslnil-masaryka/>
- (24) *Historie* [online]. 2014 [cit. 2018-10-31]. Dostupné z: <http://www.aero.cz/cz/o-nas/spolecnost/historie/>
- (25) FLIEGER, Jan. *Letov, vojenská továrna na letadla, Praha - Letňany* [online]. 2004 [cit. 2018-10-31]. Dostupné z: https://www.valka.cz/newdesign/v900/clanek_10487.html
- (26) JINDRA, Miroslav. *Piloti po havárii stávkovali, komunisté odpověděli: Letadla padají všude* [online]. 2017 [cit. 2018-10-31]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/csa-stavka-pilotu-0m0-/tec_technika.aspx?c=A170210_131109_tec_technika_kuz
- (27) *Historie. LATECOERE* [online]. 2014 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: <http://www.latecoere.cz/o-spolecnosti/historie-a-soucasnost/>
- (28) VISINGR, Lukáš. *Bojové letouny Československé lidové armády. Militarybox* [online]. 2014 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: <https://www.militarybox.cz/news/bojove-letouny-ceskoslovenske-lidove-armady/>
- (29) *Měnitelná geometrie křídel. Proč ruská letadla „zatahují“ křídla* [online]. 2017 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: <https://cz.sputniknews.com/svet/201707115613028-menitelnna-geometrie-kridla-lletadla/>
- (30) MUSIL, Lukáš. *Historie ČSA - díl 2. 1945-1967. CzechAirlines.net* [online]. 2016 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: <https://www.czechairliners.net/index.php/letecke-spolecnosti/1053-historie-csa-dil-2-1945-1968.html>
- (31) MUSIL, Lukáš. *Historie ČSA - díl 3. 1968-1992. CzechAirlines.net* [online]. 2016 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: <https://www.czechairliners.net/index.php/letecke-spolecnosti/1062-historie-csa-dil-3-1969-1992.html>
- (32) ŠÍROVÁ, Tereza. *"Přistáli jsme," řekl a zemřel. Havárii ČSA před 36 lety přežili jen dva. Technet.cz* [online]. 2011 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/pristali-jsme-rekl-a-zemrel-havarii-csa-pred-36-lety-prezili-jen-dva-1c4-/tec_technika.aspx?c=A110818_154326_tec_technika_pka
- (33) ŠÍROVÁ, Tereza. *Věděl, že letadlo padá, do kabiny už nedoběhl. 37 let od největší havárie. Technet.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/nejhorsi-letecka-nehoda-ceskoslovensko-suchdol-ftk-/tec_technika.aspx?c=A121029_145902_tec_technika_sit

- (34) ŠÍROVÁ, Tereza. Seriál: Letadlo se zřítilo do koupaliště u Bratislavy. Málem trefilo řídicí věž. *Technet.cz* [online]. 2011 [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/pred-35-lety-u-nas-doslo-k-posledni-tragicke-nehode-dopravniho-letadla-1ia-/tec_technika.aspx?c=A110728_000608_tec_technika_pka
- (35) Letiště Praha- Kbely. *Českéletišť.cz* [online]. [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: <http://www.ceskeletiste.cz/letiste-praha-kbely/>
- (36) Historie letišť. *Planes.cz* [online]. [cit. 2018-11-01]. Dostupné z: http://www.planes.cz/cs/page/PRG_historie
- (37) V Aeru dokončili nové letadlo L-39NG, nástupce legendárního Albatrosu. ČT do něj nahlédla. *Česká televize* [online]. 2018 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2611106-v-aeru-dokoncili-nove-letadlo-l-39ng-nastupce-legendarniho-albatrosu-ct-do-nej>
- (38) MAREK, Vladimír. Rok 1993. 2013 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: <http://www.acr.army.cz/informacni-servis/dvacet/stalo/stalo-se-v-armade-pred-dvaceti-lety-80821/>
- (39) PROCHÁZKA, Josef. Koncepční přeměny v armádě po roce 1989. 2009 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: <https://vojenskerozhledy.cz/kategorie/koncepcni-premeny-v-armade-po-roce-1989>
- (40) Gripeny v Česku. Jak šel čas. 2007 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/gripeny-v-cesku-jak-sel-cas-d0k-/domaci.aspx?c=A070228_134035_domaci_adb
- (41) Gripeny pohlídají české nebe dalších 14 let. Každý rok za 1,7 miliardy [online]. 2014 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/vlada-o-prodlouzeni-pronajmu-stihacek-gripen-fam-/domaci.aspx?c=A140312_121218_domaci_kop
- (42) RADA, Josef. *Výsledky a vývoj ÚCL*. Praha, 2013.
- (43) MUSIL, Lukáš. Historie ČSA - díl 4. 1993-2016. *CzechAirlines.net* [online]. 2016 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: <https://www.czechairliners.net/index.php/letecke-spolecnosti/1074-historie-csa-dil-4-1993-2016.html>
- (44) Travel Service [online]. 2016 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: https://www.flying-revue.cz/letecke-spolecnosti-travel-service?sibling_page=2
- (45) Počet odbavených cestujících na Letišti Václava Havla Praha vloni vzrostl o téměř 18 %. *Letiště Praha* [online]. 2018 [cit. 2018-11-02]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/pocet-odbavenych-cestujicich-na-letisti-vaclava-havla-praha-vloni-vzrostl-o-temer-18>

