

V Paláci Žofín v Praze proběhlo ve čtvrtek 28. června 2007 již tradiční prestižní ocenění policistů za mimořádné činy v uplynulém roce „Policista roku 2006“. Ve vyhlášených sedmi kategoriích ocenili ministr vnitra Ivan Langer a policejní prezident Oldřich Martinů celkem čtyřicet nominovaných osob..., stojí v tiskovém sdělení odboru tisku a public relations MV. V kategorii POLICEJNÍ ČIN ROKU – „TÝMOVÁ PRÁCE“ byla jako třetí oceněna letová posádka ve složení: plk. Josef Knotek, plk. JUDr. Vladimír Panenka a nprap. Pavel Štecher. Ocenění bylo jmenováním uděleno za hašení rozsáhlého lesního požáru v části Národního parku České Švýcarsko. Tým bylo provedeno až 213 shozů v jediném dni v komplikovaných podmínkách...



„Tato vzpěra tady musí být před letem,“ je anglicky napsáno na součástce vrtulníku, kterou nám plk. Josef Knotek právě ukazuje...

ZAČÁTKY BÝVAJÍ STEJNÉ...

Sobota dopoledne, přemodré, sluncem zalité nebe. V hangáru D na pražském letišti Ruzyň jsou připraveny dvě posádky, aby během chvíle nastartovaly policejní vrtulníky a letěly tam, kde čekají na jejich pomoc. Dnes mají službu i dva zkušení piloti, které jsme potkali v modrých uniformách s prýmkou na rukávech mezi oceněnými policisty na slavnostním vyhlášení nejlepších policistů roku 2006. Ředitel Letecké služby Policie ČR plk. JUDr. Vladimír Panenka a plk. Josef Knotek čekají, stejně jako jejich kolegové, splnit dle pokynů operačního důstojníka úkol, který před ně postaví dnešní den – sobota nesobota, den či noc. Jedinou překážkou by mohlo být počasí, které by nedovolilo vrtulníkům vzlétnout. Jasná obloha ale, zdá se, ještě pěkných pár hodin vydrží, což se o zraněních na silnicích, či nepravostech delikventů, které je třeba pomoci policistům na zemi někdy zadržet, tak jednoznačně říct nedá, neb na ně žádná předpověď dosud nebyla – a nejspíš nikdy nebude – vynalezena.

V červenci loňského roku jste zažili dramatickou službu, za kterou jste byli nominováni na cenu Policista roku 2006 v kategorii POLICEJNÍ ČIN ROKU – „TÝMOVÁ PRÁCE“. Ve skalnaté, nepřístupné oblasti Národního parku České Švýcarsko u Jetřichovic na Děčínsku likvidovalo osm dní na devět set hasičů rozsáhlý požár, při kterém shořelo pětadvacet hektarů lesa. Jak si může běžný smrtelník přeložit lakonickou poznámku z tisku „použito bylo také letecké hašení“?

„Byl to v posledních letech jeden z největších požárů v naší republice. Přiletěli jsme k němu ve chvíli, kdy jeden kopec hořel na sedmi místech a hrozilo nebezpečí, že se požár může rozšířit i na další oblasti. Tam jsme si sáhli na dno,“ vzpomíná na ohnivé peklo plk.

JUDr. Vladimír Panenka. „Pod námi přehořovaly hasičům i hadice, které k požáru natahovali. Byly to hrozně tvrdé podmínky – ve skalách, kopcích,... Naše posádky létaly od rána do večera v komplikovaných podmínkách, kdy je pilotáž vrtulníku opravdu náročná. Kdyby měla v tuchvíli službu jiná posádka, počínala by si úplně stejně jako ta naše. Převzaté ocenění proto patří i všem našim kolegům, kteří plní během své služby velmi náročné úkoly.“

KDYŽ SE Z KONÍČKA STANE KŮŇ...

Kabina eroplánu, modrá uniforma pilota, vysněné označení, které smí nosit jen kapitán letadla. Cesta za splněným snem je dlouhá – pohodlní ať na ni raději rychle zapomenou. Otázka, jak zkušení piloti kdysi začínali, se nabízí sama.

„Když Pepa už dobrých dvacet let lítal, já jsem teprve přišel na letku,“ směje se plk. JUDr. Vladimír Panenka.

„Začátky jsou ale všechny stejné,“ odvětí taktéž v dobré pohodě plk. Josef Knotek.

Při prvních letech na sedadle před palubní deskou jsou nejspíš všechny začátky opravdu stejné, cesty obou dnešních plukovníků k létání však byly rozdílné. U obou ale předcházel pozdější profesi koníček a obrovská láska ke všemu, co s létáním souviselo.

Plukovník Josef Knotek propadl létání v aeroklubu.

