

Poděkování

Mé vřelé díky patří především vedoucí mé bakalářské práce, Doc. Emilii Frýdecké ak. mal. za neskonalou trpělivost a moudré rady nejen při zpracování závěrečné práce, ale i v průběhu celého studia. Taktéž děkuji celému uměleckému vedení, rovněž za trpělivost. Rodině, ženě, přátelům.

A Strejcovi.

Anotace

Má bakalářská práce je ztvárněním mé představy o sportovní eleganci. Sportovní eleganci z ženského pohledu – tedy do jisté míry pohodlnou a z větší míry stylovou a šik.

Kolekce šesti dámských oděvů se skládá ze tří samostatných oddílů, určených pro různé druhy bicyklů, dvě kola pro jízdu ve městě – klasické dámské kolo, skládačku a sportovní jízdu - horské kolo.

Oděvy respektují přirozenou polohu lidského těla při pohybu na daném typu bicyklu. Při navrhování jsem vycházela z dobových reálií – jednotlivé oděvní kompozice jsou inspirované historickou módou, materiály a stylem doby, ze které daný bicykl pochází.

Oděvní kompozice kola esteticky doplňují.

Anotation

My bachelor thesis is representing my image about sporty elegance. Femininity sporty elegance- comfortable, stylish and chic.

Collection of six lady's outfits consist three separate parts for different types of bicycles, two bikes are for riding in the city- classical lady's bicycle, moulton bike and mountain bike. Clothing respect a natural position of human body on the type of the bike. When I was designing clothes, I used contemporary realities- individual compositions are inspired by historical fashion and by style of period, when were the bikes all the rage.

Clothing compositions are aesthetically complementing the bicycles.

Klíčová slova

Bicykly

Sportovní elegance

Historie

Ženskost

Silueta

Nové materiály

Pohodli

Emancipace

Key words

Bicycles

Sporty elegance

History

Feminity

Silhouette

Contemporary Textiles

Comfort

Emancipation

Obsah

1 Úvod

7

2	Inspirační zdroje	
	10	
2.1.	Historie cyklistiky	10
2.1.1.	Vývoj kola	10
2.1.2.	Vývoj cyklistiky	16
2.1.3.	Ženy a cyklistika	17
2.2.	Počátky sportovního odívání žen	18
2.2.1.	Druhá polovina 19. století	18
2.2.2.	20. století	19
2.3.	Sportovní elegance	20
3	Softshell	22
4	Inspirační skici	23
5	Vlastní kolekce	31
5.1.	Oděvy	31
5.1.1.	Linie Rover	31
5.1.2.	Linie Eska	32
5.1.3.	Linie MTB	32
5.2.	Popis kolekce	33
5.2.1.	Úpletové asymetrické tričko s dlouhým rukávem	33
5.2.2.	Úpletová halenka s náprsenkou a dlouhým rukávem	35
5.2.3.	Úzké kalhoty se zvýšeným pasem	37
5.2.4.	Široké kalhoty v jezdeckém stylu	39
5.2.5.	Kabátek v jezdeckém stylu	41
5.2.6.	Krátké sako	43
5.2.7.	Zavinovací plášť	45
5.2.8.	Dvouřadový plášť s pláštěnkou	47
5.2.9.	Sportovní bunda s klínovými rukávy	49

5.2.10.	Sportovní bunda se zvýšeným límcem	51
5.2.11.	Legíny	53
6	Obrazová dokumentace	55
6.1.	Oděvy	
6.2.	Návrhy na textilní potisk	71
7	Závěr	73

1 ÚVOD

„Design není jen to, jak nějaká věc vypadá a jaký vzbuzuje pocit.

Design je to, jak ta věc funguje.“

- Steve Jobs, spoluzakladatel Apple Inc.

Klíčová slova

... bicykly, sportovní elegance, historie, ženskost, silueta, nové materiály, pohodlí
emancipace

Tvůrčí práce je jedna z nejkrásnějších, ale také nejnesnadnějších činností. Předchází jí samostatná potřeba vytvářet nové věci. Častěji však tvoříme na základě určitého zadání. Kdo má navíc to štěstí a chce tvořit nové, estetické hodnoty s respektem k zadání, ten se blíží k pomyslnému vrcholu veškerého tvoření. Designu.

Ve své bakalářské práci se i já snažím alespoň trochu tomuto vrcholu přiblížit. Během let strávených vzděláváním jsem si kladla otázku, zda chci tvořit módu pro módu, nebo oděv pro žití. A čím déle pozoruji okolní svět, tím spíše vítězí druhá varianta. Nyní zhodnocuji zkušenost, dovednosti a vědomosti nasbírané během studií, vytvářím kolekci, jež má být estetická i funkční. Vždyť je mnohem lepší uvařit jídlo, které druzí s chutí sní a ještě si přidají.