- (46) *Letecká doprava v Evropě - konkurenceschopnost ve srovnání s pozemní dopravou* [online]. Praha, 2012 [cit. 2018-12-02]. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/wg8v3/text_finalni.txt. Diplomová práce. Masarykova Univerzita. Vedoucí práce Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.
- (47) History of Ryanair. *Ryanair.com* [online]. 2018 [cit. 2018-12-02]. Dostupné z: <https://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>

Seznam knižních zdrojů

- [1] FOJTÍK, Jakub. Policejní letadla: od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2166-1
- [2] JAMES, Prunier. *Malá kronika letectví o esech a hrdinech*. Mladé letá, 1994. ISBN 80-06-00348-3.
- [3] PETRESCU, Florian Ion a Rely Victoria PETRESCU. *The Aviation History*. USA: Books on Demand, 2012. ISBN 978-3-8482-3077-8.
- [4] STREJČEK, Jaromír, Miluše PEŠKOVÁ, Miloš PROKOP a Václav VLASÁK. *Léta Létání*. Nakladatelství dopravy a spojů, 1979. ISBN 31-052-79
- [5] ŠOREL, Václav a kolektiv. *Češi a Slováci v oblacích*. Plzeň: Mustang, 1993. ISBN 80-85831-02-3.
- [6] TREBICHA VSKÝ, Ferdinand a kolektiv. *Letecká doprava včera, dnes a zajtra*. Alfa, 1981. ISBN neuvedeno

Přílohy

Přílohy A Rozhovory

Příloha A.1 Rozhovor se supervizorem odbavení Menzies Aviation, DC, muž

Jak dlouho celkově pracuješ na letišti?

23 let.

A jak dlouho jsi u Menzies?

Od začátku, dřív se to jmenovalo Czech Ogden Airhandling.

Na jaké pozici jsi začínal a jak jsi postupoval?

Začínal jsem na pozici checkin agenta, pak senior checkin agent a potom supervisor.

Jak jsi se dostal k práci na letišti?

Šel jsem sem na brigádu za svou tehdejší bývalou přítelkyní. Původně jen na léto.

A pak jsi na letišti prostě zůstal?

No, ona ta práce snad ani nebyla brigáda. Teda sice byla, ale rovnou mi dali smlouvu na dobu neurčitou s tím, že až budu chtít odejít, tak odejdu. Tenkrát se s tím nikdo nepáral. Možná jsem měl nějakou zkušebku, tu jsem měl asi určitě, ale tak po roce mi to dali na dobu neurčitou, to si nepamatuju přesně.

Pamatuješ si, jak tehdy vypadalo letiště?

Úplně jinak. Tohle bylo (příletová hala Terminálu 1 pozn.) a tamto nebylo (odletová hala Terminálu 1 pozn.). Terminál 2 nebyl vůbec. Vůbec tehdy nestály choboty. Z gate D lítaly Ostravy a domestik flights. Tam se taky chodilo na jídlo a za gate byl bar, tam jsme chodili pít. To bylo v místě, kde je teď průchodák (spojovací chodba mezi Terminály pozn.), řekl bych v místech, kde je KFC. Tam, kde je teď Terminál 2 nebylo nic.

Ono to tady taky bylo menší, checkin přepážky byly až tady, plácnu, co sedíme teď my, pod náma. Tam byly snad jeden nebo dva ostrovy.

A jaká byla tehdy práce v porovnání s dneškem?

Práce je pořád stejná. Odbavit, do gate, naboardovat, palubky, zkontrolovat pasy a víza. Ale rozhodně klidnější. Těch letů bylo méně a lítali normální cestující. Dneska se kdejaký opilec probudí, řekne si pětikilo v peněžence, tak šup do Říma.

Nebyly tehdy low costly. Když jsi chtěla letět do Londýna, tak jsi letěla za deset tisíc s British Airways.

Dneska lítá kdekdo. Když si to rozpočítáš, za deset tisíc jsi tenkrát měla jednoho cestujícího. Z těch deseti tisíc si ukrojila předně letecká společnost a zbytek mohl jít na služby, servis, handlingový partnery, salonky, ... Dneska za těch deset tisíc, když se ta letenka dá koupit za tisíc, tam těch lidí máš deset. Za stejný peníze, když musíš zaplatit stejný služby, stejný servis. Takže samozřejmě se to někde projeví.

Vzpomínáš si na 11. září?

Vzpomínám, vzpomínám si velice dobře. Byl jsem v práci, všude jsem chodil a říkal jsem, že to napálili do mrakodrapu. Všichni „jasný Chobot, to víš že jo, přijď s něčím lepším.“ Nikdo mi nevěřil, jak si pořád dělám srandičky, tak mi nikdo nevěřil. A pak za chvíli chodili a divili se, že jsem nekecal. Tenkrát se dlouho myslelo, že to byla nehoda, až když tam bylo druhé, třetí a čtvrté letadlo, tak nám došlo, že jsou to nějaký blázni.

A nějaký změny, co byly po tom 11. září?

Velkej humbuk, samozřejmě tekutiny. Ty změny byly na bezpečností kontrole. Pro letecký společnosti jen vznikly bezpečnostní otázky, větší důraz, cedulky na přepážce, otázky na obsah kufru a tak. Začalo se to víc hlídat. Ale nějaký efekt na tu práci, to ne.

