

# Prvky letectví v módním oděvu

BcA. Ivona Jahnová

---

Diplomová práce  
2008



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta multimediálních komunikací

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta multimediálních komunikací  
Ústav produktového designu  
akademický rok: 2007/2008

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **BcA. Ivona JAHNOVÁ**  
Studijní program: **N 8206 Výtvarná umění**  
Studijní obor: **Multimedia a design**

Téma práce: **Prvky letectví v módním oděvu**

## Zásady pro vypracování:

**Výtvarné zpracování a realizace vybraných finálních návrhů, cca 8 – 12 modelů.  
Technická a teoretická příprava projektu, sběr potřebných informací a vyhotovení  
práce dle zadaných parametrů. Celou práci také odevzdat na cd rom v elektronické  
podobě. Prostudování a analýza dostupných materiálů a informací, vlastní závěry.**

### **Rozsah práce:**

**Výtvarné řešení designu oděvu ve variantách, finální řešení, výběr materiálů,  
střihové řešení, realizace vybraných oděvů, výtvarná dokumentace.  
10 stran textu na téma teoretické části, cca 20 stran přípravné skicy  
a fotodokumentace, vše formát A4. Odevzdejte ve 3 stejnopisech v pevné vazbě.**

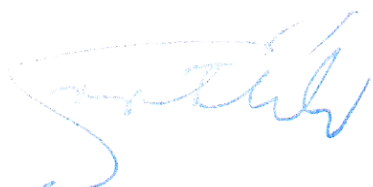
Rozsah práce: viz Zásady pro vypracování  
Rozsah příloh: viz Zásady pro vypracování  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

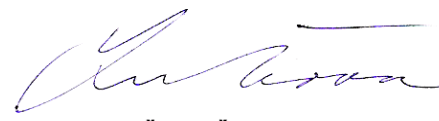
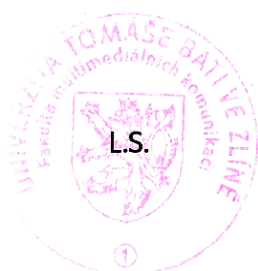
**Móda 20. století – Ing. Jana Máchalová**  
**Češi a Slováci v RAF za druhé světové války – Zdeněk Hurt**  
**Báječné ženy na létajících strojích – Břetislav Ditrych**  
**Století módy – C. Seeling**

Vedoucí diplomové práce: ak. mal. Šárka Šišková  
Ústav produktového designu  
Datum zadání diplomové práce: 7. ledna 2008  
Termín odevzdání diplomové práce: 9. května 2008

Ve Zlíně dne 28. února 2008



doc. Ing. Jaroslav Světlík, Ph.D.  
*děkan*



ak. mal. Šárka Šišková  
*ředitel ústavu*

## **ABSTRAKT**

Teoretická část předložené diplomové práce se zabývá vývojem letectví, od slovně šířených legend přes počáteční krůčky a první úspěchy leteckých nadšenců, až po osobnosti světového i domácího vzdušného moře. Dále tato práce poskytuje obraz leteckých uniforem z období druhé světové války a v neposlední řadě připomíná osobnost české návrhářské scény, jež se podepsala pod tvorbu soudobých stejnokrojů pro leteckou společnost ČSA. Praktická část je zaměřena především na samotnou realizaci modelové kolekce, popisuje její vznik, inspirační prvky, výběr materiálů a celkovou myšlenkovou skladbu. Tuto část doplňují kresebné návrhy modelů a fotodokumentace.

Klíčová slova: letectví, uniforma, pilot, useň, Wright, Jan Kašpar, Božena Láglerová

## **ABSTRACT**

Theoretic part of presented thesis deals with the aviation from told legends over the first steps and the first success of flying maniacs up to great names of both world and national sky. The following part of this work reviews the uniforms of World War 2 pilots and at last it reminds big name of czech fashion designer who created current uniforms for Czech Airlines. Practical part is especially focused on single realization of the collection. It describes its beginning, inspiration elements, choice of materials and general idea of composition. The part is followed by drawings and photos.

Keywords: aviation, uniform, pilot, leather, Wright, Jan Kaspar, Bozena Laglerova

## **PODĚKOVÁNÍ**

Za odborné vedení, cenné rady a hodnotné připomínky bych ráda poděkovala vedoucí diplomové práce paní ak.mal. Šárce Šiškové. Dále prostějovské firmě Pavel Kulda LOP. za poskytnutí usňových materiálů. V neposlední řadě chci poděkovat své rodině a přátelům, kteří mne v tomto vypjatém období podporovali a snažili se ve všem vycházet vstříc.

**Motto:** „Vidět svět takový jaký je a potom jej milovat - to je největší umění“.

Romain Rolland

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a použila pouze literaturu uvedenou v seznamu literatury této diplomové práce.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>9</b>
<b>1 SPLNĚNÉ SNY</b> .....	<b>10</b>
1.1 LEGENDY A BÁJE .....	10
1.2 POPRVÉ NAD KORUNY STROMŮ .....	13
1.2.1 Vzdušná monstra .....	14
1.3 KŘÍDLA Z ROZUMU .....	16
1.3.1 Honba za pokrokem .....	17
1.3.2 Průkopníci vzduchu u nás .....	18
<b>2 UNIFORMA, VÝRAZ OSOBNOSTI</b> .....	<b>21</b>
2.1 LETECKÉ UNIFORMY (2. SVĚTOVÁ VÁLKA).....	22
2.1.1 Československé uniformy .....	22
2.1.2 Britská armáda .....	23
2.1.3 Francouzská armáda.....	23
2.1.4 Americké vládní letectvo .....	24
2.2 OSOBNOST ČESKÉ NÁVRHÁŘSKÉ SCÉNY .....	24
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>26</b>
<b>3 INSPIRAČNÍ PRVKY A KONCEPCE TVORBY</b> .....	<b>27</b>
3.1 KOLEKCE MODELŮ .....	32
3.1.1 Pilotní modely .....	32
3.1.2 Proud svěžesti.....	35
3.1.3 Linie jednoduchosti .....	36
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>40</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>41</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>42</b>
<b>SEZNAM CIZÍCH SLOV</b> .....	<b>43</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>44</b>

## ÚVOD

Když se pouštím do psaní těchto stránek, mísí se ve mně zvláštní pocity. Stav, při kterých na jedné straně propuká neobyčejná radost z něčeho nedosažitelného, příliš vzdáleného, ale přesto dlouho očekávaného, v zápětí je tento příjemný pocit blaženosti pronásledován jistým pocitem marnosti a úzkosti. Uvědomění si skutečnosti, že to, na co si člověk třebaže jen nesnadno zvykal, najednou pozvolna končí. Jedna etapa lidského života se chýlí ke konci. Možná se to někomu může zdát nadsazené a příliš přecitlivělé, někdo by se nad tím ani nepozastavil, ale já vnímám tento bod v životě člověka za důležitý mezník, po kterém většina z nás očekává velký začátek. Důvod proč v úvodu moji diplomové práce zmiňuji začátky a konce, krásné a bezstarostné, jindy úmorné a strastiplné, je prostý. Téma, kterým se budu na následujících stranách této práce zabývat souvisí s jedním novým začátkem. Rozhodně nemám v úmyslu ty, co nahlédnou a třeba se i začnou do této práce zatěžovat, mnohdy nepodstatným příběhem hledání a nalezení toho, co člověk v životě potřebuje a dlouho hledá, byť tento příběh s tématem práce existenčně souvisí. Název práce „*Prvky letectví v módním oděvu*“ leda co prozrazuje. Letectví jako takové, bude hrát v tomto díle, pokud si mohu dovolit tyto stránky tak nazvat, stěžejní úlohu.

Létání bylo pro mne osobně odjakživa velké tabu. Spojení adrenalinu, kterému já, jakožto člověk umírněný a nohama stojící pevně na zemi, příliš neholduji, spolu s velkou dávkou strachu a nedůvěrou k technickým vymoženostem, třebaže fyzikálními zákony dostatečně prověřenými. Lidé se však mohou měnit a spolu s nimi i jejich názory, zaujetí a vášně. Tímto nechci říci, že se létání stalo z ničeho nic moji vášní, ale s postupným poznáváním nových lidí a věcí, jsem našla v objektech, které vidíme na obloze prakticky pokaždé, když zvedneme hlavu, fascinaci. Létání zažívá v posledních letech obrovský boom, zároveň je ale pro běžného člověka stále neznámou a tajemnou oblastí. Lidé, kteří usednou do kabiny takového stroje, vzbuzují pro mnohé zaujetí a obdiv. Já se v této práci pokusím co možná nejsvědomitěji zpracovat informace o vývoji letectví, leteckých oděvů a věcech s tím souvisejících.

Teoretická část se neobejde bez stručného vyobrazení vývoje letectví, od bájí a legend přes první skutečně lety k počátkům dopravního letectví. Zmíním zde také významné osobnosti leteckého světa, ať už se jedná o příběhy žen pilotek, které se zapsaly do historie, či mužů na létajících strojích. Důležitou kapitolou teoretické části jsou oděvy letců, z kterých vycházejí inspirativní prvky pro praktickou část. V této kapitole jsem se

zabývala převážně oděvy pilotů z období druhé světové války, jelikož z těchto let existují nejucelenější obrazy jak českých tak i zahraničních osobností vzdušného moře. Vzhledem k hojnému počtu typů uniforem, stejně tak i válečných vojsk, jsem zde zaznamenala pouze nejtypičtější druhy se zaměřením na letecký personál. V neposlední řadě zmíním osobnost současné návrhářské scény, která se podepsala pod stejnokroji pro České aerolinie.