Pro svou tvorbu jsem si vybrala zadání blízké mnohým z nás, jízdu na bicyklu. V době kdy světu vládne trend zdravého životního stylu, který jde ruku v ruce s trendem šetření životního prostředí, je právě kolo jedním z prostředků, jak souhlasit s těmito názory. Nejenže přirozený pohyb pomáhá udržet naše tělo ve formě, osvěží ducha, povzbudí a nic nestojí, ale jízdou na kole do práce, školy či na sobotu do hor ušetříme také kousek přírody. To rozhodně není málo a je dobré, že si to mnozí uvědomují.

Počet cyklistů tak neustále vzrůstá, je jim přizpůsobována infrastruktura a veškeré podmínky, kolo si dnes koupíte na každém rohu. A ne ledajaké, neboť doba, kdy si každý kupoval univerzální horské kolo, je naštěstí už dávno pryč. Dnes si může každý vybrat z kola

na silnici, do terénu, odpružené na sjezdy, kola městská, retro kola, cruiser kola, kola na rampu... zkrátka kolo na cokoliv si vzpomenete. Kolo se stává životním stylem. Mladí lidé se scházejí a tráví svůj volný čas „v sedle“. Svá kola si upravují, skládají, doladují podle svého vkusu a potřeb. Ti starší ocení bicykl jako dopravní prostředek, anebo s ním tráví víkendy na čerstvém vzduchu.

Každý kdo na kole jezdí ať už jakýmkoliv způsobem, ocení, když ho jeho oblečení nejenom zahálí, zahřeje a nějak vypadá, ale i odpovídá danému pohybu. Protože není nic horšího než zjistit, že vám celou cestu potáhne na záda, rukávy jsou krátké a na zádech praská šev. Silniční cyklisté to mají jednoduché, protože snad v každé prodejně sportovního vybavení si koupí dres a kalhoty s měkkou vložkou. Co ale ostatní? Především pak ženy? A právě ženám, cyklistkám, se věnuji ve své bakalářské práci.

Prvním důležitým úkolem bylo vytipovat druhy cyklistiky, které jsou ženě blízké. Samozřejmě se najde několik odvážných, které se vrhají na dlouhé závody v silniční cyklistice, maratony na horských kolech, sjezdy či jezdí na bmx... tyto disciplíny jsou však především mužskou záležitostí. Nechci zabředávat do genderových úvah o tom, co ženy dělají nebo nedělají, nehodlám bojovat za nový pořádek a lepší zítřky, a tak s klidem napíšu, že ženy jezdí na kole do práce či do školy, na nákup a o víkendu do přírody na projížďku lesem. Podařilo se mi tedy najít tři kola, které ženy využívají. Klasické dámské kolo s kulatým rámem je doplněk, který sluší každé ženě. Skládačka, kolo, které nejenom poskládáte, ale i doslova obskládáte taškami s nákupem, a ještě se na něj vejde spolujezdec. A konečně MTB, protože i ženy rády sportují.

Ženy bývají marnivé a výběr správného oblečení radí často nad všechny ostatní povinnosti, není pro ně lehké vybrat si z nabídky sportovního oblečení určeného pro jízdu na bicyklu. Všechno je příliš sportovní, postrádá detail, nesluší, nesedne... „nehodí se mi ke kolu“ slýchá často prodejce ve sportovních potřebách. Toto znám moc dobře z vlastní zkušenosti a bylo to pro mě prvním impulzem ke zpracování tohoto tématu. Ke každému typu kola jsem vytvořila odpovídající outfit, který koresponduje nejenom s typem a tvarem kola, ale i s dobovou módou, materiály a stylem. Samozřejmostí je ohled na funkční stránku věci, proto jsou všechny oděvy střihově řešené tak, aby poskytovaly maximální komfort při dané estetické funkci. V kolekci najdete řadu funkčních detailů, variabilitu, možnost kombinace jednotlivých outfitů mezi sebou.

V písemné obhajobě věnuji poměrně dost prostoru samotnému vývoji kola. Bicykl urazil po téměř dvě století dlouhé časové ose dlouhou cestu. Na této ukázce je chci ukázat, že respektováním potřeb cyklistů, použitím nejnovějších dostupných materiálů, konstrukcí stále více odpovídající ergonomii lidského těla a vyladěním celkového vzhledu kola v těchto souvislostech lze dosáhnout takového výsledku, že výrobek uchvátí celé generace.

S respektem k potřebám cyklistky, s ohledem na historii, použitím odpovídajících materiálů, i já jsem se snažila přiblížit designu.