A máš nějakou vzpomínku nebo něco, na co vzpomínáš do teď?

Mám jich hodně, přeci jen tu už je to přes 20 let. Třeba exoti, co tu pracovali. Jedna holka říkala pánovi, že je tu „big frog on the airport.“ A on vůbec nechápal, ptal se cože a tak. A ona „it's a big frog on the airport.“ A on že kde. Ona mu odpověděla „here, everywhere“. Měla prohozený slovíčka „frog“ a „fog“. To se myslím i opakovalo.

Nebo když byly ty charter lety jako Air Terrex, tak ty byly třeba tři dny zpožděný. Tak tenkrát si tam vzali jednu naši holku jako rukojmí, že jí nepustí, dokud neodletí. Tenkrát jsem se tomu chechtal, jsem tam viděl tu Marušku a hlouček kolem ní, pak jsme zavolali policajty a ti jí odtáhli pryč.

Příloha A.2 Rozhovor s asistentem u MaidPro, VŠ, muž

Jak dlouho děláte celkově v letectví?

V letectví jsem od roku 1963. Do roku 2012, nebo tak nějak. To jsem byl letecký mechanik u ČSA.

A potom jste tedy přešel v tom roce 2012 k MaidPro?

Ano, to jsem přešel k MaidPro a začal jsem pracovat brigádně na pozici asistenta.

Z letectví se Vám nechtělo?

Nechtělo, ale už i ta práce toho mechanika byla namáhavá a kolegové, kteří se mnou nastoupili už odešli nebo odcházeli. Z toho důvodu jsem se rozhodl odejít. Vedoucí chtěl, ať vydržím do konce roku, ale já řekl, že když kolegové odešli, tak já odejdu taky.

Můžete tu práci srovnat, když jste začínal a jaké to bylo postupně?

Práce ze začátku, když jsme začínali, tak jsem přebíral zkušenosti od těch starších a pak postupně jsme se vypracovávali na pozici, kdy jsme začínali pracovat každý samostatně. Museli jsme si udělat typovou zkoušku na daný typ letadla a pak jednoho dne už jsme museli začít samostatně pracovat.

Já měl možnost jít na I. provoz, to znamená, že se provádělo odbavení letadla tady, na ploše a na nočních směnách se dělaly velké revize, výměny motorů, výměny podvozků.

A postupem času místo ruské techniky nastoupila technika francouzská a americká, tak potom už to bylo náročnější. Letadla byla složitější a byl i menší počet pracovníků. Každý jsme se museli spoléhat sám na sebe. Maximálně, když ten jeden člověk něco nestíhal nebo bylo na opravu málo času, tak přišli kolegové a dělali jsme na tý závadě kolektivně.

A zůstal jste celou tu dobu na postu mechanika, nebo tam byl nějaký postup výš?

Vyloženě z toho postu ne. Když byly velké revize, většinou od toho září do března, kdy se tolik nelétá, tak jsem pracoval na pozici četaře, měl jsem třeba na starosti celý vnitřek letadla. Vyndat všechny zevnitř, i podlahy a kontrolovala se koroze, měnily se agregáty, dělaly se nové nátěry proti korozi, hledaly se volné nýty a pak se nanasla kapalina proti korozi a vystýlka proti hluku. Pak se to všechno postupně vrátilo zpátky.

Nebo jsem dostal na starosti třeba pět nebo šest lidí a dělal jsem s nima, dohlížel jsem na to, aby se na nic nezapomnělo a aby se dodržely postupy. Zodpovídal jsem za ten daný úsek, já byl přes to vnitřní vybavení.

Potom, když jsme pracovali v partě, tak jsme věděli, kdo je na co šikovnější, tak když byla nějaká závada těsně před odletem, tak jsem tam jel a s posádkou jsme to dávali dohromady, aby to letadlo mohlo odletět.

A jak jste se k té práci v letectví dostal?

Od malička jsem měl rád stavění modelů všech možných letadýlek a jak nade mnou litaly letadla, tak jsem si říkal, že by se mi líbilo, kdybych to zkusil. A tenkrát byl zápis do školy na Kladně, tak jsem se přihlásil, a protože jsem měl slušný známky, tak mě vzali na zkoušky a byl jsem potom přijat.

Po vyučení jsem chodil tady na tu střední průmyslovou, kde jsem si udělal maturitu. Po maturitě jsem nastoupil na vojnu, někdy v 21 letech, nastoupil jsem k vrtulníkům do Příbrami, a protože jsem byl letecký mechanik, tak mě vybrali do vojenské letecké školy do Košic na půl roku, tam jsem se zdokonalil. Vojenský útvar si mě cenil a za chvíli jsem dosáhl hodnosti četaře a pak na důstojníka. Pak jsem byl i u útvaru v Čáslavi.

Na letiště jsem se vrátil po vojně, někdy v roce 1970. Zase zpátky na I. provoz. Vystřídal jsem všechny typy letadel, co byly u ČSA.

Pamatujete si, jak v té době vypadalo letiště? Budovy, zázemí a tak?

