SVĚDOMÍ

· Kdo chce mír, připravuje se na válku ·



MAGDALENA DVOŘÁKOVÁ, JAN HEŘMÁNEK, LUKÁŠ A JIŘÍ HIRKOVI, NIKOLA JANÁČKOVÁ, KAREL KLINOVSKÝ, JAROSLAV KNICHAL, PETR KOLOUCH, TOMÁŠ KRAMPLA, KRISTIÁN NĚNIČKA, ALEŠ OPATA, PETRA PIHERA, KAREL ŘEHKA, PETER SMIK ML. & PETER SMIK ST., LENKA ŠMERDOVÁ, ONDŘEJ ŠPANKO, IVO ZELINKA

Jana Brázdilová · Pavlína Saudková

SVĚDOMÍ

Jana Brázdilová • Pavlína Saudková

SVĚDOMÍ

· Kdo chce mír, připravuje se na válku ·

EUROMEDIA GROUP

SVĚDOMÍ

Copyright © Jana Brázdilová, Pavlína Saudková, 2026

Magdalena Dvořáková, Jan Heřmánek, Jiří Hirka, Lukáš Hirka, Nikola Janáčková, Karel Klinovský, Jaroslav Knichal, Petr Kolouch, Tomáš Krampla, Kristián Němička, Aleš Opata, Petra Pihera, Karel Řehka, Peter Smik ml., Peter Smik st., Lenka Šmerdová, Ondřej Španko, Ivo Zelinka

Cover design and illustration © Lukáš Tomek, 2026

Photos
© Kancelář prezidenta republiky, foto: Tomáš Fongus (p. 124)
© Kancelář prezidenta republiky, foto: Zuzana Bönisch (p. 124)
© archiv Generálního štábu Armády České republiky
© archiv Ministerstva obrany České republiky
© Pavlína Saudková
archiv Magdaleny Dvořákové, archiv Jana Heřmánka, archiv Lukáše Hirky, archiv Nikoly Janáčkové, archiv Karla Klinovského, sbírka VHÚ Praha, archiv Jaroslava Knichala, archiv Petra Koloucha, archiv Tomáše Kramply, archiv Kristiána Němičky, archiv Aleše Opaty, archiv Petry Pihera, archiv Comenius, archiv Karla Řehky, archiv Petera Smika ml., archiv Petera Smika st., archiv Lenky Šmerdové, archiv Ondřeje Španka, Adam Konczewicz / archiv Ondřeje Španka, Tereza Španko / archiv Ondřeje Španka, archiv Iva Zelinky

All rights reserved.

ISBN 978-80-284-1893-9

Našim dětem.
Všem nelhostejným.
Lidem sužovaným válkou a padlým hrdinům.
Těm, kteří vědí, že kdo chce mír, připravuje se na válku.
Vlasti. Evropě. Světu.

SVĚDOMÍ

Rusko může na NATO zaútočit v roce 2029.
Rusko důvody k útoku nepotřebuje, vytvoří si je. Evropu zachrání jen důkladná připravenost.
Evropa není připravena, i zničená ruská armáda je hrozbou.
Německo se připravuje na útok Ruska na NATO za dva roky.
Putin se připravuje na rozsáhlý konflikt s NATO. Může k němu dojít dřív, než Západ odhaduje.
Polsko jako varování: Evropa se nové ruské taktice neubrání.

Jen pár titulků z médií za první měsíce roku 2026. Ruská agrese na Ukrajině trvá pátým rokem. A pátým rokem si stále víc lidí připouští, že budoucnost nás a našich dětí není tak jistá, jak jsme si dřív mysleli. Není ale jen úkolem státu ochránit své občany, každý máme svou roli. *Svědomí* je kniha o tom, že na současnou situaci nelze reagovat mlčením nebo odvráceným pohledem.

Dějiny nás učí, že mír není stav napořád. Citát v podtitulu naší knihy zní stejně naléhavě dnes jako před staletími: Kdo chce mír, připravuje se na válku. Nevnímáme ji jako výzvu k militarismu, ale jako připomenutí, že odolnost společnosti se nebuduje ve chvíli krize. Buduje se dlouho předtím.

Přejeme si, aby se kniha stala částí širší debaty o tom, jak je dnešní česká společnost připravená čelit reálné hrozbě, kterou Rusko představuje. Víme, kam jít v případě krize? Co dělat v prvních dvaasedmdesáti hodinách? Máme doma základní zásoby? Obstojí naše nemocnice, energetika a infrastruktura? Budeme si umět, my lidé, navzájem pomáhat? Budeme svoji vlast vědomě chránit?

Je nejvyšší čas pro klidnou, věcnou, ale už i intenzivní úvahu o odolnosti. Osobní, rodinné i celospolečenské. Připravenost není projev strachu, ale svědomí: vědomí odpovědnosti vůči sobě, svým blízkým a zemi, ve které žijeme. Nenabízíme jednoduché uklidnění. Nechceme dávat definitivní odpovědi.

Chceme otevřít debatu a nabídnout vám svědomí místo lhostejnosti.
Děkujeme všem, kteří uvěřili našemu nápadu a pomohli knize v samém začátku, v průběhu cesty i teď, kdy už bude žít svůj vlastní příběh.

Velké poděkování patří zejména štábnímu praporčíkovi Peteru Smikovi ml., který nám pootevřel pomyslné dveře na Generální štáb Armády ČR. Plukovnici Magdaleně Dvořákové, která tam jako vůbec první vyslechla náš plán a která nám, mimo jiné, ukázala pověstnou galerii hrdinů. Plukovníkovi Vladimíru Holasovi a podplukovnici Zdence Sobarňa Košvancové z Oddělení komunikace s veřejností Kanceláře náčelníka Generálního štábu za jejich odbornou podporu. Aleši Ledererovi za podporu. Lukáši Tomkovi za ilustraci, na které vojákovi zpod kabátce prosvítá jeho dobré srdce.

Děkujeme našim rodinám za trpělivost a pochopení, že jsme s nimi v posledních měsících netrávily tolik času, kolik by si zasloužily. Při psaní jsme ale velmi často myslely na budoucnost našich dětí, na svět, ve kterém budou žít…

A děkujeme i panu prezidentovi Petru Pavlovi za jeho klidnou sílu a pevnost v hodnotách.

Stojíme za prezidentem.
Jana & Pavlína

PŘEDMLUVA
prezidenta České republiky

Asi jen blázen by si nepřál žít v míru. Pocit bezpečí je jednou ze základních lidských potřeb od nepaměti. Zároveň ale za tisíce let historie lidského druhu z naší genetické výbavy nezmizela touha ovládat, vlastnit (často i to, co nám nepatří) a vnucovat ostatním vlastní pohled na svět (často i za cenu použití brutální síly). I to je důvodem, proč člověka po celou historii provázejí konflikty a války, které stály mnoho milionů životů a způsobily nepředstavitelné materiální škody.

Pokud si lidstvo z tohoto vývoje odneslo nějakou užitečnou zkušenost, pak tu, že mír a bezpečí nepřicházejí samy od sebe, a to ani tehdy, když si je budeme sebevíc přát. Názory typu „my nechceme válku, nechceme nakupovat zbraně a to nám zaručí mír" považuji v tomto kontextu za škodlivé až existenčně nebezpečné. Navíc jednoznačně odporující historické zkušenosti nejen naší země.

Společnost, respektive stát, který chce mír získat nebo udržet, o něj musí dlouhodobě a důsledně usilovat mnoha prostředky politickými, diplomatickými, ekonomickými, technologickými a v neposlední řadě i bezpečnostními. Samotná výše výdajů na obranu a vnitřní bezpečnost ani lidé v uniformách nám ale bezpečí nezajistí. Je to o trvalé připravenosti a odolnosti celé společnosti, každého jednotlivce, institucí státu, celého bezpečnostního systému, správně nastavených a pravidelně prověřovaných krizových procedurách, o výkonnosti a udržitelnosti našeho průmyslu, o pružnosti a rychlosti v reakci na technologický vývoj a o mnoha dalších věcech.

