Bakalářská práce

Plzeň 2023 **Lucie Plecitá**

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Ženy v letu aneb fenomén aviatiky v Československu a v zahraničí v první třetině 20. století

Lucie Plecitá

Plzeň 2023

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd
Studijní program Historické vědy
Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Ženy v letu aneb fenomén aviatiky v Československu a v zahraničí v první třetině 20. století

Lucie Plecitá

Vedoucí práce:

doc. PhDr. Lukáš Novotný, Ph.D.
Katedra historických věd
Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2023

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2023 ……

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. PhDr. Lukáši Novotnému, Ph.D. za odborné vedení mé bakalářské práce.

Obsah

1 Úvod 1
2 Úvod do vývoje aviatiky ..... - 4 -
2.1 Aviatika v Českých zemích ..... - 6 -
3 Božena Laglerová, první česká a rakouská žena, která ovládla oblohu ..... - 8 -
3.1 Dětství a mládí ..... - 8 -
3.2 Modré z nebe na dosah ruky: počátek aviatické kariéry Boženy Laglerové ..... - 9 -
3.2.1 Frankfurt ..... - 9 -
3.2.2 Praha ..... - 10 -
3.2.3 Gradeova letecká škola, Borek, Německo ..... - 10 -
3.2.4 První veřejné vzlety ..... - 14 -
3.2.5 Angažmá ve Spojejných státech ..... - 16 -
3.3 Poválečná činnost ..... - 19 -
4 Anežka „Agnes“ Formánková, první československá pilotka ..... - 21 -
4.1 Dětství a mládí ..... - 21 -
4.2 Titul první české pilotky a její kariéra ..... - 22 -
4.3 Poválečná letecká činnost ..... - 26 -
5 Marie Krupičková, první česká parašutistka ..... - 28 -
5.1 Dětství a mládí ..... - 28 -
5.2 Cesta k titulu první parašutistky v ČSR ..... - 28 -
5.2.1 Seskoky padákem a pilotní průkaz ..... - 29 -
6 Melitta Schiller, německá „vždy jiná“ pilotka ..... - 33 -
6.1 Dětství a mládí ..... - 33 -
6.2 Letecká kariéra ..... - 34 -
7 Ruth Elder, americká „miss“ aviatiky ..... - 37 -
7.1 Dětství a mládí ..... - 37 -
7.2 Pokus o přelet Atlantiku ..... - 37 -
7.3 Letecká činnost ..... - 39 -
8 Závěr ..... - 41 -
Seznam zdrojů ..... - 45 -
8.1 Bibliografie ..... - 45 -
8.2 Internetové zdroje ..... - 45 -
8.3 Noviny a periodika ..... - 48 -
8.4 Články v časopisech ..... - 49 -

8.5 Nevydané prameny ..... - 49 -
8.6 Jiné ..... - 50 -
9 Resumé ..... - 51 -
10 Přílohy ..... - 52 -

1 Úvod

Cílem bakalářské práce je zmapovat život vybraných letkyň v Československu a v zahraničí v první třetině 20. století. Pozornost je věnována ženám, které mohou být z hlediska vlivu na vývoj aviatiky považovány za průkopnice, jež přispěly k rozvoji letectví jak na československém území, tak v zahraničí. Práce je uvozena vstupem o vývoji aviatiky, v němž jsou okrajově zmíněny základní milníky letecké historie. Jednotlivé aviatičky jsou po celou dobu rozděleny do biografických medailonků seřazených podle země působení: Československo, Německo a nakonec Spojené státy americké.

Autorka zvolila biografický formát, který klade ohled na parametry doby, ve kterých vybrané letkyně žily. Zvolené aviatičky svým působením reprezentovaly vůli a rozvoj všech žen první třetiny 20. století a lze konstatovat, že svou činností ztělesňovaly snahu o rovnoprávnost i méně známých pilotkách, pro jejichž představení v práci nezbyl prostor. Práce zachycuje příběhy pilotek působících jak na území Československé republiky, tak v zahraničí, čímž se snaží o výklad cesty k emancipaci v globálním měřítku. V uvedeném časovém rozpětí docházelo k technologickému pokroku ve všech odvětvích a také k emancipaci žen ve výhradně mužských doménách (automobilismus, aviatika). Ženy za „kniplem“ byly považovány za fantaskní zjevení. Práce přihlíží k přínosu, který dané aviatičky měly na rozvoj leteckého odvětví. Prostřednictvím těchto představených životopisů se cíl práce rozšiřuje na zodpovězení základních otázek, jestli se ženy stojící u zrodu aviatiky podílely významnými přínosy na rozkvětu letectví a jestli svými činy položily základy pro ženy v aviatice, jak ji známe dnes.

Práce je rozdělena do šesti kapitol, přičemž každá z nich je rozdělena do tematicky korespondujících podkapitol. Pro lepší orientaci ve zkoumané problematice je práce uvozena první kapitolou „Úvod do vývoje aviatiky“, v té autorka zmiňuje stručný vývoj aviatiky od bájného vzletu Íkara po revoluční bratry Wrightovi. Biografických kapitol je celkem pět, načež každá z nich je věnována jiné pilotce. Struktura kapitol se dále rozděluje do podkapitol a svou posloupností vykreslují obraz představitelek od útlého dětství do období jejich aviatických úspěchů. První kapitoly se věnují třem českým aviatičkám. Úvodní představená, Božena Láglerová, působila za Rakouska-Uherska a je první ženou, jež získala pilotní průkaz na území Čech. Druhá kapitola je věnována Anežce Formánkové, která za první republiky

získala jako první žena pilotní průkaz, a je tak první československou pilotkou. Paralelně s Anežkou působila v Čechách Marie Krupičková, první česká parašutistka, jíž je věnována kapitola třetí. Čtvrtá kapitola se věnuje německé aviatičce Melittě Schiller, jež je známá pro své letecké úsilí za období třetí říše. Poslední kapitola je věnována Američance Ruth Elder, půvabné letkyni, která s velkým odhodláním provedla pokus o první transatlantický let. Účelem rozčlenění kapitol je zařadit vývoj československé aviatiky do světového kontextu, čímž autorka otevírá prostor ke komparaci emancipačního hnutí v tuzemských poměrech vůči vyspělejším státům.

Autorka čerpala z odborné literatury v českém, německém a anglickém jazyce. Práce byla zpracována i na základě vydaných a nevydaných pramenů. Nezanedbatelná část představené práce vychází z dobových periodik, jež široké veřejnosti přinášely informace o aktuálních poznatcích v letectví. Kromě denních listů se stěžejním zdrojem stal časopis *Letec*, který byl orientovaný nejen na československou aviatiku. Byl vydáván Masarykovou leteckou ligou, což byla organizace, jejíž hlavní náplaní byla propagace letectví. Výše zmiňované československé letkyně do *Letce* pravidelně přispívaly. Jak mimořádným úkazem byla žena za „kniplem“, dokazuje fakt, že se v běžných denních listech vydávaných v Československu psalo i o letkyních zahraničních. Uvedené poznatky z periodik jsou získáné z již předem provedené rešerše. Autorka při bádání využila benefitů Digitální knihovna, která uživatelům poskytuje mnoho zdigitalizovaných dokumentů.

Klíčová byla práce s knihou *La Aviadora* od Hanuše Salze, která přináší důkladně zpracovanou biografii Boženy Láglerové. Doplňkové informace autorce poskytla kniha *Báječné ženy na létajících strojích* od Břetislava Ditrycha. Jedná se o knihu s jednotlivými životními příběhy několika pilotek z různých zemí a z různých období.

V několika případech se zdroje podařilo získat obtížněji. Není zcela zmapován život první české pilotky Anežky Formánkové. Systematický obraz Anežčiny biografie autorce značně pomohla sestavit Mgr. Jitka Kurcová z Vlastivědného muzea Dr. Hostaše v Klatovech. Příběh Melitty Schiller byl sestaven z podobně omezených zdrojů. Stěžejním zdrojem pojednávajícím o životě Melitty Schiller je jediná publikace v českém jazyce: *Hitlerovy pilotky* od Clare Mulleyové. Paralelně autorka čerpala z německé publikace:

Melitta Schiller, Ein deutsches Leben od Thomase Medicuse, ze které částečně vychází publikace *Hitlerovy pilotky*.

Autorka pro exaktnost informací týkajících se českých letkyň využila nevydané prameny. Konkrétně využila služeb Národního archivu, na jehož půdě proběhl výzkum ve fondu Ministerstva veřejných prací, jež mělo na starosti letectví. Značný přínos autorce poskytl Archiv města Plzně, kde je uchován osobní fond Marie Krupičkové.

2 Úvod do vývoje aviatiky

„*Aéronautika (z řec.), vzduchoplavba, druhdy též větroplavba (rus. воздухоплавание; franc. aerostation, navigation aérienne; angl. aeronautics; něm. Luftschifffahrt), jest umění, jímž udílí se hmotám neživým neb živým bytostem od přírody κ letu nezpůsobilým (zejména člověku) schopnost v prostoru vzduchovém bez podpory trvale a volně se pohybovati čili »letěti«.*“ Takto zní definice aéronautiky v *Ottově naučném slovníku* z roku 1888.[1]

Letectví se začalo plně rozvíjet v druhé polovině 18. století. V té době sestavili bratři Etienn Jacques a Michel Joseph Montgolfierové první horkovzdušný balón, jenž úspěšně vzlétl na podzim roku 1783.[2] Do té doby však proběhlo několik pokusů a první touhy po létání jsou zjevné již ve starověku, kdy se podle mytologie podařilo vzlétnout Íkarovi, coby prvnímu člověku vůbec.[3]

Ani v období renesance tento fantaskní jev – vznášet se volně vzduchem – nepřišel o své zkoumání. Jedním z renesančních protagonistů, jenž v představě o vzletu našel fascinaci, byl vynálezce Leonardo Da Vinci. Na množství jeho kreseb je vyobrazena tzv. ornitoptéra a mnoho dalších leteckých strojů.[4]

Od složitých leteckých konstrukcí bylo na nějakou dobu upuštěno. Celé 19. století se neslo ve znamení balónů a nově přišly na scénu i vzducholodě, obecně šlo tedy o létající stroje lehčí než vzduch. První motorem (parním strojem) poháněnou vzducholoď vynalezl Jules Henri Giffard. Premiéra tohoto typu létajícího stroje se uskutečnila 24. září 1852. Let na trase Paříž–Elancourt měl přibližně 27 km.[5] Vzducholodě se znovu staly moderní v první třetině 20. století.

Modernímu světu jsou daleko bližší stroje těžší než vzduch. První předchůdci současných letadel vznikali už v 18. století a šlo spíše o kluzáky primitivních konstrukcí.

---

[1] OTTO, Jan, *Ottův naučný slovník. A- Alpy*, Praha 1888, s. 278.
[2] *Historie létání*. In: Techmania Center. Eduportál [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: http://edu.techmania.cz/cs/encyklopedie/fyzika/tekutiny/bernoulliho-rovnice/historie-letani.
[3] VERNE, Jules, *Vzducholodí kolem světa*, Praha 1921, s. 47.
[4] *Flying Machine*. In: Leonardo Da Vinci Inventions [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.da-vinci-inventions.com/flying-machine.
[5] *The First Powered Airship*. In: Space [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html.

Tento typ létajících strojů zaujal švédského myslitele, vynálezce a teologa Emanuela Swedenborga, jenž v roce 1716 vytvořil jednoduchou konstrukci s pohyblivými křídly, jež imitovaly pohyb ptačího křídla v letu. O svém výzkumu anonymně publikoval několik příspěvků do švédského vědeckého časopisu *Daedalus Hyperboreus*.[6] Koncem 18. století se aéronautikou začal zabývat britský vědec sir George Caley, jenž svým výzkumem dokázal, že je možné vyrobit letecký stroj schopný letu s „člověkem". V roce 1804 podnikl první let na primitivním, leč funkčním kluzáku. Problematika létání na strojích těžších než vzduch se zdála být nepokořitelná, neboť v době 18. a 19. století neexistoval žádný efektivní pohon.[7]

Vývoj strojů těžších než vzduch byl zpomalen kvůli nedokonalému pohonnému systému, který byl pak částečně vykompenzován použitím parního stroje, jehož využití poprvé aplikovali konstruktéři John Stringfellow a William Henson v roce 1842.[8] Tímto odstartovali moderní vývoj aviatiky a výrobu letadel poháněných motorem.

Do té doby šlo primárně o pokusy, ale žádný z konstruktérů a vynálezců nelétal konzistentně. To změnil německý konstruktér Otto Lilienthal, jenž se jako první letectví věnoval systematicky. Snažil se při svých pokusech vypozorovat, jak fungují křídla a jak se celý stroj ovládá, aby dosáhl co nejefektivnějších výsledků. Letecký stroj, na kterém své pokusy prováděl, připomíná dnešní rogalo, a k letu využíval spodní část těla (to do té doby běžné nebylo a vzduchoplavci nevykonávali při letu žádnou činnost). Své poznatky v roce 1889 sepsal v knize *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst.*[9] Zajímavostí je, že při provádění jednoho ze svých pokusů zemřel. Stalo se tak v roce 1896 a krátce před tím, než zemřel, pronesl větu: *„Oběti jsou nutné."*[10]

Přelom 19. a 20. století přinesl oblibu v technickém zkoumání, k jehož rozvoji a popularizaci patrně přispěla Světová výstava, jež se konala od 15. dubna 1900 v pařížském

---

[6] *Emanuel Swedenborg*. In: Tekniska museet [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.tekniskamuseet.se/en/learn-more/swedish-inventors/emanuel-swedenborg/.
[7] *Sir George Caley*. In: Britannica [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.britannica.com/biography/Sir-George-Cayley.
[8] *The First Powered Aeroplane*. In: Wonders of World Aviation [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.centennialofflight.net/essay/Prehistory/mid-19th_century/PH3G5.htm.
[9] *Otto Lilienthal. Der erster Flieger*. In: Otto-Lilienthal-Verein Stölln e.V. [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.otto-lilienthal.de/otto-lilienthal.html.
[10] *Otto Lilienthal*. In: Národní technické muzeum [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.ntm.cz/heslar/lilienthal.

Champ de Mars. Krátce po úspěších Otta Lilienthala se v letectví plně prosadil parní motor, jehož potenciálu využila řada konstruktérů. Nejslavnější z nich byli bratři Orville a Wilbur Wrightovi. S nadšením sledovali pokroky Otta Lilienthala a po několika pokusech na kluzácích inspirovaných stroji německého konstruktéra se rozhodli, že svou pozornost věnovanou bezmotorovému stroji budou soustředit na stroj poháněný motorem, jenž si sami navrhli. Vytrvalost bratrů Wrightových přinesla aviatice jeden důležitý milník. Dne 17. prosince 1903 se nedaleko města Kitty Hawk ve státě Severní Karolína ve Spojených státech, uskutečnil první let na motorem poháněném letounu zvaném *Wright Flyer*. Let trval 12 sekund a položil základy k modernímu pojetí letectví.[11]

V Evropě se mezi mimořádné aviatické úspěchy té doby řadí let uskutečněný Albertem Santosem-Dumontem. Dne 19. října 1901 obletěl Eiffelovu věž na své vzducholodi.[12] Začátek 20. století aviatice přinesl mnoho úspěchů a pokroků, jež pozitivně zasahovaly do všech technických odvětví. Důležitým milníkem je den 25. července 1909, kdy Louis Blériot překonal kanál La Manche.[13]

2.1 Aviatika v Českých zemích

Za nedlouho se první aviatické úspěchy konaly i v Čechách. *Persona grata* české aviatiky Ing. Jan Kašpar se do historie tuzemského letectví zapsal svými leteckými pokusy a prvním vzletem nad českou půdou, který se uskutečnil 16. dubna 1910 v Pardubicích. Letěl na letadle typu *Blériot*, který neustále upravoval a vylepšoval.[14] Důležitým datem pro českou aviatiku je 13. květen 1911. Tehdy Ing. Kašpar podnikl dálkový přelet z Pardubic do Prahy, orientoval se podle železnice.[15] O tomto úspěchu následující den informovala většina novin: *„První cesta letadlem do Prahy. Historický den české aviatiky. Inž Kašpar v čele aviatiků tohoto mocnářství. Včera dobyl inž. Kašpar době i českému letectví úspěchu, který se zařaďuje na čestné místo mezi ostatní národy. Poprvé vykonána nad českou půdou opravdová cesta vzduchem. Před očima nás šťastných se odehrála událost, která se stává nejen drahocennou vzpomínkou jednotlivci, nýbrž znamená mezník ve snažení všeho národa na poli dnes snad*

[11] CROMPTON, Samuel Willard, The Wright Brothes, First in Flight, New York 2007, s. 51.
[12] Tamtéž, s, 60.
[13] *Louis Blériot*. In: Národní technické muzeum [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.ntm.cz/heslar/louis-bleriot.
[14] ČESENEK, Lubomír*, O dvou průkopnících českého letectví*, Praha 1966, s. 27.
[15] ŠMOLDAS, Zdeněk, *Průkopníci českého letectví*, Hradec Králové 1984, s. 81–82.

pouhého sportu, ale zítra nebo pozítří už snad způsobu dopravy, která pronikavé zasáhne do našeho života.“[16]

Aviatický „rozlet“, jenž přinesl začátek 20. století, byl na svém vrcholu pozastaven příchodem první světové války. O dynamickém nárůstu popularity aviatiky v Čechách (a nejen zde) nelze pochybovat. Dne 7. ledna 1914 v Praze vznikl Český aviatický klub, který si kladl za cíl sdružovat aviatiky a aviatickou činnost v Čechách. Existence a činnost klubu byla v návaznosti na události v létě 1914 ukončena. Politická situace se razantně změnila událostmi v Sarajevu, kde byl spáchán atentát na Františka Ferdinanda d'Este a zanedlouho vypukla první světová válka.[17] S jejím příchodem došlo k využití letadel na bojišti, což rozhořčilo většinu aviatiků a někteří z nich následně sloužili jako armádní piloti. Jedním z nich byl publicista Jaroslav Kalva, jehož dílo z roku 1914 s názvem *Aviatika* aktuální dění kritizuje: *„Z největších však zklamání, které aviatika lidstvu přinesla, jest používání nebo lépe řečeno zneužívání aeroplánů κ účelům válečným, to jest proměna zázračného mechanického ptáka, symbolu volnosti, svobody, odpoutání od pozemského rozmachu a vzletu, proměna symbolu vyšších hodnot kulturních v nástroj, který má ukrutnostmi překonati všechny dosavadní přístroje moderní války.“*[18]

[16] *Národní listy*, 14. 5. 1911, 51/132.
[17] *Letiště a aeroklub ve Skutči v období 30.–50. let 20. století*. In: Sdružení přátel Pardubického kraje [online], [cit. 2023-4-3]. Dostupné z: http://www.kraj.kppardubicka.cz/stranky/cti-prispevky.php?id=Letiste_a_aeoklub_ve_Skutci_v_obdobi_30._-_50._let_20._stoleti.
[18] KALVA, Jaroslav, *Aviatika*, Praha 1914, s. 32.

