

Bouřlivý život ČSA v 50. letech

Tento článek byl vyňat z Magazínu pro zaměstnance společnosti **České aerolinie**, **Okno 8.10**, roku 2005. Podklady k němu jsem dodal tiskové mluvčí ČSA, pí. Jitce Novotné a pí. Magdaléně Chvalinové z Vnitřní komunikace ČSA, při obědě, na který mne obě dámy pozvaly do Prahy, v červenci 2005.



František Novák působil v letech 1953–1956 jako ředitel Československých aerolinií a zároveň ředitel Hlavní správy civilního letectví, a v letech 1966 až 1969 zastupoval Československo v ICAO (Mezinárodní organizace civilního letectví). Celý svůj život spojil s letectvím. Jak se dostal k ČSA a jaká byla situace v civilním letectví před půl stoletím?

Text
Magdaléna
Chvalinová
Vnitřní komunikace
Foto
Archiv
Františka Nováka

Jak jste se dostal do ČSA?

Svoji kariéru jsem v 50. letech budoval ve vojenském letectvu. Před vstupem do ČSA jsem působil jako velitel bombardovací letecké divize na letišti v Hradčanech. V roce 1953 mě oslovil ministr dopravy Indra a ministr obrany Čepička a dostal jsem rozkaz nastoupit do civilního letectví. Zpočátku to bylo těžké, neměl jsem ani ponětí o ekonomii. Vše jsem se ale „za pochodu“ doučil a během tří let jsem ČSA vyvedl z hospodářských problémů. Za to jsme v roce 1956 dostali státní ocenění.

V padesátých letech všechno ovlivňovala politika. Jak jste se s tím vyrovnával?

To je pravda, byla to těžká doba, ale já jsem se nedal. Tenkrát byla moje funkce spojená s funkcí ředitele Hlavní správy civilního letectví. Byl to model, který jsme nesmyslně převzali ze Sovětského svazu. Hledal jsem cestu, jak politicky zdůvodnit, že je nefunkční. Teprve po třech letech se mi to podařilo a došlo k první reorganizaci civilního letectví. Tak jako v západních zemích se ČSA opět oddělily od státních orgánů. V rámci této reorganizace se ukončilo mé zapůjčení do civilního letectví a já jsem se vrátil do armády. Hospodářská blokáda nám bránila i v nákupu náhradních dílů na letadla. Po americké armádě jsme tu měli letadla DC-3. U nás na ně nebyly náhradní díly, ze Západu jsme je nesměli objednat a stát navíc neměl valuty. Museli jsme vynaložit velké úsilí, abychom díly získali pokoutně. Našli jsme firmu v Evropě, která díly dodávala, a tajně jsme je přes celý svět posílali do Prahy.

Co považujete za svůj největší pracovní úspěch?

Těch bylo několik. Jednak jsem doporučil zakoupení letadel TU-104, prvních proudových letadel, která prakticky létala v letecké dopravě. Štěstí bylo, že letadla vyráběl Sovětský svaz, a tak se mi podařilo přesvědčit politiky a uspořádat ukázkou tohoto letadla v Praze. V době, kdy se letadlo ještě nevyrábělo sériově, nám ho Rusové předvedli a během pár dní si novin-ku prohlédlo asi deset tisíc návštěvníků a 2000 účastníků konference KSČ. To nám pomohlo



ke stranickému rozhodnutí tato letadla pro ČSA koupit. Byli jsme s Aeroflotem první aerolinkou, která zavedla proudová letadla do pravidelné dopravy. Já jsem měl navíc jedinečnou možnost pilotovat toto letadlo při jeho cestě z Moskvy do Prahy. Za další svůj úspěch považuji vyrovnání přistávacích poplatků. V té době se v Evropě za přistání běžně platilo 50 USD. V Praze jsme ale vybírali pouze 7 USD. Připravil jsem návrh na zvýšení ceny přistávacího poplatku v Praze na 45 USD. Ale ekonomický odbor ministerstva stále váhal. Tak jsem to jako šéf civilního letectví podepsal sám. Všichni byli nakonec rádi, že na sebe někdo tu zodpovědnost vzal. V 50. letech také někdy ulétávala letadla ČSA do Německa a jeden z mých úkolů bylo vyřešit tento problém. Zavedl jsem řadu opatření, vytvořil jsem například posádkám lepší podmínky, aby zaměstnanci byli spokojenější, a přestože politický režim byl takový, jaký byl, žádná posádka během mého působení v ČSA neulétla.