Tak tady byly úplně jiný gate, salonek byl jinde, někde dole. Bylo to menší, žádný terminál 1 a 2, Schengen, neschengen. Byla jen tahle budova, tady odtud lítalo všechno.

Vzpomínáte si na 11. září?

To si celkem pamatuju. Byli jsme překvapení. Začaly tu platit nový bezpečnostní nařízení, kontroly okolo letadel, ale co se týče práce mechanika, tak tam změny nebyly.

A baví Vás teď práce na MaidPro? Ve srovnání s tím, když jste byl mechanik?

No, já když jsem končil jako mechanik, tak se mnou dělala maminka tady jednoho zaměstnance a ta říkala, že syn potřebuje někoho, jako jsem já, pečlivý, dochvilný a tak. Tak jsem to zkusil a zalíbilo se mi to. Mohl jsem pořád vídat mladší kolegy anebo posádky ČSA, které jsem znal. Jinak bych se sem už nedostal, tak jsem to uvítal jako možnost vrátit se do známého prostředí.

Poslední léta je velký nárůst cestujících, co potřebují naší asistenci a stávalo se, že nás bylo málo a chodily stížnosti. Ale to nejde za mnou, ani za mou profesí, ale je to o tom přijmout a vyškolit další lidi.

A změnil se za tu dobu přístup cestujících, co tu asistenci potřebují, k tomu člověku, který jim tu pomáhá?

No, já nevím, jsou lidi, kteří to berou že mají tenhle handicap a můžete se s nima bavit.

A pak jsou lidi, kteří jsou z toho handicapu zatrpklí a dávají to najevo. Že jsou třeba i hrubí a neváží si té práce, kterou pro ni asistent dělá.

Já už si párkrát na checkinu všimla, že někteří lidé, kteří mají tu asistenci objednanou, tak nechci říct, že to zneužívají, ale přišlo mi, že to mají jen proto, že se bojí, že by nenašli gate nebo podobně. Řešíte nějak, když to člověk zneužívá?

Ono pokud člověk řekne, že je mu nějak zle, tak my ho odvezeme. Ale už se mi i stalo, že nějací mladíci byli přio opilý, zavolali si asistenci, na tom vozíčku se střídali, fotili se a tak. Naštvalo mě to, tak jsem jim tu asistenci zrušil. V podstatě si z nás dělali legraci, snižovali mou práci a sebrali mě někomu, kdo by mě třeba opravdu v tu chvíli potřeboval.

Máte nějakou vzpomínku, historku něco, na co rád vzpomínáte?

Já nevím, jestli to můžu říct. Třeba se mi stalo, když jsme na nějaký stanici vyměnili motor a letěli jsme zpátky, tak mě pilot pustil si za to sednout. Zkusil jsem si to letadlo řídit. Letadlo bylo samozřejmě prázdné. Povedlo se mi to dvakrát v životě. A teda každý si myslí, že to pilot zvedne, dá tam autopilota a hodí si nohy takzvaně na volant, ale není to nic jednoduchého. Musí mít oči na štopkách a kolik tam během chvilky problikne varování, a ten kapitán musí každý řešit, rozhodně bych jejich práci nesnižoval. Vždycky jsem si vážil pilotů a oni zase nás.

I když byla chvilku doba, kdy piloti znevažovali práci mechanika, když se tehdy snižovali stavy u ČSA, tak piloti říkali, že si to letadlo sami prohlídnou, že nepotřebují mechanika. Tehdy tam byli ze Státní letecké inspekce, tak jsem se ho ptal, jak v té bílé košili bude otevírat letadlo nebo mastný motor, dolívat olej, nebo si na ATR otevře krovky, aby viděl na přední podvozkovou nohu. Tak potom jsme si trochu popovídali a uznali jsme, že je to blbost, a piloti odvolali, že by si nepřáli mechaniky u letadel. On to byl víceméně tlak pilotů na vyšší plat a někde se ty peníze vzít musely.

Nebo v MaidPro jsem dělal cestujícího, co přiletěl, neviděl, poprosil mě, že nemá peníze, tak jsem mu pomohl to všechno vyřídit, na jeho kartu a jel do Brna. Po asi půl roce přišel děkovný dopis sem na letiště, kde děkoval, že jsem se o něj postaral a vedoucí mě tehdy odměnil, dostal jsem i něco k výplatě.

Nebo jsem měl pána ze Švýcaru, pán se jmenoval Dražan. To byl bratr Dražana, co mě učil, když jsem se učil na leteckého mechanika. Učil mě tehdy, jak se plete lano v letadle. Tenhle pán, když jsem začal o tom jeho bráchovi, tak začal slzet a hezky jsme si popovídali.

A vzpomínáte na tu nehodu u Suchdola?

Vzpomínám, to byli Jugoslávci. Ten den bylo hodně špatný počasí, byla ráno mlha. Byl jsem v práci, dělal jsem v hangáru E a vím, že to letadlo nalétávalo a vypadlo to, že nám vlítne do hangáru. Oni mu pak dali ještě jedno opakování a on pak zavadil o tu vyvýšeninu. Viděl jsem potom i když přivezli ty cestující v rakvi. Vyřešili to tehdy rychle, měli špatně nastavený výškoměry.