3 Božena Laglerová, první česká a rakouská žena, která ovládla oblohu

3.1 Dětství a mládí

Božena Laglerová se narodila 11. prosince 1886 v Praze-Vinohradech čp. 15[19] do rodiny relativně zámožné. Její otec Václav Lagler se živil jako tajemník finančního ředitelství, matka Josefa Laglerová (rozená Počtová) byla v domácnosti a starala se o dalších šest Boženiných sourozenců. Božena z nich byla nejmladší. V roce 1891 rodinu zasáhla nešťastná událost. Václav Lagler – hlava rodiny – zemřel a s výchovou nejmladší Boženy, vdově a matce Josefě, pomáhal pan PhDr. Filip Počta, profesor Univerzity Karlovy.[20]

U Boženy se brzy objevil talent na zpěv a o jejím hudebním sluchu nebylo pochyb. O budoucnosti mladé slečny bylo tedy rozhodnuto a po dovršení šestnáctého roku se zapsala na zpěv na pražskou konzervatoř, kde studovala nadcházející čtyři roky. Podle dochovaného vysvědčení můžeme bez ostychu potvrdit, že Božena byla studentkou oplývající pílí a ctižádostí.[21]

Po úspěšném dokončení studia na konzervatoři v roce 1907 se Boženě podařilo prosadit v nově otevřené budově divadla na Královských Vinohradech. A sice fakt, že získala práci v divadelní branži brzy po absolvování, by mohl evokovat pocit, že byla pracovně vytížena a její repertoár byl více než nabitý, nebylo tomu tak. Až na pár světlých momentů v její divadelní kariéře, kdy si zahrála ve hře Netopýr a Dolarové princezny, nedošlo k většímu prosazení Boženina talentu a koncem roku 1908 z divadla odešla. I přes tento první neúspěch se Božena nevzdala a jela svůj hlas zdokonalit do metropole nad Seinou. Do Paříže.[22]

V Paříži zůstala nějakou dobu a doprovázela ji myšlenka, že se do domovského divadla brzy vrátí jako chtěná sólistka. Osud to však chtěl jinak a Boženu políbila múza – našla se v sochařství – objevila hlubokou vášeň v tvorbě z beztvaré hmoty a po návratu do

[19] Dnes Tylovo náměstí 3.
[20] PhDr. Filip Počta (19. 11. 1859 Praha – 7. 1. 1924 Praha) byl významný český paleontolog a geolog, profesor University Karlovy a zakladatel paleontologického ústavu v Praze.
[21] SALZ, Hanuš, *La Aviadora. Můj sen*, Praha 2009, příloha č. II–III.
[22] Tamtéž, s. 22–24.

Prahy se ihned přihlásila na Uměleckoprůmyslovou školu v Praze, kde u profesora Drahoňovského studovala sochařství. [23]

Paříž byla po boku dalších evropských měst kolébkou aviatiky. Jak tomu bývá ve slavných či méně slavných románech, i pro Boženu byla romantická Paříž osudovou. Poprvé se zde setkala s lidmi, kteří obdivovali první pokusy o dobytí vzduchu, a to na ni mělo velký vliv v následujících letech.

3.2 Modré z nebe na dosah ruky: počátek aviatické kariéry Boženy Laglerové

Benjamínek rodiny, tak působila Božena mezi svými staršími sourozenci. Její o šestnáct a deset let starší sestry (Zdenka a Kamila) byly podle nejlepších tradic a zvyků provdány do dobře zajištěných rodin a nepodnikaly žádné výstřednosti. Na rozdíl od ctižádostivé a odvážné Boženy. Starší ze sester, Zdena, se stala ženou finančního rady Hynka Marvana a mladší Kamila se si za muže vzala profesora Českého vysokého učení technického v Praze PhDr. Václava Felixe.[24] Václav Felix působil jako vynikající fyzik a není divu, že si v technickém oboru brzy našel oblibu i ve zkoumání létajících strojů těžších než vzduch. Obdivoval nové pokroky čistě v teoretické podobě tak horlivě, až se brzy vypracoval do funkce předsedy Českého aviatického družstva. Božena svou sestru navštěvovala a nemohla si tak nevšimnout leteckých modelů jejího manžela, nimiž obohacoval svou výuku aerodynamiky a aerostatiky. *„Prohlížela jsem tyto modely s velikým zájmem, až jednoho dne se ve mně vzbudila vášnivá touha sama létati* […]*,“*[25] vzpomínala na znamení shůry.

3.2.1 Frankfurt

Kromě Paříže bylo důležitým místem pro rozvoj vzduchoplavby tehdejší Německo. V říjnu roku 1909 se ve Frankfurtu nad Mohanem konala letecká výstava,[26] která trvala několik měsíců a jež patřila mezi první svého druhu. Po dobu trvání výstavy do Frankfurtu zavítalo přes milion lidí.[27] Dnes se nebojíme říct, že se jednalo o událost takřka futuristickou. Výstava přinášela veřejnosti vše, co bylo do té doby možné jen ve snech. Přesně tato zvídavost a touha

[23] DITRYCH, Břetislav, *Báječné ženy na létajících strojích*, Praha 2000, s. 21.
[24] Prof. PhDr. Václav Felix (14. 9. 1873 Německý Brod–19. 2. 1933 Praha) byl český fyzik a profesor.
[25] DYTRYCH, s. 22.
[26] ILA, Internationale Luftschiffahrtausstellung.
[27] *100 Jahre ILA. Giganten über Frankfurt*. In: Hessenschau [online], [cit. 2023. 02. 15]. Dostupné z: https://www.hessenschau.de/archiv/2009/100-jahre-ila-giganten-ueber-frankfurt,archiv-2009-100-jahre-ila-100.html.

po poznání vábila k návštěvě nadšence, jako byli Božena a její švagr Václav Felix.[28] Shodou okolností je, že téhož roku se podařilo konstruktérovi Louisi Blériotovi přeletět kanál La Manche. Ani tato nová hvězda aviatiky na události ve Frankfurtu nechyběla.[29]

3.2.2 Praha

Energičnost, která proudila v žilách všech nadšenců, konstruktérů a průkopníků, dala za vznik veřejným ukázkám, chcete-li dobový výraz: veřejným letům. Dnes je nám bližší výraz „letecký den“. Tyto dny se těší vysoké návštěvnosti i přesto, že každý z nás alespoň jednou v životě letadlem letěl a využití letadel je standardní záležitost (letecká doprava, využití letadel u policie, záchranné služby apod.). Fascinace v předmětech, které se dokáží volně vznášet v oblacích, je dnes stejná, jako tomu bylo před sto lety, v době největšího rozmachu létajících strojů. Sama Božena mnoho veřejných letů navštívila. *„Nejkrásnější aviatická produkce v Čechách,“*[30] tak zněl titulek, jenž avizoval o leteckém dni v Praze-Vysočanech, který se uskutečnil 2. října 1910. Hlavními účinkujícími byli Ing. Kašpar a Ing. Sablatnig. Podívaná na jejich úchvatné letecké výkony, jež by se daly přirovnat k uměleckému slohu – společný a jednotný let dvou aviatiků na dvou různých letadlech – přilákala nad 50 000 obdivovatelů.[31] Nejeden dámský klobouček zůstal pěvně na hlavách nositelek. Ani Božena, zdá se s odstupem času, nezůstala takzvaně „pevně nohama na zemi“. Právě tento letecký den v Boženě zažehl jiskru, jež vedla osud mladé a odvážné slečny k titulu první české a rakouské aviatky.

3.2.3 Gradeova letecká škola, Borek, Německo

Božena po návštěvě vysočanských plání zatoužila po jedné jediné věci. Chtěla také létat na „létajících aparátech“. Setkání s leteckými esy, které proběhlo po leteckém dni, jí pomohlo najít správnou cestu, jak k vytouženému cíli zajistit vše potřebné. Nápomocný jí byl letecký inženýr a pilot Oswald Kahnt, jenž jí vřele doporučil leteckou školu Hanse Gradea. Škola se nacházela pár kilometrů od Berlína v obci Borek[32] a samotný Kahnt byl Gradeho bývalý žák.

---

[28] SALZ, *La Aviadora*, s. 25.
[29] *Internationale Flugwoche zu Frankfurt. Frankfurt am Main, Germany. October 3rd–13th 1909*. In: The First Air Races [online], [cit. 2023. 02. 15]. Dostupné z: http://www.thefirstairraces.net/meetings/fr0910/events.php.
[30] *Sport a hry*, 4. 10. 1910, 9/40.
[31] ŠMOLDAS, s. 76.
[32] Dnes Borkheide.

Zajímavostí je, že v evropském prostoru bylo v provozu dvacet leteckých škol. Jedenáct ve Francii, sedm v Německu (šest civilních a jedna vojenská) a dvě v Rakousku. Božena sice měla Rakousko blíže, ne-li stejně daleko jako Berlín, avšak vzájemné sympatie s Oswaldem Kahntem, jenž byl podobně stár jako Božena, ji přivedly do pokrokovějšího Německa.[33]

Brzy nadešel nový rok 1911 a Božena v únoru odcestovala se svou matkou do Borku. Doprovázel je Jaroslav Srb, mladý letecký mechanik, který působil v laboratoři u Václava Felixe.[34] O příjezdu budoucí aviatky informovaly společnost i *Národní listy*: *„Nemohu vypsati dojmy, které zmítaly mou duší, když jsem konečně vyjela z Prahy, ve druhé polovici února. Připravovala jsem se tak dlouho a bojovala tolik o to, že když se konečně vlak rozjel, měla jsem pocit jásavé radosti. Naproti mně matinka, už docela odevzdaná do osudu, dívala se z okna. A mně bylo tak veselo! V takové náladě přijela jsem do Berlína a druhý den do Borku. Tam mne čekali již od prosince m.r., a když konečně dlouho očekávaná první žačka Gradeovy školy přijela, přišla ovšem celá továrna podívat se na ni. Byl ošklivý, deštivý den. V Borku, v hotelu Marsu, jsem se hned převlékla, najala pokoj a šla do továrny. Ta mne překvapila velikostí. Když nás inž. Grade, matinku a mne, prováděl celou továrnou, dílnami, až k velikému jakémusi hangáru, kde stálo právě asi patnáct nových letadel, byla jsem nadšena zařízením, stavbou i létadly. Ještě téhož dne svěřil mne Grade vrchnímu dozoru učitele p. H. Rövera.“*[35]

Hans Grade – *persona grata* německé vzduchoplavby – byl letecký konstruktér, strojní podnikatel a pilot. Vlastnil letecký průkaz s číslem 2. Továrna na letadla, která patřila mezi nejperspektivnější továrny podobného charakteru, si zakládala na výrobě Gradeho letounů dle jeho konstrukcí Vykazovaly maximální úspornost (v současné terminologii téměř *ultralight*) a odborníci považovali letouny z Gradeho továrny za jedny z nejlepších cvičných i soutěžních letounů, jež bylo možné na trhu s letadly vůbec sehnat. Jako důkaz německé kvality nám může postačit fakt, že více jak pětina německých pilotů používala Gradeho létající aparáty v průběhu leteckého výcviku a na křídlech jednoplošníku si získali své pilotní diplomy. Tento fakt se často objevoval v reklamách a používal se jako propaganda samotné

[33] SALZ, *La Aviadora*, s. 35.
[34] Tamtéž, s. 35–36.
[35] *Národní listy*, 16. 4. 1911, 51/106.

školy. Reklamy, které se vyskytovaly v tematických časopisech, též stavěly na dobré pověsti letounů a úspěšnosti pilotů.[36]

Spolu s Boženou ke studiu vzduchoplavby nastoupilo dalších 10–15 studentů, již museli před zahájením samotného leteckého výcviku zvládat mechanickou část, tj. dokonale znát každý záhyb na leteckém stroji, jeho vlastnosti, a hlavně údržbu v případě výskytu poruch. Museli být schopni na stroji provést drobné opravy jak motorů, tak samotné konstrukce. Božena začala výcvik v březnu roku 1911 s Gradeho jednoplošníkem, přezdívaným rozkošnou přezdívkou „dráček", na jehož křídlech si osvojila základy leteckého umění.[37] První pokusy nebyly úspěšné. Dobové prameny udávají svědectví přímo z pera aviatky, jež první usednutí do pilotního plátěného křesílka popsala s odstupem času následovně: *„Tedy můj první pokus dopadl smutně. Zajela jsem za večerního šera do drátěného plotu a drát se otočil kolem vrtule – ale neublížil jí. Bylo to asi koncem března 1911. Při příštích pokusech jsem dělala malé skoky."*[38] Ačkoliv se začátek jevil jako tragický a svým způsobem úsměvný, hned následující měsíc týdenníky nejen se sportovní tématikou informovaly o prvních úspěších naší první adeptky-aviatky.[39]

Přicházející jaro přálo slunečním dnům a podmínky pro cvičení vzletů a přistání byly ideálně příznivé. Podmínek se snažila využít i Božena. V té době se ucházela o titul první pilotky ve střední Evropě, díky čemuž by se hrdě vepsala do dějin vzduchoplavby. Jak již bylo řečeno, Německo bylo významným centrem dění leteckých záležitostí. Konkurence na sebe nedala dlouho čekat a brzy se s Boženou o titul první pilotky v Německu (Německo dosud žádnou zástupkyni nežného pohlaví nemělo) utkala německá adeptka Melli Beese. V souboji o prvenství měla Božena značně napřed.

V květnu roku 1911 se pomyslný vzdušný souboj skoro blížil k samotému konci. Boženě se dařilo a 31. května 1911, pár měsíců po prvním vzletu se k cíli a leteckému diplomu přiblížila téměř na dosah ruky. Prvenství Boženě ale dopřáno nebylo. Onoho dne probíhala pilotní zkouška, jež Boženě měla zajistit pilotní diplom vydávaný F.A.I.[40] V

[36] SALZ, *La Aviadora,,* s. 37–41.
[37] ŠMOLDAS, s. 170.
[38] *Letec,* 15. 1. 1928, 3/1.
[39] *Světozor*, 7. 4. 1911, 11/32.
[40] Fédération Aéronautique Internationale.

závěrečné části došlo k nehodě, jejíž následky znamenaly jediné – Božena na delší dobu skončila. O tragické nehodě zvědavou a podporující veřejnost záhy informoval nejeden týdeník: *„Nehoda české aviatičky v Berlíně. Česká aviatička slečna Božena Laglerová, která v berlínské vzduchoplavecké škole zdokonalovala se ve svém umění, byla ve středu minulého týdne postižena nehodou. K večeru tohoto dne podnikla několik tak šťastných letů, že byla vyzvána, aby neprodleně ještě je doplnila zkouškou pilotskou. Přichystala se k letu a okroužila ve výši asi 40 metrů, když pojednou vypověděla jí jasnost zraku službu a měla představu, že se přibližuje κ lesu. Rozhodla se proto přistáti — zahnula κ zemi, aparát se prudce snesl a nárazem o zemi aviatka byvši vymrštěna dopadla na zemi v bezvědomí. Záhy přispěli jí ku pomoci montéři a pak dr. Berger z Borku, jenž zjistil zranění prsní kosti, asi od páky kormidla, a vážné zranění páteře, jež bude vyžadovati dosti dlouhého léčení. Švakr slečnin, pan MUDr. Foustka, mohl v následujících dnech již přiložiti jí sádrový obvaz a dal ji převézti do Nouzova u Unhoště.“*[41]

Rekonvalescence těla i duše trvala celé léto. Božena byla zklamaná a pilotní primát ji pomalu, ale jistě unikal. V září se postupně vrátila do letounu, ale boj o titul první pilotky v Německu prohrála. Boženina konkurentka Amelie „Melli“ Beese získala v den, kdy dovršila stáří 25 let, tedy 13. září 1911, svou pilotní licenci. Zkouška proběhla o pár dní dříve a to 5. září na letišti v Johannisthalu. Byla tak držitelkou pilotní licence FAI s číslem 115 a první německou ženou, která mohla oficiálně pilotovat letadlo.[42] O úspěchu informovaly nejen domácí noviny. Velkolepá zpráva se totiž brzy roznesla po celém světě a report čtenářům přednesly noviny i za oceánem: *„Německo má první pilotku. Berlín, 8. září. Sochařka Nellie Beese, dnes získala pilotní licenci a stala se první ženou v Německu.“*[43] Zaznělo v novinách až v dalekém Tennessee.