Co je ale ještě důležitější než celý uvedený výčet, je vůle a odhodlání bránit si všechno to, co je nám drahé. Od principů, které mnohým mohou připadat příliš

abstraktní, jako jsou demokracie, svoboda, suverenita, nedotknutelnost hranic nebo spojenecká solidarita, až po konkrétní věci, které jsou srozumitelné každému, jako jsou lidé, místa nebo způsob života, které máme rádi a nechceme o ně přijít.

Otázka k ověření takové vůle je jednoduchá – co jsme v případě potřeby nebo nutnosti připraveni obětovat? Svůj čas, peníze, um, komfort, zdraví, nebo dokonce život? Pokud jde o nasazení zdraví a života, většině lidí se vybaví na prvním místě vojáci, policisté, hasiči nebo záchranáři. Ti to mají přece v popisu práce.

V dnešní době, kdy bezpečnostní rizika spíše narůstají, než mizí, se stále více ukazuje, že bezpečnou zemí, která bude schopná si mír uhájit, bude taková, kde naprostá většina občanů bude považovat za samozřejmé, že je to jejich společná věc. To však neznamená, že každý musí být schopen obrany země se zbraní v ruce. Zapojení občanů začíná odhodláním pro bezpečí své země něco udělat. Pokračuje společným úsilím státu, soukromého i akademického sektoru vytvořit systém, do kterého se může zapojit co nejvíce lidí a institucí.

Dobrým příkladem země, kde takový přístup funguje dlouhodobě a přináší konkrétní výsledky, je Finsko. Finy nemusí nikdo přesvědčovat, co jim hrozí a co by proti tomu měli dělat. Jdou si cílevědomě za svým a je to vidět nejen na jejich odolnosti, ale také na sebedůvěře a odpovědnosti. Jsem si jist, že jsme schopní takovou inspiraci proměnit i v český příběh.

Nejen o tom jsou kapitoly této knihy. Lidé, o kterých se v nich píše, jsou důkazem, že to v sobě máme také. A pak jsou tu příběhy mnoha dalších, kteří už dnes věnují část svého života bezpečnější budoucnosti nás všech. Rád bych těm jmenovaným i všem nejmenovaným poděkoval za jejich nasazení, přínos i oběti, za to, že inspirují příkladem všechny, kdo by chtěli něčím přispět, ale zatím nevědí jak.

Petr Pavel, prezident České republiky

SLOVO
historika

Vážení přátelé,
dlouhá desetiletí jsme měli to štěstí žít v míru, a tak jsme si zvykli vnímat bezpečí jako něco naprosto samozřejmého. Brali jsme ho zkrátka jako vzduch, který dýcháme. Události posledních let nám však jasně připomněly, že udržet bezpečný svět vyžaduje naše úsilí a pozornost. Podtitul knihy, kterou držíte v rukou, nese starodávnou, ale stále platnou moudrost: „Ten, kdo chce mír, připravuje válku." Dnes tato slova rezonují aktuálněji než dřív, i když si jejich váhu možná ještě ne všichni plně uvědomují. Ženy a muži, jejichž vyprávění naleznete na následujících stránkách, naopak velmi dobře chápou, v jaké situaci se dnes nacházíme a co všechno je třeba dělat pro to, abychom výše uvedená slova naplnili.

Když jsem dostal nabídku napsat předmluvu k této knize, pocítil jsem velkou zodpovědnost. Z osmnácti osobností Armády České republiky, které k vám budou promlouvat z jejích stránek, jich totiž třináct osobně velice dobře znám. A nejen to, patří mezi mé blízké přátele. Nerad bych tedy tuto mimořádnou knihu pokazil. Ona totiž opravdu výjimečná je. Rozhovory, které ji tvoří, jsou neobyčejně otevřené. Své zkušenosti zde navíc nesdílejí jen lidé na samém vrcholu kariéry, jako jsou dva bývalí náčelníci Generálního štábu AČR nebo ostřílení veteráni ze zahraničních operací speciálních sil, ale i ti, kteří v armádě strávili podstatně kratší dobu či svou vojenskou kariéru teprve začínají. Kniha však není pouhým popisem průběhu jejich služby, jde mnohem hlouběji. Odhaluje jejich nejniternější myšlenky, pocity a názory. Promlouvají v ní o hodnotách, na nichž stojí naše společnost, o křehkosti svobody i o osobní odpovědnosti za bezpečnost České republiky – země, v níž žijeme a kterou milujeme.

Jako vojenský historik se celou svou profesní kariéru věnuji dějinám dvacátého a jednadvacátého století. Po celou tu dobu si uvědomuji, že dějiny nevznikají samy od sebe; vytvářejí je naprosto konkrétní lidé. Díky svému

hlubokému zájmu o naši minulost, který mě provází již od útlého dětství, jsem měl to velké štěstí setkávat se se stovkami hrdinů, kteří bojovali za svobodu naší země v letech druhé světové války: na nebi Francie i Velké Británie, v písečných dunách severní Afriky, na zasněžených ukrajinských pláních, ve slovenských horách i na domácí frontě, která si svou krutostí a krvavostí nijak nezadala se skutečným bojištěm. Pracoval jsem však také na knihách věnovaných naší současné armádě, mezi jejímiž příslušníky mám mnoho mimořádných přátel. Všechna tato setkání mě pochopitelně hluboce ovlivnila.

Proč to všechno zmiňuji? Často slýchávám povzdech, že opravdoví hrdinové žili jen v minulosti, a kdybychom je dnes opět potřebovali, nenajdeme je, protože už jednoduše žádní nejsou. S tímto tvrzením hluboce nesouhlasím. Vždy mě fascinovala otázka, kde se vlastně hrdinové rodí. Historie nás učí, že nepřicházejí na svět jako bytosti s nadpřirozenými schopnostmi. Hrdinové jsou lidé z masa a kostí, kteří tváří v tvář zkoušce, jíž jsou vystaveni, přijmou odpovědnost a dokážou se postavit zlu a bojovat za správnou věc.

Kniha *Svědomí* je důkazem, že ani dnešní doba hrdiny nepostrádá. Nezmizeli. Jsou jich kolem nás tisíce. Nosí uniformu naší armády a chrání náš život v míru i naše bezpečí. Můžeme na ně být právem hrdí. Přeji vám, aby vás jejich příběhy a myšlenky inspirovaly a dodaly vám stejnou naději, jakou již dlouhá léta dodávají setkání s nimi mně.

plk. gšt. v. v. PhDr. Eduard Stehlík, Ph.D., MBA


Ondřej ŠPANKO
"PROBE"
SAFETY

ONDŘEJ ŠPANKO

VZDUŠNÉ SÍLY

Navenek elitní pilot nadzvukových letadel, součást 211. taktické letky, v pořadí pátý display pilot letounu JAS-39 Gripen předvádějící akrobatické a dynamické letové ukázky na leteckých dnech a přehlídkách, tvář českého vojenského letectva. Uvnitř člověk, který svůj život postavil na dlouhodobé disciplíně, důvěře v tým a na pocitu odpovědnosti – k lidem, k tradici i k vlastní zemi. Muž, na němž vás už při prvním setkání fascinuje až zenový klid a vlídnost. Jeho cesta ke gripenu vedla přes schopnost posouvat limity. Kapitán Ondřej Španko (nar. 1982) ví, že létání není svoboda bez hranic, ale přesně vymezený prostor, kde chyba nemá místo. V jeho slovech opakovaně zaznívá motiv služby: nikoli jako abstraktního vlastenectví, ale jako konkrétního závazku chránit prostor, v němž žije nejen jeho rodina, ale my všichni. Kde se na pozadí našich běžných životů odehrává mezinárodní šachová partie. Kde odpovědnost nezačíná a nekončí v kokpitu. Jeho příběh ukazuje důležitost hodnot, které přesahují jednotlivce, sen, který nikdy nepřestal být službou, bezpečnost, která rozhodně není samozřejmostí, naopak je něčím, na čem nemá pracovat jen armáda, ale každý z nás.

