

Vychází kniha ke 100. výročí založení Československých aerolinií

V pátek 6. října 2023 si připomeneme 100 let od založení letecké společnosti **Československé státní aerolinie**.

Skupina **bývalých zaměstnanců** Československých aerolinií (ČSA) představuje **unikátní knižní projekt**, který spojuje módu a historii. Ten vznikl u příležitosti **100. výročí založení ČSA** a je zasvěcen nejen historii a módě, ale také osobním příběhům lidí, kteří se v této společnosti setkali.

Kniha přináší poutavý pohled na módní historii uniforem ČSA stylem foto-fashion. V roli modelek se představují bývalé zaměstnankyně ČSA, jejich dcery a vnučky, které se narodily díky setkání svých předků, zaměstnaných u této společnosti. Nejstarší dochovanou uniformu předvádí vnučka stewardky, která se v ní na přelomu 50. a 60. let seznámila se svým manželem, navigátorem Tupolevu Tu-104A a započala tak leteckou historii pro následující generace své rodiny.

Publikace je jedinečným a prvním průvodcem módní historie uniforem palubního a pozemního personálu ČSA. Její stránky jsou plné **fotografií**, zachycující různé éry a styly, které se vyvíjely společně s ČSA od jejich založení až do současnosti. Čtenářům představuje vývoj módy a designu, který doprovázel posádky letadel i pozemní personál, a ukazuje jim, jakým způsobem uniformy reflektovaly dobové trendy a změny ve společnosti.

Tato kniha mohla být vydána pouze díky obrovské podpoře a nadšení bývalých zaměstnanců a jejich rodin, kteří se s nadšením zapojili a ve svém volném čase přispěli ke vzniku této jedinečné formy vzpomínky. Realizace trvala přes dva roky a podílelo se na ní několik desítek lidí. I přes to, že se jedná o volnočasový projekt, je jeho kvalita vysoká, díky profesionalitě všech, kteří se na něm podíleli.

Ve spolupráci s hotelem Courtyard by Marriott Prague Airport je připravena také **výstava uniforem** Československých aerolinií. Tu bude možné navštívit od 6. října 2023 až do konce roku v 1. patře hotelu. Návštěvníci výstavy si budou moci prohlédnout dvě desítky uniforem. Výstava bude přístupná zdarma. Více informací o výstavě bude zasláno těsně před jejím zahájením.

K projektu OK100 byl vydán také speciální díl **Leteckého podcastu**, který přináší nejen nahlédnutí do zákulisí vzniku publikace, ale i povídání o módě v letectví všeobecně. Tento díl je k vidění na YouTube kanálu FlyRostla.

Aktuální informace k dalším doprovodným eventům, které se budou v rámci výročí konat, najdou zájemci/fanoušci ČSA na webových stránkách **www.ok100.cz**.

Kniha vychází v omezeném množství a bude možné ji zakoupit od 6. října 2023 na webových stránkách **www.avgeek.cz** (předprodej byl spuštěn 1. října 2023). Partnery projektu se staly **Make Up Institute Prague**, jehož Make Up artistky zajišťovaly líčení modelek a **Střední odborná škola civilního letectví**, která poskytla pro jeho realizaci prostory.

Tento projekt je důležitým příspěvkem k oslavě 100. výročí založení ČSA. Nejenže přibližuje nevšední módní dědictví této letecké společnosti se stoletou historií, ale také připomíná, že za každou uniformou je příběh a lidský osud. Je to zároveň výraz poděkování všem, kteří se na vzniku této knihy podíleli, za to, jak ČSA ovlivnily jejich životy.

Poznámka pro redakce:

Tato forma připomínky oslav není oficiálním projektem společnosti České aerolinie a. s., a se současným provozovatelem a majitelem značky není nijak propojen.