Božena sice nebyla první ženou v Německu, ale svou jedinečnou odvahou a sílou si získala prvenství v Českém království a v celém Rakousku-Uhersku. Svůj diplom si na domovském lětišti v Borku „vyletěla“ o pár týdnů později než Melli Beese. Konkrétní datum dodnes není známo. Ví se, že panovalo nepříznivé počasí a stalo se tomu 26. anebo 27. září

[41] *Mlynářské noviny*, 9. 6. 1911, 8/23.
[42] *Hoch Hinaus: Melli Beese*. In: Deutsches Patent-und Markenamt (DPMA) [online], [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: https://www.dpma.de/dpma/veroeffentlichungen/aktuelles/patentefrauen/patentefrauen/mellibeese/index.html.
[43] *The Journal and Tribune*, 9. 9. 1911, XIX/69.

1911. Nenaplnila zcela své vize, se kterými do Borku přijela, přesto byla první diplomovanou pilotkou v její rodné zemi, jež vlastnila mezinárodní pilotní průkaz FAI s číslem 125. Téhož roku Božena oslavila své 25. narozeniny.[44] Důležitým faktorem byl také Boženin zdravotní stav. V nedávné době totiž havarovala se svým letounem a při pádu se vážně zranila. K příležitosti splnění pilotské zkoušky, o které informoval deník *Čas*, připomněl též tragickou událost, jež pilotku postihla, a připomněl tak Boženinu horlivost a odvahu: *„První česká pilotka. (Berlín, 27. září.) Slečna Božena Láglerová z Král. Vinohradů podrobila se dnes v Borku zkoušce jako pilotka a obstála při zkoušce skvěle přes to, že počátkem července ji stihla nehoda a že pádem se tehdy těžce zranila.“*[45]

3.2.4 První veřejné vzlety

Božena se na podzim vrátila z letecké školy a přišel čas, aby zúročila své nabyté znalosti. Její první veřejné vystoupení proběhlo v Hannoveru, kde se ve vzduchu utkala se svou konkurentkou Melly Beese. Byl to elegantní souboj do té doby, než počasí určilo vývoj události a Melly Beese byla i se svým letounem zvaným Holubice sražena k zemi. Poranila si nos, kdežto Božena setrvala ve vzduchu i za nepříznivého počasí deset minut.[46] Letkynin debutový let zaznamenaly i *Národní listy* v rubrice věnované vzduchoplavbě: *„*[…] *Že slečna jest aviatka výborná, toho důkazem její pilotový diplom i její první exhibice v Hannoveru 7. t. m., které se zúčastnili sl. Božena Laglerová, německá aviatka Mellie Beese, aviatikové Hirth, Hoffmann, Schwandt a Schmidt. Sl. Beesová v sobotu v poledne při zkušebním letu rozbila letadlo a nárazem na součást stroje si přerazila nosní kost. „Šťastnější byla – tak čteme v ‚Hamburger Nachrichten‘ – sl. Božena Laglerová, která na svém jednoplošníku Gradeové absolvovala ve výši asi 80 m pěkný let v trvání 10 min.; výkon to, který dlužno tím* živěji *uznati, že letounka teprve před málo dny získala pilotské vysvědčení. Celý let svědčil o obdivuhodné jistotě* […]. *“*[47]

Po úspěšném entrée do leteckých záležitostí, jež se Boženě podařilo v Hannoveru, následovala řada nabídek. Nadšenci žádonili, aby i na jejich letišti mohla Božena vzlétnout, a představit tak svoje umění, coby první zástupkyně ženského pohlaví s osvědčením pilotovat

[44] SALZ, *La Aviadora*, s. 51–52.
[45] *Čas*, 28. 9. 1911, 25/268.
[46] ANDREJS, Jaroslav, *Než nám narostla křídla*, Praha 1956, s. 170.
[47] *Národní listy*, 12. 10. 1911, 51/282.

letecký stroj. Jako první možnost, kde se mohla Božena předvést na domácí půdě, připadly v úvahu Kročehlavy u Kladna. Se sjednáním veřejného vzletu Boženě pomohl její již zmiňovaný švagr MUDr. Foustka, jehož jméno je zmíněno v souvislosti s tragickou nehodou v květnu 1911, při které se Božena vážně zranila a na několik měsíců přerušila letecký výcvik. Veřejný vzlet v Kročehlavech se kvůli nepříznivému počasí neuskutečnil. Druhý pokus o veřejný vzlet na témže letišti zprvu vypadal nadějně, nýbrž se tak nestalo. Božena vzlétla i přesto, že počasí nebylo ideální a havarovala do blízkého pole, kde si při pádu zranila obličej.[48] Ve sportovní rubrice se o incidentu zmínil denní list *Čas*: *„Vzlet slečny Boženy Láglerovy na Kladně. Nehoda aviatky. — Aparát rozbit. (Pův. zpr. Času.) V neděli 2. října konečně došlo na kročehlavském letišti u Kladna ke vzletu sl. Boženy Láglerovy z Prahy za vyhlídek na úspěch ne valně příznivějších než minulé neděle, kdy vzlet pro značný vítr byl odložen. Tentokráte vítr vál rovněž dosti prudce od jihozápadu, ale nebe blankytné a čisté poskytovalo nadějí, že při západu slunce vítr se stiší. Proto se čekalo do západu — tu však začal vítr silněji douti a proto aviatka pospíchala vzlétnout! Když byla roztočena vrtule a motor bezvadně fungoval, rozjela se aviatka s neobyčejnou odvahou po letišti a v dále as 50 m začla opouštět pevnou půdu. Start, jelikož byl po větru, byl náramně obtížný a zároveň velice nebezpečný, proto v těch, kdož aviatice jen trochu rozumí, zatajil se dech, když viděli, jak aparát sice jde do vzduchu, ale je zmítán se strany na stranu větrem. Aviatka snažila se vystoupiti výš a podařilo se jí dosáhnouti přes 20 metrů výše, ale urazivší asi 1 km cesty chtěla přistát a otočit, aby znovu startovala proti větru, což je příznivější. Jelikož však pole, na němž přistála, bylo měkké, aparát se koly zabořil a zároveň se postavil ‚na nos'. S hlediště bylo viděti, jak ocas aparátu přepadl a hned v zápětí bylo slyšeti rachotivý ozvuk na znamení, že aparát se rozbil. V tom okamžiku předsednictvo s pořadateli a lékaři a za nimi valná část obecenstva spěchali κ místu nehody, aby zjistili co se stalo. Slč. Láglerová vyprostila se z trosek aparátu okamžitě a zakrvácena v obličeji s uspokojujícím úsměvem přicházela spěchajícím již vstříc. Hned byla primitivně ovázána a za značných ovací obecenstva odvedena do bytu dra Foustky v Kročehlavech, kde jí za laskavé pomoci dra B. Niederleho byla rána sešita a ovázána. Slečna zůstane v ošetřování dra Foustky, ale není obavy, že by*

[48] SALZ, *La Aviadora,* s. 56–59.

vzlet v Plzni tím utrpěl. Aparát bude snadno spraven a slečnino zranění se zhojí do té míry, že bude jí možno ukázati v Plzni své umění, cizinou nadšeně oceněné.“[49]

Pár týdnů po nezdařilých veřejných vzletech v Kročehlavech měla Božena startovat na letišti v Plzni. V té době se letištní plocha nacházela v městské části Bory, kde se využívala coby sportovní, vojenské a dopravní letiště až do roku 1996. Přestože nadšenci netrpělivě, leč se sympatiemi čekali, až uvidí Boženu ve vzduchu, nedočkali se. Policejní ředitelství se usneslo nad nevyhovujícími rozměry plzeňského letiště. Let se tak z byrokratických příčin neuskutečnil.[50]

Řadou neúspěchů doprovázená ambiciózní letkyně pomalu ztrácela naději a nevěděla, jak a kde by se měla více prosadit. Konec jinak úspěšného roku 1911 (prvenství první c.a k. pilotky jí přes celou řadu neúspěchů odepřeno být nemohlo) se kvapem blížil. Měla tak prostor a čas přemýšlet, co bude dál a kam se její letecká kariéra bude ubírat. K rozuzlení došlo v roce 1912, kdy se Božena vydala do německého města Lindenthal. Německo mělo letkyni co nabídnout a je zjevné, že se jí zde dařilo více než u nás. V zemi císaře Viléma II. ale dlouho nepobyla. Vedle Německa a Francie byly kolébkou aviatiky Spojené státy americké, a proto se vydala tam.[51]

3.2.5 Angažmá ve Spojejných státech

Božena se vydala do Ameriky s mužem, jehož jméno znělo více než exoticky. Augusto Tennies Lüthje z Buenos Aires. Měl výborné konexe a místem leteckých zajmů pro něj byla Latinská Amerika, chudá a zaostalá. Božena se hned na jaře roku 1912 vydala se svým argentinským přítelem na cestu. Společnost jim dělal letec Heinrich Schüpphause. Trojice odplula z Hamburku na parníku se vznešeným názvem – *Kronprinzessin Cecilie* – s konečnou stanicí v přístavu Vera Cruz v Mexiku.[52] Ve svých vzpomínkách na seznámení se s panem Lüthje popsala zkušenost takto: *„*[...] *protože v Lipsku jakýsi Jihoameričan zajímal se o mne a jednoho žáka Kahntova – Schüpphanse a přemlouval nás oba k tourné po východoinduckých ostrovech a Americe. Začínati jsme měli v Havaně na ostrově Kubě. Další se mělo rozhodnouti až pak. Učiňte takový návrh sto děvčatům, v jejichž hlavách hoří touha*

[49] *Čas*, 23. 10. 1911, 25/293.
[50] SALZ, *La Aviadora*, s. 60.
[51] Tamtéž, s. 74.
[52] Tamtéž, s. 76.

po dobrodružství po dalekém světě – a ze sta devadesát devět uchopí se takové příležitosti.“[53] Zajímavostí z cesty je, že parník z Hamburku vyjel v dubnu 1912: Téhož měsíce a roku se potopil parník Titanik. Zpráva o této tragické události dobrodruhy postihla v době, kde pluly kolem Azorských ostrovů. Vzpomínka na zprávu, jež obletěla svět, je též zaznamenána v Boženiných vzpomínkách: *„Na vysokém moři dostali jsme bezdrátovou telegrafií zprávu o zkáze Titanicu. Zpráva byla krátká a kusá, ale snad tím působivější. Při obědě i večer byl přetřásány příčiny a myslím, že mnohým bylo dosti těžko u srdce, ačkoliv jsme se neměli ledovců co obávati, protože jsme byli mnohem jižněji.“*[54]

Loď zakotvila v Havaně v coby první stanici. Prvotní zkušenost s velkou neznámou se však do paměti dobrodruhů vryla spíše negativně:*„Přivítal nás ohromný zápach. Všude v tropech, kde není čilý příboj, ukrutně zapáchají po březích roztroušené odpadky a kousky hnijících ryb.“*[55] Ačkoliv přístav pozitivní vzpomínku nezanechal, město samo o sobě již ano. Do prvního veřejného vzletu, kvůli kterému a řadě dalších skupina do Latinské Ameriky přijela, zbývalo mnoho času a ten Božena využívala k procházení se tropickým městem, ochutnáváním *piñas* a k poznávání místní divoké kultury. První vzlet se měl konat na provizorním letišti, původně dostihovém závodišti v Almendares. Vzlety se měly uskutečnit 19. a 20. května 1912. Jako při každé prohlídce letadle před letem však byla zjištěna vada a let se nekonal. Nadšený lid, jenž chtěl vidět létat *La Aviadoru*, byl zklamaný a navíc – Božena byla zcela bez peněz, což přiznala i ve svých vzpomínkách:*„A tak jsem po prvé za své námořské cesty zůstala bez pěnez v cizím kraji. (Dnes, kdy všecko už přebolelo, kdy naopak moje dobrodružství jsou mi tou nejkrásnější vzpomínkou, musím s humorem přiznati, že to nebylo nasposledy.)“*[56] Kromě finanční tísně aviatické akce zmařila také politická situace. V té době došlo na Kubě k černošskému povstání, jehož důvodem byla hlavně diskriminace černochů a téměř neexistující volební právo. Povstání bylo nelítostně potlačeno.[57]

Další destinací jejich letecké tour Latinskou Amerikou byl ostrov Haiti. Zastupoval je jistý Don Louis Estrada a pomáhal letcům v komunikaci s místní vládou hlavního města San Dominga, aby jim umožnila veřejné vzlety a navíc letce náležitě odměnila pěti sty dolary.

---

[53] *Letec*, 15. 3. 1928, 4/3.
[54] *Letec*, 15. 6. 1928, 4/6.
[55] Tamtéž.
[56] Tamtéž.
[57] GOTT, Richard*, Kuba. Nové dějiny*, Praha 2005, s. 163.

Po úspěšném vzletu projevilo o aviatickou pouť zájem i město San Pedro de Makoris, načež toto štědré město letcům nabídlo odměnu o výši 1 500 dolarů. Božena na město vzpomínala s velkou láskou. Oblíbila si divokou přírodu a místní faunu a flóru. Před samotným vzletem objevovala místní kulturu. Letec Heinrich Schüpphause měl svou báječnou show předvést v sobotu a Božena v neděli. Od moře vanul silný vítr a piloti se potýkali s technickými problémy u motoru jejich letounu. Přesto se mladý pilot pokusil o vzlet. Tečkou za sérií nešťastných událostí, jež pilotní duo za oceánem pronásledovaly, se stala nehoda, při níž došlo k úmrtí malého černého chlapce. Tuto událost popsala Božena ve svých vzpomínkách:*„Tedy: byla sobota. Letiště bylo plné, a jak bývá obyčejně, že neplatící obecenstvo nejvíce se tlačí kupředu, vtlačilo se až do samé dráhy letounu několik malých černoušků. Letoun startoval. Sotva ale se odlepil, uchopil ho silnější závan větru od moře, a Schüpphaus byl nucen obrátit proti větru. Tím se dostal nad hlouček malých hochů, stojících nehybně, vzdor nebezpečí, a hledících na podivný stroj. Bylo to poprvé, že někdo v těchto krajích létal. Ale v nejbližším okamžiku motor povolil a stroj se propadl. Jedno rámě vrtule zasáhlo malou černou hlavu dvanáctiletého černocha.“*[58] Tato tragická událost poznamenala všechny zúčastněné a lid byl smrtí chlapce pohoršen. Policie musela udělat vše pro ochranu pilota, dav se totiž rozhodl ho lynčovat. Boženě i Heinrichovi se po peripetiích se zákonem nakonec podařilo s falešnými průkazy uprchnout do New Yorku. Parník *Algonquin* opustil přístav v San Domingo 17. září 1912.[59]

Uprchlíky přivítala Socha svobody, jež se tyčí nad newyorským přístavem. Cesty letců se v přístavu ale rozdělily – Schüpphaus se patrně uchýlil do Philadelphie za svým bratrem a Božena se usídlila do české komunity. Po dobu svého pobytu v New Yorku získala práci v Gressierově letecké společnosti a měla tak možnost vyzkoušet mnoho nových letounů, jež pocházely z dílny francouzského pilota Romaina P. Gressiera. Do Rakouska-Uherska se vrátila nejspíše na podzim roku 1913 a plánovala se za oceán vrátit, jak o tom psaly české noviny *Hlas lidu* vydávané pro Čechy v Americe.[60] Tento prapůvodní plán byl však zmařen změnou politické situace v Evropě. V Sarajevu došlo 28. června 1914 k atentátu na Františka Ferdinanda d'Este a zanedlouho vypukla první světová válka. Z dochovaných

[58] *Letec*, 15. 10. 1928, 4/10.
[59] SALZ, *La Aviadora*, s. 87–89.
[60] Tamtéž, s. 91–93.

pramenů víme, že se Božena angažovala v c. a k. letectvu. Bez úspěchu. Ženy v té době v armádních a primárně mužských funkcích rozhodně nepůsobily. O svých pokusech psala takto: *„Chtěla jsem alespoň vzduchem dostati se z toho okruhu, v kterém jsme byli všichni uzavřeni, a myslila jsem, že by mne legionáři s aparátem mohli potřebovati, ale — třikráte jsem podávala žádost do rakouské armády s tím zbožným přáním a předsevzetím, že se z prvního frontového letu nevrátím. Po každé jsem byla odmítnuta, ač poslední svou žádost jsem adresovala na kabinetní kancelář tehdejšího císaře Karla.“*[61] Konec první světové války přinesl nová státní uspořádání a 4 roky těžkých bojů přispěly k dynamickému rozvoji a technickému pokroku. Po roce 1918 vznikla celá řada spolků, jež združovaly bývalé vojenské piloty a daly tak základ ke vzniku institucí zaměřujících se na civilní letectví. Otevřely se dveře modernizaci ve všech oborech a zanedlouho, v roce 1923, se uskutečnil první let na „vzdušné trati“ Praha–Bratislava v režii Československých státních aerolinií.[62] O něčem takovém se aviatikům o pár let nazpět mohlo jen zdát.