1. INSPIRAČNÍ ZDROJE

1.1. Historie cyklistiky

2.1.1. Vývoj kola

Drezína

Historicky ověřeným prvním nástrojem, který se pohyboval na dvou kolech a byl poháněn řidičem, pochází z počátku 19. Století. Následkem neúrody, způsobené výbuchem Indonézké sopky Tambora v roce 1815, došlo k mohutnému úhynu mnohých hospodářských zvířat včetně koní. Protože v této době byl kůň nejrychlejším dopravním prostředkem, bylo nutné najít alternativu. Němec Karl Friedrich von Drais již v roce 1813 zkonstruoval dřevěný samohyb o dvou kolech, z nichž přední bylo ovladatelné pomocí oje. Vážil kolem 22 kilogramů a byl poháněn odrazy nohou od země.

Tento nástroj se právě v době krize stal jediným dopravním prostředkem nevyužívajícím koňské síly, který zvládl vzdálenost 13 kilometrů v čase kratším než 60 minut. Vynález uvítala řada mužů nadšených pro technické novinky, v roce 1818 byl patentován pod názvem Draisina a hojně rozšířen především v Západní Evropě a Severní Americe. V roce 1820 si Drezína našla cestu i do Českých zemí. Ve svých básních ji opěvuje obrozenecký básník Jan Kollár.

Popularita drezíny rychle zanikla, neboť stále častěji docházelo k dopravním nehodám způsobených její špatnou ovladatelností. V některých městech byla dokonce zakázána.



Velociped

Pohybovat se na drezíně vyžadovalo obrovskou fyzickou námahu, stroj byl velmi těžký a nemotorný. Zlepšení přinesla nová verze Anglického konstruktéra Denise Johnosona. Dřevěný rám se ztenčil, zakulatil a tím poskytl prostor pro větší kola, aniž by se zvýšilo sedlo. Tak jako tak, pořád bylo nutné pohánět stroj odrážením od země a brzo prochozené podrážky jezdců inspirovaly k dalšímu vývoji velocipedu.

Skotský kovář Kirkpatrick Macmillan v roce 1839 poprvé opatřil velocipedu mechanický pohon – kolo se uvádělo do pohybu podobně jako lokomotiva – nohy se zapíraly o páky, které převáděly pohon do zadního kola. I toto kolo však bylo postupně zavrhnuto, neboť docházelo k častým úrazům.



Řešením, usnadňujícím pohyb na velocipedu bylo umístění šlapátek na přední kolo. Francouz Ernest Michaux si však jako první nechal tento vynález v roce 1863 patentovat. Od roku 1861, kdy byly vyrobeny první dva takovéto velocipedy, se jejich počet do roku 1869 rozrostl na 50 000. V čem tento úspěch spočíval? Šlapadla na předním kole umožňovala pohybovat se mnohem rychleji, dřevěný rám byl nahrazen kovovým, kolo se odlehčilo a stalo se elegantním. Litý rám umožnil masovou výrobu. Nebezpečnost velocipedu byla eliminována přidáním brzdného mechanismu. Nicméně pořád ještě nebylo vyhráno.

V Anglii tomuto kolu přezdívali „bone-shaker“ neboli kostitřas, a to proto, že kolo jezdilo prakticky po ráfku. Až v roce 1870 nechala Anglická dvojice konstruktérů Starley-Hillman patentovat kolo s pryžovou obručí v ráfcích. Tento vynález odstartoval velocipedové šílenství. O dva roky později se na ulicích objevují první vysoká kola.

Vysoké kolo

Protože velociped se neustále zdokonaloval a kolem roku 1870 se začaly pořádat první závody, postupoval vývoj stále kupředu ku zvýšení efektivity šlapání. Logickým vyústěním bylo pro konstruktéry zvětšení velikostního rozdílu mezi koly. Přední kolo nyní dosahovalo průměru až 1,5 metru podle délky nohou cyklisty. Najednou mohlo na jedno šlápnutí a protočení urazit mnohem větší vzdálenost. Zato zadní kolo bylo nápadně zmenšeno. Tomuto kolu se v Anglii přezdívalo „penny-farthing“ penny – libra – zastupovala větší přední a farthing – haléř zadní kolo. Nad předním kolem byla řídítka a sedlo. S tímto kolem je spjato jméno konstruktéra Jamese Starleyho, který jej sice nevynalezl, ale obohatil konstrukci o pevné gumové pneumatiky a rám ponechal dutý. Tato kola nebyla příliš bezpečná, byla vratká a padalo se z výšky. Úrazy byly vážného charakteru a na denním pořádku. Navzdory tomuto faktu tato kola opět vzbudila veliký zájem (především u mladých mužů vyhledávajících dobrodružství), rozšířila se po celé Evropě, pořádaly se na nich závody a mezi sběrateli velocipedů jsou velmi oblíbená dodnes.