MÓDA NA PALUBÁCH

ČESKOSLOVENSKÝCH AEROLINIÍ



HISTORIE UNIFOREM NÁRODNÍHO DOPRAVCE 1923-2023

titulní strana knihy

Móda na palubách Československých aerolinií

Fotografie, grafická úprava a sazba: Rostislav Kopecký, Aviation Media

Texty: Jiřina Kopecká Borková, Renata Knittelová (roz. Chloupková), Milan Vaněček

Odborné konzultace: Miroslav Jindra

Ilustrace: Jiřina Kopecká Borková

Make Up a Hair Styling: Make Up Institute Prague

Stylistka: Elen Zajíčková

Počet stran: 328

První vydání, Praha 2023

Vytiskla tiskárna Daniel

ISBN 978-80-11-03521-1

#AVGEEK

www.avgeek.cz



Letní šaty pro letový personál 1974-1977



Letní šaty pro letový personál



Letní šaty pro letový personál

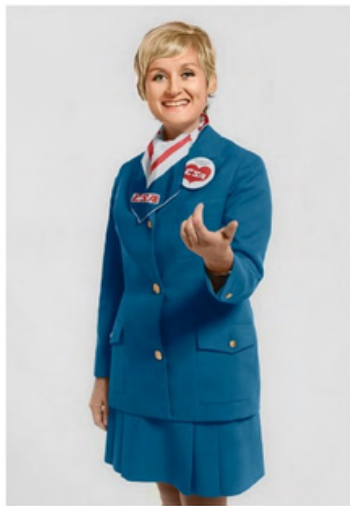


Letní šaty pro letový personál



Letní šaty pro letový personál a zástěha pro servis

detaily uniform



BĚLA VEJVODOVÁ

VEDOUČÍ PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH, OBCHODNÍ ÚSEK 1960-1995

Ve svých vzpomínkách nemohu opomenout skutečnosti, které určily celý můj profesní život. Po ukončení studia na gymnáziu Jana Nerudy jsem shodou šťastné náhody nastoupila do ústavu Státní letecké správy jako dispečer pracoviště, kterému se říkalo „briefing“. Ten byl určen pro předletovou přípravu všech posádek a já jsem tak měla možnost seznámit se s povoláním stewardky, které mně ušávalo.

Po dvou letech služby na tomto oddělení jsem se přihlásila do konkurzu na palubní průvodčí. Uspěla jsem a po měsíční povinné praxi na zahraniční výpravě jsem nastoupila do tříměsíčního kurzu, kde nás bylo celkem šest. Tři pro funkci stewardky a tři kuchářky pro typ Tupolev Tu-104A. Po ukončení kurzu jsme tak navýšili stávající stav k 1. 6. 1960 na celkem 28 palubních průvodčích.

V tak malém kolektivu jsem od začátku doslova hitla všechny praktické zkušenosti starších kolegů. Vzporem mi byly zrušené kolegyně Eva Kuzhelová a Majka Kaisrová. Jejich společenská úroveň, jedinečné pracovní schopnosti a postupy mi daly neocenitelný základ, který jsem si do pracovní činnosti přinesla.

Dostala jsem i novou uniformu. Ty jsme vždy měly šité na míru, kromě halenek, které byly dodávány v konfekčních velikostech. Samozřejmě, že v průběhu let byly obměňovány jak barevně, tak doplňovány zástěrami, šátky, halenkami a šaty do tropů. Kabelky, rukavice a cestovní zavazadla jsme si kupovaly různé po světě a hrady samy. A to bohužel postrádalo stejnojmennou jednotnost.

První pracovní zařazení po ukončení kurzu bylo do pozice 2 palubní průvodčí. Po absolvování praxe na tuzemských linkách v rozmezí roku a výše, bylo nasazení na evropské linky a v některých případech nedostatku personálu i na linky dálkové. Další služební postup byl na funkci 1. palubní průvodčí. Pro ltušín II-62 byly zřízeny posty vedoucí kabiny a instruktor. Pro udržování kvalifikace se prováděla různá školení a přeškolení v rámci vlastního oddělení palubních průvodčích. A nás všechny pak pravidelně ještě přeškolovali kolegové ze Státní letecké inspekce.

Můj první let v pozici stewardky byl s ltušínem II-14 s rekreanty do Gdaňsku a poté následovalo plné nasazení na všechny evropské linky. Během velmi krátké doby následovala má první dálková s Tu-104A do Káhiry. Bylo to mé první setkání s Orientem, což byl pro mne víc než emocionální zážitek. Neuvěřitelný pouliční ruch, tržště, bazary, všude čerstvé ovoce, přepínání obchody. Čtyřdenní ubytování v luxusním hotelu Hilton, návštěva pyramid a muzea s neuvěřitelnými egyptskými památkami. To vše byl snový prožitek.