3.3 Poválečná činnost

Božena se 22. dubna 1919 vdala za Josefa Jana Peterku, kapitaná Leteckého sboru v Praze. V roce 1926, kdy vznikla *Masarykova letecká liga*, jež měla za úkol podporovat entuziasmus pro letectví v mladých lidech, si organizace zvolila Boženu do ústředního výboru a její hlavní náplní byla propaganda. Propagovala letectví výhradně prostřednictvím svých psaných vzpomínek, což byla její oblíbená činnost a kromě leteckého umění ovládala i umění literární. Příspěvky sdílela hlavně v časopisu *Letec*, vydávaný *Masarykovo leteckou ligou*. V několika vydáních mapuje svou cestu v rubrice: *Vzpomínky první české pilotky Boženy Peterkové-Laglerové*. Coby letecká veteránka v aviatických kruzích působila ještě za druhé světové války a 16. dubna 1940 se zúčastnila vzpomínkového shromáždění ku příležitosti 30. výročí první vzletu Ing. Kašpara v Pardubicích (16. dubna 1910). Shromáždění pořádal Český národní aeroklub, který byl zanedlouho okupační správou protektorátu Čechy a Morava rozpuštěn. Božena Laglerová zemřela 8. října 1941 ve svém bytě v Praze-Bubenči. Je pohřbena na bubenečském hřbitově.[63]

---

[61] RYPL, Václav, *Z dějin naší vzduchoplavby*, Praha 1927, s. 211.
[62] *Lidové noviny*, 30. 10. 1923, 31/544.
[63] SALZ, Hanuš, *La Aviadora. Božena Laglerová*. In: Letectví a kosmonautika 94, 2018, 7, s. 40–43.

Za svůj život se zasloužila o velkou propagaci letectví nejen v Rakousku-Uhersku, později Československu a proslavila naši aviatiku až v dalekých Spojených státech amerických. Svou kariéru shrnula velice skromě: *„Můj tribut – jizva na čele a poraněná páteř, byli malou obětí na oltář pokroku. Někdy mi to zas sevře srdce, zas mi vstoupí slzy do očí jako tehdy ve Frankfurtu nad Mohanem, zas mne uchvátí touha letět prostorem a vduchem, a tu si zaletím – když nemám letouna vlastního (ač mít vlastní letoun je to nejideálnější pro sportsmana) a některou státní aerolinkou a divám se dolů na mizící krajinu a vzpomínám na to, co bylo, na své vzlety, na moře, které jsem viděla pod sebou, na Ameriku, na všecko, co jsem žila bohatě a krásně, a je-li mi smutno, uvědomím si, že jsem měla v životě veliké bohatství, veliké štěstí. Bylo mi dovoleno dívati se a býti při tom, když veliká věc přišla na svět.“*[64]

[64] *Domov a svět*, 15. 6. 1927, 1/21.

4 Anežka „Agnes“ Formánková, první československá pilotka

4.1 Dětství a mládí

Anežka Formánková se narodila 13. února 1904 v obci Slavíkovice u Klatov v západních Čechách, v matričním záznamu je území zaznamenáno jako okres Nová Kdyně, hejtmanství Domažlice. Pocházela z rodiny, jež přišla v průběhu druhé poloviny 19. století z Vídně – narodil se tam Anežčin otec Karel Formánek,[65] jenž do obce Slavíkovice přicestoval v chlapeckém věku (asi 11 let) s jeho ovdovělou matkou. Matka si zde koupila dům, ve kterém zřídila koloniál. Rodina ve Slavíkovicích zůstala a Karel tu též založil podnik. Koupil si statek a vypracoval se na nejzámožnějšího sedláka z celé obce Slavíkovice – vlastnil zde řadu domů. Při sčítání lidu v roce 1921 je zaznamenán jako vlastník tří nemovitostí. Podnikal jako sedlák a měl rozsáhlé hospodářství – vlastnil pár desítek kusů dobytka, včelí úly a využíval moderní zemědělské techniky, což nebylo pro „vesnické zemědelce“ zvykem.[66]V roce 1895, stár 23 let, se oženil s 18letou Josefou Anežkou Horovou a společně měli několik dětí.[67] Jedním z dítek byla i budoucí první československá pilotka, Aněžka, jež pocházela z devíti sourozenců. Měla sedm sester (Anna – nejstarší, Marie, Johanna, Jana, Kristýna, Vlasta a Emilie) a jednoho bratra (Josef).

Anežka coby 6 let staré děvče začala se školní docházkou v září roku 1910 a navštěvovala obecnou školu ve Slavíkovicích, po dokončení povinné školní docházky docházelo do měšťanky ve Kdyni. Čím se živily její sestry známé není, při sčítání roku 1921 je u jejich jmén uvedena výpomoc v domácnosti a na statku. Ve dvacátých letech se rodina Formánkova odstěhovala do Plzně. Dokazují to policejní pobytové přihlášky, podle kterých se rodina zdržovala například v městské části Doudlevce.[68] Anežka odešla studovat střední

[65] Státní oblastní archiv v Plzni. Slavíkovice NOZ 1879–1906 III. In: Porta fontium [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://www.portafontium.eu/register/soap-pn/slavikovice-13.
[66] Z písemné korespondence s panem Jarošíkem, příbuzným Anežky Formánkové [cit. 2023-04-05].
[67] Státní oblastní archiv v Plzni. Slavíkovice NOZ 1879–1906 III. In: Porta fontium [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://www.portafontium.eu/register/soap-pn/slavikovice-13.
[68] Státní oblastní archiv v Plzni. Ohlašovací lístky Plzeň 1918–1914. In: Porta Fontium [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://www.portafontium.eu/iipimage/33012424.

obchodní školu do Prahy, avšak v hlavním městě nezůstala. Vrátila se do Plzně a našla uplatnění coby úřednice ve Škodových závodech.[69]

4.2 Titul první české pilotky a její kariéra

V Československu dosud nebyl žádný aeroklub, do kterého by vstoupila žena-žačka s odhodláním naučit se pilotovat letadlo. Od doby, kdy se učila létat Božena Laglerová, uběhlo několik let a letadla se změnila nejen v designu. Prvenství ve „vychování" první české ženy-pilotky získal Západočeský aeroklub v Plzni. O tom, jak se Anežka do klubu dostala, mnoho nevíme. Jaké byly hlavní důvody, co ji k tomu vedlo a co bylo tím impulzem, si dnes můžeme jedině domyslet. Traduje se, že Anežka letiště jednou navštívila z čisté zvědavosti a zkušenost ji ovlivnila natolik, že se stala první českou pilotkou. Při rozhovoru pro měsíčník *Letec* se jí redaktorka zeptala: *„A jak jste se k tomu odhodlala? Tázala jsem se ještě. A zase je tu analogie s jinými sporty. ‚Dala jsem se jednou svézt a od té doby jsem propadla kráse létání.'"*[70] Zajímavou informací je, že Západočeský aeroklub a Škodovka, kde Anežka v té době pracovala jako úřednice, spolu úzce spolupracovaly. Škodovka vyráběla letouny *Dewoitine* a motory do letadel značky *Hispano-Suiza*.[71]

Odvážná Agnes (jak jí bylo mezi piloty přezdíváno) o sobě dala brzy vědět a do praktického výcviku spolu s dalšími čtyřmi členy aeroklubu nastoupila na jaře 1927. Jejich instruktoři byli piloti Vavřinec Šedivec,[72] Jaroslav Balík a Alois Flora. O rok později v květnu 1928 složila Agnes společně s dalšími třemi žáky teoretickou i praktickou zkoušku.[73] Podle záznamu v leteckém rejstříku prvorepublikových letců Agnes prospěla s hodnocením „velmi dobrý".[74] Letecký diplom s číslem 18 byl Agnes vydán 4. června 1928. Česko tak v roce 1928 získalo první pilotku-ženu, jež měla oprávnění pilotovat turistická (též sportovní) letadla. Záměrně je uvedena jako první česká pilotka, neboť sousední Slovensko svou první

[69] Z písemné korespondence s Mgr. Jitkou Kurcovou, Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech [cit. 2023-04-05].
[70] *Letec*, 15. 8. 1928. 4/8.
[71] *Historie plzeňských aeroklubů*. In: Aeroklub Plzeň-Letkov [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://akletkov.cz/historie/historie-plzenskych-aeroklubu/.
[72] Anežka Formánková a pilot Vavřinec Šedivec se ve 30. letech vzali.
[73] SALZ, Hanuš, *Letectví a město Plzeň. 2. část 1924/25–1939/40*, Plzeň 2007, s. 32.
[74] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), 1004/0/1, kniha č. 1.

pilotku získalo v roce 1930 a jmenovala se Ľudmila Šapošniková-Aujeská.[75] Obě byly ve své zemi první, při použití termínu „československá“ by musela svůj prim držet pouze Anežka.

O úspešném vykonání zkoušek letecké školy na půdě Západočeského aeroklubu se brzy dozvěděl nejeden tisk. V leteckých kruzích mimo naši republiku bylo běžné stýkat se s pilotkami, o to větší pozornosti se kurážné Agnes dostalo. Měsíčník *Letec* s pilotkou vedl rozhovor zakrátko po vydání letecké legitimace: *„Stojí tu sama se svou kuráží a odvahou, spoléhá se na sebe a zdá se, že ani si nepřeje trochu ocenění své vytrvalé práce, nadšení i pevné víry, že sílů svých dojde v odvážném letectví.“*[76] Svou první pilotku samozřejmě ocenil i aeroklub, jemuž svým úspěchem přinesla slávu na dlouhá léta dopředu. Byla jí udělena čestná stuha v barvách trikolory, na níž bylo napsáno *„V upomínku na pilotní zkoušku 30. 5. 1928“*.[77] Ovace, jež se Agnes dostávaly bezprostředně po každém jejím dalším úspěchu, patrně nebyly hlavním důvodem (stejně jako sláva), proč se dala na létání. Hned v úvodním rozhovoru pro časopis *Letec* se vůči „slávě“ vymezila: *„Víte, mně je lhostejným, píší-li o mně nebo ne. To mně nic nepřinese. Nejkrásnější ze všeho je letět, odpoutat se od pevné země, být nahoře u oblaků a vidět město jen jako malé krabičky. To je takový krásný pocit, pro který létám a riskuji nebezpečí, které tu pochopitelně vždycky je.“*[78]

V době, kdy Agnes získala svou legitimaci, měla za sebou již několik desítek letů. Jedním z těch obdivuhodnějších, kterého se Agnes krátce po získání své legitimace zúčastnila, byl let, jenž se uskutečnil začátkem října 1928. Tři letouny ze Západočeského aeroklubu (*Aero A-12 L-BIZM*, *L-BIZN*, *L-BIZO* a *Brandenburg (Ph) 26.39 L-BIZG*) se vydaly na cestu do Jugoslávie. Ta byla československým spojencem v politickém paktu zvaném Malá dohoda (1921–1939). Posádka každého letounu čítala dva členy. Agnes tvořila osádku s předsedou Západočeského aeroklubu Ing. Josefem Cajthamlem na letounu typu *Brandenburg*. Cílová stanice vzdušné tratě byla v Bělehradu, načež mezipřistání proběhla v Bratislavě a Zábřehu.[79] Na bratislavském letišti nejspíše pilotku nikdo nečekal. Příjemné překvapení zaznamenaly noviny *Český deník*: *„Vojenští letci na letišti v Bratislavě se*

[75] *Ľudmila Šapošniková-Aujeská*. In: Prvá. Female first [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: http://prvezeny.sk/saposnikovova-aujeska/.
[76] *Letec*, 15. 8. 1928, 4/8.
[77] SALZ, *Letectví*, s. 32.
[78] *Letec*, 15. 8. 1928, 4/8.
[79] SALZ, *Letectví*, s. 37.

obdivovali nejvíce odvaze slečny Formánkové, která v nejlepší náladě absolvovala první tříhodinovou etapu dalekého letu. Důstojníci právem nemínili uvěřiti, že letadlo řídí sama pilotka Formánková. Více žertem než vážně vyslovili domněnku, že vlastním tajným pilotem jest ing. Cajthaml, pasažér sl. Formánkové. Nezbývalo, než upozorniti je blíže na typ letadla. Při jeho prohlídce shledali vojenští letci, že jest to normální letadlo cestovního typu, bez pomocného řízení, takže letadlo se dá ovládati pouze jedinou osobou, aniž by druhá, sedící vzadu, mohla míti na řízení letadla vlivu. Pak ovšem nezbývalo, než jen omluviti se slečně Formánkové. Velitel letiště vzdal vojenskou čest se slovy: Všechen respekt slečno! Promiňte!"[80]

Agnes se po získání svého průkazu zúčastnila řady leteckých dnů, jež zvyšovaly popularitu nejen Západočeskému aeroklubu, ale svým působením také podporovala v dívkách a ženách chuť se též stát pilotkami. 3.–4. listopadu roku 1928 odletěla tři letadla ze Západočeského aeroklubu na návštěvu Moravského aeroklubu v Brně, kde se v Černochovicích konal letecký den. Letěla Anežka Formánková, Vavřinec Šedivec a Antonín Beránek. Do Brna však doletěli jen Šedivec a Beránek. O zprvu tragicky vypadající události informoval tisk *Národní politika* v rubrice *„Vzduchoplavba"* : *„3 letadla plzeňského Západočeského aeroklubu se ztratila. Zabloudila v husté mlze a dosud nebyla nalezena. K leteckému dni a slavnostem, které se měly v neděli ve velikém rozsahu odbývati na letišti v Černochovicích u Brna, vyletěla z Plzně také tři letadla Západočeského aeroklubu. Mezi nimi bylo i letadlo, které řídila první naše československá pilotka a absolventka letecké školy plzeňského aeroklubu sl. Formánková. Letadla zabloudila v husté mlze někde nad Českomoravskou vysočinou a podle telefonických zpráv, došlých do večerních hodin, není dosud nic známo o jejich osudu. Do Brna doletělo v neděli pět vojenských letadel stíhacích. Slavnost však byla na přání protektora zemského vojenského velitele generála Vojciechovského odřeknuta, protože od rána panovalo deštivé a vzletům naprosto nepříznivé počasí. Z toho důvodu odřeknuto bylo i letecké poselství prezidentu Masarykovi* [...]"[81] Letadlo naší pilotky bylo sice porouchané, ale naštěstí nikterak závažně. Letoun byl demonotován v obci Luka na Jihlavsku a odtud odvezen do Plzně.[82] V Plzeňském kraji se

[80] *Český deník*, 13. 10. 1928, 17/285.
[81] *Národní politika*, 6. 11. 1928, 46/309.
[82] SALZ, *Letectví*, s. 42.