Byl jsem u víc malérů. Třeba když se tady převrátil ten Aeroflot a uvnitř uhořeli ty lidi. Sednul dřív, než měl a zabodl se do hlíny. Udělal kotrmelec a letadlo potom chytlo. Bylo to někdy v roce 1972, mám dojem, že tam byl někdo z kapely Pilarový. Byl jsem u toho na vlastní oči. Tenkrát tam běželi skoro všichni z letiště, pak nás policie vykázala.

Pamatuju si i na ty Zlatý Písky. Jak nepracovali dva motory, byla to v podstatě nekázeň jednoho z pilotů. Spadlo to tam do té pískovny. To letadlo si pamatuju, přitáhli jsme ho sem, odbavili jsme ho, naplnili jsme ho a asi za 50 minut telefon, že letadlo nedoletělo. Pak jsme byli po každý profesi tázáni policií, museli jsme se podepisovat já za podvozky, hydrauliku a palivo, kolega za motory. To nás vyšetřovali a pak se zjistilo, že to byla chyba pilotů.

Nebo když tady na letišti byla mlha, tak někdy na Silvestra nebo Nový rok tak jedno letadlo na startu přehlédli z věže, on přešel místo, kde měl vyčkávat a přistávalo jiné letadlo, to zavadilo klapkou, letadlo dosedlo mimo dráhu a rozlomilo se. Nikdo nezemřel, ale jedno letadlo bylo vyřazený, a to druhý stálo rok a půl, protože se čekalo na opravu výkovky. Přijeli sovětští mechanici a inženýři a přivezli novou výkovku.

Příloha A.3 Rozhovor se zástupkyní manažera stanice CEAS, SK, žena

Jak dlouho už celkově děláte v letectví?

Celkově v letectví dělám 26 let. 1. září 1992 jsem podepsala smlouvu s ČSA, i když tehdy jako student. Na Středním odborném učilišti dopravním, dřív jsme patřili ČSA. Od nastoupení do školy jsme byli součástí ČSA, chodili jsme na praxi, vždycky týden škola, týden praxe a byli jsme normálně placení. Byli jsme bráni jako externisti.

Pozice na praxi jste střídali nebo jsme měli jednu určitou?

Vždycky jsme po určitý době prošťovala pozici, takže jsem prošla všema pracovišti na letišti, ať to byl checkin, cargo, salonek, catering, cokoli. Prošlo se úplně vším, abychom měli komplexní znalosti o letišti a o práci na letišti.

Takže po škole jste nastoupila jako checkinář k ČSA. Kdy jste přešla k CEAS?

Když jsem zjistila, že už moc blbnu. Po mnoha letech jsem zjistila, že práce na checkinu se pro mě stala opičí. Že dělám všechno bezmyšlenkovitě. A ve chvíli, kdy jsem si uvědomila, že dělám chyby, tak byl nejvyšší čas změnit pozici. Dostala jsem tady nabídku jít na ticketing, přijala jsem ji a od 1. dubna 2006 jsem nastoupila k, tehdy Chapman freeborn a otvírala jsem ticketing pro Finnair na letišti v Praze.

A Vaše pozice je v tuto chvíli jaká?

Station manager deputy, zástupce manažera stanice pro Prahu.

A jak dlouho tedy děláte u CEAS?

4 roky. Do té doby jsem byla jen na kase, 4 roky jsem na této pozici.

Co Vás přivedlo k práci v letectví?

Rodina. Letiště odjakživa bylo rodinný podnik. Krom tatínků v našich rodinách tu byli všichni. A mě to zaujalo. Od malička jsem cestovala, několikrát jsem obletěla svět, poznala jsem spoustu různých věcí a bylo to něco, co bylo nové, zajímavý a mělo to šanci do budoucna.

Pamatujete si, jak vypadalo letiště, když jste nastupovala?

Mnohem lépe, než teď. Vešla jsem do dnešní příletové haly Terminálu 1, přede mnou byla obrovská, takzvaně Čínská zeď, což byla celnice, tam, kde teď začíná příletová celnice, tam byla odletová hala, asi 25 přepážek, za nima byla pasovka, a slavný 4A gate.

Slavný?

Slavný, protože ty betonový sešupy, který z nich vedly dolu na plochu, ty jsou legendární. Myslím, že nejedna moje kolegyně se z nich svezla po zadku.

Jaká ta práce tehdy byla?

Checkin byl složitější, ale zajímavější. Spoustu věcí nedělala technika, museli jsme je dělat my a umět my. Manuální checkin byl na denním pořádku, stejně tak kontroly letenek, kontroly dokladů, všeho. Dneska spoustu věcí dělá systém.

A jací tehdy byli cestující? V porovnání s dneškem.

Tehdy cestovala jiná klientela. To znamená jiná kvalita, nebyly to autobusy, který se někde přistavějí na peron a odjedou. Mělo to určitou štábní kulturu. Mockrát se nám stalo, že jsme opravdu donutili cestujícího, aby si došel nahoru do free shopu koupit košili, jinak nepoletí v byznysu.

Tehdy ta vstřícnost těch cestujících byla mnohem větší. Nebylo, že bychom se tolik museli bát o svá ústa. Samozřejmě byli nepříjemní, byli, jsou a budou, existovali lidé, který když jsme viděli na seznamu, tak jsme věděli, že bude problém, ale na druhou stranu jsme byli naučení, že jsme viděli jméno a řekli jsme „Fajn, nezdravit, nekoukat, nevrčet, podat palubku a on odejde.“

Pamatujete si na útoky 11. září? Byla jste v práci? A vzpomínáte na nějaký změny, které se udály?