Jezdit na tomto kole bylo pro ženy a děti prakticky nemyslitelné. Pro ně konstruktéři vyvinuli takzvané tricykly – tříkolky, které měly buď dvě velká kola se sedátkem uprostřed a malé kolo vpředu – typ „sociable“, anebo malé kolo z boku – typ „rotary“. Tato kola byla oblíbená pro svoji stabilitu a možnost cestovat ve dvojici.

Další snahou o konstrukci bezpečnějšího bicyklu a zároveň velkým krokem ke kolu jak ho známe dnes, bylo takzvané „safety bicycle“ – bezpečnostní kolo. Tento bicykl měl prohozená kola – zadní bylo větší než přední, ale rozdíl již nebyl tak markantní a při jeho pohánění se od pastorku s pedály vedl řetěz, který konečně poháněl zadní kolo. Menší přední kolo bylo přesnější, bicykl stabilnější.



Nízké kolo - Rover

Zkvalitnění metalurgického průmyslu na konci 19. Století s sebou přineslo nejenom počátky průmyslové revoluce, ale také další zdokonalování vývoje bicyklů.

Konstrukce bezpečnostního kola pouze předurčila směr, kterým se další změny budou ubírat. Aby i ženy konečně mohly osedlat bicykl namísto tricyklu, bylo nutné změnit konstrukci tak, aby obě kola byla stejně veliká. Komerční úspěch každého nového typu však závisel vždy na rychlosti, kterou je kolo schopné vyvinout. Pouhé setření rozdílu mezi průměrem obručí by znamenalo návrat zpět k prvním velocipedům. Bylo nutné vymyslet způsob, který znásobí sílu vloženou do pedálu. Nyní to bylo možné – nové technologie ve zpracování kovů dovolily konstrukci ozubeného kolečka a řetězu v takové jemnosti, aby se princip využitý pro zvýšení efektivity šlapání u vysokého kola mohl zachovat pouze ve formě systému vedení řetězu od pedálů. Tak vznikl systém převodu tak, jak ho známe dnes.

Kolo Rover bylo společností uvedeno, a k tomu, aby si vydobylo přízeň, stačilo několik vítězství v závodech na stadionu. Překvapení majitelé vysokého kola se nestačili divit.

Nevýhodou Roveru oproti vysokému byla nižší úroveň absorpce otřesů. Pryžové obruče na ráfcích nezaručovaly pohodlnou jízdu na hrubé dlažbě. Tento nedostatek vymítil v roce 1890 irský zvěrolékař John Boyd Dunlop, když vynalezl pneumatiku plněnou vzduchem a Rover konečně zvítězil na plné čáře. V té době byl také zkonstruován kosočtverečný rám, který známe dodnes – tato konstrukce zaručuje komfort a snadnou údržbu. Tento zjednodušený design také snížil konečnou cenu pro zákazníka

Kolo nyní splňovalo požadavky na snadno ovladatelný, bezpečný, pohodlný a rychlý stroj, což znamená jeho masivní rozšíření i mezi střední vrstvu, navíc – nyní už není jen

adrenalinovou zábavou mužů, ale pohodlným dopravním prostředkem i pro ženy.



Kolo ve dvacátém století

Konec devatenáctého století byl ve znamení cyklistické revoluce. Masová výroba dokázala srazit cenu kola natolik, že si jej mohly dovolit široké vrstvy. Kolo se stalo důležitým dopravním prostředkem pro všechny a nebylo jen adrenalinovou zábavou mladých mužů. Počátek dvacátého století byl ve znamení velkého vystřízlivění. Americká automobilka Ford prodává první automobily a kolo ustupuje do pozadí, alespoň v Americe je bráno pouze jako zábava pro děti. Evropa kolo stále využívá v dopravě, sportu i volnočasových aktivitách. Pouze tady se dále vyvíjí a zdokonaluje, aby vyhovělo rozmanitým potřebám cyklistů. Ve Francii je vynalezen první systém umožňující využívat různé převody obtížnosti – přehazovačka. Ta je zprvu používána pouze v cykloturistice, v roce 1930 je povoleno její využití závodníky. K dnešní podobě však má ještě daleko – aby si tehdy závodník mohl přehodit, musel zastavit a slézt z kola.

Pro dopravní a rekreační účely vznikají také první dámská kola, ta se vyznačují sníženým a zakulaceným rámem a užšími řídítky. Kolo tohoto typu v sobě nese ryzí ženskost a jejich repliky jsou v dnešní době velmi populární. Kola se vyrábějí po celém světě. V Čechách jsou továrny ES-KA, Tripol, Stadion, Zbrojovka Strakonice...