Anežka zúčastnila leteckého dne v Hostouni na Šumavě, jenž byl pořádán Masarykovou leteckou ligou v říjnu 1929.[83] Jednou se též zúčastnila leteckého dne nedaleko její rodné obce. Dne 10. září se konal letecký den v obci Staňkov, kam ze Západočeského aeroklubu přiletelo 5 letadel.[84] Jedno z nich pilotovala i Agnes. V návaznosti na tuto událost se v obci Slavíkovice traduje, že Agnes se svým letounem přistála v loukách hned za vsí. Jestli je to skutečně pravda se dnes už nedozvíme.[85]

Ambiciozní pilotka pouze u turistických (sportovních) letadel nezůstala. Lákaly ji stroje silnější a větší, chtěla si rozšířit vědomosti a díky tomu létat nejen u nás, ale i v zahraničí. Dne 9.října 1930 na svém domovském letišti v Plzni složila leteckou zkoušku druhé třídy, což jí zajistilo oprávnění k pilotování letadel s více než deseti cestujícími. O tomto úspěchu informovaly noviny *Národní osvobození*: *„První česká žena s leteckou zkouškou druhé třídy. V pátek složila členka Západočeského aeroklubu sl. Anežka Formánková na plzeňském letišti leteckou zkoušku druhé třídy. Je prvním letcem-ženou v Československu, jež složila tuto zkoušku opravňující k řízení velkých letadel s více než 10 cestujícími.“*[86] Na základě dochovaných záznamů můžeme s jistotou říct, že se Anežka v pozdějších letech (1934) pokusila o získání licence pro pilotáž dopravních letadel (společně s dalšími členy Západočeského aeroklubu). Podmínky pro splnění byly ale příliš složité a plzeňské letiště k tomu nemělo dostačující kompetence, až to nakonec skupina zavrhla.[87]

Své letecké portfolio Agnes naposledy rozšířila 30. listopadu 1931 o titul první navigátorky druhé třídy. V teoretické části uspěla s hodnocením „dostatečný“, v praktické s hodnocením „velmi dobrý“.[88] Činnost navigátorů spočívala v tom, že jejich přítomnost byla nezbytná na každé palubě v mezinárodním kontextu, při letech delších než 160 km, při nočních letech od 25 km do 1000 km bez mezipřistání.[89] Titul navigátor (ve 30. letech minulého století ženská podoba tohoto slova patrně neexistovala) byl ve spojistosti

[83] *Letec* 15. 10. 1929, 5/10.
[84] STEINBACH, Viktor, *Staňkov. 775 let*, Plzeň 2008, s. 71.
[85] Z písemné korespondence s Mgr. Jitkou Kurcovou, Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech [cit. 2023-04-05].
[86] *Národní osvobození*, 11. 10. 1930, 7/280.
[87] SALZ, *Letectví*, s. 135.
[88] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), 1004/0/1, kniha č. 1.
[89] SALZ, *Letectví*, s. 32.

s Anežkou použit například zde: *„*[...] *Přihlášeno je 32 letadel. Mezi nimi je sedm nových Š-39. Za aeroklub RČS letí také challengeští závodníci št. kpt. Pochop na RWD a šéfpilot Anderle na stroji Rearwin-Junior. Z dám letí paní Ferraris-Kohnová na své Š-39 a jako pozorovatelka na jiných strojích sl. Bílková a sl. Exnerová. Sl. Formánková z Plzně, první čsl. pilotka a velitel-navigatér, ač již měla připraven stroj, nemůže startovat, neboť musela odjet do lázní na léčení.“*[90] Zpráva byla vydána ku příležitosti informovat společnost o Národním letu republiky na trati o délce 1071 km. Startovalo se z leteště Praha-Kbely.[91]

4.3 Poválečná letecká činnost

Leteckou činnost přerušila druhá světová válka. Anežka v té době žila v Praze se svým manželem Vavřincem Šedivcem, který v roce 1943 náhle zemřel. Jestli se letectví věnovala i po druhé světové válce, není jisté. V rejstříku prvorepublikových letců stojí, že jí v roce 1949 byla odňata letecká legitimace. Jako důvod je uveden *„zánik samostatného řízení letadla § 13, odstavec 1, písmeno d, zákona číslo 172/1925 sbírky o letectví“*.[92] Volně přeloženo – legitimace odejmuta v případě, kdy majitel letounu není spolehlivý, tělesně nebo psychicky schopný. Zároveň byla Anežka ze Západočeského klubu v roce 1949 vyřazena, stejně jako řada dalších „politicky nepohodlných“ letců, kteří tuto „nálepku“ dostali po Vítězném únoru v roce 1948. V Praze se zdržovala až do konce života, žila zde i její sestra. Plzeň navštěvovala alespoň dvakrát do roka. Příbuzní, kteří si Anežku pamatují, ji popisují jako „štíhlou dámu“. Na sklonku života trpěla astmatem, byla totiž celý život vášnivou kuřačkou. Jezdívala do Tater na ozdravné pobyty, které ji od potíží ulevovaly. Při jednom takovém pobytu v roce 1971 se její stav zhoršil. Zemřela v roce 1971 ve slovenském městě Kežmarok. Je pohřbena na hřbitově v Plzni-Doudlevcích.[93]

Iniciativy pro připomenutí tak významné osobnosti se ujal sbor dobrovolných hasičů Slavíkovice (při založení sboru stál i Anežčin otec – Karel Formánek) s podporou Obecního úřadu obce Černíkovice. V květnu roku 2014 ku příležitosti 110. výročí narození Anežky

[90] *Národní listy*, 26. 9. 1934, 74/265.
[91] Tamtéž.
[92] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), 1004/0/1, kniha č. 1.
[93] Z písemné korespondence s paní Kýčkovou, příbuznou Anežky Formánkové [cit. 2023-04-05].

Formánkové byl zde odhalen pamětní kámen se zlatou deskou. Památník odhalila jedna z Anežčiných příbuzných, paní Naděžda Jarošíková.[94]

[94] *Hasiči slavili výroční a odhalili desku první české pilotce*. In: Klatovský deník [online], [cit. 2023-04-09.] Dostupné z: https://klatovsky.denik.cz/zpravy_region/galerie-hasici-slavili-vyroci-a-odhalili-desku-prvni-ceske-pilotce-20140504.html.

5 Marie Krupičková, první česká parašutistka

5.1 Dětství a mládí

Marie Krupičková se narodila 19. dubna 1909 v Nových Benátkách (Benátky nad Jizerou), okres Mladá Boleslav. Její rodiče byli sedláci a vlastnili malou zemědělskou usedlost. Od roku 1914 začala chodit do školy a byla pozornou žačkou, navíc měla základy čtení, psaní a počítání naučené z domova. Ve svém volném čase nejraději navštěvovala přilehlé lesy a louky, hlavně v období léta, kdy dozrávalo obilí. Mariiným oblíbeným místem byla vysoká mez, odkud bylo vidět vojenské letiště a odtud pozorovala, jak letadla vzlétávájí a přistávají: *„Umínila jsem si, že také jednou v tom podivuhodném stroji poletím. Zájem o letectví ve mne vzrůstal,"*[95] vzpomínala později Marie na okamžiky, z nichž vzešel její budoucí titul první parašutistky v Československu a první letecké radiotelegrafistky-navigátorky v Evropě.

5.2 Cesta k titulu první parašutistky v ČSR

Marie poprvé letěla v roce 1926, když jí bylo 17 let. Byl to let pravidelné linky ČSA Praha–Brno. Na leteckou premiéru později vzpomínala takto*: „Byla jsem ztracena a od té doby jsem nemyslela na nic jiného než na létání..."*[96] Při letu došlo k občasným turbulencím a Marii ihned napadla myšlenka, jak a čím by se pilot letadla zachránil v případě nějaké nehody? V té době používání padáků stále nebylo tak běžné, piloti jejich úspěšnosti nevěřili a báli se. K pokusům s touto záchrannou pomůckou bylo potřeba si zajistit nějakou půdu, kde by je mohla provádět. Chyběl jí nejen padák, ale i letadlo a pilot.[97]

V době, kdy se rozhodla, že pronikne do leteckých kruhů, ještě nebyla plnoletá. V první republice se zletilým považoval jedinec, jenž dovršil jednadvacátý rok života.[98] V mezičase zjišťovala vše potřebné a nakonec pro svůj čin našla zastání v Západočeském aeroklubu v Plzni, jehož členkou se stala roku 1928. Členství v něm jí však cestu k provedení seskoku s padákem neulehčilo. Marie musela několikrát podávat žadost na Ministerstvo veřejných prací.[99] V Československu tento orgán spravoval všechna technická odvětví, např.

---

[95] Archiv města Plzně, fond Krupičková Marie, NAD 843.
[96] MIKOLÁŠEK, *Vladimír, Pod bílým hedvábím. In: AZ Magaznín 17, 1986, 9, s. 31–33.*
[97] DITRYCH, *s. 183.*
[98] ROUČEK, František a kol., *Komentář k československému obecnému zákoníku občanskému a občanské právo platné na Slovensku a v Podkarpatské Rusi. Díl prvý*, Praha 1935, s. 210.
[99] Archiv města Plzně, fond Krupičková Marie, NAD 843.

stavebnictví, hornictví a úřadu byla přidružena i činnost vědeckých ústavů aj.[100] Navázala spolupráci s firmou PAK, jež se zabývala výrobou padáků, a zbývalo jen získat patřičná povolení. To se podařilo roku 1930.

5.2.1 Seskoky padákem a pilotní průkaz

Dne 20. září 1930 se vydala do Plzně a v leteckém prostoru nad Plzní měl proběhnout první seskok první ženy v Československu. Pro nevyhovující počasí byl seskok přesunut na následující den – neděle 21. září. *„Právě, když jsme se vydali na cestu k letišti, rozezněly se zvony,“*[101] vzpomínala Marie na okamžiky z Plzně, když mířili k letišti na Borech. Letoun typu *Aero A-14* (licenční výroba typu *Hansa-Brandenburg C.I*) pilotoval Vavřinec Šedivec. Marie měla bílou leteckou kombinézu a na zádech hedvábný padák typu *VII F.P.S.*, jenž vážil 9,5 kilogramu, doba rozevření se uvadí 1,5 sekundy a pádová rychlost mezi 4 až 6 metry za sekundu. Padák byl vytvořen podle návrhu štábního kapitán Františka Fialy, kapitána Jana Popeláka a Ing. Ferdinanda Svobody.[102]

Zkušenost s prvním seskokem si zaznamenala takto: *„Za chvíli se pilot na mne ohlédl a tiše jsme se usmáli. Když jsme dosáhli výšky asi 650 m, vraceli jsme se zpět k letišti, tu se pilot ohlédl a kývnul, zmírnil rychlost a točil se do levé zatáčky. To bylo pro mne smluvené znamení, abych vystupovala z letadla na levou stranu trupu, na stupačky. Okamžitě jsem to provedla – nebylo to snadné – rychlost letadla a vítr se do mě opřely, musela jsem se držet vší silou vzpěr mezi křídly. Pilot se ohledl po druhé a pokynul – to byl příkaz, abych se pustila. Ihned jsem uvolnila pravou ruku, kterou jsem uchopila držadlo od lanka padáku. Pilot se znovu ohlédl. Nepatrně jsem zaváhala a ihned jsem se pustila vzpěry. Nejhorší okamžik byl překonán. Letěla jsem v kotrmelcích do vzdušného prostoru. A vytrhla jsem lanko! Dostala jsem pořádnou ránu do zad a ‚něco' mne povytáhlo vzhůru – to jak vyskočil malý perovaný padáček, který uspíšil rychlé otevření velkého padáku. Za chvíli jsem se houpala pod nádhernou bílou klenbou velikého padáku. Byl to nezapomenutelný a krásný pocit! Pomalu jsem klesala k zemi, bylo tak velebné ticho – krása i hrůza.“*[103] Ačkoliv se jednalo o

---

[100] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), analogová pomůcka č. 908 [online], [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: https://vademecum.nacr.cz/vademecum/permalink?xid=481b5e99268f78870c3c4592da9eef35.
[101] MIKOLÁŠEK, s. 31.
[102] SALZ, *Letectví*, s. 50.
[103] Archiv města Plzně, fond Krupičková Marie, NAD 843.

neveřejný let, brzy se o tomto zdařilém pokusu dozvěděly noviny – například *Deutsche Zeitung Bohemia* naší parašutistce věnoval zmínku s nadpisem *„Eine wagemütige Dame aus Pilsen“* ve vydání z 23. září 1930.[104] Nejenže se o ní psalo, ale svým triumfálním výkonem získala oprávění své pokusy předvádět i veřejně.

Další seskok – již veřejný – se udál 3. května 1931 v Plzni na Mezinárodním leteckém mítinku. Následovala řada dalších, 7. června 1931 úspěšně skočila v Praze-Kbelích, v létě roku 1932 provedla svůj skok při leteckém dni v Olomouci. Olomoucký seskok byl pro veřejnost hned zajímavější, neboť Marie se svým padákem dopadla nedaleko hřbitova. Jedním z těch méně vydařených programů byl letecký den na letišti Boží dar u Milovic, jenž se konal 30. srpna 1931.[105] Byl to významný den, jelikož se letiště nacházelo v rodném kraji naší parašutistiky. Její seskok mohl mít tragické následky – původní plán byl skočit z co nejnižší možné výšky. Pilot však na Mariino rozhodnutí nebral ohled: *„Konečně se pilot ohlédl a pokynul mi. Okamžitě jsem prováděla vystupující manéver a pak jsem se pustila. Asi po 3 vteřinách jsem trhla za držadlo lanka, které nevyskočilo!! Druhý pokus, zase nic! Řítila jsem se k zemi se zavřeným padákem! Stále jsem se snažila vytrhnout lanko z obalu, ale marně. Nebe a země se splétaly v šedivou masu. Náhle jsem uviděla sanitní vůz, který mířil k místu mého dopadu. Tu najednou, jako zázrakem jsem lanko vytrhla tak prudce, až jsem se do krve poranila na rtech. Padák se náhle otevřel. Za malou chvíli na to jsem dobře přistála na kraji letiště. Jaké bylo štěstí pro mne, že pilot snad v nějaké předtuše nabral velkou výšku.“*[106]

V době svých velkých parašutistických úspěchů se v roce 1931 zapsala do kurzu pro pilotáž turistických (sportovních) letadel. Pilotní výcvik prováděla pod vedením pilotů Vavřince Šedivce a Karla Kutlocha. Teoretickou část splnila s hodnocením „výborný“ a praktickou část letecké zkoušky s hodnocením „dostatečný“.[107] Na svůj první samostatný let, jenž provedla 5. listopadu 1931 na letadle typu *Šmolík Š-10.4*, vzpomínala takto: *„Přitahovala jsem pozvolna výškové kormidlo a stoupala do výšin. Asi ve 200 m jsem letadlo*

[104] *Deutsche Zeitung Bohemia*, 23. 9. 1930, 103/224.
[105] SALZ, *Letectví*, s. 51.
[106] Archiv města Plzně, fond Krupičková Marie, NAD 843.
[107] Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), 1004/0/1, kniha č. 2.

vyrovnala do horizontálního letu. Vše se mi dařilo. Usmála jsem se mé náhlé myšlence, jak by lidé tam dole asi utíkali, kdyby věděli, že nad nimi letí letadlo řízené mladou dívkou!! Zvláštní myšlenka – byla jsem sama vysoko ‚v nebi' a hluboko pode mnou zůstalo vše to, co tvoří šedivo denního pozemského života, s nímž mne – pokud letím – nic, ale pranic nespojuje. Uchvátilo mne vědomí křídel, která mi právě narostla!"[108] Svůj diplom získala 17. května 1932. Téhož roku se rozhodla pro zaměstnání v ČSA, kde sice pracovala jako úřednice, ale využila lukrativních nabídek svého zaměstnavatele a nadále se školila pro kvalifikovanější práci, která byla blíže letadlům. V roce 1936 završila kurz radiotelegrafisty II. třídy a získala mezinárodní diplom, jenž jí byl vydán 2. června 1936. Náplň práce spočívala v bezchybném ovládání radií, přijímacích a vysílacích stanic, pomocí kterých se spojovala civilní a dopravní letadla se „zemí". Každý telegrafista musel ovládat morseovu abecedu, různé kódy, frekvence apod.[109]

Druhá světová válka, stejně jako ta první, zamezila další rozvoj civilního letectví. Po druhé světové válce se Marie nadále vzdělávála a doplnila své letecké vzdělání o kurz radiotelegtafisty-navigátora II. třídy – jako první žena v Československu i v Evropě. Diplom obdržela 26. dubna 1948. Setrvala u ČSA a z pozice úřednice byla přeřazena do stavu létajícího personálu. Poprvé letěla na trase Praha–Liberec–Praha na dopravním letadle typu *Aero C-3A* (licenční výroba typu *Siebel Si 204*).[110] V dopise, jenž obdržela od vrchního ředitele ČSA Aloise Kubity se píše: *„Vrchní ředitelství doufá, že po výborném absolvovaném kursu budete rovněž výborně zastávat místo rtg. Podle svých nejlepších sil a přeje Vám na tomto poli služebního působení hodně zdaru. Nastupujete jako žena první v tomto oboru a věříme, že budete jako vždy 100%, s rovnocenným výkonem spolupracovati s muži."*[111] Jako radiotelegrafistka-navigátorka létala jen do roku 1950, musela ze zaměstnání odejít kvůli odmítnutí vstoupit do strany KSČ. *„Míním dále na započaté dráze pracovati o rozvoj čsl. letectví a propagovati čsl. výrobek – padák, který je tak důležitou složkou v letectví. Dále chci, nebo lépe chtěla bych vštípit odvahu a důvěru v padák, každému čs. jednotlivci, a tím i 100% důvěru v dopravní letectví a letectví vůbec,"*[112] napsala Marie v článku do časopisu

[108] Archiv města Plzně, fond Krupičková Marie, NAD 843.
[109] DITRYCH, s. 198–199.
[110] MIKOLÁŠEK, s. 33.
[111] Archiv města Plzně, fond Krupičková Marie, NAD 843.
[112] *Letec*, 20. 3. 1931, 7/3.

Letec krátce po svém prvním seskoku. V té době ještě neveděla, o jakou osvětu se v nejen československém letectví zaslouží. První česká parašutistka žila do konce života v ústraní a zemřela 9. prosince 1997 v Praze.[113]

[113] DYTRICH, s. 204–205.