Pamatuju, byla jsem tehdy v 9. měsíci, takže jsem v práci nebyla. Nicméně nemyslím si, že by útoky 11. září byly tak markantní nebo tolik se na nás podepsali, jako spíš ty věci, co se staly přímo.

Mě se nejvíc vžilo to, když spadl Švýcar (Swissair pozn.) v 96. Bylo to něco, kdy já jsem byla v práci a najednou teď spadlo letadlo. A přede mnou byli lidi. Přede mnou bylo 150 lidí, kteří chtěli odletět. A já jsem věděla, že musím. Že žádný stres, žádná panika, žádný slzy. Tehdy ještě nebylo tolik mobilů, takže oni to nevěděli. Na tu další linku už to samozřejmě cestující věděli.

Většinou se nás dotýká to, co vidíme. Třeba když přistávali lidi ze Srí Lanky po tsunami. Byli pomlácení, neměli věci, přišli o všechno. A to vnímáte, protože jsou tady. Vás se dotkne to, co zažijete přímo.

Změn se udělala spousta, ohledně bezpečnosti, průšvih je v tom, že se ta bezpečnost zase uvolnila natolik, že se třeba v dnešní době nekontrolují cestující podle jmen, když nastupují do letadla. Některé společnosti to nevyžadují.

A baví Vás ta pozice, na které jste teď, víc, než ten checkin?

Každá ta práce mi dá něco jinýho. Protože, pokud budete vnímat cestujícího, tak se na každém místě na letišti, chová jiným způsobem. Na checkinu se bude chovat jinak, v gate se bude chovat jinak a na palubě se bude chovat jinak. A protože mě vždycky bavily tyhle psychologický rozdíly, tak já se v tom vyžívám. A když je zrušená linka, tak to mám nejradši.

A máte nějakou vzpomínku, nebo moment, na který vzpomínáte ráda?

Vzpomínám ráda, když jsem seděla na tehdejší přepážce 51 a měla mě přijít vystřídat kolegyně a já tam sedím a říkám, že nejdu, že se mi nechce. A ona tam stojí a říká „No, ty chceš odbavovat pana Gotta, co?“ Já říkala, co bych odbavovala pana Gotta? A teď ta hora, co stála původně přede mnou, co jsem původně odbavila, odešla a tam stál ten malej Karel Gott. Tak jsem pak kolegyni vysvětlila, že ano, že přesně kvůli tomu jsem to dělala.

Přijde mi, že raději vzpomínáte na ten checkin, než teď na to období u CEAS.

Ani ne na checkin, na tu dobu. Ona ta doba byla jiná. A nebolela tolik. My se všichni těšili do práce, těšili jsme se na kolegy, bylo nám dobře. Dnes tu nevidím nic jinýho, než našťvaný lidi, otrávený lidi a strach. Nic jinýho tady není.

Kdy se to takhle změnilo? Byl tam nějaký moment, nebo to bylo postupné?

Ono je to plíživý. Bohužel je to strašně plíživý, ale myslím, že s tím rokem přelomovým, 2000. Ta generace milénia je jiná.

Příloha A.4 Rozhovor se senior ticket desk agentem Emirates, HZ, žena

Jak dlouho již celkově děláte v letectví?

Od 1. září 1987. Nastoupila jsem k ČSA do kanceláře na KPT (Kontrola přepravních tržeb) asi 2,5 roku.

Jak dlouho děláte na této pozici?

Otevírali jsme tady, první let byl 1. července 2010, takže od té doby.

Od ČSA z kanceláře jsem přecházela do ČSA provozu na pokladnu, tenkrát se to jmenovalo zahraniční pokladna ČSA, což bylo 1. července 1990. Od té doby dělám v provozu.

Co Vás přivedlo k práci v letectví?

V podstatě celá moje rodina, mamka pracovala u ČSA, bratr je na Řízení letového provozu, a i to, že bydlíme tady kousek.

Pamatujete si, jak tehdy vypadalo letiště?

Ještě si pamatuju, občas ráda koukám, když dávají nějaký starý filmy na to, jak to tady vypadalo. Pamatuju si, když postavili tuhleto část a (odletová hala Terminálu 1) a my se sem stěhovali, pamatuju, jak vypadala teď už jen příletová hala a nebo tam, kde je teď průchod, sídlily posádky.

Jaká ta práce tehdy byla? I třeba v porovnání s dneškem?

V kanceláři to nijak zajímavý nebylo, kontrolovaly se tam doklady ze stanic, tím, že ČSA mělo spoustu zahraničních stanic, tak část oddělení kontrolovala to, co se vystavilo tady v Praze, já byla v té části, která kontrolovala to, co se vystavilo na zahraničních zastoupeních. Byla to kancelářská práce, proto jsem chtěla do toho provozu.

Než jsem nastoupila do ČSA pokladny v roce 1990, psaly se tehdy letenky ručně. Když jsem nastoupila, přišla se mnou první tiskárna na letenky. To už taky dneska neexistuje, protože dnes jsou už jen elektronický.