V 60. letech přichází nová konstrukce kola pro rekreační jízdu. Anglický designér Alex Moulton chtěl navrhnout kolo, které bude vhodné pro obě pohlaví, subtilní a skladatelné. Světlo světa tak spatřilo „Moulton bike“, bicykl s malými koly a zcela novým designem rámu nazývaným „Lazy frame“. Tento rám nemá horní trubku a tak umožňuje jízdu na kole i osobám se sníženou pohybovou

schopností. Prodloužení rámu nad zadní kolo vytvořilo stojánek na zavazadlo. Skládací systém umožňoval kombinovat jízdu více dopravními prostředky. U nás je toto kolo známé jako skládačka ES-KA, a do ulic se doslova naválilo na konci devadesátých let. Stalo se oblíbeným dopravním prostředkem pro mnohé ženy.



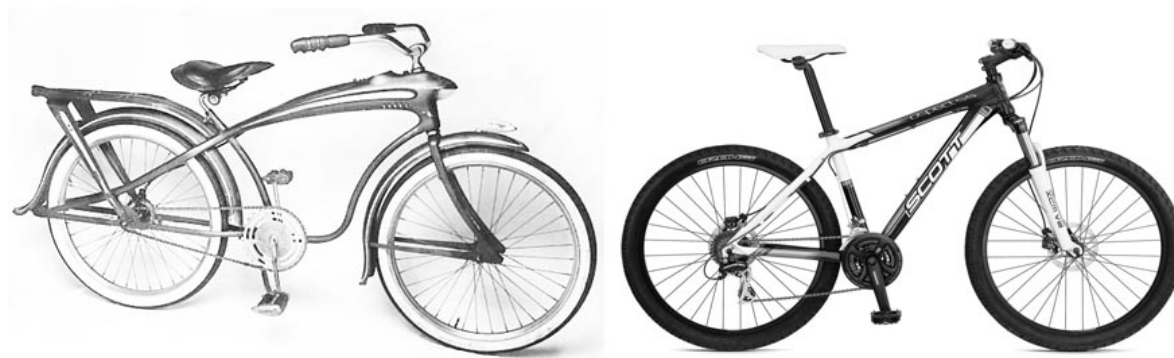
MTB – horské kolo

Ve 30. letech přichází Schwinn s novou, balonovou pneumatikou a kolem Cruiser, které v polovině století posadí Američany zpátky do sedla. Toto kolo se těší velké oblibě do dnes, a právě ono stálo u zrodu populárního horského kola. V sedmdesátých letech dvojice kamarádů, Garry Fischer a Joe Breeze trávila svůj volný čas sjížděním Kalifornské hory Tamalpais na starých Cruiserech. A byl to právě Fischer, který později nazval kolo od Toma Rytchey horským – Mountain bike, zkráceně MTB.

MTB je kolo určené pro extrémní pohyb na nerovném terénu. Tomuto pohybu je uzpůsobeno konstrukční řešení rámu, vidlice, pneumatik i řídítek. Specifické jsou rovněž doplňky, jako je přehazovací systém. Na rozdíl od silničního kola se zde využívá široké spektrum převodů, brzdy musí být dokonalé, pneumatiky široké, stejně jako řídítka.

Zatímco v sálové a silniční cyklistice se vývoj zastavil – dodnes se používají pouze nové, kvalitnější a lehčí materiály, na poli horských kol se vývoj nezastavil dodnes. Kolo se neustále profiluje pro různé typy MTB disciplín, zdokonaluje se odpružení, přesmykácí systémy, vyvíjí se dokonalější brzdící mechanismy. Toto kolo se již od osmdesátých let těší největší oblibě zákazníků, množství prodaných kusů je mnohokrát vyšší než u jakéhokoliv

jiného kola.



2.1.2. Vývoj cyklistiky

Počátky cyklistiky byly nesnadné. Prvním nadšeným uživatelům drezíny a velocipedu se okolní svět vysmíval, že jejich jízda připomíná dítě na houpacím koníku. Vzhledem k těžkopádnosti tohoto stroje navíc docházelo k častým kolizím s pěšími, což vyústilo v perzekuce prvních cyklistů a zákazy užívání strojů. S postupným zdokonalováním kola se i širší vrstvy nadchly pro tento stále bezpečnější dopravní prostředek, nástroj pro závodění a zdroj zábavy.

Cyklisté se začínali sdružovat ve spolcích po uskutečnění prvních závodů velocipedistů v roce 1868. Jednalo se o komorní akci s nízkou účastí, závod se jel na vzdálenost 1200 metrů v pařížském parku Saint Cloud. V příštím roce byl založen 1. Časopis věnovaný cyklistice – La Vélocipède Illustré. Téhož roku pořádá skupina nadšenců na území Francie další závod mohutnějšího charakteru. Byl meziměstský, zdolání 126 kilometrové vzdálenosti mezi Paříží a Rouenem bylo výzvou pro 300 přihlášených závodníků.