Praktická část zahrnuje návrhy a realizace kolekce deseti modelů. Stěžejní inspirační prvky, objasnění celkové koncepce tvorby, vývoj kolekce a postupný popis každého z modelů. Samozřejmostí je zde výběr materiálů, kresebná a fotografická dokumentace.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 SPLNĚNÉ SNY

Na počátku byla fantazie, živená od dávných věků tím, že člověk bezmocně sledoval let ptáků kroužících a plujících vysoko nad jeho hlavou, a v noci s údivem vzhlížel k nedostupné hvězdné obloze. Na počátku toho všeho byla touha vznést se a vidět dál. „Jaký pocit má člověk stojící na vyhlídkové terase letiště, když sleduje vzlétajícího obra, jenž silou zdvihá svou příď, odpoutává se od zeleně stromů a noří se do vln vzdušného moře?“ Při každém vzletu se znovu vzedme hrdost. Hrdost, jež donutí člověka překonávat hranice. Není výšin a není hranic, které by člověk nezvládl a nepokořil, jichž by lidská ruka nedosáhla... Právě zmiňovaná hrdost, touha a vůle vzlétnout přivedla člověka k poznání, že i jeho vybavila příroda křídly, nikoli pernatými, o něž zpočátku usiloval. Jeho křídly se stal rozum spojený s touhou poznávat přírodu a její zákony. Od chvíle, kdy člověk poprvé spatřil povrch své krásné planety z ptačí perspektivy a z koše balónu uplynula bez mála dvě století. V historii lidstva je to zanedbatelný zlomek, přesto však období vzrušující, nabitě tvořivým zápalem, odvahou i dobrodružstvím, obětmi, strádáním, nezdary i vítězstvími. Léta létání nejsou zdaleka uzavřena. Lidé zatím vystoupili jen na několik stupňů schodiště, jehož konec je zatím v nedohlednu [1].

### 1.1 Legendy a báje

Člověk snil odjakživa o tom, jak ovládnout vzdušné moře. Co ale vedlo lidi k touze létat? Záviděli ptákům? Nejprve se všichni vznášeli pouze na křídlech fantazie a snů. Lidé si moc dobře uvědomovali, že létající člověk by mohl snáze lovit zvěř, bojovat s nepřítelem, uniknout ze zajetí, cestovat. Využití tajemství létání by pro něj mohlo znamenat větší slávu a zisk. V této době však přírodní zákony zůstávaly skryty a tak se všechno převádělo pomocí myšlenek kněží a šamanů na jednoho společného jmenovatele – vše pocházelo od bohů. Vzduch se stal doménou nadpozemských bytostí a běda tomu, kdo chtěl do této říše vstoupit. Přesto se v každé době našel někdo, jemuž létání nedalo spát. Například pověst o Alexandru Makedonském praví, že když mu jeho říše byla malá, chtěl dobýt i nebeské království. Za tím účelem pro něho postavili trůn s párem lehkých ojí pro spřežení zvláště cvičených bájných ptáků. Alexandr pak držel na dlouhé tyči před jejich zobáky kus masa. Hladoví ptáci se za ním rozletěli a přehlédli, že do vzduchu vynášejí i první gondolu. Alexandr prý dosáhl takové výše, že naši planetu spatřil jako docela malou kouli.

Podobných pověstí o pokusech lidí vzlétnout se traduje nespočetně. Za zmínku však určitě stojí snad nejznámější pověst z řecké mytologie, která se datuje kolem roku 750 před n.l. a nabízí přesný technologický postup i popis letu. Daidalos, sochař a stavitel, postavil krétskému králi Minoovi labyrint, jež patřil k tehdejším divům světa. Král v obavě, aby Daidalos jinde nevybudoval něco obdobného, bránil mu odjet z ostrova. Jak vypráví kronikář Diodorus, stavitel zhotovil pro sebe a svého syna Ikara křídla z ptačího peří. Básník Ovidius popisuje jeho „výrobní postup“ slovy:

*...pokládal v řadu péra, nejprve kratší a pořád delší, až zdála se v postupu býti vzrostlá. Péra pak uprostřed a dole voskem upevnil a když pak je spojil, ohnul je potom mírně, takže perut' ptáků spodobnil...*

*Hotová křídla si připnuli na paže a vzlétli. Ikaros se začal radovat z odvážného letu: ...výše a výše letí. Sousedství slunce žhavého změkčilo vosk vonný, per křídelních spojovadlo. Později však vosk roztál, třepotal hoch lokty nahými leč křidel jsa zbaven, žádný vzduch již nezabíral...*

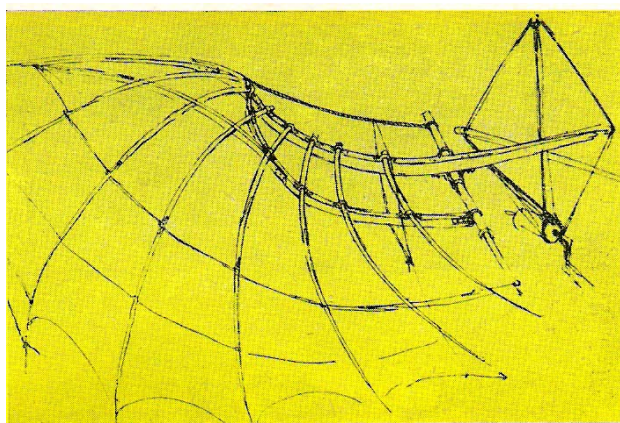
Ikaros zahynul v moři, Daidalos prý přistál na Sicílii. Příběh o Ikarově letu vyjadřuje neuspokojitelnou lidskou touhu vzlétnout ke slunci, touhu po nemožném i za cenu vlastního života. Tento příběh byl mnohokrát zpracován básníky, zobrazen malíři i sochaři a jméno Ikarovo se stalo symbolem lidské odvahy vzlétnout (Obr.1).



Obr.1. Daidalos a Ikaros

Vědecky se pokoušel studovat možnost letu také významný malíř, sochař, matematik, fyzik, technik a stavitel Leonardo da Vinci (1452 – 1519). Dvacet let se zabýval problémem ptačího letu. Pořídil desítky náčrtků, stokrát pozoroval let ptáků, nespočetněkrát zaznamenal na papír, co v okamžiku zachytilo jeho oko: obrat, klopení křídel,

pohyb ocasních per a nohou při dosedu na zem. Poznal, že máváním křídel dochází nad nimi ke zředění vzduchu, pod nimi ke zhuštění, a tím je pták nesen. Poznamenal, že pták pracuje křídly podle zákonů matematiky. Sepsal dílo „Kodex ptačího letu“ – souhrn poznámek, které obsahují základ aerodynamiky, vlivy větru apod. Své poznámky psal levou rukou, zprava doleva, aby je nemohl nezasvěcený rozluštit. Jeho práce zůstala delší dobu bez pokračovatelů, jelikož své výzkumy tajil, ani po jeho smrti nebyly tyto záznamy veřejně rozšířeny (Obr.2).



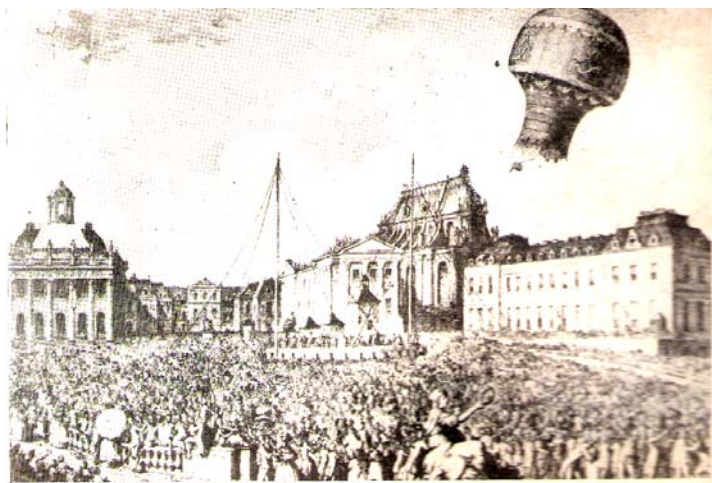
Obr. 2. Detail konstrukce křídla Leonarda da Vinci

V záplavě pověstí a historicky nepotvrzených zpráv nachází se informace o tom, že se létalo i u nás. Mnich Cyprián si prý vyrobil „satanovo křídlo“, které si vázal okolo ramen a létal na něm z Korunní hory u Dunajce až k jezeru Mořské oko, kde ho však jednou stáhla víla za křídlo až k vodní hladině. Mnich se ale zachránil a na břehu zkameněl. Začátkem minulého století objevili historikové jisté prameny, v nichž se uvádí, že učenec, badatel přírodních věd, alchymista, doktor, botanik, stolař a výrobce zrcadel Cyprián Vogelberg skutečně žil. Z poznámek jednoho magistra z roku 1753 se dozvídáme, že Cyprián sestrojil úzká dlouhá křídla, která měla dřevěnou kostru a byla potažená plátnem. Závěsy ze řemenů provlékl letec paže. Křídla spojovala pružná dřevěná tyč, která vedla přes plece. K letu využíval vždy silných větrů, vanoucích proti němu. Mnich Cyprián je tudíž našim prvním plachtařem na pevných křídlech, která můžeme považovat za závěsný kluzák [1].

## 1.2 Poprvé nad koruny stromů

Když lidé po mnohačetných neúspěšných pokusech nepronikli do vzduchu napodobováním ptačího letu, vzpomněli si na starověkého řeckého učenice Archimeda, vědce a vynálezce, objevitele nejednoho ze zákonů. Jedním z nejslavnějších je: *těleso ponořené do kapaliny je nadlehčováno silou, která odpovídá váze kapaliny tímto tělesem vytlačené, neplatí jen pro kapaliny, nýbrž i pro plyny*. A tak všechny předcházející pokusy vzlétnout naznačily, že je tu další možný způsob létání pomocí letadel lehčích vzduchu. Ukázalo se, že to bude právě balón, s nímž lidé nejprve dobudou vzdušné moře.

První, kdo přišel z úspěšným a prakticky použitelným letadlem lehčím než vzduch, byli bratři Etienne a Josef Montgolfierové. Právě oni se po několika neúspěšných pokusech odhodlali 4. června roku 1783 vystoupit před francouzskou veřejnost s balónem o průměru 12 m., zhotoveného z plátna a potaženého papírem. Balón plněný teplým vzduchem letěl asi 10 min. a je vlastně počátkem historické éry světového letectví (Obr.3). Tato nová skutečnost dala za vznik nové profesi, vzduchoplavectví. Cestovalo se po celé Evropě a vzduchoplavci se předháněli v přeletu stále větších vzdáleností. Dne 7.ledna roku 1785 Francouz Pierre Blanchard a Angličan dr. John Jeffries poprvé přelétli kanál La Manche. Vzlétli z Doveru a přistáli v Calais. Let jim trval přes 2 hodiny.



Obr. 3. Vzlet balónu bratří Montgolfiérů

Praha poprvé viděla volnou plavbu lidí vzduchem na podzim roku 1788, předvedl ji zde přemožitel kanálu La Manche P.Blanchard. Balón vzlétl posledního října v 5hod. odpoledne z Královské obory u Prahy (Stromovka) spolu s hrabětem Joachimem ze

Šternberku, členem České společnosti věd. Prvním českým vzduchoplavcem se stal Josef Vydra z Prahy. Poprvé vzlétl dne 22. srpna 1865 při slavnosti Fidlovačka. Druhý vzlet ze Střeleckého ostrova vykonal o týden později.