„Začínal jsem na větroních, na letiště do Kladna jsem začal chodit v roce 1957! O rok později jsem měl své první oficiální vzlety. Tenkrát to bylo dost těžké – dneska je to ostatně těžké také, je to prostě souhra všech okolností, včetně náhody a štěstí, a samozřejmě

připravenosti,“ vzpomíná plk. Josef Knotek. Dnes zkušený pilot začínal s létáním na větroních – svého času na sportovních letadlech také závodil. K vrtulníkům přišel v aeroklubu v roce 1964 na našich HC stodvojkách, jak sám říká. Bylo to prý takové vrtulníkové „blério“, které vymysleli naši konstruktéři v čele s Ing. Šlechtou. Bylo to hezké letadlo, jen mělo slabý motor. Vývoj však šel stále kupředu...

„Vy jste také začínal v aeroklubu?“ obrátíme se na pozorně naslouchajícího plk. JUDr. Vladimíra Panenku.

„Ne, já to mám trochu jinak. Mým koníčkem byla dlouhá léta modelářina – jednou, až bude víc času, zase se k ní rád vrátím. V roce 1976 jsem skončil vojnu a v prosinci 1978 jsem nastoupil jako rotný k tehdejší Letecké správě FMV. Všechny školy, včetně právnické fakulty, jsem vystudoval až tady.“

Vzpomínám, že jsem přišel, podal jsem žádost a náhodou bylo zrovna volné místo na operačním středisku. Operační středisko letecké služby bylo vředycky zvláštní a mě to moc bavilo – to nebylo klasické OP jako na kraji nebo jiném útvaru. My jsme předávali informace letadlům, byli jsme vlastně taková operační kontrola mezi letadlem a zázemím. Učili jsme se počasí, měli jsme radiofonické průkazy... Tehdy jsme sídlili na „Staré věži“, pod námi pracoval dálkový styk ČSA – ti vlastně mluvili s celým světem a my to pořád poslouchali. Bylo to hrozně zajímavé...

Přišel rok 1989 a na tehdejší Letecké správě FMV se začalo měnit vedení. Tenkrát byly hlavním článkem stávajícího útvaru velké mašiny, kterými se přepravovali nejvyšší představitelé státu – a k tomu byla malá, asi pět či šestičlenná skupinka vrtulníků, tedy vrtulníkové oddělení.



Do předletové přípravy každé posádky patří i zevrubná prohlídka vrtulníku

nout zraněnému či nemocnému člověku nezbytnou první pomoc přímo na místě a následně dotyčného dopravit co nejrychleji do příslušného zdravotnického zařízení...

„Vzpomínám, že po silnici jezdily tenkrát sanity, ne vždy s lékařem, bez kyslíkového přístroje a dalších nezbytných pomůcek, které by pomohly zachránit lidský život. Vybavuji si případ, kdy jsme přiletěli k tragické havárii: Osmnáctiletý hoch si šel přivydělat na brigádu do družstva... Když ho vyprostili zpod převrhlého traktoru, paní doktorka ze sanitky mu nemohla pomoci, protože neměla dnes samozřejmě nezbytné vybavení k záchraně pacienta. Vrtulníkem jsme chlapce převezli na Bulovku, kde druhý den zemřel. Při odpovídajícím lékařském zákroku na místě nehody - za pomoci nezbytné zdravotnické techniky - měl chlapec podle odborníků větší šanci přežít.“



Nahlédněme však s pamětníky letmo zpět do historie Letecké služby P ČR.



„Záchranou službou jsme se hodně naučili,“ říká plk. Josef Knotek

„Takoví dělníci vzduchu, jak říká Pepa Knotek. V té době jsem se už vrtulníkem občas svezl, myslím, že nejvíckrát to bylo právě s Pepou...“

Vrtulníková skupina, ve které oba „naši“ piloti tenkrát pracovali, působila v rámci dopravy – možná si mnozí vzpomenu na Zelenou vlnu – a plnila další úkoly, povětšinou podobné těm dnešním. Koncepce, a samozřejmě i technika se však od dnešní poněkud lišily.

„Už v té době se však i u nás začínala dělat i záchranářina – byť její těžiště a největší zkušenosti nebyly v Čechách, ale v Tatrách na Slovensku, tam je spolupráce s Horskou službou skutečně mnohaletá,“ vzpomíná plk. Josef Knotek. Vrtulník je ostatně na celém světě nejhumánnější letecký prostředek, dodává český průkopník „záchranářiny“. V době, o které hovoříme, se prováděly záchrané práce spíš náhodně, a tato přezáslužná činnost mívala docela jiná měřítká než dnes. Jedna věc však platila dříve stejně jako dnes – zdravotníci záchranáři se vždy snaží poskyt-



„Zázemí letových posádek není rozhodně takové, jaké by si pohotovostní posádky i ostatní naši zaměstnanci zasloužili,“ řekl nám plk. JUDr. Vladimír Panenka dnes, stejně jako v rozhovoru, který jsme spolu připravovali v roce 2005

Po roce 1989 se na leteckém útvaru začaly vydělovat dvě pracovní skupiny – hlavním úkolem první z nich byla nadále „vládní přeprava velkými letadly“, druhá skupina s vrtulníky šla cestou policejní a záchranářské činnosti – to je vlastně stávající Letecká služba P ČR. (Historikové a pamětníci jistě prominou notně lakonický časový skok z minulosti do současnosti.)