Také v českých zemích se jízda na kole těšila veliké oblibě, dokonce takové že vůbec

první sportovní časopis vydávaný v Čechách se věnoval cyklistice – pod názvem Cyklista vyšlo první číslo 15. Října roku 1884.

Okruh nadšenců cyklistiky se zvyšoval úměrně s postupem zdokonalování bicyklů. Deset let poté, co byly uvedeny pneumatiky, nestálo nic v cestě k založení jednoho z dodnes největších cyklistických závodů na světě - 1. Ročník slavné Tour de France se uskutečnil 1. Července roku 1903. Závodu o délce necelých 2500 km se zúčastnilo na 60 jezdců převážně francouzské národnosti.

Další vývoj cyklistiky jako sportu se profiluje do jednotlivých odvětví rozdělených mezi dvě základní disciplíny. Do rychlostní kategorie patří silniční cyklistika, dráhová, cyklokros, horské kolo a sportovní turistika, do technické pak krasojízda a nový styl – bmx závody.

Dalším milníkem cyklistiky byl objev jízdy v terénu. Ač byl první cyklokrosový spolek založen v Paříži v padesátých letech minulého století, za masivní rozšíření tohoto stylu vděčíme Kalifornské dvojici Fischer – Breeze zmíněné již výše v části věnované vývoji kola. Tito mladíci objevili a dokázali prodat nadšení z volné jízdy přírodním terénem. Na jejich popud, a také proto, že postupně zničili snad všechna dostupná kola typu Cruiser ve svém okolí, začali spolu Tomem Ritcheyem vyrábět první rámy a převodové mechanismy. Fischer pak poprvé použil označení Mountain bike. První horské kolo bylo uvedeno v roce 1979. V roce 1980 je prodán první sériově vyrobený typ – Stumpjumper firmy Specialized. Opravdovou vlnu pak zvedla dvojice japonských firem Shimano a Suntour, když začali vyrábět kvalitní převodové a brzdové komponenty speciálně navržené pro jízdu v terénu.

V roce 1996 bylo horské kolo poprvé zařazeno do programu Letních Olympijských her v Aténách. Soutěžilo se v disciplíně Cross-country.

Vývoj cyklistiky tímto samozřejmě není završen, nicméně se jedná o poslední oficiální velkou událost a tak můžu tuto kapitolu uzavřít slovy, že je jen málo sportů, které se dnes těší takové oblibě mezi veřejností, neustále mění svou tvář a posouvají se kupředu.

2.1.3. Ženy a cyklistika

Počátky cyklistiky nebyly ženám příliš nakloněny. Konstrukce kola nebyla stavěná na to, aby jej osedlala žena v objemné sukni dlouhé až ke kotníkům, tak, jak to diktovala tehdejší morálka a móda. V devatenáctém století se ženy mohly pouze vozit na tricyklech – tam tento

společensky nutný úbor nikterak nepřekážel. Jezdit na vysokém kole bylo zcela nemyslitelné. Změnu přináší až kolo typu rover. Snížený typ kola dovoluje ženám jezdit na kole, aniž by ukázaly holý kotníček. Ani to se však neobejde od mnohých úrazů, způsobených nejčastěji zamotáním sukně do paprsků výpletu. Ženy se však požitku z jízdy na bicyklu vzdát nechtěly. Kolo jim najednou poskytovalo svobodu, získanou díky možnosti rychle se přemísťovat bez závislosti na muži nebo drožce. Mělo tak velký vliv na ženskou emancipaci.

Bojovnice za rovnost mužů a žen a sufražetka Susan Borownell Anthonyová řekla:

„Dovolte mi zmínit se o tom, co si myslím o cyklistice. Myslím si, že pro emancipaci vykonala mnohem víc, než cokoliv jiného na světě. Dala ženám pocit svobody a samostatnosti. Pokaždé se raduji, když vidím ženu na kole, vidím obraz svobodného, ničím nesvázaného ženství.“

Najednou bylo nutné udělat něco jinak. Řešení tohoto problému vykonalo mnohé také pro posun v chápání ženského odívání a vedlo k osvobození od korzetů a miliónu spodniček.

Žena západní civilizace si vůbec poprvé oficiálně vypůjčila od muže kalhoty.

2.2. Počátky sportovního odívání žen

2.2.1. Druhá polovina 19. století

Byla to právě cyklistika, která uvedla v chod ohromnou změnu v dámském šatníku. Nebýt Prvních cyklistek, které si prosadily nošení takzvaných „bloomers“, řasených kalhot prudce stažených pod kolenem, by možná ani Coco Chanel neoblékla své široké námořnické kalhoty. Bloomers umožňovaly volný pohyb na bicyklu, přičemž jejich horní část byla stále široká jako nařasená sukně.