Kromě zmíněných vzletů se začali konat i balónové seskoky. První člověk, který seskočil padákem z balónu, byl Francouz J. Garnerin. Stalo se tak v Paříži roku 1797 s padákem, který měl průměr 8 m. První ženou, která seskočila z balónu, byla Garnerinova žena Elisa v roce 1814. Jako první v Praze předvedl seskok padákem proslulý francouzský vzduchoplavec Eugene Taupin, stalo se tak koncem září roku 1891.

Tichý let k neznámým cílům neztratil své kouzlo a dobrodružství. Balón umožnil lidem odpoutat se od země, nesmírně posílil jejich sebevědomí a dal jim sílu k dalším činům. Dodnes je let balónem oblíbenou sportovní disciplínou [1].

### 1.2.1 Vzdušná monstra

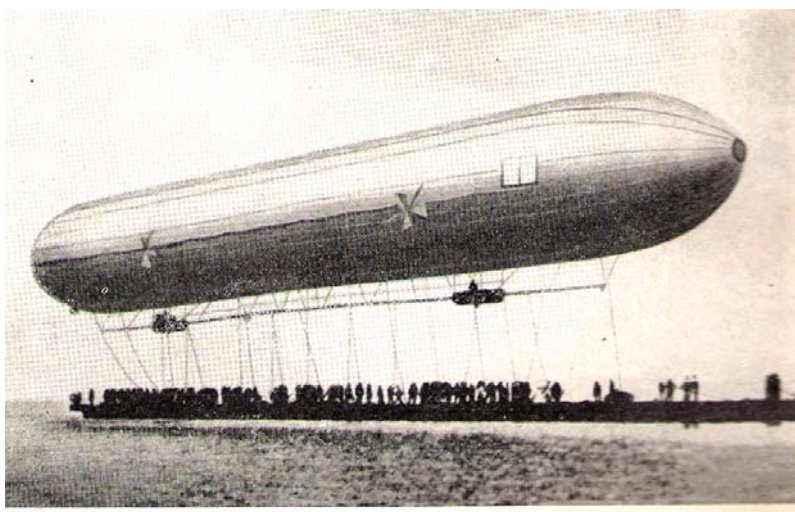
S takovou slávou s jakou byla přivítána balónová euforie a nadšení z dalekých letů, tak balóny postupně zklamaly každého, kdo se domníval, že s nimi doletí na předem určené místo. Začaly vznikat ideje a snahy nasadit balónům otěže a ostruhy připojením plachet, nechyběly projekty s ručně nebo strojem poháněnými kolesy a také nápad s orlím spřežením. Správnou cestou se však ubírali jen někteří z průkopníků létání. Jedním z nich byl francouzský ženijní poručík Jean Baptista Meusnier. Přišel s návrhem vzducholodi tvaru rotačního elipsoidu naplněné vodíkem s uvnitř skrytým balonem (malým balónem), jež měl regulovat stálý tlak nosného plynu ve vzducholodi. Meusnier dokonale promyslel i systém závěsných lan pro uchycení gondoly s cestujícími a posádkou. Nechyběla ani kotvová harpuna, schůdky pro vystoupení a vrtulový pohon.

Poprvé však dokázal možnost říditelnosti balónů francouzský inženýr Henri Giffard, když použil systém parního stroje ve vzduchoplavbě, stalo se tak v září roku 1852 na pařížské dostihové dráze.

Obrovskou událostí v dějinách vzduchoplavby a letectví byl let vzduchoplavců kapitána Charlese Renarda a Artura Krebse. Vzlétli v srpnu roku 1884 se vzducholodí La France z parku vzduchoplaveckého areálu Chalais-Meudon. Tímto letem prokázali plnou říditelnost a ovladatelnost své vzducholodě, když se vrátili po 7,6 km a 23 min. na původní místo vzletu. Teprve po sto letech od prvního vzletu balónem se podařil plně řízený let.

U nás se o sestrojení létacího přístroje zvaného Aerodrom pokoušel dr. František Vaněk. Jeho principem bylo spojení vzducholoďi s letadlem těžším vzduchu v jedno a využití vlastnosti obou. Přístroj měl pozoruhodný pohon dvou vrtulí, které byly umístěny v tunelových krytech, jež měly vrtulový pohon usměrňovat. Přesto, že Aerodrom byl patentován v roce 1886 v Rakousko – Uhersku, Anglii, Francii a Německu, dr. Vaněk se realizace svého projektu nedočkal.

Poslední rok 19. století přinesl v oblasti vzduchoplavby velkou událost – celokovovou vzducholoď, první obrovský doutník z dílny hraběte Ferdinanda Zeppelina. V plovoucím hangáru na břehu Bodamského jezera vznikalo létající těleso, které nemělo ve světě obdoby: vzducholoď L. Z. 1 tvaru dlouhého válce s elipsovými konci, 120 m dlouhá, měla v průměru téměř 12 m. Dne 2.července roku 1900 se vznesla do vzduchu a plula 18 min. Pro poruchu kormidla byla nucena nouzově přistát. Přes všechny neúspěchy pluly zeppelinovy vzducholoďe do celého světa a jeho jméno doslova se vzducholoďemi splynulo až nakonec znamenalo totéž (Obr.4).



Obr. 4. Zeppelinova L.Z.1 na Bodamském jezeře

Ke konci šedesátých let minulého století se začaly objevovat zprávy o renesanci vzducholoďí, jejichž velkým kladem je velká nosnost a možnost zastavit se ve vzduchu. Nakonec však zvítězila síla rozumu, zápory přemohly klady, a vzducholoďe byly stavěny jen ojediněle pro speciální použití [1].

### 1.3 Křídla z rozumu

Váznějších forem začaly nabývat otázky aerodynamického letu, letadel těžších vzduchu, koncem 18. století. Na základě minulých zkušeností hodlali průkopníci létání nejdříve dobře poznat teorii, podmínky letu, vše si dostatečně ověřit při pokusech, poté teprve postavit letadlo těžší vzduchu.

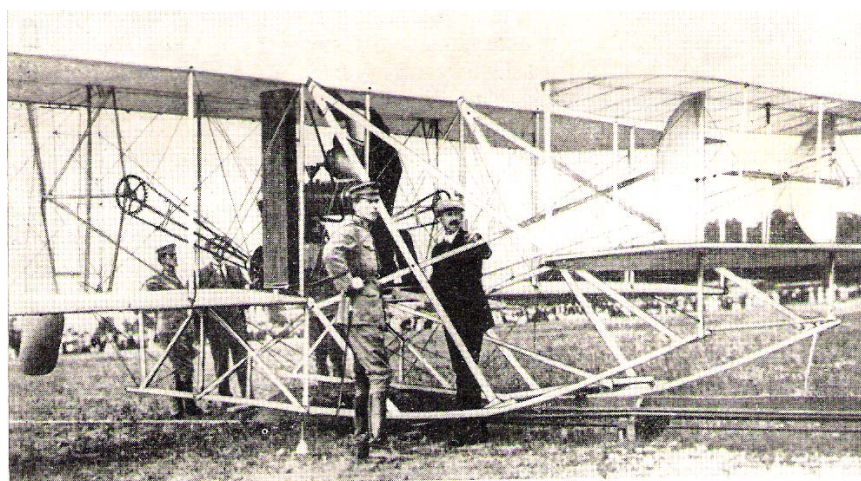
Prvním neopomenutelným jménem této kapitoly je Angličan Georgie Cayley, který vnesl do letectví mnoho cenných a důležitých poznatků. Popisoval letadlo s nosnou plochou, vrtulí, výškovým a směrovým kormidlem, tedy opravdový návrh drakovitého letadla. Létající modely mu napověděly, že rozhodující bude poměr hmotnosti k výkonu motoru. Zabýval se studiem naklonené plochy v proudu vzduchu atd.

V 90. letech 19. století konal pokusy tvůrce moderního létání Otto Lilienthal. Byl jedním z prvních průkopníků klouzavého letu, postavil několik různých typů kluzáků, s nimiž dosáhl pravidelného plně ovladatelného letu. Před ním byly snahy o postavení bezmotorového kluzáku těžšího vzduchu víceméně ojedinělé a výsledkem byly kolísavé úspěchy, jelikož nikdo nebyl schopen ovládat stroj za letu. Jeho příklad se ukázal být rozhodujícím, a tudíž může být právem nazýván prvním opravdovým letcem na světě. Začal konstruovat letadla zakládající se na principu padáku a nakloněných rovin. Napodobil se jím let ptáka s roztaženými křídly, kdy pták pozvolným sklonem křídel opisuje vlnitou křivku. Postupně postavil několik neúspěšných prototypů. Poprvé vzlétnout se mu podařilo v srpnu roku 1891, nedaleko německého města Derwitz v Brandenbursku. Za celý svůj život Lilienthal sestrojil celkem jedenáct různých typů kluzáků, jednoplošných i dvouplošných. Několik dalších typů zůstalo pouze v projektu, nebo nebylo dokončeno. Otto Lilienthal nebyl „pouze“ letcem a konstruktérem, ale ve své době patřil mezi přední německé odborníky v oblasti motorů. Vynalezl motor, který pracoval na principu trubkových kotlů.

9. srpna roku 1896 Lilienthal při jednom ze svých letů havaroval a při pádu si poškodil páteř. Druhý den svému zranění v Berlínské nemocnici podlehl. Lilienthal je také autorem slavného citátu charakterizující pionýrské období letectví: „*Vymyslet letadlo nic není. Postavit ho je těžší. Nejtěžší je s ním ale létat.*“ V jeho díle pokračovali i další – Angličan Pilcher, Američané Chanute a Whitehead a také bratři Wrightové.



Wright Flyer byl prvním letadlem, které bylo schopné ustáleného, řízeného letu. Tento let s ním uskutečnil Wilbur Wright 17. prosince roku 1903 nedaleko města Kitty Hawk v Severní Karolíně (USA). Vznikl díky zkušenostem Orvilla a Wilbura Wrightových, které získaly při stavbě kluzáků. Na přelomu let 1902 a 1903 měli letu schopný kluzák s dobrými letovými vlastnostmi a také jisté pilotní zkušenosti, proto již usoudili, že mohou postavit motorové letadlo. Jejich Flyer byl křehký, postavený jen ze dřeva a látky, vyztužen dráty a vybaven dvěma tlačnými vrtulemi poháněnými motorem (Obr.5). Zrekonstruovaný původní Flyer se nachází ve Smithsonianově Muzeu letectví a vesmíru v USA [1], [3].