První otázku si nemůžeme odpustit: Žijete tady v Chotusicích a v Čáslavi svůj vlastní *Top Gun*?
Svým způsobem ano. Létání bylo mým snem už od dětství, a právě tehdy jsem jako kluk poprvé zhlédl *Top Gun*, který mě také samozřejmě inspiroval.

Je realita v něčem *Top Gunu* podobná?
Film je pochopitelně natočený tak, aby byl pro diváky co nejatraktivnější, takže řada menších i větších detailů je od reality poměrně vzdálená. Z mého pohledu patří spíš do kategorie filmových pohádek. Určitou podobnost ale přece jen najít lze, a to zejména v samotném prostředí letectví i v životních příbězích lidí, kteří na letišti slouží.

Co dalšího vás na začátku cesty za splněným snem o létání inspirovalo?
Filmů z leteckého prostředí není mnoho. Existuje ale jeden, který ve mně nechal tu nejsilnější stopu, a tím je *Tmavomodrý svět* Jana Svěráka. Vedle filmů mě však výrazně ovlivnily letecké dny, na nichž armáda představuje veřejnosti leteckou techniku, schopnosti vojáků, techniků i pilotů. A protože pocházím z Náchoda, nejčastěji jsem navštěvoval letecké dny v Hradci Králové, které ve mně sen o létání ještě více posílily.

Jak silně ve vás rezonuje odkaz československých letců v RAF?
Na naše předchůdce jsem nesmírně hrdý. Jejich odvaha, odhodlání a profesionalita za tak náročných a nebezpečných podmínek jsou pro mě stále inspirací. Připomínají mi, že být pilotem znamená nést velkou zodpovědnost, mít odvahu, respektovat disciplínu. Jejich příklad mě motivuje a připomíná mi, že práce pilota má hlubší smysl a tradici, kterou je třeba ctít a předávat dál.

Taktická letka v Čáslavi nese jméno slavného válečného pilota – stíhače Františka Chábery. Tady v letecké klubovně na základně se díváme na jeho portrét. Přiblížíte jeho příběh?
František Chábera byl československý stíhací pilot, který se během druhé světové války zapojil do bojů u spojeneckých jednotek, zejména v RAF. Je také oficiálním patronem 211. taktické letky a pro nás, piloty v Čáslavi, je jeho odkaz symbolem odvahy, disciplíny a oddanosti službě vlasti. Díky jeho příkladu si stále připomínáme, že role pilota není jen o technice a dovednostech, ale i o charakteru a schopnosti nést zodpovědnost ve chvílích, kdy je to nejvíce potřeba.

Jaké bylo poprvé vstoupit sem na čáslavskou základnu?
Trvalo devět let, než jsem se do Čáslavi dostal. Musel jsem absolvovat Univerzitu obrany v Brně, základní i pokračovací letecký výcvik v Pardubicích – nejprve na letounech Zlín Z-42, poté na albatrosech. Následoval další výcvik v Náměšti nad Oslavou, kde jsem strávil přibližně tři a půl roku. Byla to tedy celkem dlouhá a náročná cesta. Na základnu v Čáslavi jsem se těšil, znamenalo to zdolání dalšího pomyslného stupínku v rámci výkonnější letecké techniky. Čekalo mě totiž přeškolení na L-159 ALCA a možná vrchol našeho letectva, letoun JAS-39 Gripen.

Pamatujete si své pocity z prvního dne na tomto top či „wow" místě?
Pocit „wow" se během té cesty dostavoval opakovaně. Už při prvních letech na různých typech letounů, při nástupu na základnu, ale zároveň jsem si uvědomoval, že přede mnou stojí ještě hodně práce, abych se dostal až k letounům JAS-39 Gripen.

V tuhle chvíli vlastně už nic výš není, že?
Z pohledu mého snu nic výš není, toto je vrchol. Nicméně v armádě kariéra může pokračovat i jinými směry. Každý voják, tedy i pilot, se může profilovat do dalších rolí, například na velitelské pozice, ať už na úrovni letky, křídla, nebo třeba velitelství vzdušných sil. Pro mě osobně je ale ten pomyslný vrchol pozice aktivního pilota na nadzvukových letounech.

Jste jediný český voják, který byl display pilotem pro všechny tři typy letounů – tedy albatrosy, alcy i gripeny?
Ano, tuto zkušenost a štěstí jsem měl jako jediný. Je to čest být display pilotem pro všechny tři typy letounů. Pokud jde o samotné gripeny, display pilotů se postupně vystřídalo více. Já byl v pořadí pátý a v současnosti tuto roli zastává už šestý, kterým je kamarád a kolega kapitán Jan Ratz.

Co vás tohle trio naučilo?
Především to byla velká pokora. Fyzika a mechanika letu jsou neúprosné, a to zejména při letech v malé výšce a vysoké rychlosti, tam není prostor pro chyby – ty se zkrátka neodpouštějí. Právě proto mě tato zkušenost naučila především maximální preciznosti a respektu k tomu, co děláme.



Letiště Čáslav, 2021



Cvičení Air Defender, 2023



Airshow Radom, 2023



Po společném vystoupení s Flying Bulls na Aviatické pouti, 2024

Jaké jsou mezi těmi stroji rozdíly?
L-39 Albatros je především cvičný letoun s maximální rychlostí kolem devíti set kilometrů za hodinu, i na něm však lze dosahovat poměrně vysokého přetížení. L-159 ALCA je stroj o něco výkonnější, nicméně díky stejné koncepci má velmi podobné chování a ovládání. Skutečný technologický skok ale představuje gripen. Na tento typ jsem se přeškoloval ve Švédsku na základně Såtenäs a byl to opravdu velký rozdíl – výkonný motor, moderní avionika i celková koncepce letounu posouvají jeho schopnosti na zcela jinou úroveň než u předchozích strojů.

Jak jste se cítil po prvním letu v gripenu?
Na jednu stranu to byl úžasný pocit, na druhé straně mě překvapilo, jak náročné to bylo. Přestože má gripen vynikající ovladatelnost a já už měl v té době nalétáno přibližně jedenáct set hodin na proudových letounech, průměrné dosahované přetížení během letu bylo výrazně vyšší, a navíc trvalo podstatně déle. Právě tato fyzická zátěž mě při prvním letu překvapila asi nejvíce.

Říká se, že náročnost jednoho letu odpovídá deseti či patnácti uběhnutým kilometrům, je to pravda?
Může to být srovnatelné, nicméně záleží na profilu letu. Například při běžném přeletu, kdy odstartujete, letíte v podstatě přímo do cíle a přistanete, je fyzická zátěž minimální. Naopak při plnění taktických úkolů – při vzdušných bojích, útocích na pozemní cíle nebo při nácviku akrobacie na letecké dny – je zatížení výrazně vyšší. Krátké a nejintenzivnější to bývá při vystoupeních na leteckých dnech, kdy bych náročnost přirovnal spíše ke Cooperovu testu, což je v podstatě dvanáctiminutový sprint.

A kdybyste porovnal fyzickou náročnost s tou psychickou?
Poměr fyzické a psychické náročnosti se výrazně liší podle charakteru letu. Například při velkých mezinárodních cvičeních, kde je důležitá interoperabilita s ostatními jednotkami NATO, bývá často mnohem větší zátěž psychická než ta fyzická. Jde o náročné plánování a přípravu na každou misi. Lety mohou zahrnovat celkem dlouhé přeletové úseky, tankování za letu a komplexní bojové scénáře, při nichž pilot nemusí být vystaven extrémnímu přetížení, ale je pod neustálým tlakem správně vyhodnocovat velké množství informací, které se na něho valí a které mu letoun poskytuje. Naopak při

letech zaměřených především na intenzivní manévrování a vzdušný boj je náročnost výrazně vyšší po fyzické stránce.