Je to neporovnatelný, nejen co se týče objemu práce, ale i jakým způsobem se to dělalo. Bylo to úplně jiný i v tom, že všichni ti lidé, kteří někam letěli, a hlavně potom, když se to otevřelo a byla možnost někam letět, všichni přišli natěšení, že někam letěj, byli milí, strašně se těšili, vůbec se to nedá srovnat s tím, co je dneska.

Všichni někam letěli, protože tam letět chtěli, takže přišli natěšení, oproti tomu, jak je to dneska i třeba líp oblečení, protože to pro ně byl svátek, spousta z nich letěla tehdy prvně v životě. Do té doby neměli možnost.

Dneska je ten objem toho, jak lidi mění letenky, mnohem větší, tenkrát to tolik nebylo, že by někdo, když už si to koupil, že by to měnil. Pamatuju dobu, kdy ČSA přecházelo z Gabriela na Amadea (rezervační systémy pozn.), což byly systémy, který si byly hodně podobný a když to porovná s dneškem, tak na tehdejší dobu byly oba výborně vypracované. Když jsem nastoupila do té pokladny ČSA, tak jsem měla 3 týdenní školení, ze kterého žiju dodnes. Co jsem se naučila tam, to používám od teď. Systémy jsou třeba jiné, ale ten základ, jak se to počítá, to je stejný a naučila jsem se tam.

Co Vás přimělo přejít z ČSA k Emirates?

Já nebyla u ČSA tak dlouho, já z ČSA odcházela na první mateřskou, potom, v roce 1994 jsem se chtěla vrátit, ale v ČSA tehdy neexistovaly částečné úvazky, takže jsem nakonec nastoupila ke společnosti Eurowings a po druhé mateřské, protože Eurowings prodali Lufthanse, jsem zase hledala částečný úvazek a byla jsem 7 let u Malevu na kase. Až potom jsem šla na plný úvazek sem, Malev tu zavíral zastoupení.

U Eurowings jsme dělali všechno, byli jsme na kase, ale chodili jsme i do gate a k letadlu. Točili jsme se tam tehdy tři.

Která z těch společností Vás bavila nebo baví nejvíc?

Ono se to těžko porovnává, Eurowings to zastoupení měl malý, Malev o něco větší, ale pořád nás tam bylo málo. Tím, že jsme se točili na ten gate a ticketing to bylo zajímavý, projdete si toho víc.

Tady to nejde, ale i tak máme třeba dvě služby do měsíce, kdy se jdeme podívat do gate, abychom to měli pestřejší.

Ale nedá se to srovnávat, doba se změnila, změnil se způsob práce, takže srovnat se to nedá. Na to všechno vzpomínám ráda.

Co se týče cestujících, myslíte, že se jejich chování jen zhoršilo, nebo jsou tam i světlé stránky?

Určitě se zhoršilo v tom, že ta letecká doprava je dostupnější širším vrstvám lidí, než to bývalo a myslím si, že tím, jak se všude propagují kompenzace za všechno, tak v chování jsou agresivnější.

Ale máme i hezké zkušenosti, třeba s kolegyní jsme tu byli před 14 dny a měli jsme tu takový nadšence. Pán dostal k narozeninám nebo k svátku poukaz na simulátor na tu A380 a příští rok by se tím chtěl proletět naživo, takže se sem chodí dívat, když to přistává, fotit a tak.

Takže všechno to není jen o tom, že by to bylo jen horší. Dřív to byl větší svátek pro ty lidi, když někam letěli, ale teď už ne.

Pamatujete si na útoky 11. září? Pamatujete na nějaké změny?

Pamatuju, ale nebyla jsem v práci, byla jsem na mateřské. Viděla jsem to tehdy jen v televizi, nebyla jsem tady ten den.

Změny pro nás, jako ticketing, nebyly, jen z pohledu bezpečnosti.

Máte nějakou vzpomínku nebo moment, na který ráda vzpomínáte?

Určitě, tím, že se tu schází lidi, který to baví, jsem všude měla štěstí na výborný kolegy.

I spousta milých cestujících, teď s náma létá spousta i známých lidí, herců, a tak a musím říct, že jsem ráda, že jsem si potvrdila, že většina lidí, co vypadá sympaticky přes obrazovku, jsou milí i v reálu. Samozřejmě, výjimky existují, ale těch je minimum.

Příloha A.5 Rozhovor s vedoucí úseku služeb cestujícím Menzies Aviation, VD, žena

Jak dlouho celkově děláte v letectví?

36 let. Začínala jsem na checkinu ČSA, tehdy ještě Československých aerolinií.

V roce 1989 jsem nastoupila k Brussels Airlines, tehdy Sabena. Tam jsem byla do roku 1993 a potom jsem byla u soukromých leteckých společností, hlavně teda u jedné, Air Terrex, tam jsem byla na pozici provozního ředitele, pak letového ředitele. Když to skončilo, nastoupila jsem roku 1997 k Ogdenu, což je předchůdce Menzies.

A na současné pozici jste jak dlouho?

20 let. Nechci už dělat nic jiného.

Co Vás přivedlo k práci v letectví?

To, že jsem z letecké rodiny. Celá moje rodina, máma s tátou, jsou z letectví, celý život jsem v tom byla. Byla jsem s nima i venku v zahraničí, táta byl ve vysokých postech v ČSA. Letadylka jsem vždycky milovala, tak mě nenapadlo nic jiného, než nastoupit k ČSA. A syn v tradici pokračuje.