Obr. 5. Flyer 3 bratří Wrightů

### 1.3.1 Honba za pokrokem

Nastala doba, kdy rychlost, délka letu, výška a vytrvalost ve vzduchu jsou podmíněny už jenom stálým zdokonalováním toho, co bylo v základě rozřešeno. Je jasné, že budoucnost mají drakovitá letadla s vrtulí a řízením, jejichž základem je směrové kormidlo, výškové kormidlo a křídélka. Člověk hnaný odjakživa touhou dělat něco mimořádného, vyniknout, sklízet obdiv, vymýšlet možné i nemožné, aby vybičoval sebe i stroje až na hranici možností, dal vzniknout soutěžím. Konstruktéři se předháněli ve stále designově dokonalejších a rychlostně výkonnějších strojích. V roce 1910 byla již dosažena výška 3000 m a nejrychlejším mužem se stal pilot M. Leblanc, který překročil rychlost 100 km/hod. Konstruktéři prokázali všestrannou použitelnost letadel. Objevily se plovákové stroje, které vzlétaly a přistávaly na vodě, obojživelná letadla (amfibie). Uskutečnily se

první noční lety a objevil se i dvouplošník pro třináct osob. Jednalo se o jakýsi předstupeň dopravního letadla, neboť v dopravě osob lpěl hlavní význam letectví [1].

### 1.3.2 Průkopníci vzduchu u nás

O dobré jméno našeho letectví se zasloužili Evžen Čihák (1885 - 1958) a především ing. Jan Kašpar (1883 – 1927). Kašpar se velmi zajímal o letectví, jelikož pocházel ze zámožné rodiny, kde mu byly umožněna studia i záliby. Už v roce 1908 začal pracovat v mladoboleslavské automobilce Laurin&Klement, kde se sešel se svým bratrancem Evženem Čihákem. Už v té době v něm dozrává plán postavit si vlastní letadlo– stal by se tak nejen prvním letcem v Čechách, ale zároveň i prvním úspěšným konstruktérem. Koncem roku 1909 začal pracovat na letadle a letadlovém motoru. Záhy po jeho konstruktérských nezdarech odjel do Paříže, kde si v Blériotově továrně zakoupil letoun, typ č. XI, výrobní číslo 76, do něhož pak v Pardubicích zamontoval rovněž v Paříži zakoupený motor Anzani. Jeho první veřejný vzlet se pak uskutečnil 19. června v Pardubicích, druhý 3. července v Hradci a 30. dubna roku 1911 uskutečnil Kašpar první přespolní (orientační) let v Čechách. Tento pokus byl vlastně jakýmsi Kašparovým tréninkem pro dálkový let Pardubice – Praha, který si Kašpar předsevzal vykonat a 13. května 1911 také vykonal. Toto datum lze bez nadsázky označit jako základní mezník české aviatiky. Téhož roku uskutečnil první přelet s pasažérem z Mělníka do Prahy. Na jaře roku 1911 bylo v Pardubicích založeno Aviatické družstvo, čímž se toto město stalo až do vypuknutí první světové války skutečným „hlavním městem“ české aviatiky (Obr.6). Letadlo, kterým letěl z Pardubic do Prahy, daroval Kašpar roku 1913 do sbírek Technického muzea království českého, kde – zavěšeno v dopravní hale muzea – je jedním z nejvýznamnějších exponátů dokumentujícím dějiny letectví v českých zemích [3].



Obr. 6. Jednoplošník ing. Kašpara na letišti v Pardubicích

První českou ženou, která podlehla touze ovládat létající stroj byla Božena Láglerová. Po studii hudby na konzervatoři se jako mladinká vydala do Gradeho aviatické školy v Borku u Berlína (Obr.7). Havárie při výcviku ji umožnila složit letecký diplom až v roce 1911. Týden po té porazila při závodu v Hannoveru svou soupeřku Melly Beeseovou a vyhrála nejen pohár, ale i peněžitou odměnu. Úspěch slavila dále v Lipsku, Hamburku a Friedrichshafenu. V roce 1912 vycestovala se svým společníkem do Ameriky, kde létala na různých typech a na podzim roku 1913 odletěla z USA s tím, že se co nevidět zase vrátí. Zdržela ji však nemoc a propukla válka, tím skončila i letecká činnost. Třikrát žádala o přijetí do rakouské armády se záměrem uprchnout do USA, marně. Zemřela v pouhých třiapadesáti letech roku 1941 [2].



Obr. 7. Božena Láglerová v Borku u Berlína v roce 1911

Vzhledem k tomu, že tato práce nemůže pojmut veškerý vývoj letectví a letecké dopravy od počátků až po současnost, snažila jsem se alespoň vyjmout základní mezníky a důležité osobnosti stojící u zrodu tohoto bezpochyby úžasného odvětví, jak u nás, tak na světové scéně. Dále se pokusím jen ve stručnosti naznačit, kam se ubíral celkový vývoj leteckého oboru.

První světová válka, jako vyvrcholení napětí v Evropě, přinesla hrůzy, které dosud dějiny válek nepoznaly. Nejmodernější válečná technika měla slavit své triumfy. Do boje nastoupilo i letectvo. Letadla, k nimž lidé dosud nejvíce vzhlíželi a jejichž pilotům mávali na pozdrav, přinášela zkázu domovům a rodinám smrt. Ani naše národy nezůstaly ušetřeny

válečných hrůz a utrpení. Nově vzniklá Československá republika byla svou polohou předurčena pro vznik hlavních válečných leteckých tratí nad jejím územím. Její hlavní město se záhy stalo jednou z hlavních křižovatek evropských leteckých tratí. Naši letci získali nemalé zkušenosti, které dali základ pro vývoj zatím skromného, ale silného letectví.

Koncem války téměř všechny letecké továrny zastavily výrobu a na letištích se hromadily zásoby vojenských letadel a jejich příslušenství. Pro neúčinnou techniku i pro tisíce vojenských pilotů se začalo hledat uplatnění v rodícím se civilním letectví. Stav pozemních komunikací byl po válce většinou špatný a otázky prestiže podněcovaly hodně zemí k vydání úředních souhlasů a finančních prostředků k vybudování dopravního letectví. Docházelo ke zrodu prvních leteckých linek. V Československu byl vydán souhlas ke zřízení státního podniku Československé aerolinie 6. října roku 1923. Jednalo se o výnos ministerstva veřejných prací, o provozování vnitrostátní vzdušné dopravy. Během následující dekády se československé civilní letectví se svou technickou úrovní a výkony řadilo mezi prvních deset států Evropy. Tuto slibně se rozvíjející éru Československého civilního a vojenského letectví utnul 26. duben 1939, kdy vešlo v platnost „říšské letecké právo“. Byla zastavena veškerá letecká činnost na území Československého státu. V roce 1945 se uzavírá etapa ohraničená dvěma světovými válkami, etapa, během níž vzniklo, formovalo se a rozvíjelo naše civilní letectví v těsném spojení s vojenským letectvem. Začala se psát plodná kapitola novodobých dějin českého lidu, s níž jsou spjaty další fáze vývoje našeho letectví. Otevíraly se nové, smělé perspektivy.

V současnosti je letecká doprava na špičkové úrovni. Spíše než rychlost, výkonnost a design těchto dopravních prostředků se do popředí dostává otázka poškozování životního prostředí v důsledku užití „zastaralých“ technologií a nesprávných pohonných hmot. Tak jak na začátku i na konci této kapitoly zmíním pomyslné schodiště vývoje, po kterém lidstvo kráčí, jeho konec je však, díky pro nás, zatím v nedohlednu [1].

## 2 UNIFORMA, VÝRAZ OSOBNOSTI

V druhé polovině teoretické části se budu zabývat tématem, jež je pro tuto diplomovou práci stěžejní. Oděv, jako takový, bývá z laického pohledu mnohdy definován jako „krytina“ pro tělo člověka. Spolu s vývojem lidské společnosti se ovšem začal měnit vztah člověka k oděvu – měnily se jeho hodnoty. Například ještě v 19. století byl oděv považován za rodinný majetek, stal se přenosnou investicí, která se dědila a o níž se s náležitou úctou pečovalo. Průmyslová revoluce pak posunula oděv do kategorie spotřebního zboží, ale zároveň s tím dala za vznik kategorii uměleckých oděvů. Výtvorů, jež na ulici běžně nepotkáme. Hodnotou přestala být okázalost oděvu, ale stala se jí preciznost vypracování a kvalita materiálů ve smyslu technické dokonalosti. Vývoj médií zase ovlivnil rychlost proměn módy. A tak dochází k paradoxu, že oděv stárne mnohem dřív po stránce módní než po stránce funkční. Praktickou funkcí oděvu je chránit citlivé a lehce zranitelné lidské tělo před vnějšími vlivy prostředí. Není ojedinělá situace, kdy se vysoce funkční oděv stane módním prvkem. Klasickým příkladem jsou džínsy, které vznikly počátkem 20. století jako pracovní oděv a později se staly módním manifestem nejedné generace. Výběr oděvu je bezpochyby odrazem naší osobnosti a výrazem lidských individualit [7], [8].

Typickým příkladem skloubení funkčních prvků v oděvu a zároveň oděvní difference byly a budou vojenské uniformy. Armádní stejnokroje patří k významným znakům státní suverenity. Patří k vnějšímu vzhledu armády jako důležité části státního aparátu, vyjadřují důstojnost a od doby svého zavedení v poslední třetině 17. století budí náležitý respekt. Uniforma je i atributem stavovským, mající významný aspekt politický, sociální, kulturní i psychologický. Poprvé v novodobých českých dějinách se uniforma s národní a státní symbolikou objevuje za 1. světové války u československých ozbrojených legií. Z počátku se jednalo jen o černobílé stužky na pokrývkách hlavy, případně iniciály, postupně se však zaváděly kovové odznaky se státním znakem nové republiky. Roku 1919 byla předepsána první uniforma československé armády vůbec, tento nejtypičtější a nejznámější vzor 21 (navržený z podnětu T.G.Masaryka v roce 1921, podle vzoru uniformy americké armády) se nosil až do roku 1965. Uniforma se stala důležitým symbolem československých ozbrojených sil [5].