Co znamená dlouhý přelet vzhledem k tomu, že je letová doba omezená množstvím paliva?
Dlouhý přelet znamená především let trvající několik hodin, jehož délku lze výrazně prodloužit tankováním – buď na zemi, nebo za letu. Právě tankování za letu patří mezi nejnáročnější pilotní disciplíny a umožňuje podstatně zvýšit dolet i celkovou vytrvalost letounu. Obvykle probíhá ve výškách přibližně pět až osm kilometrů nad zemí.

Například při nedávném přeletu na misi na Islandu a zpět jsme letěli společně s tankerem a několikrát tankovali během letu, takže přelet bylo možné provést i bez mezipřistání. I když takový let na první pohled připomíná klidný let dopravního letadla, pilot je po celou dobu ve výstroji pevně připoutaný ve vystřelovacím sedadle, musí průběžně počítat palivo a řešit další úkony, bezchybně v kritických momentech natankovat. Takže i takovýto pětihodinový let může být poměrně náročný.

Jeden z vašich kolegů má za sebou i vůbec první tankování v noci, že?
První zkušební tankování v noci proběhlo předloni a od té doby touto zkušeností prošla už i většina pilotů 211. taktické letky. Noční tankování je přitom minimálně o řád složitější než tankování ve dne, protože pilot má k dispozici výrazně méně vizuálních referencí, podle nichž se může orientovat.

Co vy piloti a ego? Jistě je potřeba nějaké mít, ale stejně tak je důležité ho uhlídat…
Určitá míra sebevědomí je samozřejmě potřeba, ale stejně důležitá je pokora, o které jsme mluvili na začátku. Pokud ji v sobě člověk opravdu pěstuje, ego nemá šanci přerůst do nebezpečné podoby.

V letectví se vše buduje postupně – zkušenostmi a roky v oboru. Svůj život vkládáte do rukou ostatních: při letech v těsné formaci, často i v mracích, máte křídlo kolegy jen dva metry od kabiny. Nepřesnost nebo prudký manévr by mohly být fatální. Podobně při výcviku bojových misí záleží na schopnostech a spolehlivosti každého člena formace, jak se vzájemně dokážete pokrýt. Právě v takovém prostředí se buduje absolutní důvěra a sdílení zkušeností. Prostoru pro vlastní ego je tím pádem minimum.

U letců se často opakuje slovo pokora. Přichází až v nějakém okamžiku po odžitých zkušenostech, které byly na hraně, nebo ji cítíte od samotného začátku? Když si vzpomenu na Icemana z *Top Gunu*, příliš pokory z něj nesálalo. A je pokora tou nejvyšší hodnotou?

Nemyslím si, že by pokora byla tou nejvyšší hodnotou, ale rozhodně patří mezi základní pilíře létání. Ani hodnost, ani zkušenosti a znalosti vás nezachrání, pokud něco důležitého přehlédnete nebo neuhlídáte během letu. Pilot musí být v každém okamžiku ostražitý, a právě proto je pokora důležitá.

Mluvím o tom i z toho důvodu, že jsem přišel o kamaráda a kolegu na L-159, a minulý rok v srpnu zemřel kolega display pilot Maciej Krakowian, když při nácviku pro leteckou show v Radomi s F-16 narazil do ranveje. Sám jsem si také prošel některými svízelnými situacemi. Čím více podobných okamžiků pilot zažije, tím víc sílí jeho pokora a respekt.

Během leteckých dnů jsou na vás upřeny oči diváků, každý obdivuje, co umíte, ale ne každý si uvědomí, jak hodně jste závislí na technicích kolem sebe a že oni mají obrovský podíl na tom, že můžete předvádět to, co předvádíte.

Na leteckých dnech se často mluví hlavně o pilotech, ale za každým z nás stojí celý tým, který zajišťuje, aby letadlo bylo ve špičkové kondici. Velký dík patří všem – od techniků, kteří připravují letoun ke startu, až po ty, kteří zajišťují kompletní zázemí. Bez jejich práce bychom nemohli předvádět to, co diváci obdivují.

K čemu jsou dobré ukázkové lety? Je to trénink pro vás a prezentace síly armády navenek?

Přesně tak. Lidé si zaslouží vědět, co armáda umí, jakou disponuje technikou a jaké má schopnosti, takže komunikace s veřejností je velmi důležitá. Pro mě osobně je létání na leteckých dnech zároveň třešničkou na dortu mé kariéry.

JAS v názvu letounu znamená Jakt, Attack och Spaning neboli stíhací, útočný a průzkumný. Přičemž řazení písmen je podle důležitosti. Jaké je pro vás vykonávání těchto úkolů?

V našem případě je hlavní stíhací role. Naše gripeny byly pořízeny především pro ochranu vzdušného prostoru – jak našeho, tak aliančního. Útočné a průzkumné úkoly jsou pro nás spíše doplňkové a věnujeme se jim okrajově.

Jaký manévr ve vás budí největší respekt?
V letectví obecně se považuje za nejnebezpečnější část letu vzlet a přistání. Pro vojenské piloty jsou ještě nebezpečnější ty taktické části letu. Pro mě jako bývalého display pilota byla nejnebezpečnější téměř celá sestava při vystoupení na leteckých dnech. Letoun se pohybuje nízko nad zemí ve vysokých rychlostech, pilot čelí vysokému přetížení od -3 do +9 G, na hranici udržení vědomí. V tu chvíli není prostor pro chyby. Nejkritičtější jsou klesavé manévry s velkým přetížením, zejména ty vertikální, které jsou jednou z nejčastějších příčin katastrof na leteckých dnech.

Máte nějaký rituál, než sednete do letadla? Tedy v případě, že se nejedná o neplánovanou záležitost a musíte být ve vzduchu do patnácti minut… Modlíte se před letem?
Jedna z pouček říká, že pilot by měl být před ukázkovým letem přibližně hodinu před vzletem takzvaně ve své bublině. Příprava před samotným startem zabere půl hodiny, a tak je důležité mít alespoň třicet minut klidu, kdy si projdete sestavu pro konkrétní lokalitu – ta se může lišit podle velikosti prostoru i počasí, někdy se létá takzvaná nízká varianta, jindy plná sestava. Součástí přípravy je také zopakování nouzových postupů.

Když pak pilot do letadla nastupuje s pocitem, že je vše připraveno a nic neopomněl, je mnohem klidnější. Je to vlastně určitá forma soustředění či meditace – být plně tady a teď a věnovat všechny myšlenky pouze letu. Podobné je to následně i ve vzduchu, kde pro jiné myšlenky stejně není prostor.

Jak se mění soustředění před letem, pokud se něco děje a vy musíte vzlétnou do těch patnácti minut? Pak se všechno zintenzivní, meditace zkrátí? Tepovka ale zřejmě vzroste, že?
Ochrana vzdušného prostoru Česka je zajišťována naší armádou v rámci integrovaného systému protivzdušné obrany NATO (NATINAMDS) primárně právě odsud z Čáslavi. V případě hotovostního vzletu není prostor na delší přípravu, musíme být ve vzduchu, přesně jak říkáte, do patnácti minut. Po vyhlášení poplachu máme zhruba jednu až dvě minuty na oblečení výškové výstroje, následuje běh k letadlu, jeho spuštění a specifický vzlet, jehož cílem je dostat se co nejrychleji do velké výšky. Všechno je nacvičeno tak, aby pilot jednotlivé kroky vykonával automaticky, bez váhání a bez chyb klidně i ve tři hodiny ráno. Tohle už není o přípravě, ale o drilu.