6 Melitta Schiller, německá „vždy jiná“ pilotka

6.1 Dětství a mládí

Melitta Schenk hraběnka von Stauffenberg, rozená a v leteckých kruzích lépe známá pod dívčím jménem Schiller, se narodila 9. ledna 1903 ve městě Krotoschin[114] na východě Německa tehdejší pruské Poznani. Narodila se do poměrně zámožné rodiny manželům Michaelu a Margaretě Schillerovým. Melitta pocházela z pěti sourozenců: Marie-Luisa, Otto, Melitta, Jutta a Klara.[115] Jejich otec byl stavební inženýr a matka pocházela z rodiny se šlechtickým původem. Rodina Schillerových s klasickými a konzervativními postoji v tomto duchu vychovávala i své děti. Vedla je k velké kázni, drilu a lásce ke sportu. Přesto rodiče v dětech pěstovali pozitivní postoj a cit ke kultuře, vědě a filozofii.[116]

Melitta od mala trávila čas v korunách stromů, kde se učila fyzikálním zákonům – zejména volnému pádu – a astronomii. Byla fyzicky zdatná a od svých sourozenců odlišná. O tom, že se lišila, referoval i její bratr Otto, neboť svou sestru shrnul slovy*: „Vždy jiná než ostatní.“*[117] Brzy po vypuknutí první světové války se útrapy s tímto konfliktem spojené projevily i ve městě Krotoschin. Dvanáctiletá Melitta byla se svými sourozenci poslána do města Hirschberg,[118] kde žila jejich babička. Po krátkém pobytu se sice vrátili domů, ale jejich životy stále zmítala válka, sourozenci neměli možnost studovat a všude obecně panovala bída.

V roce 1919 se Melitta vydala opět do Hirschbergu, kde nastoupila ke studiu na internátní škole. Město Jelenia Gora, jež se nachází na samém pomezí česko-polské hranice, bylo oblíbenou destinací pro sporty a návštěvu přilehlých Krkonoš. Toho samozřejmě využila i Melitta, jež si studium zpříjemňovala horskou turistikou, lyžováním, lezením po skalách a plaváním. Kromě těchto moderních sportů se v okolí rozmohlo letectví, přesnější plachtění. Strategická poloha v krkonošských horách umožňovala leteckým prvoválečným veteránům plachtit na kluzácích. V tomto koníčku se vzhlédla i Melitta.[119] Letečtí veteráni

[114] Česky Kratošín, polsky Krotoszyn.
[115] MEDICUS, Thomas, *Melitta von Staufenberg. Ein deutsches Leben*, Hamburg 2013, s. 15–16.
[116] MULLEYOVÁ, Clara, *Hitlerovy pilotky. Pravdivý příběh Hitlerových valkýr*, Praha 2018, s. 27.
[117] MEDICUS, s. 19–20.
[118] Dnes Jelenia Gora, Polsko.
[119] MULLEYOVÁ, s. 31–32.

v roce 1921 nedaleko města Jelenia Gora letečtí veteráni založili školu bezmotorového létání. Výcvik byl samozřejmě určen primárně pro chlapce. Melitta se však rozhodla pro dobývání výhradně mužské domény a podle zápisu v deníku její spolužačky někdy v průběhu roku skutečně vzlétla, i když jen na pár sekund v několika málo metrech výšky.[120]

Na jaře v roce 1922 Melitta ukončila s výborným prospěchem školu v Hirschbergu. Pro studium na vysoké škole si vybrala německý Mnichov. Mnichovskou univerzitu a s ní spojený studijní pobyt v onom městě si vybrala na základě několika pozitivních pověstí, které Mnichov vyzdvihovaly nad ostatní německá města. Umělecká metropole, pro kterou se Melitta rozhodla, se však rychle změnila v metropoli extremistickou. Nově vznikající pravicová strana NSDAP (Nationalsozialistische Deustche Arbeitpartei) v čele s Adolfem Hitlerem si zvolila Bavorsko jako svou domovskou základnu s centrálou v Mnichově. Brzy se v ulicích začala objevovat rudá barva stranických plakátů a řada umělců a potenciálně nepohodlných lidí město preventivně opustila.[121]

Z počátku svého studia si zvolila přírodní vědy a o rok později přešla na technickou univerzitu studovat fyziku a matematiku. Následně své zaměření rozšířila a zapsala se na letecké inženýrství. Pro studenty tohoto oboru bylo možné si v rámci studia vytvořit letecký průkaz. O to usilovala i Melitta, ale jako ženě jí kurz povolen nebyl, protože se předpokládalo, že absolventi onoho kurzu by v případě vojenského konfliktu narukovali do letectva.[122] V průběhu studia naštěvovala řadu přednášek týkajících se letecké problematiky a studium na univerzitě úspěšně ukončila v roce 1927 s inženýrským diplomem.[123]

6.2 Letecká kariéra

Své vzdělání chtěla uplatnit co nejdříve, a proto se brzy začala ucházet o práci. Podařilo se jí v roce 1928 získat lukrativní místo v Německém výzkumném leteckém ústavu[124] se sídlem na letecké základně Berlín-Adlershof, kde v Ústavu pro aerodynamiku prováděla výzkum konstrukcí křídel a vrtulí.[125] Ačkoliv pracovala s letadly, nevlastnila letecký průkaz. Byla tím

[120] MEDICUS, s. 49.
[121] MULLEYOVÁ, s. 33.
[122] Tamtéž.
[123] MEDICUS, s. 65.
[124] DVL, Deutsche Versuchsanshalt für Luftfahrt.
[125] *Schenk von Stauffenberg. Melitta Klara. geborene Schiller*. In: Deustche Biographie [online], [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://www.deutsche-biographie.de/pnd119036134.html#ndbcontent.

značně limitována při svých výzkumech, které mohla provádět pouze teoreticky. Proto se na jaře roku 1929 zapsala do letecké školy ve Staakenu nedaleko Berlína. Na tomto letišti v letech 1928 a 1930 přistála legendární vzducholoď *Graf Zeppelin* a Melitta se na stejném místě stala průkopnicí v pilotování motorových letadel. Létala v každé volné chvíli. Ráno, večer a přes den se věnovala práci v DVL v Adlershofu. Svůj pilotní diplom získala v listopadu roku 1929 po třiceti samostatných letech na letounu *Klemm-Daimler L20.* Brzy byla nejkvalifikovanější pilotkou v Německu. Svůj průkaz na motorová letadla následně rozšířila o průkaz na bezmotorová letadla, akrobacii na motorových i bezmotorových letadlech aj.[126]

Počátek třicátých let v Německu nastolil nový řád. S krachem na newyorské burze se poválečná revitalizace kompletně zastavila a dala tak prostor k úplnému prosazení Adolfa Hitlera a jeho politiky. Melitta si místo v DVL i přes krizi udržela a v roce 1932 se podílela spolu s uznávaným leteckým odborníkem Hansem Reissnerem na experimentálním výzkumu leteckých vrtulí, což v té době značně přispělo k vývoji nejen civilních letadel. Ve výzkumném centru DVL v Adlershofu byly mezi lety 1933–1936 vybudovány aerodynamické tunely sloužící k testování letounů. V těchto tunelech létala coby zkušební pilotka i Melitta a testovala například účinnost vztlakových klapek. Jednou z průkopnických činností bylo testování chování vrtule při „průdkém letu dolů" – tedy při střemhlavém letu – technika se osvědčila a brzy se zapsala do příruček pro piloty Luftwaffe.[127]

V říjnu roku 1936 odešla Melita z DVL do firmy Askania se sídlem v berlínské části Frieden.[128] Její odchod z DVL patrně souvisel s nárůstem antisemitismu, neboť měla židovské předky – její otec byl původem židovského vyznání, avšak v pozdějších letech konvertoval – a tato skutečnost byla jakýmsi „veřejným tajemstvím".[129] Askania se zaměřovala na výrobu navigačních zařízení. Melitta se podílela na vývoji autopilota, jenž byl určený pro zaoceánské lety a firma se v druhé polovine třicátých let stala jednou z mnoha

[126] MEDICUS, s. 79–83.
[127] Tamtéž, s. 117–122.
[128] Tamtéž, s. 134.
[129] *Schenk von Stauffenberg, Melitta Klara, geborene Schiller*. In: Deustche Biographie [online], [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://www.deutsche-biographie.de/pnd119036134.html#ndbcontent.

firem, jež vyvíjely a dodávaly pod hákovým křížem. Melitta se stala zkušební pilotkou střemhlavého bombardéru typu *Junekrs Ju 87 Stuka.*[130]

Dne 11. srpna 1937 se Melitta vdala. Jejím mužem byl Alexander Schenk hrabě von Stauffenberg. Zajímavou náhodou je, že jeho mladším bratrem byl Claus Schenk hrabě von Stauffenberg. Claus je známý pro svůj pokus o atentát na Adolfa Hitlera 20. července 1944 v rámci operace Valkýra. Přivdání do této vlivné rodiny jí zajistilo možnost (prozatím) bezpečně budovat kariéru pod lepším jménem. V říjnu téhož roku získala titul „Flugkapitän".[131] O tomto úspěchu psaly i německé noviny vydávané ve Slezku a na Moravě.[132]

V září roku 1939, kdy Hitler odstartoval svou válečnou mašinérii, se změnily i letecké podmínky. Melitta působila jako testovací pilotka pro Luftwaffe, zároveň se podílela na vývoji různých zaměřovacích zařízení pro bombardovací formace apod. Získala řadu vyznamenání: Železný kříž II. třídy, Zlatý odznak pro piloty a pozorovatele s diamanty.[133] Její politické postoje byly neslučitelné s politikou panující v Německu a v Evropě, ale její vzdělání a poznatky byly v kritických chvílích pro Německo víc než nezbytné. V rámci své služby „pro" Německo byla 8. dubna 1945 sestřelena v letounu typu *Bücker Bü 181* nad městem Strasskirchen v jižním Německu. Sestřelilo ji letadlo Amerických vzdušných sil, jehož pilot si civilní letadlo spletl se stíhačkou *Focke-Wulf Fw 190*. Na následky svého zranění Melitta Schiller podlehla.[134]

---

[130] MULLEYOVÁ, s. 90–92.
[131] *Melitta Schiller-von Stauffenberg*. In: VDP Nachrichten . [online], [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://repository.si.edu/bitstream/handle/10088/24991/201350AE.pdf.
[132] *Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren*, 13. 11. 1937, 1/267.
[133] *Melitta Schiller-von Stauffenberg*. In: VDP Nachrichten . [online], [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://repository.si.edu/bitstream/handle/10088/24991/201350AE.pdf.
[134] MULLEYOVÁ, s. 319.

7 Ruth Elder, americká „miss“ aviatiky

7.1 Dětství a mládí

Ruth Elder, aviatička, jež v této práci zastoupila Spojené státy americké, se narodila 8. září 1902 ve městě Anniston, stát Alabama, USA. Měla sedm sourozenců, dvě sestry a pět bratrů. V době největších rekordů a zlaté éry letectví se živila jako asistentka v zubní ordinaci a díky svému půvabu si vydělávala v různých soutěžích krásy.[135] V průběhu 20. let 20. století se s rodinou odstěhovala do města Lakeland ve státě Florida. Jak se k létání dostala, není známo. Patrně šlo o to se zviditelnit, neboť jejím snem bylo stát se herečkou v Hollywoodu.[136] Společnost se o jejím zájmu poprvé dozvěděla v roce 1927.

7.2 Pokus o přelet Atlantiku

„[...] *Odpor oceánu jest tedy překonán. Charles Lindbergh, přemožitel Atlantiku, zapsal se nesmazatelně do dějin světového letectví, “*[137] touto zprávou informoval společnost týdenník *Přítomnost*, že transatlantský let byl 21. května 1927 úspešně dokončen a že si první sólový přelet Atlantiku bez mezipřistání zapsal na své letecké konto letec Charles Lindbergh.[138] V průkopnickém kroku se vzhlédla i Ruth a chtěla se stát první ženskou pilotkou, jež pokoří Atlantský oceán. Do té doby však neměla s létáním žádné zkušenosti, a proto se ihned přihlásila na letecký kurz. Oslovila několik místních obchodníků, již jí zasponzorovali koupi letadla – rozhodla se pro jednomotorový letoun *Stinson SM-1 Detroiter*, jemuž věnovala libozvučný název *„American Girl“*.[139] Na kurzu se seznámila s aviatikem Georgem Haldemanem, jenž se stal instuktorem a později i pilotem letadla, se nímž téměř přeletěla Atlantik.

Její letadlo, jež pilotovalo duo Elder-Haldeman, vzlétlo z Long Islandu v New Yorku 11. října 1927. Cílovou stanicí bylo letiště La Bourget v Paříži. Zprávy o vzletu *„Miss*

---

[135] *Ruth Elder. All–American Girl of the Jazz Age*. In: Sunland Tribune [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://digitalcommons.usf.edu/sunlandtribune/vol22/iss1/11/.
[136] *Ruth Elder*. In: Women in Aviation Resource Center Tribune [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: http://www.women-in-aviation.com/cgi-bin/links/detail.cgi?ID=492
[137] *Přítomnost*, 2. 6. 1927, 4/21.
[138] *The First Solo. Nonstop Transatlantic Flight*. In: Pioneers of Flight [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://pioneersofflight.si.edu/content/first-solo-nonstop-transatlantic-flight.
[139] *Ruth Elder*. In: Engines of Our Ingenuity [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://www.uh.edu/engines/epi1944.htm.

America of Air" (což byla jedna z mnoha lichotivých přezdívek, jimiž byla Ruth nazývána) se šířily daleko za oceánem. O jejím vzletu informovaly i tuzemské noviny: *„Dvě Američanky letí přes Atlantik. Ovážný let Miss Ruth Elderové na letadle typu ‚American Girl' (‚Děvče z Ameriky'.) – S Ruth Elderovou soupeří sl. Fr. W. Graysonová na letadle ‚Dawn', které namířeno jest ke Kodani v Dánsku."*[140] Pravdou ale je, že pilotka Frances Wilson Grayson (neteř prezidenta Wilsona) se na cestu přes Atlantik nevydala a čekala na výsledky své kolegyně. Dne 27. prosince 1927 Frances skutečně svůj let zahájila. Po několika hodinách se letadlo nad oceánem ztratilo a stejně jako mnoho dalších pilotů a pilotek, i Frances položila život za letecké pokroky. První ženou, které se podařilo Atlantik přeletět, byla Amelia Earhart.[141]

Letoun *„American Girl"* nekopíroval cestu, kterou se vydal Charles Lindbergh. Dvojice si trasu upravila – letěla nad Azorskými ostrovy – prodloužili si tak trasu o cca 400 mil od původní Lindberghovy trasy.[142] Letové podmínky byly víc než ideální a dvojici se dařilo. Zajímavou informací je, že si s sebou Ruth zabalila necesér se rtěnkou, tvářenkou a jinými dámskými nezbytnostmi.[143]

Při plánování trasy duo vědělo, že je třeba myslet i na případ nějaké poruchy. To byl právě jeden z důvodů, proč si skupina vybrala trasu nad Azory, neboť tudy často pluly různé obchodní lodě, tankery aj. Na letišti v Paříži nedočkavý dav vyhlížel letadlo *„American Girl"*, ale něměl o něm žádné nové zprávy.[144] I v tuzemském tisku redaktoři bedlivě sledovali vývoj letu: *„Nové lety přes oceán. Dvě americká letadla letí do Evropy. Paříž 12. října. Pilotka miss Ruth Elderová, která včera startovala v Novém Yorku k letu přes oceán, očekává se v Paříži zítra kolem 10. hod. dopoledne. Miss Elderová je 23letá a získala již dvakrát první cenu v souteži krásy. Její letadlo American Girl má 500 galonů benzinu, s nimiž je možno uletěti 4800 mil. Letadlo je téhož typu, kterého použili američtí piloti Brock a Schlee ke své*

[140] *Československá republika. Pražské noviny*, 13. 10. 1927, 248/243.
[141] *The Passion to Fly and to the Courage to Lead. The Saga of Amelia Earhart – Leading Women into Flight*. In: The Journal of Value-Based Leadership [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://scholar.valpo.edu/jvbl/vol12/iss2/17/.
[142] *The Great Flight*. In: Scalar [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://scalar.usc.edu/works/ruth-elder-remembered/the-great-flight?path=ruth-elder-main-page.
[143] *Ruth Elder. All–American Girl of the Jazz Age* Dpstupné z: https://digitalcommons.usf.edu/sunlandtribune/vol22/iss1/11/.
[144] DITRYCH, s. 110.

cestě kolem světa, s motorem jako měla letadla Lindberghovo, Chamberlinovo a Byrdovo. Povětrnostní zprávy jsou příznivé, z Nového Yorku i z Paříže se hlásí krásné počasí a úplněk.“[145]

Situace nad oceánem byla však jiná. Letoun se tou dobou nacházel přibližně 360 mil (cca 480 km) od nejbližší pevniny (ostrov Terceira, jenž je součastí Azor). Téhož dne se ve vodách pohyboval holandský tanker *Barendrecht*, jehož osádka zaznamenala blížící se letadlo. Již předem dostali avízo o probíhajícím přeletu a byla připravena v případě nepříznivého vývoje samotného letu dvojici pomoci. Skupina se s lodí spojila a získala informaci o pozici nejbližší pevniny, kde by mohl letoun nouzově přistát. V motoru totiž došlo k poruše, jež zapříčinila únik oleje. Zmíněný ostrov Terceira byl ale příliš daleko, a proto se dvojice rozhodla podniknout nouzové přistání na vodě, pár set metrů od tankeru. Osádka se ihned vydala na záchranných člunech dvojici na pomoc a se zklamáním sledovala, jak letoun *„American Girl“* mizí pod hladinu Atlantského oceánu. Oběma aviatikům se nic nestalo.[146] Ruth později vzpomínku na skázu jejího letounu okomentovala takto: *„Bylo to jako sledovat, když se topí váš blízký přítel.“*[147]

7.3 Letecká činnost

Po incidentu se dvojice doplavila na Azory a později do Ameriky, kde se Ruth dostalo mnoho ovací a také nabídek do filmů a divadel. Ačkoliv jejich letecká pouť do Paříže nedopadla stoprocentně úspěšně, Ruth se stala první ženou, jež téměř pokořila Atlantik.[148] Stejně Ruth vnímal tisk: *„Nejodvážnější děvče světa – přeletělo téměř oceán!“*[149] Po nezdaru nad Atlantikem se v letectví angažovat nepřestala. Stála u zrodu letecké skupiny *Ninety-Nines*, což je dodnes existující asociace sdružující ženské pilotky. U jejího zrodu stálo 99 pilotek, mezi nimi právě Ruth Elder, Amelia Earhart, Louise Thaden a další významné ženy-letkyně, jež přispěly k propagaci žen v letectví.[150]

---

[145] *Lidové noviny*, 12. 10. 1927, 35/516.
[146] DITRYCH, s. 111.
[147] *Ruth Elder. All–American Girl of the Jazz Age.* Dostupné z: https://digitalcommons.usf.edu/sunlandtribune/vol22/iss1/11/.
[148] DITRYCH, s. 113.
[149] *Večer*, 14. 10. 1927, 14/236.
[150] *Our History*. In: Ninety-Nines [online], [cit. 2023.04.18]. Dostupné z: https://www.ninety-nines.org/our-history.htm.