Historie těchto kalhot ovšem sahá mnohem hlouběji. Přesněji do dějin Francouzské revoluce. Tehdejší podmínky budování nového státu nahrávaly ženám k prvním krůčkům zrovnoprávnění. Inspiraci k nošení kalhot našly na obrázcích z nového kontinentu, kde viděly, že indiánské ženy v kalhotách nevypadají zase tak hloupě. Dámy tedy své spodničky nechaly přешít na široké kalhoty ne nepodobné tureckým kalhotám.

Tento trend však brzy zmizel, aby jej v polovině devatenáctého století, v období viktoriánské módy, znovu objevila dáma jménem Amanda Bloomer. Kalhoty nosila dlouhé až

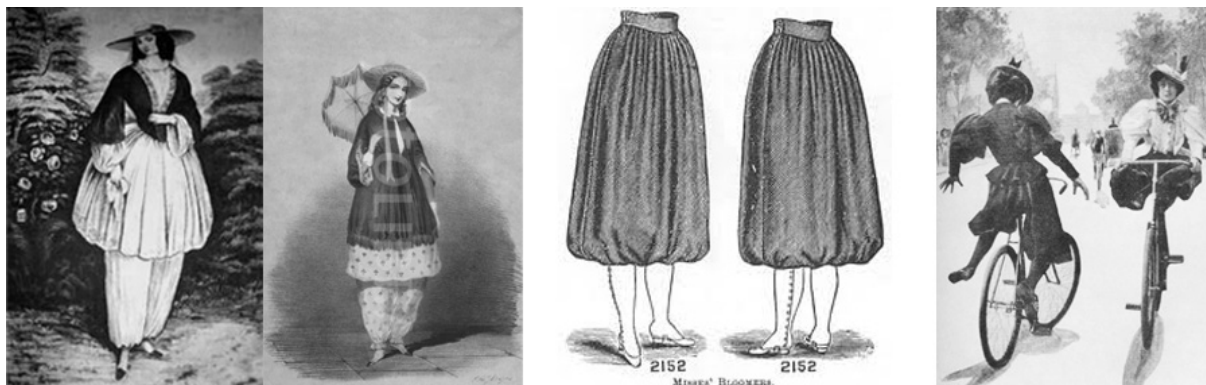
ke kotníkům a přes ně si oblékala sukni v délce po kolena. Věřila, že toto je hygieničtější než spodničky a korzet. Nakonec však stejně tyto kalhoty opustila, když zjistila, že krinolína jí je pohodlnější.

Po její smrti v roce 1895 byly kalhoty již potřetí objeveny cyklistkami. Pytllovité, bohatě našasené kalhoty, v té době už nazývané „bloomers“, propagoval také Spolek za racionální oblékání. Ten kritizoval a odmítal deformování figury korzetem a hlásal, že žádná žena nemusí nosit osm kilo spodního prádla.

Další propagátorka kalhot, Lady Harberton, navrhla dělený kostým skládající se z kalhotové sukně a delšího kabátku. Kabátek byl vypasovaný, se protisklady a záhyby v zadním díle a šůskem. Tento oděv však přijala jen hrstka cyklistek – ty další raději neriskovaly posměch a kalhoty nosily pod sukni, anebo opět jenom dlouhou sukni.

Spolu s vývojem svrchního sportovního oblečení se vyvíjelo i spodní. Dříve ženy v chladném počasí zahřívaly především spodničky. Nyní bylo nutné najít cyklistkám alternativu.

Německý biolog, lékař a hygienik Gustav Jäger na konci 19. století rovněž propagoval zdravý styl v oblékání. Nazýval jej „Normalkleidung“ – normální oblečení, a dokázal, že jemné vlněné úplety jsou hygieničtější než úplety z rostlinných vláken. Pro ženy navrhl vlněné košile, spodničky, podvlékačky a kalhoty. Jeho nápady byly přijaty a dodnes jsou jeho obchody populární zejména v Anglii.



2.2.2. 20. Století

Počátek 20. století byl ve znamení kontrastů. Upjatá viktoriánská móda se začínala přejídat a návrháři ve svých myšlenkách utíkali do neznámých, exotických krajín, opájí se

orientálními motivy a čerpají inspiraci v přírodě. To vše utnula válka. Ještě před ní se několik návrhářů popralo o to, kdo první vynalezl podprsenku. Byl to Paul Poiret a Madeleine Vionnetová se svým korzetem rozděleným na dvě části, anebo američanka Mary Jacobs? Patentována byla v roce 1914 v Americe. Byl to významný posun, který ženy konečně osvobodil od korzetu.