„V té době jsem tady začal létat základní výcvik na první vrtulník, byla to MI2, na em-t-dvoje jsem určitě začínal,“ vybavuje si své první vzdušné cesty plk. JUDr. Vladimír Panenka. „Pamatuji se, jak mě v ní Pepík Knotek dokázal prolít potem – co si budeme říkat, jeho zkušenosti jsou takové, že to dokáže ještě teď,“ směje se ředitel policejní letky.

„Co mě ještě bavilo v době, kdy jsem ještě nelítal?“ opakuje otázku plk. JUDr. Panenka. „Byl jsem u toho, když se připravovaly

smlouvy na zahájení provozu letecké záchrané služby, to mě bavilo, protože to mělo obrovský smysl. Vždycky jsem se také hodně zajímal a hodně práce jsem udělal na úseku využívání letecké techniky pro záchraný systém – byly to stohy a stohy materiálů, ze kterých se podařilo projednat jen pár procent, to k těhle práci ale jaksi patří...“

„Tou záchranou službou jsme se hodně naučili, protože jsme vždycky litali na místo, které nám někdo vybral přímo v terénu, a my jsme ho mohli podle okolností jen redukovat – najednou se musíte sám ve vteřině rozhodnout, kde nejlépe u nehody přistát a nerozbít stroj,“ říká plk. Josef Knotek a jeho parták ve službě – v tuto chvíli víc než ředitel – bez výhrady souhlasí.

Záchraná služba však zdaleka není jediná náplň práce Letecké služby P ČR, tu lze ostatně nalézt například na internetových stránkách ministerstva vnitra. V tuto chvíli mám na mysli další vysoce humánní činnost, jakou jsou tak zvané „transplantační“ lety. Přesné poděkování od lékařů z pražského IKEM za nedávny převoz dvou živých srdcí od dárců k příjemcům není vůbec ojedinělé. Mnoho lidí vděčí za svou záchranu pátracím akcím, při kterých byl nasazen policejní vrtulník, nejeden delikvent naopak ďábelský stroj s vrtulí proklíná – bez něho by se nejspíš podařilo zmizet, proti očím z nebe (a jejich pomocníkem zvaným termovize) je však šance podstatně chabší.

Když stočíme řeč na sport a relaxaci vůbec, prozradí plk. JUDr. Vladimír Panenka, že má velké sny a plány, jak bude sportovat, třeba na kole, které miluje. Čas však nedovolí, aby zapráhl tělo naplno. Snad jednou, až bude víc času, možná pak dojde i na sen o krásném motocyklu, na kterém se bude zkušený pilot prohánět po cestách, nejraději polních.

„Ve vrtulníku se necítím unavený, když je pěkné počasí, let i splněný úkol se podaří, myslím, že to každého pilota inspiruje a nabíjí novou energií,“ říká ředitel Letecké služby P ČR. „Při pohotovosti dodávám ve chvílích klidu většinou věci, které se týkají velitelské práce – teď se nám dost zásadně mění koncepcí, museli jsme zpracovat nové materiály...“ dodává.

Zázemí letových posádek není, mírně řečeno, ideální. Plánovaná rekonstrukce hangáru D byla pro nedostatek finančních prostředků několikrát odložena, v dohledné době k ní však jistě dojde, dovídáme se. Velkým problémem je odchod zkušených pilotů – někteří odcházejí „za lepším“ a nelze se jim ani moc divit. Služba v nepřetržitém čtyřhodinovém provozu s finančním ohodnocením, s „civilním“ nesrovnatelně nižším, je jen pro opravdu zapálené letce. Výcvik nového pilota trvá velice dlouho a tak nezbývá než věřit, že se šikovní nadšenci brzy objeví i s patřičnými splněnými kvalifikačními předpoklady, které jsou opravdu náročné.

Ocenění za náročnou a skvěle odvedenou týmovou práci, které se dostalo plk. JUDr. Vladimíru Panenkovi a plk. Josefu Knotkovi vnímají oba jako dík vedení resortu všem posádkám i pozemnímu personálu Letecké služby P ČR. Hašení zmíněného požáru bylo jen zrnkem písku ve výtu úspěšně splněných úkolů, které jsou před celý tým hangáru D na Ruzyňském letišti kladeny takřka denně.

Radvana NOVÁKOVÁ
Foto Jiří NOVÁK