Jejím největším leteckým úspěchem byla účast na letecké soutěži v srpnu 1929. Původní název *„National Women's Air Derby of 1929"* se často zaměňuje s názvem *„Powder Puff Derby"*, nicméně jde o stejnou událost. Úkolem pro soutěžící bylo přeletět za co nejkratší dobu ze Santa Monici, stát Kalifornie, do Clevelandu, stát Ohio. Závod v přeletu mezi těmito městy od sebe vzdálenými 2800 mil (cca 4500 km) vyhrála pilotka Louise Thaden.[151] Ruth se umístila na pátém místě za Louise Thaden, Gladys O'Donnell, Ameliou Earhart a Blanche Noyes.

„Miss America of the Air" byla vlivnou ženou i v oblasti krásy a módy. Nejenže inspirovala mnoho žen nosit vlasy svázané šátkem tak, jako to nosila ona i na jejích neslavnějších portrétech, ale také propagovala leteckou módu při sportovních módních přehlídkách.[152] Letectví ji proslavilo mezi aviatiky, ale také v jejím vysněném filmovém průmyslu. V roce 1928 si zahrála v němém filmu *Moran of the Marines* z produkce *Paramount Pictures* a v roce 1929 následoval němý film *The Winged Horseman* z produkce *Universal Pictures*.[153] Ruth Elder v průběhu života žila na Honolulu a poté se přestěhovala do San Francisca. Zemřela 9. října 1977 a její popel byl z letadla rozprášen nad Sanfranciským zálivem poblíž Golden Gate Bridge.[154]

[151] *1929 National Women's Air Derby*. In: National Aviation Heritage Stories [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://visitnaha.com/1929-national-womens-air-derby/.
[152] *Ruth Elder*. In: Davis-Monthan Aviation Field Register. First Municipal Aviation Field in the U.S. [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://dmairfield.org/people/elder_ru/.
[153] *Queens of the Air. American Women Aviation Pioneers*. In: National Archies [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://unwritten-record.blogs.archives.gov/2022/03/01/queens-of-the-air-american-women-aviation-pioneers/.
[154] *Ruth Elder. All–American Girl of the Jazz Age.* Dostupné z: https://digitalcommons.usf.edu/sunlandtribune/vol22/iss1/11/.

8 Závěr

Prostřednictvím této bakalářské práce autorka představila ženy-pilotky, jejichž úspěchy pomohly k rozvoji letectví. Autorka se snažila poukázat na průkopnické činy, jimiž se výše představené ženy proslavily a dostaly se do podvědomí širší veřejnosti. Ze zkoumání jejich osobních životů vyplývá, že kariéra na leteckém poli byla v první třetině 20. let 20. století poměrně obtížná. Šlo o teprve rozvíjející se oblast, která si procházela celou řadou změn.

V autorčině práci pomocí představených medailonků, jež se zabývají několika paralelními životními příběhy, lze tyto změny jednoduše vyčíst. První adeptka začínala učení vzdušného umění na primitivním stroji, poslední představená pilotka téměř přeletěla oceán. Dělilo je od sebe několik let, všechny spojovalo stejné úsilí a odhodlání. Popularita tohoto moderního pojmu – letectví – díky němuž společnost směřovala k lepší budoucnosti, je značná ze statistik, které se podařilo při bádání získat. Za období první republiky v Československu vlastnilo letecký průkaz neuvěřitelných 39 pilotek. První byla Anežka Formánková. Svým odhodláním motivovala řadu dalších dívek a žen. Poslední průkaz získala Cecílie Vlčková, narozená 19. října 1918. Průkaz jí byl udělen 31. ledna 1939.[155] V témže období ve Spojených státech působilo kolem dvoustovky pilotek, z toho jedna čtvrtina v letectví přímo pracovala.[156]

V práci je možné zpozorovat i jistý příspěvek k aviatice obecně. U první zkoumané letkyně Boženy Láglerové je možné dojít k názoru, že její cesta byla nejobtížnější, neboť v době, kdy se pokoušela o vstup do leteckých kruhů, existovalo v Evropě jen 20 leteckých škol, z nichž se pouze dvě nacházely na území Rakouska-Uherska.

Práce svým obsahem taktéž přispívá k dějinám emancipačního hnutí. Z dobových pramenů je jasné, že žena-aviatička byla poměrně neznámým jevem, což vnímaly i samotné letkyně: *„Jest však těžko psáti o zkušenostech, považuji-li tyto za dosti nepatrné oproti těm, kterých mohli nabýti letci-muži, nejsouce nikterak ve svých přáních brzděni předsudkem, hodí-li se to pro ten či onen sport, jak jest tomu u nás žen.“*[157] Lze tedy konstatovat, že činnost

[155] Národní archiv v Praze, Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), 1004/0/1, kniha č. 1–9.
[156] *Mladý letec*,25. 4. 1930, 2/4.
[157] *Mladý letec*, 25. 5. 1930, 2/5.

popsaných letkyň vedla k intenzivnějšímu pronikání žen do oblastí, jež do té doby byly považovány za ryze mužské.

Na případu Boženy Láglerové je možné vypozorovat i již zmiňovaný příspěvek k emancipačnímu hnutí – Božena nastoupila na školu v německém Borku, přičemž byla jedinou ženou v ročníku. Ve stejnou dobu se ucházela o titul vůbec první pilotky ve střední Evropě. Poněvadž v této době nemělo zástupkyni něžného pohlaví ani samotné Německo, lze konstatovat, že Boženina snaha byla zcela bezprecedentní. Ačkoliv byla v prvenství předběhnuta německou konkurentkou Amelií Beese, dá se činnost obou žen právem považovat za první velký krok k emancipaci na poli leteckém. Samotná Božena Láglerová se posléze stala první držitelkou leteckého průkazu na území Rakouska-Uherska a stala se vůbec první českou ženou, která vystoupila na leteckých dnech v Hannoveru a v Kročehlavech.

Stejné emancipační úsilí je možné vysledovat i v osudu druhé letkyně, která byla první pilotkou, jež vychoval český aeroklub (Západočeský aeroklub v Plzni). Pokud Božena Láglerová drží prvenství v zisku prvního leteckého průkazu pro ženu českého původu, poté Anežka Formánková drží prvenství v zisku prvního leteckého průkazu pro ženu s českým občanstvím, který získala v roce 1928. O dva roky později získala pilotní průkaz i první žena ze slovenské části první československé republiky, Ludmila Šapošniková-Aujeská. Obě byly ve své zemi první, při použití termínu „československá“ by musela svůj prim držet pouze Anežka. Ze zkoumání dobových pramenů lze usoudit, že v této době již bylo získávání leteckých průkazů poměrně běžnou záležitostí, ale jen v západní Evropě. Úspěch Anežky Formánkové a Ludmily Šapošnikové-Aujeské se dá označit za mimořádnou událost v jejímž důsledku se oběma ženám dostávalo obrovské novinářské pozornosti. Pilotka Formánková byla dokonce natolik oceněna, že se zúčastnila letecké mise do Jugoslávie, která v té době (stejně jako Československo) hrála důležitou členskou roli v Malé dohodě. O tom, že ženy-pilotky byly ve střední Evropě raritou, svědčí i dobový tisk, který často vyzdvihoval překvapení mužů, které nastalo, když z letadla vystoupila žena. Anežčiny ambice byly brzděny technickými okolnostmi (nebylo možné získat licenci pro pilotáž dopravních letadel, protože plzeňské letiště nemělo dostatečné kompetence), či politickými okolnostmi (po druhé světové válce jí byl odňat letecký průkaz). Přesto si Anežka stihla před vypuknutím druhé

světové války zvýšit kvalifikaci, čímž emancipační kurz opět posunula dál – stala se z ní první držitelka leteckého průkazu druhé třídy na českém území.

Se Západočeským aeroklubem v Plzni je spojeno i jméno třetí pilotky, Marie Krupičkové, která se v září 1930 stala první ženou, která na území Československé republiky provedla skok padákem. Marie Krupičková pak na rozdíl od Anežky Formánkové mohla ve své činnosti pokračovat i po konci druhé světové války, byť nikoliv přímo u letadel. To se změnilo v roce 1948, když se stala první ženou, která obdržela titul radiotelegrafisty-navigátora II. třídy, avšak kvůli odmítnutí členství v KSČ musela v roce 1950 upustit od veškerého kariérního postupu.

Asi nejvýstižněji lze emancipační proud popsat u další zkoumané pilotky, Melitty Schiller. Byť se narodila do poměrů, které jí umožňovaly vyrůstat v prostřední, jenž je dnes pro emancipační vývoj zcela typické (rovnost, pozitivní cit ke kultuře, vědě a filozofii) byla považována za „vždy jinou“, poněvadž byla fyzicky zdatnější a chovala lásku k astronomii. Melitta mimo jiné jako jediná vstoupila do oblasti, která byla mužskou doménou i v západní Evropě. V roce 1922 nastoupila na technickou univerzitu v Mnichově, kterou úspěšně zakončila s titulem Ing. Na druhé straně je možné na jejím případě stále vypozorovat jistou míru diskriminace, o čemž svědčí neudělení leteckého průkazu čistě kvůli pohlaví. Melitta se o letecký průkaz ucházela v Německu, které chovalo k pilotům zcela jinou politiku. Německá vláda předpokládala, že by v případě konfliktu nastoupili všichni držitelé leteckých průkazů do armády, která však stále zůstávala čistě mužskou záležitostí. Na Melittině příkladě je možné názorně ukázat, že podmínky pro zisk leteckého průkazu byly na území Československé republiky mnohem příznivější než na území republiky německé. Díky teoretické činnosti jí však časem bylo umožněno letecký diplom získat, což se jí ve výsledku stalo osudové, neboť během druhé světové války zemřela.

Tyto ženy kromě charakteristických účesů a oděvů spojovala stejná touha po svobodě a ctižádost prosadit se ve světě, jemuž zatím dominovali pouze muži. Z bádání je značné, že vykazovaly podobných, ne-li stejných kvalit jako jejich protějšci. Ze studovaných reálií vyšlo najevo, že se ženy podílely na určování nových vzdušných hranic: *„Koncem minulého roku*

značný počet dálkových letů byl proveden ženami-pilotkami [...]*“*[158] anebo *„Též několik ženských světových rekordů docílily ženy-pilotky v poslední době* [...]*“*[159]

Autorka se přiklání k závěru, že éra úspěšných pilotek meziválečné doby otevřela cestu k plné emancipaci v aviatice. Bok po boku, tedy s křídlem vedle křídla, vydláždily cestu ženám-aviatičkám a dnes je možné ženy ve vzduchu vidět naprosto běžně. Bez podivu, v civilním i vojenském sektoru.

Autorka svůj zájem o ženy v aviatice v období její zlaté éry považuje za přínosný, neboť je toto téma stále neprobádané, hlavně co se týče pilotek českých a slovenských. Prostřednictvím své práce se pokusila o přiblížení dané problematiky a ráda by se v pozdějších etapách svého bádání pokusila o komplexnější pohled na československé ženy v aviatice v daném období. Archivní materiály z technicky založených institucí otevírají prostor pro další bádání. Autorka se domnívá, že se tak jedná o vhodný výchozí bod pro další odborné práce.

[158] *Letec*, 20. 3. 1931, 7/3.
[159] Tamtéž.

Seznam zdrojů

8.1 Bibliografie

- ANDREJS, Jaroslav*, Než nám narostla křídla*, Praha 1956.
- CROMPTON, Samuel Willard, The Wright Brothes, First in Flight, New York 2007.
- ČESENEK, Lubomír*, O dvou průkopnících českého letectví*, Praha 1966.
- DITRYCH, Břetislav, *Báječné ženy na létajících strojích*, Praha 2000.
- GOTT, Richard*, Kuba. Nové dějiny*, Praha 2005.
- KALVA, Jaroslav, *Aviatika*, Praha 1914.
- MEDICUS, Thomas, *Melitta von Staufenberg. Ein deutsches Leben*, Hamburg 2013.
- MULLEYOVÁ, Clara, *Hitlerovy pilotky. Pravdivý příběh Hitlerových valkýr*, Praha 2018.
- OTTO, Jan, *Ottův naučný slovník. A- Alpy*, Praha 1888.
- ROUČEK, František a kol., *Komentář k československému obecnému zákoníku občanskému a občanské právo platné na Slovensku a v Podkarpatské Rusi. Díl prvý*, Praha 1935.
- RYPL, Václav, *Z dějin naší vzduchoplavby*, Praha 1927.
- SALZ, Hanuš, *La Aviadora. Můj sen*, Praha 2009.
- SALZ, Hanuš, *Letectví a město Plzeň. 2. část 1924/25–1939/40*, Plzeň 2007.
- STEINBACH, Viktor, *Staňkov. 775 let*, Plzeň 2008.
- ŠMOLDAS, Zdeněk, *Průkopníci českého letectví*, Hradec Králové 1984.
- VERNE, Jules, *Vzducholodí kolem světa*, Praha 1921.

8.2 Internetové zdroje

- *100 Jahre ILA. Giganten über Frankfurt*. In: Hessenschau [online], [cit. 2023. 02. 15]. Dostupné z: https://www.hessenschau.de/archiv/2009/100-jahre-ila-giganten-ueber-frankfurt,archiv-2009-100-jahre-ila-100.html.
- *1929 National Women's Air Derby*. In: National Aviation Heritage Stories [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://visitnaha.com/1929-national-womens-air-derby/.
  Emanuel Swedenborg. In: Tekniska museet [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.tekniskamuseet.se/en/learn-more/swedish-inventors/emanuel-swedenborg/.

- Flying *Machine*. In: Leonardo Da Vinci Inventions [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.da-vinci-inventions.com/flying-machine.
- *Hasiči slavili výroční a odhalili desku první české pilotce*. In: Klatovský deník [online], [cit. 2023-04-09.] Dostupné z: https://klatovsky.denik.cz/zpravy_region/galerie-hasici-slavili-vyroci-a-odhalili-desku-prvni-ceske-pilotce-20140504.html.
- *Historie létání*. In: Techmania Center. Eduportál [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: http://edu.techmania.cz/cs/encyklopedie/fyzika/tekutiny/bernoulliho-rovnice/historie-letani.
- *Historie plzeňských aeroklubů*. In: Aeroklub Plzeň-Letkov [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://akletkov.cz/historie/historie-plzenskych-aeroklubu/.
- *Hoch Hinaus: Melli Beese*. In: Deutsches Patent-und Markenamt (DPMA) [online], [cit. 2023-03-02]. Dostupné z: https://www.dpma.de/dpma/veroeffentlichungen/aktuelles/patentefrauen/patentefrauen/mellibeese/index.html.
- *Internationale Flugwoche zu Frankfurt. Frankfurt am Main, Germany. October 3rd–13th 1909*. In: The First Air Races [online], [cit. 2023. 02. 15]. Dostupné z: http://www.thefirstairraces.net/meetings/fr0910/events.php.
- *Letiště a aeroklub ve Skutči v období 30.–50. let 20. století*. In: Sdružení přátel Pardubického kraje [online], [cit. 2023-4-3]. Dostupné z: http://www.kraj.kppardubicka.cz/stranky/cti-prispevky.php?id=Letiste_a_aeoklub_ve_Skutci_v_obdobi_30._-_50._let_20._stoleti.
- *Louis Blériot*. In: Národní technické muzeum [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.ntm.cz/heslar/louis-bleriot.
- *Ľudmila Šapošniková-Aujeská*. In: Prvá. Female first [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: http://prvezeny.sk/saposnikovova-aujeska/.
- *Melitta Schiller-von Stauffenberg*. In: VDP Nachrichten . [online], [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://repository.si.edu/bitstream/handle/10088/24991/201350AE.pdf.
- Národní archiv, Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), analogová pomůcka č. 908 [online], [cit. 2022-04-12]. Dostupné

z: https://vademecum.nacr.cz/vademecum/permalink?xid=481b5e99268f78870c3c4592da9eef35.