V této souvislosti musím zmínit několik údajů o Tu-104A, který byl v té době nosným typem ČSA. Původně bojový letoun byl adaptován pro potřeby civilního provozu a první kus byl dodán v původní, typicky ruské konfiguraci. V kabině pro cestující byly zavěšeny velké lustry a centrální stropní klimatizace. Na dámské toaletě byla předstíška s pohovkou. Naše pracoviště pro stewardky bylo vyvřené a dvěma schůdky, což nám znesnadňovalo zejména servis a vybavené masivní křesle. V oddělené kuchyňce bylo pracoviště kucháře, kde se nacházel také ozvěřený čtyřhlahový panel a trouba pro přípravu sepejích jídel. Později dodané letouny ovšem už měly interier klasický bez tohoto atypického příslušenství.

Pilotní kabina byla velkorysá prostorná. Obrovskou pozornost vřude na letištích poutalo umístění pracoviště navigátora v prosklené přídí, které se říkalo „bumák“. Malou šatnu za posádkou jsme využívali na



BRUNDA, PRŮVODČI V JARU 1960 (BĚLA VEJVODOVÁ)

dálkových pro umístění kovového soudku (mezi personálem se mu říkalo štaně), ze kterého jsme čepovali pivo do džbánů.

Zkrátka byl letecký park doplněn o další sovětský typ ltušín II-18, který byl nasazován i na mimoevropské trase do západní Afriky a na Střední východ. Podílel se na obchodně velmi úspěšné přepravě muslimských věřících v době Ramadánu do Džidy, kam se létalo z Benghalí v Libyi, Kana v Nigérii a Teheránu v Íránu. Později byly na tyto charterové lety nasazovány také ltušiny II-62 ze Surabaju v Indonésii. Naopak úspěšné nebylo zavedení linky přes Damašek do Kábulu jedenkrát za týden. Pro nás to znamenalo měsíční pobyt v Damašku, odjedu posádky do Kábulu létaly. Zúčastnila jsem se prvního zahajovacího měsíce. Za celý turnus jsme v Kábulu přistáli nakonec pouze jednou. Dvakrát byla linka zrušena a jednou jsme přistály z důvodu špatného počasí místo v Kábulu v Kandaháru. Z důvodů chronické neobslazenosti byl celý projekt letů do Kábulu záhy zrušen.

Dálkové linky byly zpočátku provozovány typem Tupolev Tu-104A, později ltušínem II-62. Linka, která původně vedla jen do Bombaje, byla později prodloužena do Rangúnu, Phnom Penhu, Kuala Lumpur, Singapuru a Jakarty. My jsme trávili 12denní pobyt s 4 až 5denními přestávkami v těchto různých destinacích. Všechny přelonalny mě, do té doby chtrné, představy o životě v tropech a zejména v Indii. Exotická nádherná barevnost, koloniální pozůstatost s jejími zvyky, různé sociální skupiny a typy lidí, nesmělné bohatství a také nesmělná chudoba. Protože jsme v Bombaji pobývali velmi často, zvykli jsme si a jen si toto město užívali. Při letu z Prahy na východ jsme byli

v Bombaji ubytováni v hotelích u moře, po letu ze Singapuru zpět na západ pak na předměstí Bandra, kde si ČSA pronajaly dům „Zainub“ s personálem včetně kucháře, který se naučil připravovat i česká jídla. Místní speciality jsme si doplňovali v okolních podnikcích a to i s vědomím rizika, které použití stánky plněňáky. Nepřebemě množství zboží prodávaného na kárách a chodících bylo rájem pro nákupy kterými jsme zásobovali rodinu i známé. Za tu dobu pobytu se nám všem Bombaj dostala „pod kůži“ a dodnes je to naše srdcovka.

V roce 1965 jsem odešla na mateřskou dovolenou, která v tu dobu byla uzákoněna na pouhých 6 měsíců. Podarilo se mi ale získat povolení na prodloužení na 10 měsíců. Moji rodiče v tu dobu odcházeli do penze a byli schopni se o doeru starat a já mohla opět nastoupit do plného provozu. Vzhledem k dlouhým pobytům to byla situace nesmělně náročná a nebyť pevného rodinného zázemí, tak bychom to my všechny, kterých se to týkalo, těžko zvládaly.