Kam ČSA v té době létaly?

V důsledku politické blokády ze západu jsme létali hlavně na vnitrostátních linkách. Jen některé posádky směly létat do zahraničí (do tzv. neutrálních zemí, například do Skandinávie). Já jsem začal obnovovat zahraniční linky, například do Bělehradu. Vyvolal jsem i dohodu mezi Aeroflotem a Air France. Sovětský svaz nechtěl, aby na jeho území létaly západní společnosti,

Proč se nebát open space?

Naše společnost je tradičně zvyklá na „kancelářské členění“, nejnovější trendy však velí – velké, vzdušné prostory a týmy pohromadě. Nabízíme vám několik důvodů, proč by vás mohl open space zajímat:

Soukromí

Ani v otevřeném typu kanceláří nepřicházíme o své soukromí. Stačí respektovat osobní prostor ostatních a dotazem si vyžádat pozornost spolupracovníka. Jelikož jde o pracovní prostředí, mohou se ostatní do hovorů zapojovat, opět stačí zachovat běžné základy slušnosti.

Schůzky

Na možnost zapojit se do pracovních hovorů ostatních navazuje přímo další z výhod open space, organizace okamžitých schůzek. Není nutné obcházet kanceláře, zkoušet, kdo je a kdo není přítomen, nebo všechny potřebné obvolávat. Stačí z dostupných kolegů zformovat „okamžitý tým“ a na úkol/problém lze velmi rychle vymyslet vhodné řešení.

Viditelnost

V prostoru open space jsme snadno viditelní – kolegové vědí, že nás zastihnou, nadřízení vědí, že jsme na pracovišti. Tuto výhodu máme i my – můžeme tak efektivně směřovat vlastní/klientské dotazy na přítomné spolupracovníky.

Prostor

Výhodou velkoprostorových kanceláří je efektivita spravování – tyto prostory lze snáze uklízet, vybavovat, hlídat, větrat... Často jsou náklady na vybavení open space kanceláří nižší, než je tomu u jednotlivých kanceláří. Například každá kancelář o 3–4 lidech má svou tiskárnu za 5000 korun, naproti tomu v open space může být jedna vysoce kvalitní, rychlá tiskárna za 15 000 korun pro 10–20 lidí.



ale o cestující zájem měli. A tak jsem logicky doporučil lety přes Prahu. Air France vozili cestující do Prahy, kde si přesedli do letadla Aeroflotu a pokračovali do Moskvy a naopak. Z toho mělo užitek letiště Praha i státní pokladna.

Jak v té době ČSA vypadaly?

V té době v sobě ČSA zahrnovaly správu letišť v Čechách i na Slovensku, řízení letového provozu, a dokonce i leteckou činnost ve prospěch zemědělství. Přesto jsme měli pouze 2000 zaměstnanců a patřili jsme k největším aeroliniím ve východní Evropě. Administrativní složky sídlily v dřevěném přístavku, který stál v místech, kde

dnes na náměstí Republiky stojí obchodní dům Kotva. Letové a technické složky měly své kanceláře na letišti v objektu motorárny. Zde jsem pracoval i já.

A jaký byl v padesátých letech servis na palubě?

Byl daleko chudší, než je dnes, ale přesto jsme patřili ke společnostem s nejlepším servisem ve východní Evropě. Na starém letišti byla dřevěná budova cateringu, kde se připravovaly nějaké obložené mísy a podobně, ale s dnešními službami se to nedá srovnat. Také na bezpečnost se nedbalo tak jako dnes, terorismus tenkrát neexistoval. Posádka nebyla zpočátku výrazně oddělena od kabiny letadla, a tak se mohlo stát, že nějaký cestující unesl letadlo například do Mnichova.