## 2.1 Letecké uniformy (2. světová válka)

Když propukla 2. světová válka, ženy jen nostalgicky vzpomínaly, jak se ještě před deseti lety na plesech trápily kvůli předlouhým sukním, které jim při tanci překážely. Právem se tyto léta nazývají hubená a nejen v módě. Na vše totiž funguje přidělový systém, a tak ženy přešívají pro své děti to, co doma najdou. Na kabát se mohlo spotřebovat maximálně 4 m. látky, na halenku 1 m. Kožený pásek mohl být nejvíce 4 cm. široký. Výjimku mohly mít jen těhotné ženy. Látky se dokonce zabavovaly krejčím, kteří měli doma zbytky z předešlých let. Ženy přestaly nosit nylonové punčochy, kterých byl nedostatek a na místo nich si malovaly na zadní stranu lýtek švy.

Oblečením, které v této době nosili skoro všichni muži byly uniformy. Nezapomínejme však na skutečnost, že většina národů šla do války s uniformami navrženými pro 1. světovou válku nebo dokonce ještě dřívější konflikty. Navíc, jak si počasí a těžkosti bojů postupem času vybíraly svou daň, zhoršoval se i stav uniforem. Například muži 6. německé armády, kteří se vzdali v únoru roku 1943 u Stalingradu, připomínali s uniformami roztrhanými na cáry spíše shluk žebráků. Pokračující válka donutila hlavní válčící strany k navržení uniforem, které se lépe hodily na moderní bojiště. V roce 1945 měli především americká a ruská armáda moderní funkčně navržené uniformy. I německá armáda, která od roku 1944 trpěla nedostatkem všeho, dokázala své muže obléci do nových uniforem. A jak tedy vypadaly uniformy 2. světové války?

### 2.1.1 Československé uniformy

Na počátku 2. světové války neměli českoslovenští vojáci vlastní uniformy. Cvičili ve khaki polních uniformách podle země, kde jejich jednotka působila pouze s československým hodnostním označením. Ve Francii se čeští a slovenští letci oblékali do tmavě modrých stejnokrojů, ale knoflíky a označení hodnosti bylo československé, označení znázorňovalo českého lva, který byl na čtvercovém nebo kosočtvercovém podkladu se zkříženými meči nebo bez nich pro bojové, respektive nebojové jednotky. Československá jednotka letců v RAF nosila stejně jako Britové šedomodrý stejnokroj tentokrát s britským označením. Také jednotky na Předním Východě obdržely tropické uniformy, její součástí byly šortky. Teprve až v roce 1944 byly v SSSR šity jednoduché československé uniformy a vojáci k nim získali i vysoké boty [4], [6].

### 2.1.2 Britská armáda

Anglická důstojnická polní uniforma se stejně jako ostatní skládala z blůzy a kalhot. Blůza bývala v khaki barvě, v pase přiléhavá a se čtyřmi kapsami s tvarovanými patkami zapínanými na zlaté ozdobné knoflíky. Kalhoty mohly být klasické nebo jezdecké ve světlejší barvě. Uniformu doplňovali zelenou košilí a vázankou. Obouvali kožené polobotky nebo vysoké boty v hnědé barvě. Hnědý byl také opasek, který se umisťoval v pase. Když bylo chladněji, nosili britští důstojníci v terénu - stejně jako Francouzi - plášť s raglánovými rukávy. Generálové ve službě nosili šavle připnuté k opasku. Zajímavým doplňkem je i tmavomodrá polní čepice se zlatými lemy. Ve předu bývala ozdobená dvěma zlatými knoflíky.

V Evropě nosil personál britského letectva buď jednodílný béžový letecký oblek, nebo kožený dvoudílný letecký oblek lemovaný ovčí vlnou a doplněný helmou, dále pak čepici s kšiltem a chrániči uší. Neocenitelným doplňkem pro muže létající v mrazivých výškách byly obleky, které se daly připojit na zdroj a poskytovaly letcům elektricky vyhřívané rukavice a přezůvky.

### 2.1.3 Francouzská armáda

Francouzská polní uniforma byla v klasické khaki barvě ozdobená zlatými knoflíky a nárameníky vsívanými zlatou nití. Její součástí byly jezdecké kalhoty doplněné o vysoké kožené většinou hnědé boty. V říjnu roku 1939 byly po dobu trvání vojenských akcí zrušeny slavnostní uniformy s červenými lemy. Červená byla totiž příliš výrazná. Součástí polní uniformy francouzského generála byla čepice z khaki serže ozdobená dvěma hvězdami. Nejvýraznější částí oblečení francouzských sil byl zimní plášť, který nosili všichni vojáci i jejich velitelé. Tento plášť míval raglánové rukávy a délku po kolena. Důstojník v poli měl zákaz nosit krátkou hůlku, pouze šavli mohl nahradit dlouhou vycházkovou holí. Uniformu doplňovaly hnědé kožené rukavice, taška na mapy, ostruhy a kožený pásek s dvojitou přezkou a pouzdem na pistolí. Vybavení důstojníka obsahovalo většinou cigaretovou špičku, vizitky, hůlku a plynová maska se stala nutností. Vyšívaná vojenská čepice se nosila ke všem vycházkovým uniformám a často i ve službě. Nesměla však v žádném případě chybět při přehlídkách.

Uniforma francouzského letectva sestávala z modré blůzy a kalhot, čepice s bílým kšiltem, černého baretu pro každodenní použití a v případě potřeby i ocelové přilby.

Čepice s kšiltem byla modrá s černou stuhou, vpředu zdobil čepici pár křídel vyšitých ve zlatě s číslem jednotky u důstojníků a stříbrnými hvězdami u generálů. K tomu patřil standardní dvouřadový kabát se splývavým límcem zapínaný pozlacenými knoflíky, všité postraní kapsy s chlopněmi a pásek upnutý na dva knoflíky. Piloti měli pozlacená křídla, jimž vévodila pěticípá hvězda. Piloti jednomístných letadel nosili do akce dvouřadovou koženou leteckou bundu.

#### 2.1.4 Americké vládní letectvo

V boji se američtí důstojníci od svých vojáků prakticky nelišili. Měli však široký výběr vycházkových uniforem v závislosti na okolnostech, podnebí a operačním prostoru. Tmavomodrá vycházková uniforma byla z vlněného gabardénu, měla zvláštní nárameníky umístěné u průramku. Na saku byly čtyři kapsy zapínané na ozdobné knoflíky. Medaile byly umístěny na patce levé kapsy. Součástí uniformy byly: bílá bavlněná košile s černou hedvábnou vázankou a tmavomodrými či béžovými kalhotami zvanými „pinks“, které měly lampasy v barvě služby. Na tmavomodré čepici bývalo označení služby a velký důstojnický orel nebo jiné hodnostní označení. Stejnokroj letci doplňovali polobotkami z černé kůže. Tropická vycházková uniforma byla z khaki materiálu s olivově šedým odstínem. Na límci a klopách měli vojáci standardní znaky letectva vyšité zlatou nití a písmena US. Letečtí důstojníci nosili takzvaný letecký oblek Shearling sestávající se z kabátu a kalhot na hlavě leteckou čepici, jež byla lemována ovčí vlnou a měla chrániče na uši. Také letecký kabát a kalhoty byly lemovány kožešinou kvůli ochraně před mrazivými teplotami ve vysokých výškách.

Na toto stručné, základní vyobrazení leteckých obleků naváže praktická část této práce. Knižní rekonstrukce válečných oděvů a písemné vymezení spolu s ilustračním materiálem se pro moji praktickou část diplomové práce staly neopomenutelným a důležitým inspiračním zdrojem [4].

## 2.2 Osobnost české návrhářské scény

Abychom nekončili teoretickou část s myšlenkou na nejúděsnější období lidského strádání a nezůstávali u válečných hrůz, rozhodla jsem se na konci této kapitoly vytáhnout něco ze soudku současné české návrhářské scény. A jelikož se ani tady nemíním vzdalovat



od tematiky uniforem, záměrně jsem vybrala návrháře, jež se ve své tvorbě stejnokroji zabývá.

Touto osobností je oděvní výtvarník a stylist, akademický malíř Česlav Jaroš. Je absolventem Střední odborné školy výtvarné v Praze, kterou zakončil maturitou v roce 1976. V letech 1977–1983 studoval na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze, speciální atelier oděvního výtvarnictví prof. Z. Bauerové. Studium zakončil státní závěrečnou zkouškou a obdržel cenu za nejlepší diplomovou práci „Průmyslově zpracovaná pánská konfekce“. V Ústavu bytové a oděvní kultury v Praze působil jako oděvní a vývojový pracovník v letech 1984–1988. Od roku 1986 se zabývá kompletními oděvními návrhy jako součástí image firem a společností zahrnující celkové ideové a barevné koncepce včetně výběru materiálů a komplexních dodávek zákazníkovi. Od roku 1991 je majitelem a pedagogem soukromého studia figurální kresby „Domino“, kde se připravují uchazeči o středoškolské a vysokoškolské studium výtvarného charakteru. Od roku 1991 připravuje návrhy individuálních pánských oděvů zpracovaných tradiční formou zakázkové ruční práce. Od roku 2001 se zabývá i pedagogickou činností na Vyšší odborné oděvního návrhářství a Střední průmyslové škole oděvní v Praze.

V jeho oděvní tvorbě převažují pánské prvky, zejména saka a kalhotové kostýmy v různých variacích. Věnuje se designu kravat a šátků a to i s návrhy jejich tisků. Stěžejní tvorbou jsou však návrhy profesních oděvů. Například stejnokroje pro Policii ČR, Českou olympijskou výpravu – Athény 2004, Expo Hannover 2000. A v neposlední řadě se podepsal pod návrhy a realizace stejnokrojů, v sériích všech ročních období, pro posádku a personál společnosti ČSA [9].

Co se týká současných uniforem vojenského letectva, vše se přizpůsobuje spolu s vývojem nových technologií, kvalitnějších, ekonomičtějších materiálů a dokonalejších stříhových řešení. Stále je kladem důraz na praktičnost využití a především funkčnost. Piloti si oblékají kombinézy z nehořlavého materiálu v khaki barvě, samozřejmostí těchto kombinéz jsou kalhoty proti přetížení, které se nafouknou tak, aby nedocházelo k odkrvení horní poloviny těla. Důležitou součástí je ochranná letecká přilba, v nichž jsou zabudovány radiokomunikační prvky a úchyty na oční kryt či kyslíkovou masku. Nepostradatelnou se stala nafukovací záchranná vesta a vesta s funkční výbavou pro případnou havárii letadla, obsahující např. noční osvětlení, signalizační zrcátko, signalizační rakety, lékárničku atd.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 INSPIRAČNÍ PRVKY A KONCEPCE TVORBY

V druhé části diplomové práce, se pokusím co nejlépe objasnit a popsat zadané téma, můj původní záměr, inspirační prvky, výběr materiálů, celkovou koncepci, jež jsem si na počátku tvorby stanovila a také to, s čím jsem se během práce potýkala a musela řešit. Celá praktická část bude „protkaná“ mým kresebným projevem pro lepší představu popsaných modelů. Na konci nebude chybět fotodokumentace už reálných, zhotovených oděvů.