Až do roku 1968, kdy se létalo ze starého letiště, jsme měli jen skromné zázemí s dispečinkem, klubovnou, šatnou, službou kadeřnice a skladem palubního prodeje. Ve stejném roce, kdy bylo otevřeno nové letiště, jsme se přestěhovali do moderní budovy s odpovídajícími prostory. Se starým letištěm jsme ale byli stále propojeni při vyúčtovávání a odevzdávání tržeb z prodeje na palubě a spoluprací s cateringem.

V roce 1969 přibyl do flotily typ ltušín II-62, který přinesl ČSA nové obchodní příležitosti, a nastala „zlatá éra“ ČSA. Zahájení linek do USA a Kanady pro nás znamenalo mnoho změn. Z důvodů přestěže



ltušín II-62 (DQ-BR) na letišti JFK v New Yorku. Foto: Vladimír Václav starší



Halenačka pro podávání snídaně



První letadlo společnosti ČSA - letadlo Aero Vodňany

Při servisu na palubě si stewardky oblékaly halenačku s modro-bílým vzorem, která se nosila speciálně při podávání snídaní, proto se jí říkalo „snídaňová“. Na tu se připínal bílý límeček a manžety.



historické fotografie



Zástěry pro servis 1983–1987



OK 600 Praha–New York



OK 510/514 Praha–Bombaj



OK 540 Praha–Káhira

dobové reálie

Koncem 80. let dochází ruku v ruce s oficiálně deklarovanou „perestrojkou“ k pozvolnému uvolňování poměrů, což s sebou přineslo i obnovení leteckého provozu v Praze. Došlo k postupnému nárůstu přepravních výkonů ČSA a znovu k zavádění nových linek, a to i do západní Evropy. Bylo otevřeno spojení z Prahy přes **Marseille** do **Lisabonu**, dále pak na **Maltu**, kam se později koncem 80. let létalo i přes Lucemburk. Objevila se také sezónní linka z Prahy do **Jerevanu**, kam létal Iľjušin Il-62M. Novým cílem se stal **Taškent** nejprve jako technické mezipřistání na linkách do Vietnamu. V zimní sezóně 1988/89 se v síti destinací ČSA poprvé objevily **Bangkok**. V polovině 80. let byly ČSA jedním ze tří zahraničních dopravců, kteří zachovali spojení do Bejrútu, i přes pravidelně probíhající boje za občanské války v Libanonu.

V roce 1988 se ve flotile ČSA objevil po dlouhé době nový typ, sovětský **Tupolev Tu-154M**, když už v té době poměrně dlouho úspěšně létali i v ostatních národních dopravách východního bloku, jako byly Malév, LOT, Balkan. Do roku 1990 bylo zařazeno do služby 6 strojů tohoto typu. Pořízení Tu-154M předcházely na začátku 80. let úvahy o typu Jakovlev Jak-42, provozovaného ale pouze Aeroflotem. Po tragické nehodě tohoto typu v Sovětském svazu v roce 1982 byla myšlenka opuštěna. Tupolev Tu-154M létal u ČSA na vytížených evropských linkách, kde nahrazoval zejména Tu-134A, a to i do západní Evropy, např. do Londýna, Paříže, Curychu a Říma, ale rychle přebíral i většinu spojení na Blízký východ s mezipřistáním v Aténách.

Zájem o cestu do Prahy vyvolal i postupné obnovení zájmu zahraničních partnerských dopravců ČSA, např. v roce 1986 se v Praze opět začala objevovat letadla amerických Pan Am, jednalo se ale o Boeing 737-200, o rok později Boeing 727-200 z evropské základny ve Frankfurtu. Ještě za doby trvání komunismu se v létě roku 1989 podařilo rozládat nové spojení Prahy s bavorským Norimberkem, odkud začaly 5x týdně létat malá letadla Swearingen Metro regionální společnosti NFD. Po pádu režimu se v roce 1990 do Prahy vrátily rychle západoevropské společnosti Air France, Alitalia, SAS, Sabena, ostatní dopravci rychle navýšovali frekvence letů.