Noční tankování



Airshow Radom, 2023



Přelet na Tactical Leadership Programme, mezinárodní výcvikové centrum a školu NATO pro piloty taktického letectva sídlící ve španělském Albacete, 2026

Řekl byste o sobě, že jste odvážný?
Ano, musím být odvážný. Odvaha je společná všem, kdo usedají do letounu ve dne i v noci, za dobrého i špatného počasí, a letí vstříc úkolu, jehož průběh předem neznají. Velkou výzvou jsou také rozsáhlá cvičení, kdy je ve vzduchu několik desítek letounů a každý pilot musí obstát a nebýt nejslabším článkem řetězu. Stejně tak veřejná vystoupení, při nichž se létá v malé výšce a ve vysoké rychlosti, kdy piloti nesou značné riziko. Bez velké dávky odvahy by to jednoduše nešlo.

Znáte tu hranici, kde končí odvaha a začíná riziko?
Tu hranici vnímám, ale v každé situaci leží jinde. Odvaha je vědomé přijetí výzvy, zatímco riziko začíná tam, kde člověk přestává mít věci pod kontrolou – proto tyto situace trénujeme zejména na simulátoru.

Jak pracujete se strachem?
Je dobré se snažit se vším vyrovnat už předem, projít si v hlavě různé situace, i ty nejhorší varianty, které mohou nastat, a připravit se na jejich důsledky a možná řešení. Právě tento proces přípravy člověku pomáhá získat větší jistotu a zůstat klidnější.

Co strach vašich nejbližších? Když si představím, že je mým partnerem pilot, nemyslím si, že bych dokázala strach necítit.
Strach byl u mé partnerky lehce cítit na samém začátku našeho vztahu, ale po letech se s tím vším smířila. Myslím, že už to bere tak, jako bych šel každé ráno do kolbenky.

Poznala vás už jako pilota?
Poznali jsme se už jako děti na výtvarném kroužku, když mi bylo asi sedm let. Tehdy jsem samozřejmě ještě pilotem nebyl, ale už tenkrát to byl můj sen. Mimochodem právě olejomalba je pro mě dodnes jedním ze způsobů, jak se na chvíli přenést do jiného než leteckého světa, i když na ni v poslední době hledám čas jen obtížně.

Jak se staráte o svoji duši, psychohygienu? Co dalšího kromě malování děláte, když potřebujete vypnout?
Jsem v blízkosti rodiny, to je vrchol mého bytí.

Piloti, nebo letectvo obecně, jsou vnímáni jako elita armády. V očích veřejnosti možná stojíte na pomyslném piedestalu, protože, ano, sednout do gripenu je něco jiného než vzít do ruky samopal. Jste prostě rytíři nebes.
V rámci armády a její profesionalizace se ukazuje, že pozice každého vojáka je čím dál tím náročnější ve smyslu ovládání výzbroje. Technologie dnes pronikají do všech složek – letectví, pozemních sil i dalších – a operátoři musí být čím dál vzdělanější a vytrénovanější. U pilotů jsou požadavky o něco vyšší, musíme být v perfektním zdravotním stavu, pravidelně absolvujeme zdravotní prohlídky, každý pilot musí vystudovat Univerzitu obrany a projít náročným výcvikem od vrtulových letounů až po špičkový gripen. Přestože je pilot gripenu jen vrcholem ledovce, nic by nefungovalo bez podpory všech ostatních, kteří stojí za ním.

Učí se pilot celý život? Jak těžké je držet krok s těmi mladšími?
Aby se pilot mohl stát pilotem gripenu, musí splňovat dané požadavky, takže na letku přicházejí většinou kolegové již relativně zkušení. Přímý kontakt s nejmladšími piloty tak pro mě není častý, ale i tak jsou generační rozdíly lehce znát. Přesto nás všechny spojuje naše profese – mladí přinášejí drajv a energii, starší nesou zkušenosti, a dohromady to dobře funguje.

Jaký je průměrný věk pilota gripenu? Kolem pětatřiceti?
Průměrný věk pilota gripenu je možná o malinko vyšší než pětatřicet let. Nejmladším příchozím je pod třicet.

Přesto se říká, že průměrný věk českého vojáka je docela vysoký. Co lze udělat pro to, aby armáda dokázala nalákat mladou generaci?
Je to hodně komplexní otázka. Jak komunikovat s mladými, inspirovat je a ukázat, že má smysl dělat něco pro stát a pro vlast, že je to poslání? Takové myšlenky bychom jim měli představit, a třeba i tato kniha může být jedním ze způsobů, jak to udělat. Armáda hledá rovnováhu mezi otevřeností, aby přilákala nové lidi, a opatrností, aby neprozrazovala příliš a zachovala bezpečnost.

Jak podle vás v mladých probudit to, aby chtěli sloužit vlasti? Aby nemysleli jen na své nejbližší okolí, ale na celou zemi, případně ještě větší celek, tedy Evropu, NATO.
Dnes to není příliš moderní. Trend je spíš soustředit se jen na sebe. Hodně záleží na hodnotách, které se budují už v rodinách a ve školách. Je důležité

klást důraz na čest, férovost, pravdomluvnost a odhodlání postavit se nejen za sebe, ale i za ostatní.

Kde se tyto hodnoty formovaly u vás? Kde jste se učil chápat službu vlasti v širším smyslu?
Tyto hodnoty se ve mně formovaly hlavně doma, v rodině. Velký vliv na mě měl v tomto ohledu také profesor biologie na gymnáziu, který ve mně jednoho dne zasel semínko vlastenectví. Pamatuji si, jak jsme s kamarádem slavili vítězství české hokejové reprezentace v Naganu s vlajkou na ramenou, ale dostali jsme takovou nenápadnou lekci: hokej slavíme, ale státní svátky neznáme a neslavíme, přitom právě takové milníky stály úsilí a životy našich předků. Tehdy jsem si uvědomil, že má naprostou pravdu.

Jak vlastně vypadá váš pracovní den?
Pracovní den u nás je hodně variabilní. Kromě regulérní pracovní doby máme služby v rámci NATINAMDS, které trvají 25,5 hodiny – od rána do dalšího rána. K tomu se účastníme cvičení, misí, přeletů například na letecké dny nebo do továrny SAAB ve Švédsku a podobně. Jako display pilot jsem během tří sezon strávil dva měsíce na různých evropských letištích, dva měsíce ve službách a měsíc a půl na cvičeních. Takže ve výsledku nejste kolikrát v jednom kalendářním roce téměř půl roku doma.

Fyzičku si udržujete v pracovní době a fitko máte přímo tady, nebo je to vaše volnočasová aktivita?
Fitko na základně sice je, ale obvykle se tam nedostanu, takže se fyzické přípravě věnuji ve svém volném čase. Rád běhám nebo cvičím doma s vlastní vahou. Teoreticky by na to měl být čas i během pracovní doby, ale vzhledem k počtu úkolů a počtu pilotů je prostoru na cvičení málo.

Kolik času vlastně strávíte reálně na zemi a kolik ve vzduchu? Je stanovený počet hodin, které musíte nalétat během daného období?
Samozřejmě existují limity letových hodin, které musíme splnit, abychom byli připraveni v rámci NATINAMDS a dalších integrovaných systémů. Ročně se jedná řádově o více než sto letových hodin na pilota, plus desítky hodin na simulátoru. Většina naší práce se odehrává na zemi, skutečný let tvoří jen zlomek naší pracovní doby.

Jak vypadá příprava na let od nějakého ranního briefingu až po debriefing?
Pokud bych měl popsat to nejnáročnější z hlediska plánování, pak jde jednoznačně o mise typu COMAO *(Composite Air Operations jsou komplexní mnohonárodní letecké operace, při nichž ve společné formaci operuje velké množství letadel různých typů. Každý stroj plní specifickou roli – od vybojování vzdušné nadvlády a rušení radiolokačních systémů až po přímou podporu pozemních jednotek a tankování za letu. – pozn. aut.)*, kterých se účastníme především v rámci mezinárodních cvičení. Tyto mise začínají komplexním briefingem, během něhož se probírá meteorologická situace, stav letiště, prostory cvičení a další operační okolnosti. Následně obdržíme konkrétní zadání mise a zahajujeme samotné plánování, které může v závislosti na složitosti trvat i několik hodin – zejména podle počtu úkolů, zapojených jednotek a typů techniky. V nejrozsáhlejších misích, kterých jsem se dosud účastnil, operovalo až osmdesát letounů. Veškeré plánování musí zahrnovat nejen taktické cíle, ale také detailní koordinaci mezi jednotlivými prvky. Samotná mise pak obvykle trvá přibližně dvě hodiny. Po přistání následuje vložení zaznamenaných dat do debriefingového systému a důkladné vyhodnocení. Poté se analyzuje, co bylo splněno podle plánu, kde vznikly odchylky, jaká poučení si lze odnést a na které oblasti je třeba se v dalším výcviku zaměřit. Celý proces – od ranního briefingu po závěrečný debriefing – tak může zabrat dvanáct až čtrnáct hodin.