Proč se nebát open space?

Naše společnost je tradičně zvyklá na „kancelářské členění“, nejnovější trendy však velí – velké, vzdušné prostory a týmy pohromadě. Nabízíme vám několik důvodů, proč by vás mohl open space zajímat:

Soukromí

Ani v otevřeném typu kanceláří nepřicházíme o své soukromí. Stačí respektovat osobní prostor ostatních a dotazem si vyžádat pozornost spolupracovníka. Jelikož jde o pracovní prostředí, mohou se ostatní do hovorů zapojovat, opět stačí zachovat běžné základy slušnosti.

Schůzky

Na možnost zapojit se do pracovních hovorů ostatních navazuje přímo další z výhod open space, organizace okamžitých schůzek. Není nutné obcházet kanceláře, zkoušet, kdo je a kdo není přítomen, nebo všechny potřebné obvolávat. Stačí z dostupných kolegů zformovat „okamžitý tým“ a na úkol/problém lze velmi rychle vymyslet vhodné řešení.

Viditelnost

V prostoru open space jsme snadno viditelní – kolegové vědí, že nás zastihnou, nadřízení vědí, že jsme na pracovišti. Tuto výhodu máme i my – můžeme tak efektivně směřovat vlastní/klientské dotazy na přítomné spolupracovníky.

Prostor

Výhodou velkoprostorových kanceláří je efektivita spravování – tyto prostory lze snáze uklízet, vybavovat, hlídat, větrat... Často jsou náklady na vybavení open space kanceláří nižší, než je tomu u jednotlivých kanceláří. Například každá kancelář o 3–4 lidech má svou tiskárnu za 5000 korun, naproti tomu v open space může být jedna vysoce kvalitní, rychlá tiskárna za 15 000 korun pro 10–20 lidí.



ale o cestující zájem měli. A tak jsem logicky doporučil lety přes Prahu. Air France vozili cestující do Prahy, kde si přesedli do letadla Aeroflotu a pokračovali do Moskvy a naopak. Z toho mělo užitek letiště Praha i státní pokladna.

Jak v té době ČSA vypadaly?

V té době v sobě ČSA zahrnovaly správu letišť v Čechách i na Slovensku, řízení letového provozu, a dokonce i leteckou činnost ve prospěch zemědělství. Přesto jsme měli pouze 2000 zaměstnanců a patřili jsme k největším aeroliniím ve východní Evropě. Administrativní složky sídlily v dřevěném přístavku, který stál v místech, kde

dnes na náměstí Republiky stojí obchodní dům Kotva. Letové a technické složky měly své kanceláře na letišti v objektu motorárny. Zde jsem pracoval i já.

A jaký byl v padesátých letech servis na palubě?

Byl daleko chudší, než je dnes, ale přesto jsme patřili ke společnostem s nejlepším servisem ve východní Evropě. Na starém letišti byla dřevěná budova cateringu, kde se připravovaly nějaké obložené mísy a podobně, ale s dnešními službami se to nedá srovnat. Také na bezpečnost se nedbalo tak jako dnes, terorismus tenkrát neexistoval. Posádka nebyla zpočátku výrazně oddělena od kabiny letadla, a tak se mohlo stát, že nějaký cestující unesl letadlo například do Mnichova.



Bouřlivý život ČSA v 50. letech

Tento článek byl vyňat z Magazínu pro zaměstnance společnosti **České aerolinie**, Okno č.10, roku 2005. Podklady k němu jsem dodal tiskové mluvčí ČSA, pí. Jitce Novotné a pí. Magdaléně Chvalinové z Vnitřní komunikace ČSA, při obědě, na který mne obě dámy pozvaly do Prahy, v červenci 2005.



František Novák působil v letech 1953–1956 jako ředitel Československých aerolinií a zároveň ředitel Hlavní správy civilního letectví, a v letech 1966 až 1969 zastupoval Československo v ICAO (Mezinárodní organizace civilního letectví). Celý svůj život spojil s letectvím. Jak se dostal k ČSA a jaká byla situace v civilním letectví před půl stoletím?