Uvolnění poměrů znamenalo samozřejmě i rozmach sítě linek ČSA, byl zatím poměrně opatrný. Již v létě 1990 byla zavedena nová linka do **Hamburku**, obnoveny byly lety do **Istanbulu**. Zajímavostí bylo krátkodobé prodloužení linky do Havany o úsek do **Mexico City**, kam se ovšem létalo jen půl roku v průběhu letní sezóny 1990. ČSA si také na zajištění dodatečné potřebné kapacity na dálkových linkách pronajaly na několik letů **Lockheed L-1011 Tristar** od American Trans Air. Byly definitivně vyřazeny poslední dva turboprotalové stroje Iľjušin Il-18. S ukončením politické a ekonomické podpory východního bloku určitým zemím světa byl okamžitě ukončen provoz linek do Alžíru, do Vietnamu a na Kubu.



historický kontext ke každé etapě



ČESLAV JAROŠ
AKADEMICKÝ MALÍŘ, AUTOR UNIFORMEM 1991-1996

Na návrhu designu této kolekce začal pracovat několik let před jejím uvedením v roce 1991. Tehdy ještě netušil, že to bude první nová uniforma, kterou zaměstnanci ČSA budou nosit po revoluci a také po otevření hranic. Zadání jednotlivých součástí stejnojmenné kolekce bylo předem dané, bylo tedy nutné tomuto přizpůsobit kreativní myšlenku. Od počátku byla jasná barevná kombinace, v tomto se Česlav Jaroš držel letě tradice a zachoval modro, červenou a bílou, které byly vždy hlavními korporátními barvami národního dopravce.

let z Pardubic do Prahy. Česlav Jaroš strávil hodiny v Národním technickém muzeu, kde si tento stroj skicoval, aby ho následně mohl přenést na design šatů a kapesníčků. Ty byly natřeny tradičním způsobem ručního střítku na pravé hedvábí. V pozdějších letech došlo ke změně materiálu za více syntetický. Kolekce se nedělala jen na stejnojmenné pro letový a pozemní personál, ale také na letní a zimní. Stevardky měly k zimnímu kostýmu klasickou červenou letuškou podobnou lodičku, pozemní kolegyně pak klasický klobok stejné barvy.

Dalším nezbytným doplňkem se staly rukavičky, které byly v návrhu důležitou součástí, patřící historicky k pozici stewardek. K této kolekci byly navrženy ve dvou barevných variantách, a to modré a červené.

Tato uniforma se začala nosit v době, kdy Československo procházelo turbulentním porevolučním rozvojem a také rozdělením republiky, nastal rozvoj cestování k nám i do zahraničí. Kolekce Česlava Jaróše splnila všechna očekávání a dokázala jednoznačně vytvořit jasně rozpoznatelný image, který nenechal nikoho na pochybách o tom, že které společnosti byla posádka nebo pozemní personál, kteří kolem něj právě prošli. A to je smyslem každé uniformy.



O AUTOROVÍ UNIFORMY

Rodinná historie zřejmě předurčila jeho budoucí uměleckou kariéru. Tatínek byl architektem, který často kreslil, maminka pracovala jako dámská krejbová ve známém salónu Rosenbaum, později v ÚBOKU.

Absolvoval vysokou školu umělecko-průmyslovou v Praze, speciální ateliér oděvního výtvarnictví u paní profesorky Zdeňky Bauerové. Profesionálně začal působit stejně jako maminka v Ústavu bytové a oděvní kultury v Praze, později založil vlastní studio. Dlouhodobě se věnuje pedagogické činnosti, při které předává své bohaté zkušenosti novým generacím designérů.

Kromě uniform pro ČSA je autorem mnoha dalších, mimo jiné návrhu společenského stejnojmenného Police MV ČR, stejnojmenného pro sumit NATO, stejnojmenného pro Ministerstvo životního prostředí ČR, stejnojmenného pro LESY ČR a jeho modely jsou zastoupeny ve sbírkách Umělecko-průmyslového muzea v Praze. Mnoho let pedagogicky působí a přednáší na Vyšší odborné škole oděvního návrhářství v Praze.