Na opačném konci spektra stojí jednodušší rutinní lety pro udržení dovedností nebo cvičné lety určené pro nové piloty. Příprava na takový let zabere zhruba hodinu až dvě, samotný let kolem hodiny a vyhodnocení přibližně další hodinu. Tudíž takových letů se dá stihnout během jednoho pracovního dne i více.

Létá se na mise i k nám? Nebo jsou jen v jiných evropských státech?
Co se týká cvičení, Česká republika disponuje relativně malým vzdušným prostorem, což přirozeně omezuje možnosti realizace rozsáhlých aktivit s větším počtem zapojených letounů. Z tohoto důvodu se většina velkých mezinárodních cvičení koná v zemích s rozlehlejšími výcvikovými prostory, často v přímořských státech, kde podmínky umožňují nácvik větších a komplexnějších scénářů. To však neznamená, že by se některá významná cvičení nekonala i na našem území. Příkladem je cvičení Lion Effort, organizované v rámci Gripen Users Group. Účastní se jej státy provozující letouny JAS-39 Gripen, tedy například Maďarsko, Švédsko a Česká republika, ale také zástupci Brazílie či Thajska.



Airshow Radom, 2023



Aviatická pouť, 2024



Letiště Čáslav, 2021

Pokud jde o aliančí mise, naše letka se pravidelně zapojuje do Baltic Air Policing, a to zejména v Litvě a Estonsku, kde se podílíme na ochraně vzdušného prostoru pobaltských států. V loňském roce jsme se již počtvrté účastnili další mise ASICIPPN 2025 na Islandu, která je zaměřená na zajištění bezpečnosti islandského vzdušného prostoru a výcviku v rámci aliančního systému kolektivní obrany.

Jak často jste v kontaktu s kolegy ze zahraničí?
Poměrně často. Na pravidelné bázi spolupracujeme například s kolegy z Neuburgu v Německu, kteří patří mezi naše nejbližší partnery v rámci NATO Tiger Association. Jde o sdružení letek členských států NATO, které mají ve znaku tygra či jiný motiv šelmy a sdílejí společnou tradici i zaměření na rozvoj taktických schopností. Každoročně se také koná cvičení NATO Tiger Meet, které představuje významnou událost pro prohlubování interoperability, výměnu zkušeností a sjednocování postupů. Dále také pravidelně létáme na Slovensko. Vedle toho se během roku účastníme i dalších mezinárodních cvičení, jejichž příprava obvykle trvá několik měsíců. Tím pádem je vlastně kontakt se zahraničními kolegy víceméně kontinuální.

Co jste se naučil o spolupráci a důvěře mezi piloty různých zemí?
Všichni tvoříme jednu aviatickou rodinu, nehledě na hranice států. Letecká komunita je specifická tím, jak vysokou míru důvěry si mezi sebou piloti navzájem vytvářejí.

Jak velký je tým, se kterým jste v častějším kontaktu?
Za nejbližší pracovní tým lze považovat samotnou letku, s jejímiž příslušníky jsme v každodenním a velmi intenzivním kontaktu. Celkově se jedná přibližně o sto sedmdesát osob. Pilotů je z tohoto počtu méně než dvacet. Nedílnou součástí týmu jsou dále pracovníci operačního střediska letky, štáb letky a nejpočetnější skupinu tvoří technický personál.

Je mezi vámi absolutní důvěra?
Ano, mezi námi musí existovat naprostá důvěra. V provozu je celá řada systémů a technických oblastí, do nichž pilot nemá možnost přímo zasahovat, a je proto zásadní spoléhat se na profesionalitu a odbornost kolegů. V určitém smyslu svěřuji svůj život do rukou týmu a zároveň si všichni velmi dobře uvědomují míru odpovědnosti, kterou za svou práci nesou.

Technici s vámi byli i na školení ve Švédsku?
Zatímco piloti absolvují hlavní část přeškolení na základně v Såtenäs, technický personál má vlastní výcvik organizovaný v Halmstadu. Výcvik je koncipován odděleně, protože požadavky na přípravu pilotů a techniků se zásadně liší. Každá odbornost má svůj specifický program, který odpovídá budoucí specializaci a rozsahu činností při provozu letounu.

Výstroj si hlídáte sám? Nebo to je také práce techniků?
Samotná výstroj je velmi sofistikovaný a komplexní systém, který vyžaduje pravidelnou údržbu a odbornou péči. Proto máme speciální tým techniků, který se stará o její stav a zajišťuje, že všechny součásti fungují bezchybně. Pilot provádí pouze základní kontrolu před letem, zatímco detailní údržba a servis jsou plně v kompetenci specialistů.

Co pro vás znamená disciplína?
Disciplína je jedním ze základních pilířů, na kterých stojí celé letectví. Bez ní bych daleko nedoletěl.

Pomáhá vám disciplína v momentech, kdy je to náročné dlouhodobě?
Disciplína je v takových situacích naprosto nezbytná. Typickým příkladem je provádění checklistů. Pilot je povinen důsledně projít checklisty před spuštěním motoru, před pojížděním, před vzletem i po vzletu, před tankováním, po tankování, před vstupem do výcvikového prostoru, během taktického scénáře, i po návratu na základnu. V mnoha okamžicích je vystaven intenzivnímu tlaku, vysoké zátěži, komunikaci, koordinaci s ostatními a musí se rychle rozhodovat – a rutinní checklisty mohou působit zbytečně nebo zdržovat. Přesto je disciplína zásadní: i pod tím největším tlakem je nutné každý checklist projít, protože jeho opomenutí může ohrozit nejen průběh mise, ale také život můj i ostatních kolegů. V našem oboru je právě taková důslednost základem bezpečnosti a efektivity.

Litoval jste někdy, že jste se vydal touhle cestou a nestudoval raději třeba cestovní ruch?
To rozhodně ne. Vojenské letectví je mým splněným snem, za kterým jsem celý život směřoval. Jsem spokojený, že se mohu věnovat tomu, co mě opravdu naplňuje.

A kdyby přece jen, jaký byste si zvolil směr?
Na druhém místě mého žebříčku by bylo civilní letectví. Obecně letectví je pro mě tím nejsilnějším magnetem, oblastí, která mě nejvíce fascinuje.

Co když vaši práci jednoho dne kompletně převezmou drony?
Celé odvětví dronů a bezpilotních letounů je samostatnou a dynamicky se rozvíjející součástí armády. Určitě jejich podíl bude nadále růst a zaujímat stále významnější roli. Přesto existují úkoly, které vyžadují lidské rozhodování a schopnost rychle reagovat na nepředvídatelné situace – v tomto případě role pilotů zůstanou ještě dlouhodobě nenahraditelné. Pilot je schopen autonomně vyhodnocovat komplexní scénáře a přijímat okamžitá rozhodnutí, zatímco bezpilotní systémy mají v tomto ohledu stále výrazná omezení.

Ukrajina v tomto ohledu hranice posouvá poměrně rychle. Protože musí.
I tam se ukazuje, že drony sice nevídaným směrem rozšiřují schopnosti armády, ale nenahrazují plnohodnotně klasické letectvo. Lidský pilot a komplexní letecké systémy zůstávají nenahraditelnou součástí operačních schopností.