- *Otto Lilienthal. Der erster Flieger*. In: Otto-Lilienthal-Verein Stölln e.V. [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.otto-lilienthal.de/otto-lilienthal.html.
- *Otto Lilienthal*. In: Národní technické muzeum [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.ntm.cz/heslar/lilienthal.
- *Our History*. In: Ninety-Nines [online], [cit. 2023.04.18]. Dostupné z: https://www.ninety-nines.org/our-history.htm.
- *Queens of the Air. American Women Aviation Pioneers*. In: National Archives [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://unwritten-record.blogs.archives.gov/2022/03/01/queens-of-the-air-american-women-aviation-pioneers/.
- *Ruth Elder. All–American Girl of the Jazz Age*. In: Sunland Tribune [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://digitalcommons.usf.edu/sunlandtribune/vol22/iss1/11/.
- *Ruth Elder*. In: Davis-Monthan Aviation Field Register. First Municipal Aviation Field in the U.S. [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: https://dmairfield.org/people/elder_ru/.
- *Ruth Elder*. In: Engines of Our Ingenuity [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://www.uh.edu/engines/epi1944.htm.
- *Ruth Elder*. In: Women in Aviation Resource Center Tribune [online], [cit. 2023-04-18]. Dostupné z: http://www.women-in-aviation.com/cgi-bin/links/detail.cgi?ID=492
- *Schenk von Stauffenberg. Melitta Klara. geborene Schiller*. In: Deustche Biographie [online], [cit. 2023-04-24]. Dostupné z: https://www.deutsche-biographie.de/pnd119036134.html#ndbcontent.
- *Sir George Caley*. In: Britannica [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.britannica.com/biography/Sir-George-Cayley.
- *The First Powered Aeroplane*. In: Wonders of World Aviation [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.centennialofflight.net/essay/Prehistory/mid-19th_century/PH3G5.htm.

- *The First Powered Airship*. In: Space [online], [cit. 2023-04-19]. Dostupné z: https://www.space.com/16623-first-powered-airship.html.
- *The First Solo. Nonstop Transatlantic Flight*. In: Pioneers of Flight [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://pioneersofflight.si.edu/content/first-solo-nonstop-transatlantic-flight.
- *The Great Flight*. In: Scalar [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://scalar.usc.edu/works/ruth-elder-remembered/the-great-flight?path=ruth-elder-main-page.
- *The Passion to Fly and to the Courage to Lead. The Saga of Amelia Earhart – Leading Women into Flight*. In: The Journal of Value-Based Leadership [online], [cit. 2023-04-17]. Dostupné z: https://scholar.valpo.edu/jvbl/vol12/iss2/17/.

8.3 Noviny a periodika

- *Čas*, 28. 9. 1911, 25/268.
- *Čas*, 23. 10. 1911, 25/293.
- *Československá republika. Pražské noviny*, 13. 10. 1927, 248/243.
- *Český deník*, 13. 10. 1928, 17/285.
- *Deutsche Zeitung Bohemia*, 23. 9. 1930, 103/224.
- *Domov a svět*, 15. 6. 1927, 1/21.
- *Letec,* 15. 1. 1928, 3/1.
- *Letec*, 15. 3. 1928, 4/3.
- *Letec*, 15. 6. 1928, 4/6.
- *Letec*, 15. 8. 1928, 4/8.
- *Letec*, 15. 8. 1928, 4/8.
- *Letec*, 15. 8. 1928. 4/8.
- *Letec*, 15. 10. 1928, 4/10.
- *Letec* 15. 10. 1929, 5/10.
- *Letec*, 20. 3. 1931, 7/3.
- *Lidové noviny*, 30. 10. 1923, 31/544.
- *Lidové noviny*, 12. 10. 1927, 35/516.

- *Mladý letec,25. 4. 1930, 2/4.*
- *Mladý letec, 25. 5. 1930, 2/5.*
- *Mlynářské noviny*, 9. 6. 1911, 8/23.
- *Národní listy*, 16. 4. 1911, 51/106.
- *Národní listy*, 14. 5. 1911, 51/132.
- *Národní listy*, 12. 10. 1911, 51/282.
- *Národní listy*, 26. 9. 1934, 74/265.
- *Národní osvobození*, 11. 10. 1930, 7/280.
- *Národní politika*, 6. 11. 1928, 46/309.
- *Neues Tagblatt für Schlesien und Nordmähren*, 13. 11. 1937, 1/267.
- *Sport a hry*, 4. 10. 1910, 9/40.
- *Světozor*, 7. 4. 1911, 11/32.
- *The Journal and Tribune*, 9. 9. 1911, XIX/69.
- *Večer*, 14. 10. 1927, 14/236.

8.4 Články v časopisech

- SALZ, *Hanuš, La Aviadora. Božena Laglerová.* In: Letectví a kosmonautika 94, 2018, 7, s. 42–43.
- MIKOLÁŠEK, Vladimír, *Pod bílým hedvábím*. In: AZ Magaznín 17, 1986, 9, s. 31–33.

8.5 Nevydané prameny

- Archiv města Plzně, fond Krupičková Marie, NAD 843.
- Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), analogová pomůcka č. 908 [online], [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: https://vademecum.nacr.cz/vademecum/permalink?xid=481b5e99268f78870c3c4592da9eef35.
- Národní archiv v Praze, fond Ministerstvo veřejných prací – letecké rejstříky, 1923–1942 (1952), 1004/0/1, kniha č. 1–9.
- Státní oblastní archiv v Plzni. Ohlašovací lístky Plzeň 1918–1914. In: Porta Fontium [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://www.portafontium.eu/iipimage/33012424.

- Státní oblastní archiv v Plzni, Slavíkovice NOZ 1879–1906 III. In: Porta fontium [online], [cit. 2023-04-05]. Dostupné z: https://www.portafontium.eu/register/soap-pn/slavikovice-13.

8.6 Jiné

- Z písemné korespondence s panem Jarošíkem, příbuzným Anežky Formánkové [cit. 2023-04-05].
- Z písemné korespondence s paní Kýčkovou, příbuznou Anežky Formánkové [cit. 2023-04-05].
- Z písemné korespondence s Mgr. Jitkou Kurcovou, Vlastivědné muzeum Dr. Hostaše v Klatovech [cit. 2023-04-05].

9 Resumé

This thesis deals with the pioneers of aeronautics in Czechoslovakia and abroad in the first third of the 20th century. The aim of the thesis is to highlight pioneering acts in the male domain.

Through a comparison of selected fates, the global emancipation movement of women in aviation is approached. For a better understanding, the thesis begins with a brief introduction to aviatics and then divides the chapters by country: Czechoslovakia, Germany, and the United States. Each subchapter presents the life from childhood to the first aviatic achievements of the mentioned female pilots.

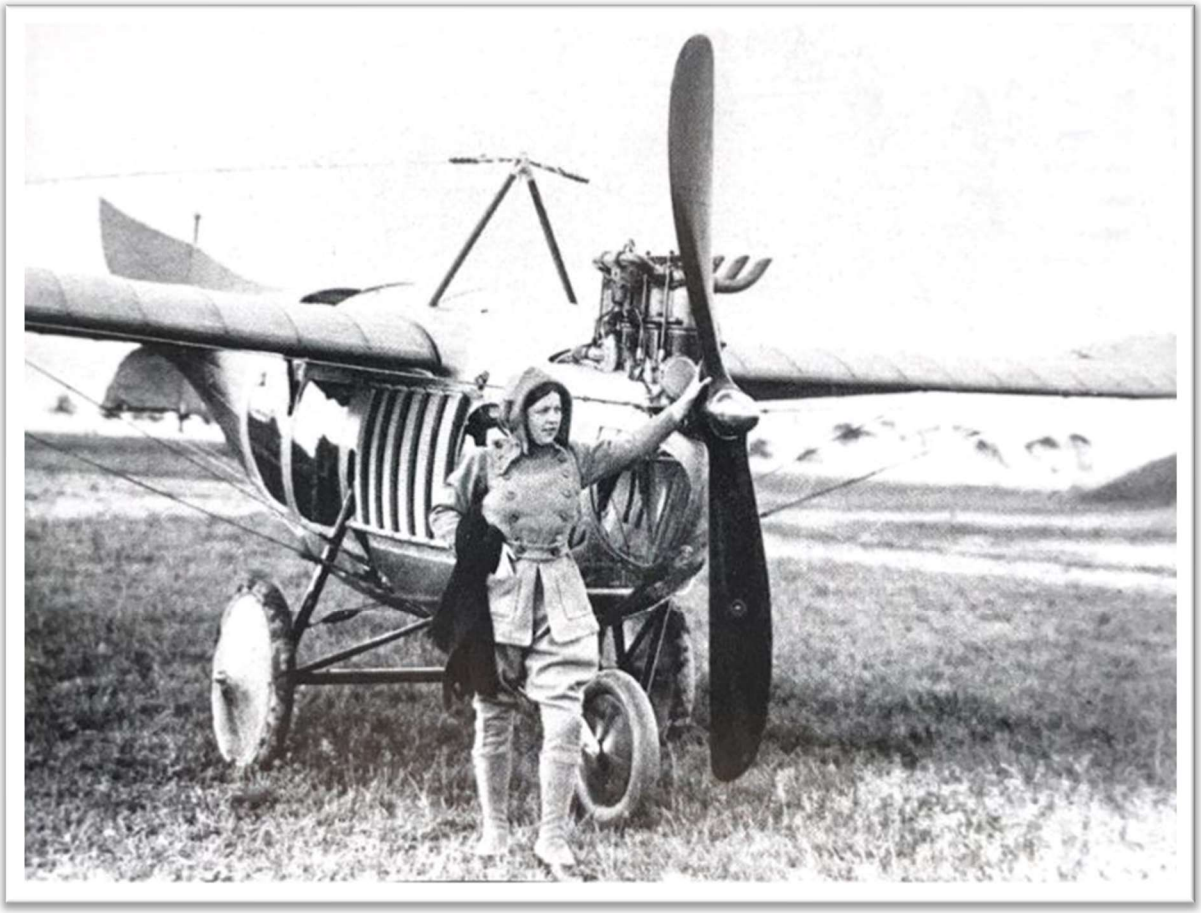
The author considers her interest in women in aviation during its golden era to be beneficial, as this topic is still unexplored, especially as far as Czech and Slovak women pilots are concerned. Through her thesis she has attempted to bring the subject closer to the forefront and would like to take a more comprehensive look at Czechoslovak women aviators in the period in the later stages of her research. Information from archival materials stored not only in technical institutions could provide a deeper understanding of this unexplored topic.

10 Přílohy

Seznam:

1. Božena Láglerová.
2. Božena Láglerová.
3. Anežka Formánková.
4. Anežka Formánková.
5. Marie Krupičková.
6. Marie Krupičková.
7. Melitta Schenk hraběnka von Stauffenberg.
8. Melitta Schenk hraběnka von Stauffenberg.
9. Ruth Elder.
10. Ruth Elder.
11. Kresba.

1. Kabinetní fotografie Boženy Láglerové pochází z dob jejího divadelního angažmá. Datace neuvedena. Zdroj: SALZ, Hanuš, *La Aviadora*, Praha 2009, příloha č. IV.



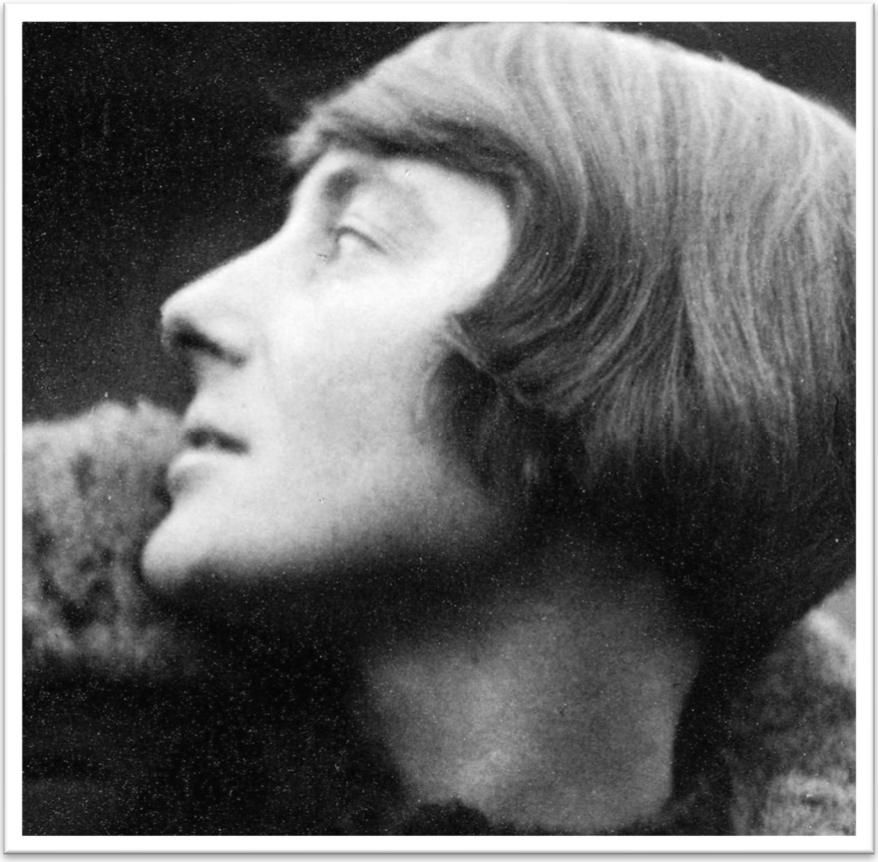
2. Božena Láglerová pózující před jednoplošníkem *Etrich-Limousine*, Josefov 1913. Zdroj: Zdroj: SALZ, Hanuš, *La Aviadora*, Praha 2009, příloha č. XXVIII.

3. Anežka Formánková, v pozadí letoun typu *Aero A 12*, 1933. Zdroj: *Eva. Časopis moderní ženy*, 15. října 1933, 5/22.

4. Anežka Formánková pózující u letadla typu *Avia-bh-11.18*, na zadní části letadla se nachází znak Západočeského aeroklubu, 1933. Zdroj: Zdroj: *Eva. Časopis moderní ženy*, 15. října 1933, 5/22.

5. Kabinetní fotografie Marie Krupičkové, 1930. Na fotografii je oděna v ikonické bílé letecké kukle a kombinéze. Zdroj: Archiv města Plzně, Krupičková Marie, NAD. 843.

6. Marie Krupičková pózující u letadla typu *Brandenburg A 26*. Fotografie byla pořízena po jejím prvním seskoku padákem. V náruči drží kytici. 21. září 1930. Zdroj: Archiv města Plzně, Krupičková Marie, NAD. 843.



7. Melitta Schenk hraběnka von Stauffenberg, rozená Schiller. Fotografie pochází ze studentské průkazky z dob studia na mnichovské univerzitě, 1923. Zdroj: MULLEYOVÁ, Clare, *Hitlerovy pilotky. Pravdivý příběh hitlerových valkýr*, Praha 2018, příloha číslo IV.

8. Melitta Schenk hraběnka von Stauffenberg, rozená Schiller.V pozadí letoun typu Junkers Ju 87 Stuka, 1943. Zdroj: MULLEYOVÁ, Clare, *Hitlerovy pilotky. Pravdivý příběh hitlerových valkýr*, Praha 2018, příloha číslo XV.

9. Ruth Elder, právem přezdívaná *„Miss America of the Air“*. Na fotografii s typicky uvázaným šátkem. Nedatováno. Zdroj: *Aviation's glamour girl. Ruth Elder*. In: Time and Aviation [online], [cit. 2023-04-26]. Dostupné z: https://timeandnavigation.si.edu/multimedia-asset/aviations-glamour-girl-ruth-elder.

10. Ruth Elder pózující nejspíše před svým letounem typu *Swallow NC8730.* Nedatováno. Zdroj: *Ruth Elder*. In: Davis-Monthan Aviation Field Register. First Municipal Aviation Field in the U.S. [online], [cit. 2023-04-26]. Dostupné z: https://dmairfield.org/people/elder_ru/.

11. Kresba ženy-parašutistky. Zdroj: *Mladý letec*, 25. 9. 1930, 2/8.