Letectví je jako droga. Třeba tady na tom (model letadla pozn.) mám nalétáno přes 5000 hodin.

Nalétáno? Jako stewardka?

Ano. V té soukromé společnosti jsem dělala provozního šéfa, ale kromě toho jsem si občas něco zalítla, tím jsem si vyčistila hlavu anebo jsem si dokazovala, jestli to, co vymýšlím v tý kanceláři má hlavu a patu a dá se aplikovat v provozu.

O servisu, který my jsme měli tenkrát se nikomu ani nesnilo. Byli jsme první česká charter společnost, která začínala se západní technikou, začínali jsme s Boeingama, a ta úroveň servisu, která se tam dala, byla mimořádně vysoká. My jsme například ještě při pojíždění dávali všem napít šampaňského. Takže Vám klidně předvedu, ale umím docela rychle otevřít šampaňský.

A vzpomínáte si, jak tehdy vypadalo letiště?

To si pište. Když jsou nějaký starý filmy, tak se moc ráda dívám. V podstatě jediný, co bylo, byl Terminál 1, ta příletová část. Na pravý straně bylo zahraniční odbavení, na levý sčásti tuzemský odbavení a přílety.

A líbí se Vám, jak je to udělaný teď?

Ne. Myslím si, že je tady hodně prohřešků, ale já nejsem architekt, já to vidím z toho praktickýho hlediska. V poslední době je to poplatný penězům, takže všechny ty duty free a tak. Jsou sem narychlo nacpaný, bez toho, aby s nima bylo původně počítáno, je to na úkor pohodlí, vzhledu, logičnosti. A nejsou udělaný pro cestující zkratky.

Když jste začínala na checkinu, jaká ta práce byla?

Naprosto stejná. Jde jen o to, odbavit cestujícího.

Tehdy se dělalo i manuální odbavení pro více letů. Pokud jde o tu nejjednodušší práci, bez ověřování dokladů, tak technika je pomalejší než člověk. Fungovalo to tak, že existovaly nadepsaný desky, zkontrolovala jste letenku a zapsala cestujícího do těch desek. V případě zavazadel se udělal u cestujícího křížek, vy jste měla k ruce kluka, ten to značil a odnášel.

Můžete porovnat Vaše létání s tím, jak je to dnes?

Já měla ideální pohled na létání, protože jsem nelítala u klasických kurzovek, já lítala chartery.

Cestující, kteří letí na dovolenou jsou daleko tvárnější a daleko přizpůsobivější různým náladám a tak dále, takže se s nima dá dobře pracovat. A ta nálada se dá udělat a naladit ty lidi pozitivně. Oni jsou fakt vděční, když třeba nelítá často nebo něčemu nerozumí a Vy jim vyjdete vstříc, tak jsou obrovsky vděční.

Pak jsme lítali takzvaný „ad-hoc“, a ty byly ještě zajímavější, protože jste letěla někam a tam jste chvíli lítala třeba pro fotbalisty, hokejisty nebo filharmonisty. A to bylo zajímavý, protože ty lidi byli zajímavý. Bylo to ušitý na míru těm lidem a bylo to zajímavý i z pohledu toho produktu.

Myslíte, že se cestující změnili?

Já si myslím, že se lidi změnili obecně. A klidně to podepíšu, myslím, že mnoho demokracie škodí. Myslím si, že ta vstřícnost, nebo nějaké to pochopení, slušnost mezi lidma se vytrácí. Pevně doufám, že tahle etapa zase pomine a odejde to s naší nebo s další generací. Snad každá další generace pochopí, že to není ta správná cesta, ten správný směr chování mezi sebou.

Nejen tahle generace, ale i rodiče této generace, což jsme vlastně my, jsme s příchodem demokracie a kdy je všechno volný, zahodili veškerý pravidla, co spoutávají, protože to je špatný, jsme v Evropě a tak. Nějaký základní pravidla by ale měla fungovat vždy a všude.

Je to škoda, ale snad to rychle vymizí.

Vzpomínáte na útoky 11. září?

Pamatuju, to jsem byla ale zrovna doma. Ale byl to obrovský bezpečnostní zlom, kdy se začalo přemýšlet úplně jinak.

Máte nějaký vzpomínky nebo momenty, na které ráda vzpomínáte?

Obecně, nemohu říct, že by mě letectví už nebavilo. Vadí mi lidi, co mi to kazej. Letectví má něco do sebe, letadýlka mě pořád baví, když jsem doma a slyším jiný zvuk, jdu se podívat, co to je a tak.

Vzpomínám třeba na kolegyni ještě z checkinu, když jsme měli tiskárnu na palubky mezi sebou a museli jsme se lehce natáhnout, abychom tam dosáhly. A ona viděla před sebou nějakýho pěknýho chlapa, tak se tak upravila, nachystala, usmívala se na něj. A jak se odstrčila, aby dosáhla na tu tiskárnu, tak se jí svezla židle ze schůdku, ona spadla na ten pás na kufry a projela se až na jeho konec. Tam slezla, oprášila se, zapózovala a prohlásila „A umím ještě jiné kousky.“