První kroky, po uveřejnění zadání diplomových prací, směřovaly do knihovny a přímou čarou do oddělení vojenství a letectví. Po zjištění, že je vydáno nesčetně publikací ať už o leteckých či pozemních bitvách, o příčinách válečných konfliktů, až po konstrukce strojů a nevím co ještě, začal boj se stránkami. Měla jsem pocit, že vše musím alespoň prolistovat, když už ne přečíst, aby mi nic neuniklo. Nacházela jsem nádherné fotografie, některé sice budily úzkost, ale většinou se na mé tváři objevoval úsměv. Nejvíce mne bavily ty, na kterých byly emancipované ženy odhodlané zkusit úplně vše. Nikdy jsem si nemyslela, že jich už tehdy bylo tolik a všechny sdílely to stejné nadšení ve snaze dokázat mužům svou statečnost a v žádném případě podřazenost. V tomto bodu se můj původní záměr tvořit dámské i pánské modely zcela změnil, a já se rozhodla navrhnout výhradně dámskou kolekci inspirovanou leteckými prvky. Zajisté, žen pilotek nebylo zase tolik, aby se jim podařilo dostat se do nějaké významné bitvy, navíc doba to ani nedovolovala. Tudíž má inspirace vychází převážně z pánských válečných oděvů 2. světové války. Pro příklad jsem si pár uniforem do praktické části vybrala, abych tak mohla poskytnout ucelený obraz toho, co mne zaujalo a čím jsem se inspirovala.

V první řadě se zastavím u britského královského letectva, tam jsem objevila nejvíce inspiračních prvků. Asi už na počátku je nutno podotknout, že jakmile mne nějaký prvek leteckých kombinéz zaujal, nekopírovala jsem ho ve stejné podobě do mých novodobých „uniforem“. Moje tvorba byla založena na detailu, který jsem se snažila postrčit dál a poté ještě rozvíjet, i s tím rizikem, že by mohl třeba i zaniknout. Prvky, kterými jsem se inspirovala, nejsou tedy přesnou kopií, nýbrž posunem kupředu ve stálé snaze udržení si alespoň špetky leteckého charakteru. Ale nazpět ke Královskému letectvu. Typickým oděvem pilotů byl letecký overal v béžové barvě spolu se „sedadlovým padákem“, který byl navržen pro piloty jednosedadlových stíhaček. Kožená letecká kukla s kyslíkovou maskou a s vestavěným mikrofonem (Obr.9). Pro muže létající v mrazivých výškách byl určen tepelně izolovaný kabát s výrazným límcem a kalhoty z ovčí kůže. Tento oblek

poskytoval letcům vyhřívané rukavice a obuv (Obr.8). Posádky bombardérů přes uniformu oblékaly letecký úbor „Irvin Harnsuit“, jehož součástí byla záchranná vesta a tři závěsné body pro padák. Boty vzoru 1936 jsou z černé leštěné usně s beránkem uvnitř (Obr.10).



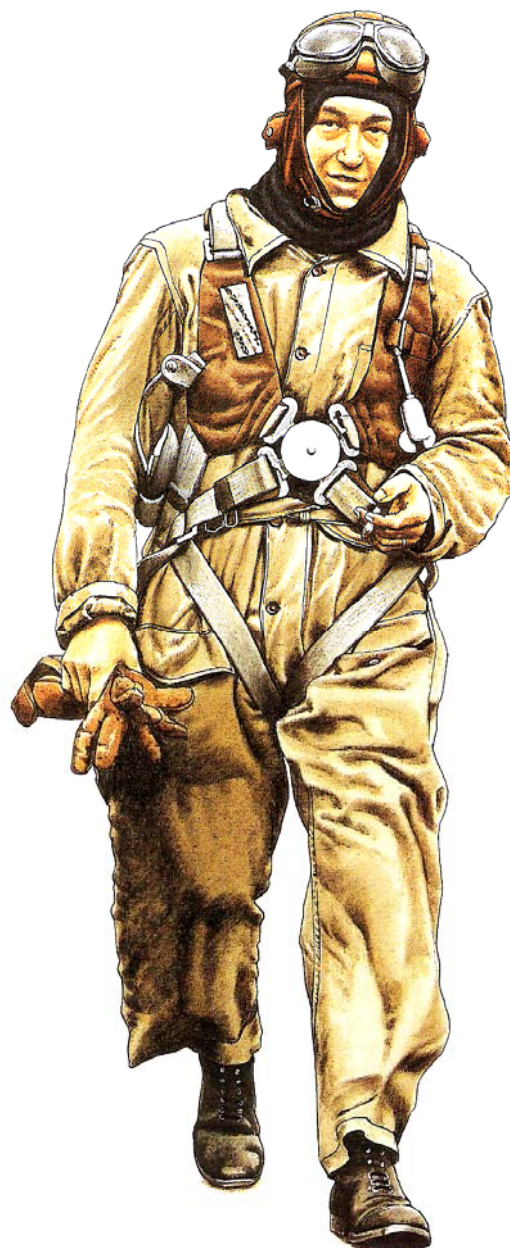
Obr. 8. Letecký vyhřívaný oblek



Obr. 9. Letecký overal se sedadlovým padákem



Obr. 10. Letecký úbor „Irvin Harnsuit“



Obr. 11. Overall a padák s rychloupínacím postrojem

Piloti francouzského letectva nosili standardní vycpávanou koženou kuklu, overall a padák s rychloupínacím postrojem (Obr.11).

Americké vládní letectvo oblékalo své muže do kožených leteckých bund, přes nichž se nosila záchranná vesta a olivově šedé kalhoty se zastrkovaly do leteckých bot A-6 (Obr.12). Piloti Boeingu nosili jednodílný středně vlněný letecký oblek lemovaný alpakou.

To vše doplněné helmou nebo čepicí s kšiltem a chrániči uší. Samozřejmostí je záchranná vesta a kyslíková maska (Obr.13).



Obr. 12. Letecká kožená bunda se záchrannou vestou



Obr.13. Vlněný letecký oblek

Pro zajímavost jsem zde zařadila i uniformu československého letectva. Čeští letci sice sloužili jako součást francouzského letectva a tudíž nosili francouzské uniformy, ale s vlastními odznaky na čepici, hodnostními znaky a odznaky pilotů a pozorovatelů. Odznak ze žlutého kovu s českým lvem na čtvercovém či kosočtvercovém podkladu se zkříženými meči. Na čepici byla zlatá spletná podbradní šňůra. U československého letectva se hodnosti daly rozpoznat podle zlatého vyšívaného pruhu kolem celé volné části

nárameníku a jedné až čtyř pěticípých hvězd. Na levé náprsní kapse piloti nosili československý pilotní odznak a na pravé pak francouzský pilotní odznak a letecká křídélka nad ním (Obr.14), [4].



Obr. 14. Uniforma československého letectva

Kdybych měla stručně shrnout inspirační prvky, které jsem se po celou dobu své tvorby snažila mít na paměti. Jsou to především funkční součásti, jako například různé varianty kapes, dále kožené popruhy a uchycení, výrazné límce a lemování. Podstatnou součástí byla kompletní silueta leteckých oděvů. Zaměřila jsem se na zvýšený a výrazný pas a celou kolekci doplňují různorodé kožené letecké kukly, kožené rukavičky a přezky.

### 3.1 Kolekce modelů

Soubor oděvů zahrnující deset modelů lze rozčlenit do tří částí. Všechny tři součásti však mají společné znaky. Celá kolekce je v šedobílém odstínu s kombinací tmavě modrého tyrkysu. Cíleně zvolený tužší textilní materiál, jenž je použit ve většině modelů jako hlavní, je v šedém barevném odstínu a požadovanou pevnost tu zajišťuje plátňová vazba. Jako další textilní materiál se tu objevuje klasické bílé plátno v podobě krátké zavinovací košile, aby tu doplnilo dva bílé elastické topy. Zajisté na první pohled zaujme materiál řadící se do skupiny technických textilií. Síťovina ve světle krémovém odstínu celou kolekci oživuje, dává ji jiný rozměr, a podle mého názoru, ji posunuje kupředu, divák tak získá pocit, že se něco začíná dít a čeká další vývoj. Tím, že je tento materiál na první pohled průsvitný, budí dojem jemnosti a křehkosti, opak je ale pravdou, ve skutečnosti jde o tuhou a na tělo ne příliš příjemnou textilií. Užití tohoto materiálu se snažím zároveň naznačit, že i některé uniformy nebyly vyloženě komfortní záležitostí. Například polská letecká uniforma byla vyrobena z nebarveného lnu a škrábala své nositele na krku, proto piloti nosili šálu, která ovšem nebyla součástí vojenské výstroje. Posledním textilním materiálem, který však pozorovatel nevidí, jsou polyesterové podšívky v bílé a modrošedé barvě. Nejdůležitějším materiálem v této kolekci je useň. Ta celou řadu podtrhuje, a nebojím se použít, dodává ji „šťávu a šmrnc“. Useň je v tmavě tyrkysové a bílé barvě. Tato pro oko výrazná a dravá kombinace spolu s šedivou textilií vzbuzuje dojem, že je tu skutečně spojitost s bouřící oblohou.

Užití tohoto materiálu nebylo ovšem úplně snadné. Jelikož jsem pytle se zbytky usní dostala darem od jedné prostějovské firmy, pro kterou byly tyto kousky již odpad, musela jsem si poradit s přebíráním pytlů a po „vylovení“ zdárnějšího kousku s vměstnáním určité stříhové šablony do zrovna vytáhlého nedefinovatelného tvaru. Ve snaze vyhnout se viditelnému sešívání, dopředu jsem promýšlela, které části musí být usňové a jak je natvarovat. Věděla jsem, že co do plochy si s usní nemůžu příliš vyskakovat.