Text
Magdaléna
Chvalinová
Vnitřní komunikace
Foto
Archiv
Františka Nováka

Jak jste se dostal do ČSA?

Svoji kariéru jsem v 50. letech budoval ve vojenském letectvu. Před vstupem do ČSA jsem působil jako velitel bombardovací letecké divize na letišti v Hradčanech. V roce 1953 mě oslovil ministr dopravy Indra a ministr obrany Čepička a dostal jsem rozkaz nastoupit do civilního letectví. Zpočátku to bylo těžké, neměl jsem ani ponětí o ekonomii. Vše jsem se ale „za pochodu“ doučil a během tří let jsem ČSA vyvedl z hospodářských problémů. Za to jsme v roce 1956 dostali státní ocenění.

V padesátých letech všechno ovlivňovala politika. Jak jste se s tím vyrovnával?

To je pravda, byla to těžká doba, ale já jsem se nedal. Tenkrát byla moje funkce spojená s funkcí ředitele Hlavní správy civilního letectví. Byl to model, který jsme nesmyslně převzali ze Sovětského svazu. Hledal jsem cestu, jak politicky zdůvodnit, že je nefunkční. Teprve po třech letech se mi to podařilo a došlo k první reorganizaci civilního letectví. Tak jako v západních zemích se ČSA opět oddělily od státních orgánů. V rámci této reorganizace se ukončilo mé zapůjčení do civilního letectví a já jsem se vrátil do armády. Hospodářská blokáda nám bránila i v nákupu náhradních dílů na letadla. Po americké armádě jsme tu měli letadla DC-3. U nás na ně nebyly náhradní díly, ze Západu jsme je nesměli objednat a stát navíc neměl valuty. Museli jsme vynaložit velké úsilí, abychom díly získali pokoutně. Našli jsme firmu v Evropě, která díly dodávala, a tajně jsme je přes celý svět posílali do Prahy.

Co považujete za svůj největší pracovní úspěch?

Těch bylo několik. Jednak jsem doporučil zakoupení letadel TU-104, prvních proudových letadel, která prakticky létala v letecké dopravě. Štěstí bylo, že letadla vyráběl Sovětský svaz, a tak se mi podařilo přesvědčit politiky a uspořádat ukázkou tohoto letadla v Praze. V době, kdy se letadlo ještě nevyrábělo sériově, nám ho Rusové předvedli a během pár dní si novin-ku prohlédlo asi deset tisíc návštěvníků a 2000 účastníků konference KSČ. To nám pomohlo



ke stranickému rozhodnutí tato letadla pro ČSA koupit. Byli jsme s Aeroflotem první aerolinkou, která zavedla proudová letadla do pravidelné dopravy. Já jsem měl navíc jedinečnou možnost pilotovat toto letadlo při jeho cestě z Moskvy do Prahy. Za další svůj úspěch považuji vyrovnání přistávacích poplatků. V té době se v Evropě za přistání běžně platilo 50 USD. V Praze jsme ale vybírali pouze 7 USD. Připravil jsem návrh na zvýšení ceny přistávacího poplatku v Praze na 45 USD. Ale ekonomický odbor ministerstva stále váhal. Tak jsem to jako šéf civilního letectví podepsal sám. Všichni byli nakonec rádi, že na sebe někdo tu zodpovědnost vzal. V 50. letech také někdy ulétávala letadla ČSA do Německa a jeden z mých úkolů bylo vyřešit tento problém. Zavedl jsem řadu opatření, vytvořil jsem například posádkám lepší podmínky, aby zaměstnanci byli spokojenější, a přestože politický režim byl takový, jaký byl, žádná posádka během mého působení v ČSA neulétla.

Kam ČSA v té době létaly?

V důsledku politické blokády ze západu jsme létali hlavně na vnitrostátních linkách. Jen některé posádky směly létat do zahraničí (do tzv. neutrálních zemí, například do Skandinávie). Já jsem začal obnovovat zahraniční linky, například do Bělehradu. Vyvolal jsem i dohodu mezi Aeroflotem a Air France. Sovětský svaz nechtěl, aby na jeho území létaly západní společnosti,