Válka na Ukrajině změnila u nás civilistů vnímání bezpečnosti. Změnila jej i pro vás? Jak ovlivňuje vaši profesi?
Pro nás vojáky se toho v principu mnoho nezměnilo. Neustále se připravujeme na obranu i případné bojové nasazení, to je naše role dlouhodobě. Snažíme se reagovat na nové poznatky z této války, ale samotný vnitřní pocit a připravenost zůstávají stejné.

Asi i pro vojáka je ale jednodušší vstát ráno z postele s vědomím, že je všude kolem mír a armáda je jen bezpečnostní zárukou…
To samozřejmě ano, v takové chvíli jsme spíše jen jakousi policií ve vzduchu, která dohlíží na bezpečnost.

Pokud čteme, že už i Francie varuje civilní obyvatelstvo, že se má připravit na válku, tak se ta atmosféra mění.
Pro mou práci nebyl zásadní ani tak válečný konflikt, jako spíš rodina a děti – o ně mám větší starost než o sebe.

Ale pokud se něco stane, musíte dát přednost službě vlasti před přímou ochranou své rodiny.

V podstatě to na sebe navazuje, pod pojmem „vlast“ je skryto mnoho českých rodin, jejichž ochrana je součástí naší služby.

Co pro vás znamená věta „My jsme NATO“?
Věta „My jsme NATO“ pro mě znamená, že se musíme starat o svůj kousek země v rámci Aliance a být plnohodnotnými partnery. Nemůžeme se jen spoléhat, že za nás někdo něco udělá, že nás někdo ochrání. Za svůj kus země jsme zodpovědní my sami.

Co můžete ze své zkušenosti říct o fungování NATO? Je to takové to mušketýrské „Jeden za všechny, všichni za jednoho“?
Rozhodně. Zejména v leteckém prostředí, kdy při cvičeních spolupracujeme s piloty z ostatních zemí, plánujeme mise a vyhodnocujeme je. Každý se stává důležitým článkem celého soukolí – pokud něco neuděláte pořádně a poctivě, můžete narušit fungování celého systému.

Jak se vám pak z úst některých politiků obzvláště před posledními volbami do Poslanecké sněmovny poslouchala slova o vystoupení z NATO?
Teď bych se nerad dostal na tenký led, protože z pozice vojáka bych neměl politicky vystupovat. Avšak co se týká otázky obrany, bezpečnost by měla být prioritou vždy nehledě na politické směřování a vždy bychom měli být jednotní – jak v rámci Aliance, tak v rámci našeho státu. Žít v bezpečném prostředí by mělo být zájmem každého občana, a jakékoli kroky proti tomuto nastavení mohou vést k destabilizaci a zhoršení situace.

Pakliže to bude otázka, na kterou nebudete chtít odpovědět, tak to řekněte… Máte strach o existenci NATO?
Nemám vůbec strach o existenci NATO. Občas se vyskytnou v našem životě nějaké ty eskapády, ale když se ohlédneme po nějakém čase zpět, uvidíme, že to jsou jen krátké momenty v naší historii. Kdyby šlo do tuhého, nemám sebemenší obavy o jeho fungování.

Před českou armádou je nákup F-35. Budou na ještě vyšší úrovni než gripeny?
F-35 představuje vrchol současných technologií. Zatím nebyl zkonstruován sofistikovanější stroj. Nákup a integrace tohoto letounu je proto bezpochyby správným směrem pro modernizaci českého letectva. Plán implementace

celého systému letounu F-35 je proces, který se bude rozvíjet během následujících devíti let. Jedná se tedy o běh na dlouhou trať. Do té doby budou gripeny nadále zajišťovat ochranu vzdušného prostoru nejen České republiky, ale i Aliance.

Za dva roky bude stav gripenů snížený o dva letouny, z flotily 12+2 *(12 jednomístných letounů a 2 dvoumístné stroje pro výcvik – pozn. aut.)* **se stane jen 10+2 a bude se čekat na F-35.**
Ano, ministerstvo obrany se dohodlo se švédskou stranou a vláda tento plán schválila. Z mého soukromého pohledu pilota samozřejmě platí, že čím více letounů, tím lépe.

Jaká byla zatím ta největší výzva ve vaší kariéře?
Upřímně, největší výzvou pro mě byl první seskok v rámci padákové přípravy. Udělat ten první krok do kilometr hlubokého prázdna vyžadovalo opravdu hodně přesvědčování sebe sama. Výzvou je pro mě každá komplexní mise nebo cvičení, kde je potřeba zvládat vysoký tlak a absorbovat obrovské množství vstupů a informací najednou. Výzvou bylo také společné vystoupení s Flying Bulls na leteckých dnech. V rámci vystoupení jsme kombinovali proudový letoun JAS-39 Gripen se čtyřmi akrobatickými vrtulovými stroji a bylo nutné zajistit, aby byla představení nejen atraktivní pro diváky, ale zároveň bezpečná.

Když předáváte pomyslné žezlo display pilota, váže se k tomu nějaký rituál?
Být display pilotem byl pro mě vrchol kariéry, taková třešnička na dortu. Věděl jsem, že je to role na tři sezony, ale přesto s jejím koncem přišel pocit nostalgie, že se tahle kapitola uzavírá. To, co následuje, je předávání zkušeností novému pilotovi, kdy se ocitám v roli mentora. Kolegovi jsem pak s upřímným přáním „kolik vzletů, tolik přistání“ předal nášivku a kryt průhledového štítku na helmě, obojí se znakem „JAS-39 GRIPEN SOLO DISPLAY“.

Jakou radu jste mu dal? Hlavně se z toho neposrat? *(smích)* **Předpokládám, že zůstat, jak se říká, nohama na zemi, je důležité…**
Zůstat nohama na zemi, když letíte rychlostí přes tisíc kilometrů za hodinu ve třiceti metrech nad zemí s přetížením 9G, to se opravdu těžko zařídí. *(smích)* Obecně je rad samozřejmě mnoho, ale pro display pilota je stejně nejdůležitější vždy uhlídat parametry při sestupném vertikálním manévru, kontrolovat

rychlost a výšku. Ať se děje, co se děje, ať se na něj dívají desetitisíce lidí, nebo je špatné počasí, bez dodržení těchto parametrů není možné tyto sestupné manévry bezpečně dokončit a vybrat.

Lze se nějak připravit na poslední let kariéry?
Byl jsem u toho, kdy několik kolegů absolvovalo svůj poslední let, a vždy to byl velmi silný okamžik. V takovém momentu není možné myšlenkami nezabloudit k tomu, jaké to bude, až přijde vlastní odchod. Létání je pro mě život, formuje mou osobnost a je to podstata mého bytí. Předpokládám, že vystoupit z letadla po posledním letu bude opravdu náročné a emotivně silné.

Bývá u toho nějaký rituál?
Poslední průlet bývá obvykle rychlejší a efektnější. Po přistání piloty čeká takzvaná slavobrána, kdy hasiči na pojížděcí dráze stříkají vodu do kříže a letadlo jím projede. Po tom všem musí následovat nějaký ten přípitek šampaňským oslavující závěr kariéry.

Jako pilot a patriot – máte nějaké místo v Česku, na které se z letadla vždy těšíte nejvíc? Kdy cítíte, že jste doma?
Při návratech z dálek mě vždy, když zahlédnu přistávací dráhu v Čáslavi, naplní pocit jsem doma. Přesto je z výšky krásných míst v České republice nespočet. Zejména mám rád pohled na naše hory – Krkonoše nebo Jeseníky. A miluji výhled na Pavlovské vrchy s Novými Mlýny.

Co byste poradil těm mladým, kteří by třeba jednou rádi šli podobnou cestou jako vy?
Pro mě byla klíčová konzistence. Pokud máte sen, nesmíte přestat a musíte za ním jít, překonávat všechny překážky, které cesta přináší. Důležité je věřit si, jít do toho srdcem, pracovat tvrdě a nikdy se nevzdat.