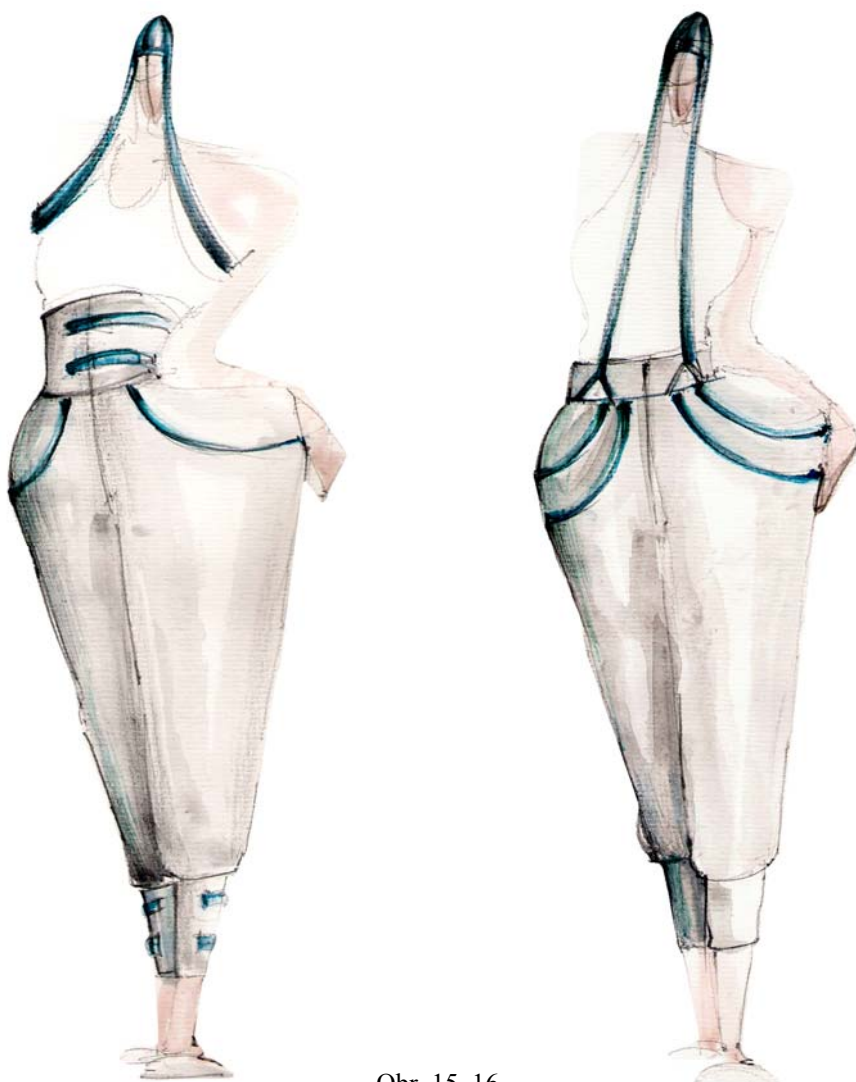
#### 3.1.1 Pilotní modely

Nyní konečně přistoupím k popisu jednotlivých modelů. Jak jsem již uvedla, celá kolekce se dělí na tři části.

První část říkáme ji „pilotní“ se skládá ze čtyř modelů, u nichž jsou na první pohled zřejmé prvky leteckých oděvů. Všechny modely jsou kalhotové, většinou v délce do půli



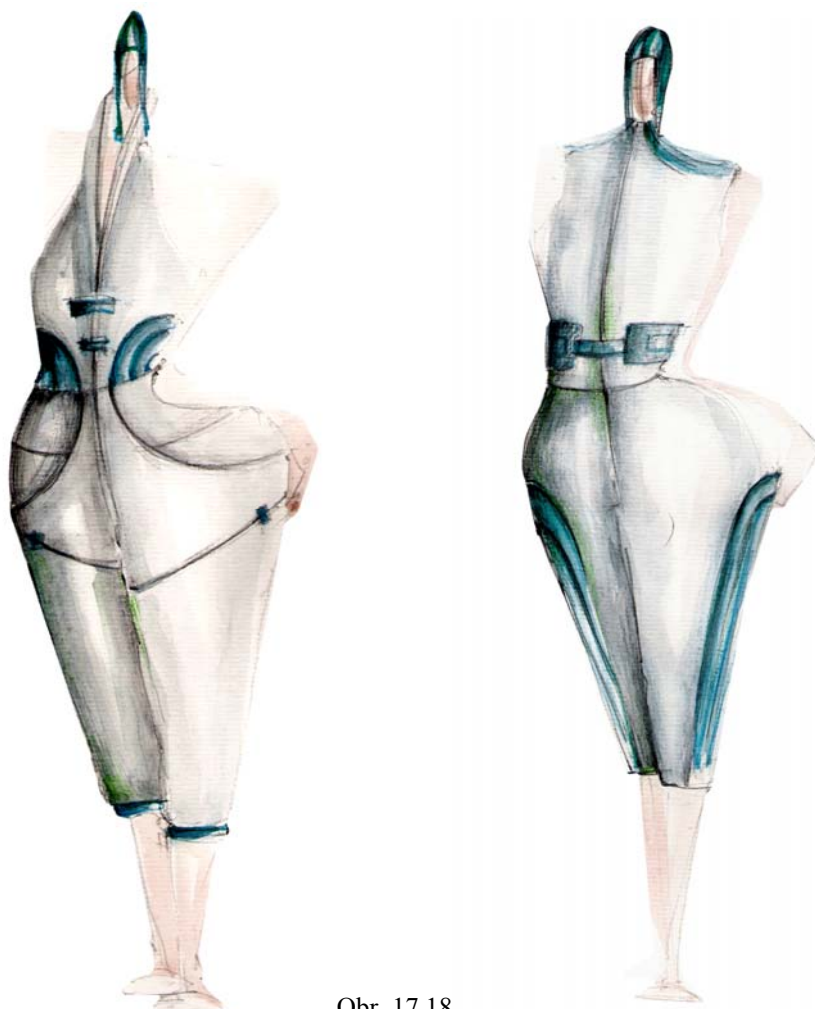
lýtek, spojujícím prvkem je kombinace šedé textilie s tyrkysovou usní. V sérii jsem se zaměřila zejména na funkční činitele, varianty kapes, lemování, popruhy a přezky. První dva modely, kalhoty s vyvýšeným pasem, jsou doplněné bílými elastickými topy. Hlavní děj se ovšem odehrává na hlavě modelky, kde pozorovatele na první pohled zaujmou vtipně variované kožené kukly. Oba oděvy jsou s nápadným tyrkysovým lemováním, hlavně v oblasti kapes pro jejich zvýraznění. Useň je zde užitá nejen z lící, ale i z rubní strany, tento fakt se na jiných modelech neopakuje. U těchto modelů je na první pohled znát jakási sevřenost a vypětí, což umocňují právě kožené kukly. Postupný vývoj kolekce však směřuje k celkovému odlehčení a zženštění (Obr. 15, 16).



Obr. 15, 16

Další dva modely z této skupiny mají formu kombinéz. Hlavním sjednocujícím faktorem je zde usňové členění obloukového tvaru. Na modelu s velkým límcem je toto členění znatelné z bočního pohledu, nenásilně pak přechází z kalhotové části v kapsy.

Zároveň členění tvarově opisuje okraj výrazného límce. Kombinéza má dohromady osm plně funkčních kapes, z toho dvě na zadním díle. Zajímavý detail tu tvoří usňové půlkroužky, jimiž jsou kapsy zajištěny proti vytržení. Kombinéza je zapínaná na dvě provlékací přezky. Overall je i v tomto případě doplněn koženou kuklou, u níž se v náušní části opakuje tvar půlkruhu (Obr.17). Poslední oděv této série působí již elegantněji oproti předešlým modelům. Příjemně naznačuje, že se kolekce začíná ubírat jiným směrem, směrem už zmiňované ženskosti. Jedná se taktéž o overall, na vnější straně stehy a v oblasti ramen s obloukovým členěním. V ramenní části členění přechází do nízkého stojáčku. Na první pohled mu schází kožená čepice, naproti tomu jednoduchou kombinézu doplňují široký opasek a k němu zhotovená taška přes rameno. Model je zapínán v přední části na skryté zdrhovadlo (Obr.18).



Obr. 17,18

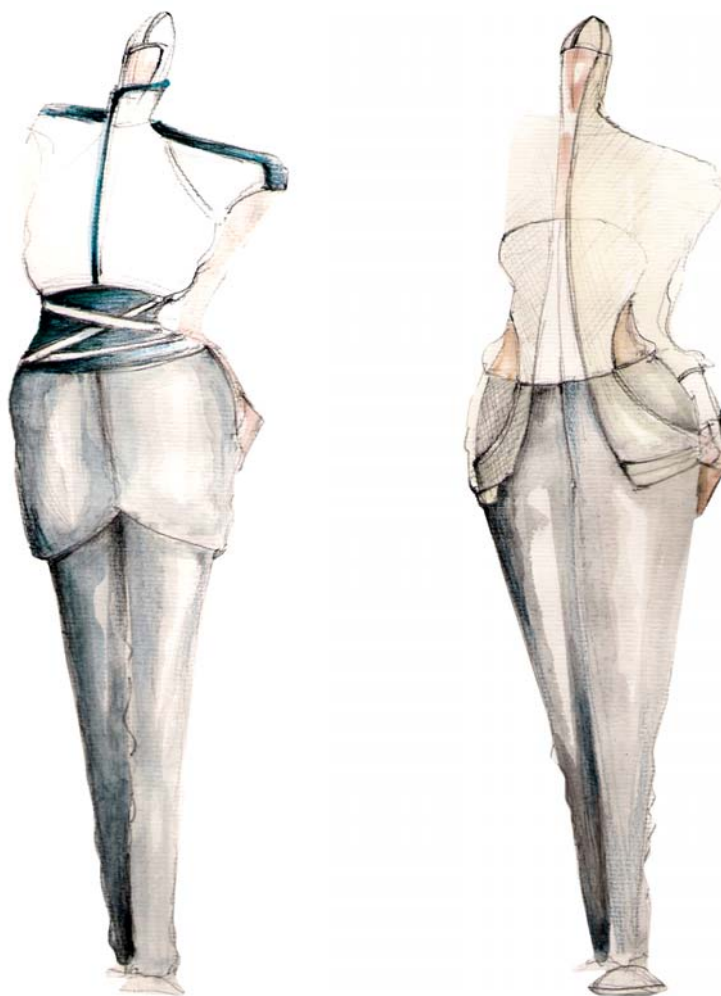
### 3.1.2 Proud svěžesti

Druhou sérii obsahující tři modely jsem pracovně nazvala „svěžím proudem“, jelikož si myslím, že přiřazené nové materiály kolekci dodaly na zajímavosti, vzniká zde pomyslný vývoj. Z této sady lze vycítit prvky vyjadřující ženskost se špetkou sexy tvrdosti. Objevují se tu zcela nové složky, ale i takové, jež navazují na předchozí sérii.