Herealizované návrhy od Česlava Jaróše pro ČSA





Došlo k inovaci předchozí uniformy. Přestože byl zachován téměř stejný vzhled, došlo ke změně materiálu, který byl už od pohledu kvalitnější, než původní, zavedený v roce 1997. Změněny byly halenky, a to materiálem i odstínem. Nyní byly pouze bílé. Další drobnou změnou byly knoflíky, které u této kolekce měly matný povrch, oproti původnímu lesklému.

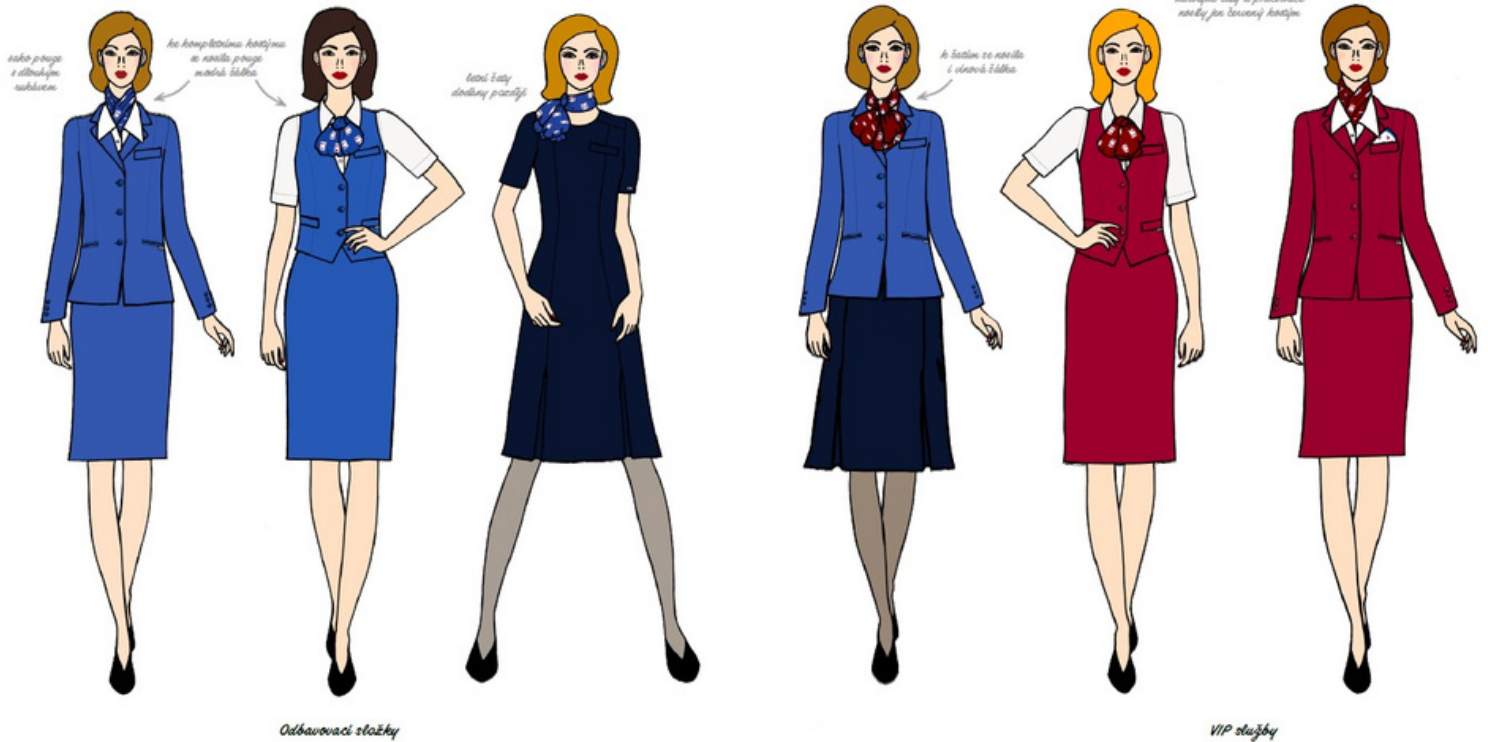


218

popisy uniformem

2004-2006

Pozemní personál - letní varianta



ilustrovaná příloha