Služba vlasti je nejen povinností, ale i velkou ctí. Znamená pokračovat ve šlépějích našich předků, udržovat to, co nám odkázali, chránit hodnoty, za které bojovali, a připomínat si oběti, které přinesli za naši svobodu. Moje rada pro všechny, kdo uvažují o této cestě, je jednoduchá: jděte za svým srdcem, buďte spolehliví, vytrvalí, disciplinovaní, nikdy se nevzdávejte a mějte odvahu nést odpovědnost za sebe i za druhé. Právě tím se rodí opravdová síla. Služba vlasti není jen práce, je to životní filozofie a příležitost být součástí něčeho většího, než jsme my sami!

– Ondřej Španko




Tomáš KRAMPLA

TOMÁŠ KRAMPLA

SPECIÁLNÍ SÍLY

Speciální síly obklopuje aura utajení a výjimečnosti. Brigádní generál Tomáš Krampla (nar. 1980) o nich mluví bez filmového patosu: jako o malém týmu lidí, kteří se dlouho připravují na situace, jež možná nikdy nenastanou – a v rozhodující chvíli si nesmějí dovolit zaváhat. V uniformě je dvacet osm let a téměř celý profesní život strávil v prostředí, do něhož projde jen zlomek uchazečů. Většinu své vojenské kariéry prožil v době, kdy se pozornost světa soustředila především na boj proti terorismu. Dnes už nestojí v čele malého týmu v terénu. Od března 2026 je ředitelem Ředitelství speciálních sil a jeho rozhodnutí mohou být vojensky riskantní, politicky citlivá a pro veřejnost navždy neviditelná. Pod jeho vedením se připravuje největší proměna českých speciálních sil od roku 2003, vyvolaná nástupem dronů, elektronického boje, informačních operací a návratem hrozby konfliktu vysoké intenzity. V rozhovoru se vrací ke strachu, hrdinství, povinnosti, vlastenectví i k hranici mezi statečností a zbytečným riskováním. Je to vyprávění člověka, který se celý život připravuje na okamžik, kdy se absolutní klid může během jediné vteřiny změnit v absolutní peklo – a který dnes rozhoduje, zda na takový okamžik budou připraveni i druzí.

Ve funkci ředitele Ředitelství speciálních sil jste od března tohoto roku.
Předtím jsem pracoval na generálním štábu asi tři čtvrtě roku jako zástupce ředitele. Ačkoli jsem si několikrát před tím letošním březnem říkal, že jsem připravený a vím, co mě čeká, tak když na mě skutečně dopadl rozsah té funkce, byl to docela silný náraz do reality.

Jak moc jiné to je?
Největší změna je, že nedávám pouze doporučení, už řešení jen nenavrhuji. Rozhoduji sám. V určitých věcech musím jít samozřejmě za náčelníkem generálního štábu, mým přímým nadřízeným, ale v rámci Ředitelství speciálních sil je na mně, jaká rozhodnutí udělám. Pod dokumenty, které od nás odcházejí, je můj podpis. Tuhle odpovědnost s pokorou přijímám každý den.

Jak dlouho ve funkci budete?
Obvykle to jsou tři až čtyři roky. Někteří ředitelé byli ve funkci i déle, ale podle mě jsou ideální právě tři roky. První rok člověk proniká do všech souvislostí, získává detailní přehled i o oblastech, ke kterým dříve neměl plný přístup, a zároveň začíná prosazovat vlastní projekty, druhý už má věci dobře v ruce a třetí podává nejlepší výkon a možná uvidí výsledky své práce či cestu, kam se máme posunout dál. Nicméně já budu ve funkci tak dlouho, dokud si budu jistý, že speciální síly posouvám dopředu. My nikdy nesmíme usnout. Jsme zárukou toho, že se to nestane, a já si to uvědomuji každý den. Pokud sklouznete do zajetých kolejí, ztratíte energii a nemáte potřebu něco měnit, ladit a upravovat, je vhodný čas na změnu. Organizaci prospěje nový pohled a nová energie. A ti mladí dravci, kteří v armádě už jsou nebo se k nám teď hlásí, ti chtějí věci posouvat dál a měli by dostat příležitost ukázat, co v nich je.

Kam se pak z této funkce můžete profesně posunout dál?
To teď vůbec neřeším. Můj fokus je jasný a naplňuje mě. Ale teoreticky, když už se ptáte, dalším krokem může být přesun na jinou jednohvězdičkovou pozici v rámci armády, povýšení na některou z dvouhvězdičkových funkcí, zahraniční pracoviště nebo civil. Celý profesní život jsem strávil u speciálních sil a tomuto prostředí rozumím. Dokážu si představit fungování například u pozemních sil, ale existuje řada oblastí a sekcí, se kterými jsem během služby nepřišel do tak úzkého kontaktu. Budoucnost je samozřejmě otevřená a bude záležet na mnoha okolnostech – jak budu ve své funkci úspěšný, jak budou s mojí prací spokojeni nadřízení, ale i podřízení. Vždy budu chtít dělat

to, čemu rozumím a kde budu přínosem. Důležité také bude, jaké budou potřeby armády. Podle toho se pak budu rozhodovat dál. Jednu věc ale vím jistě: práce mi musí dávat smysl.

Dříve jste odpovídal za lidi, které jste měl bezprostředně vedle sebe. Dnes můžete rozhodovat o nasazení těch, které osobně ani neuvidíte. Je taková odpovědnost těžší?
Nevnímám to tak, že by jedna odpovědnost byla lehčí a druhá těžší. Jen je jiná. Dřív jsem nesl odpovědnost za lidi, které jsem měl vedle sebe, které jsem znal. Dnes rozhoduji ve větším měřítku a často i o těch, které jsem nikdy nepotkal, ale princip je stejný: pořád jde o lidské životy a o důsledky rozhodnutí, která děláte na základě zkušeností a výcviku. Musí to být vždy ta nejsprávnější rozhodnutí, která dokážete učinit, ale rozhodovat o věcech, při kterých mohou umírat lidé, je těžké vždy.

Jak pracujete s pochybností ve chvíli, kdy rozhodnutí musí padnout rychle a žádná z nabízených možností není vysloveně dobrá?
Pochybnost k tomu přirozeně patří. Kdo tvrdí, že ji nikdy nemá, ten buď neříká pravdu, nebo si neuvědomuje váhu rozhodnutí, což je ještě horší. Pro mě je důležité nenechat se pochybností ochromit, ale použít ji správně – jako důvod znovu si ověřit informace, vyslechnout štáb, kolegy a pak zodpovědně rozhodnout. V principu je to jednoduché a zároveň velmi těžké: vybrat na základě dostupných informací tu nejméně špatnou variantu. A ve chvíli, kdy rozhodnutí padne, už za ním musíte stát.

Jak se rozhodovat, když máte dost informací k zásahu, ale nikdy nemůžete mít jistotu, že jsou úplné? Kdo má v takové situaci povinnost vyslovit pochybnost?
Pochybnost má a musí mít právo vyslovit každý, kdo nese za část operace odpovědnost a vidí problém, který může ovlivnit její výsledek. To je role kvalitního štábu i kvalitních velitelů na nižších stupních. Konečné rozhodnutí je samozřejmě na veliteli, ale špatný velitel je ten, který nechce slyšet nepříjemné věci. Právě v tom se podle mě pozná dobrý systém – že v něm lidé nemají strach upozornit na riziko. A pak je na veliteli, aby z toho udělal rozhodnutí.

Když si nezasvěcený člověk představí operace speciálních sil jako scény z akčních filmů, jak daleko je taková představa od reality?



Při střelecké přípravě v rámci společného cvičení s U. S. SOF (jednotkami zvláštních sil USA), Boletice, 2007



Příprava techniky před výjezdem na úkol, Operace Enduring Freedom, Afghánistán, 2008



Nadporučík Tomáš Krampla s Wallym, praporčíkem 7. skupiny speciálních sil, Zelených baretů USA. Operace Enduring Freedom, Afghánistán, 2008