Přiznám se, že první model této sady je pro mne osobně favoritem celé kolekce. Tím, že se cosi odehrává jak v horní, tak dolní části oděvu působí velmi energicky. Bílá zavínovací košile s délkou pod prsa má krátký rukáv, který je stažený usňovými nárameníky. Výrazný asymetrický límeček spolu s předním krajem je olemován modrou usní a pod ovinutou šňůrkou vidíme široký kožený pás se skrytým zapínáním. Kalhoty jsou sice dlouhé, ale můžeme si všimnout, že úzké nohavice jsou všity do širších, šikmo zakončených šortek, jež naznačují, že se v kolekci zanedlouho jistě objeví (Obr.19).

Pro následující modely je typická bílo-šedá barevnost, tyrkysová useň se v této kolekci vyskytne už pouze jednou. Poprvé se zde objevuje krémová síťovina v podobě lehké košile s kapucí, olemovaná bílou usní. Rukávy jsou tříčtvrteční a všité do kožených polorukavic. Pod košilí je bílý kožený korzet, který je přišitý ke kalhotám. Okraj kapes lemovaný bílou usní plynule přechází do korzetu, v němž je opět známý obloukový tvar, tentokrát však v podobě vystřihnutého materiálu. Z profilu je tento tvar vyveden i do zadního dílu a utváří tak ovál (Obr.20).

Třetí model této sady vnímám jako vzpomínku na první sérii pilotních modelů. Naposledy se zde setkávám s koženou kuklou, tentokrát v bílé barvě v kombinaci s krémovou síťkou. Síťovina je užita i v horní části oděvu, a to jako pevná halena s dominantním límečkem oblékaná přes hlavu. Halena má tříčtvrteční rukáv, pod kterým vystupuje bílá plátěná textilie. Poprvé jsou v tomto modelu použité šortky, na nichž dominují bílé usňové pruhy, v podobě šikmých manžet a sedového popruhu. Ve skutečnosti mají tyto pruhy evokovat úchyt padáků, které se staly nedílnou součástí každé letecké kombinézy. Model je nejenom upomínkou pilotních modelů, ale zároveň prozrazuje, že dlouhých kalhot a kalhot vůbec, bylo v této kolekci už dost (Obr.21).



Obr. 19, 20

### 3.1.3 Linie jednoduchosti

Poslední sérií je sada tří modelů. Jak zmiňuji, kalhot už bylo dost a z toho důvodu jsem se zaměřila na, pro ženy typické, někdy oblíbené, jindy zatracované, dámské šaty. Když jsem se v této fázi ohlédla nazpět za svou kolekci, uvědomila jsem si, že kalhoty nejsou jediné čeho je zde dost. Proto jsem se v následujících krůčcích snažila úplně odprostit od krejčovských precizností jako je lemování, kapsy apod. Na závěr jsem se vydala cestou jednoduchosti. V této konečné fázi jsou nejméně znatelné prvky uniforem, zaměřila jsem se na čistotu tvarů s použitím detailu, který však navazuje na předchozí činitele a dále je rozvíjí.

První modelem jsou šedivé šaty v délce ke kolenům. V horní části šatů utváří přirozené a romantické vzezření ženy lodičkový výstřih s mírně odhalenými rameny, naproti tomu dlouhý rukáv všitý do úzké manžety dodává jistou dávku ženské

nedobytnosti. Vrchní volnější část je pod prsy všita do úzké sukně tvaru A, které však nedá vyniknout, na předním i zadním díle, bílý kožený řemen zapínaný na výraznou přezku. Dominantní usňový detail způsobuje nařazení sukně a její délkovou variabilitu. Popruh opět vychází z myšlenky padákových úchytů vedoucích mezi stehny a navazuje tak na předešlou sérii (Obr.22).



Obr. 21,22

I další model svým pojetím navazuje na předchozí trojkombinaci. Jedná se o šedivé šaty s kombinací tyrkysové usně. Model je mírně vypasovaný a jeho délka sahá ke kolenům. Šaty zdobí dominantní asymetrický límec, rukávy jsou opět stažené usňovou manžetkou a jejich mírné nařazení utváří dojem širších ramen, jenž je kontrastním prvkem k útlému, širokým opaskem staženému, pasu. Jelikož model postrádá jakékoli zapínání, objevuje se zde široký překlád u předního kraje a již zmíněný opasek, který zamezí

přílišnému otvírání oděvu. Celková silueta oděvu působí velmi čistě, možná až stroze. Vysoko posazený úzký pas dodává modelu šmrnc a čistě ženský charakter (obr.23).

Šaty z krémové síťoviny jsou posledním modelem této série a také závěrečným oděvem celé kolekce. Jsou volnějšího střihu s tříčtvrtečním rukávem. Přední díl šatů je hladký a hlavní děj se odehrává na zadním díle. Z přední průkrčníkové části vychází přes ramena do zadního dílu kapuce, která je svěšená do půli zad a utváří tak pomyslný detail „vodu“. Zadní část šatů je tedy z části odhalena a dodává jinak neforemnému materiálu na zajímavosti. Tvar svěšené kapuce opisuje zároveň i spodní okraj šatů, který sahá na zadním díle do půli lýtek a v přední části vyběhá až nad kolena. Šaty jsou v pasové linii ovínuty stuhou z šedé textilie, což utváří i na předním díle neopomenutelný detail. Linie šatů působí na diváka uvolněně a spolu s užitými detaily vytváří lehkou tečku za celou kolekci (obr.24).



Obr. 23, 24

Co do střihového řešení, všechny modely v podstatě vychází ze stejného střihového základu, který jsem dále dle potřeby modelovala. Používala jsem zejména kalhoty rovného střihu se zvýšeným pasem, rovné či mírně rozšířené střihy sukní a košilové střihy halen převážně s raglánovými rukávy.

## ZÁVĚR

Závěrem moji diplomové práce bych se chtěla jen stručně ohlédnout nad tvorbou těchto stránek a nad prací samotnou.

Zprvu musím podotknout, že zpracování této diplomové práce bylo pro mne velkým přínosem, jedná-li se o nové poznatky v oblasti oděvní tvorby a materiálových možností. Netušené novoty v oblasti letectví odstartovaly můj zájem o famózní svět drsných mužů a odvážných žen. Nahlédla jsem na pomyslné schodiště vývoje letectví, ale i do zdrcujících válečných skulin. Objevila jsem krásu a inspiraci nejedné vojenské uniformy, ale zejména jsem poprvé s nadšením tvořila tak obsáhlou kolekci modelů.

Toto dílo, pokud mohu tuto práci tak nazvat, pro mne není a nikdy nebude pouhou povinností, ale především souborem zajímavých informací, za kterým stojí snaha a následná radost z dobře a precizně odvedené práce.



**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] STREJČEK, Jaromír; PEŠKOVÁ, Miluše; PROKOP, Miloš; VLASÁK, Václav. *Léta létání*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1982. OD 31-019-82 – 05-112.
- [2] DITRYCH, Břetislav; *Báječné ženy na létajících strojích*. Praha: Euromedia Group, 2000. ISBN 80-242-0289-1.
- [3] DITRYCH, Břetislav; *Báječní muži na létajících strojích*. Praha: Libri, 2003. ISBN 80-7277-202-3.
- [4] DARMAN, Peter; *Uniformy 2.světová válka*. Praha: Nakladatelství Václav Svojtka & Co, 1999. ISBN 80-7237-220-3.
- [5] VOGELTANZ, Jan; POLÁK, Milan; *Československé legie 1914-1918, Československá armáda 1918-193*. Praha a Litomyšl: Nakladatelství Ladislav Horáček-Paseka, 1998. ISBN 80-7185-191-4.
- [6] HURT, Zdeněk; *Češi a Slováci v RAF za druhé světové války*. Praha: Computer Press, 2005. ISBN 80-251-0803-1.
- [7] MÁCHALOVÁ, Jana; *Dějiny odívání - Móda 20. století*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2003. ISBN 80-7106-587-0.
- [8] SEELING, Charlotte; *Století módy*. Slovart, 2000. ISBN 80-7209-247-2.
- [9] [www.ceslav.com](http://www.ceslav.com)

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Daidalos a Ikaros

Obrázek č. 2: Detail konstrukce křídla Leonarda da Vinci

Obrázek č. 3: Vzlet balónu bratří Montgolfiérů

Obrázek č. 4: Zeppelinova L.Z.1 na Bodamském jezeře

Obrázek č. 5: Flyer 3 bratří Wrightů

Obrázek č. 6: Jednoplošník ing. Kašpara na letišti v Pardubicích

Obrázek č. 7: Božena Láglerová v Borku u Berlína v roce 1911

Obrázek č. 8: Letecký vyhřívaný oblek

Obrázek č. 9: Letecký overal se sedadlovým padákem

Obrázek č. 10: Letecký úbor „Irvin Harnsuit“

Obrázek č. 11: Overal a padák s rychloupínacím postrojem

Obrázek č. 12: Letecká kožená bunda se záchrannou vestou

Obrázek č. 13: Vlněný letecký oblek

Obrázek č. 14: Uniforma československého letectva

Obrázek č. 15 - 24: Kresebné návrhy realizovaných modelů

## SEZNAM CIZÍCH SLOV

**Aerodrom** – 1. letiště, 2. přístroj pracující na principu spojení vzducholodi a letadla

**Alpaka** - 1. bílá slitina mědi, niklu a zinku

**Amfibie** – obojživelná letadla

**Balonet** – malý balón, nafukovaný tlakem proudu vzduchu vznikajícího při dopředném letu, čímž se udržoval stálý tlak nosného plynu, a tím i tlak vzducholodi

**Gabardén** - velmi hustá, hladká tkanina z vlněné česané příze s příkrým diagonálním obrazem, v keprové vazbě

**Pinks** – výraz pro béžové kalhoty s lampasy, nošené k uniformě u amerického vládního letectva

**Serže** – druh bavlněné tkaniny, kepru

**Shearling** – letecký oblek amerických důstojníků, sestávající se z kabátu, kalhot a letecké čepice, jež byla lemována ovčí vlnou a měla chrániče na uši.

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. I. - VIII.- Foto příloha realizovaných modelů

Foto: Jana Mattasová

Model: Claudia Absolonová

**FOTO PŘÍLOHA**



