1. Světová válka ženy nadobro změnila. Protože mnoho mužů je na frontě, musí částečně zastat jejich práci. Ženy statečně přijímají tento úkol, v nasazení nosí kalhoty a kombinézy jako by se v nich narodily. Po válce se jim najednou nechce vrátit zpátky k plotně. Okusily přátelství, tvrdou práci a za ní odpovídající ocenění. Mužský svět. Není proto divu, že žena dvacátých let chce sportovat, řídit auto, pracovat, ale také kouřit cigarety. Tak, jako muži. Nebude trvat dlouho a tento aktivní způsob života ji donutí změnit svůj styl oblékání.

„Roaring twenties“ nazývají historici tuto éru. Tančí se swing, šaty se zkracují ke kolenům, úsporná opatření po válce dovolují šít úsporně, z menšího množství materiálu. Pasová linie se posouvá na boky, nejenom u šatů, ale i u kabátů. Žádoucí je chlapecká silueta, ženy si stříhají vlasy těsně pod ušní lalůček. Chtějí hrát tenis, plavat, jezdit na kole. Na módním poli vystupují nové postavy, které je v tomto budou podporovat.

2.3. Sportovní elegance

Coco Chanel

Francouzka Gabrielle Coco Chanel dala světu nejenom známé malé černé, ale jako první návrhářka začala pracovat také s žerzejovými materiály. Převedla pánský šatník do ženského s takovou lehkostí, že by nikdo v jejích úpletových šatech nepoznal střih pánské košile. Svoji módu propaguje sama na sobě, a tak ji fotografové často zachytili v širokých námořnických kalhotách a lehkém pulovru. A právě tyto prvky odívání jsou inspirovány novou touhou ženy oblékat se pohodlně a slušivě - ve stylu sportovní elegance. Legendární nepodšitý kostým završuje úspěšnou dráhu této módní návrhářky, která dala hmotnou podobu slovu ležérní.

Jean Patou

Francouzský módní návrhář, vynálezce pánské kravaty a dámské tenisové sukně. Tento talentovaný návrhář se zabýval sportovní módou pro ženy, z jeho dílny pochází již zmiňovaná sukně a další novinka – pletené dámské plavky, které ženu na tehdejší dobu nezvykle odhalují. Patou také začal sportovní modely pošívat svými iniciály, čímž zajistě inspiroval mnohé dnešní módní značky. Neúnavně bojoval za vymícení krátké sukně ve stylu garçon a spolu s Coco Chanel nadšeně propagoval módu pulovrů.

Claire McCardell

Američanka, která v době po druhé světové válce obula ženu do pohodlných balerínek, navrhla jednoduché zavínovací šaty z příjemných bavlněných materiálů a umístila na dámské kalhoty i šaty kapsy a záhyby, čímž jim propůjčila ležérní vzhled. Z její dílny pochází také košilové šaty a populární americký college styl – šaty s límečkem a bohatou sukni ke kolenům, často z bavlněného plátna se vzorem pruhů nebo kára, ke kterým se nosil vlněný kardigan. Věnovala se také dámským plavkám.

Další vývoj sportovní módy

Od padesátých let se sportovní prvky objevují v módě běžně, ženy dovedly svou emancipaci do uspokojivého stádia, v osmdesátých letech se jim dokonce podařilo muže v mnohém překonat. Opět se stylizují do mužské podoby, nosí masivní ramenní vycpávky a opět sportují – dokonalé tělo je vizitkou dokonalé, všehoschopné ženy.

Vývoj oblečení určeného k volnočasovým aktivitám se specializuje na konkrétní sporty a k jeho popis by vydal na další bakalářskou práci. Vhodnost pro daný sport je určena střihem vycházejícím z ergonomie lidského těla. Konstrukteři oděvů musí brát v potaz také dynamické rozměry.

Jeho funkčnost je určena použitými materiály, které se neustále zdokonalují. Důležitou roli hrají syntetické materiály, klíčovým momentem bylo vynalezení polyesterového vlákna (1941) a Spandexu (firma DuPont), vlákna s výbornou elasticitou.

Nejmodernější materiály se skládají z několika vrstev, z nichž každá poskytuje textilií určitou užitnou vlastnost, jako je nepromokavost, prodyšnost, odolnost proti větru a podobně.

3. SOFTSHELL

Moderní textilní materiály nemusí pouze hřát a zahalovat, ale mohou v sobě kombinovat řadu dalších vlastností, které zvýší komfort při nošení, nemusíme si pod ně oblékat další zbytečné vrstvy a nemusíme si je svlékat při zvýšené tělesné aktivitě. Tyto materiály často propouštějí páry – tedy odvádějí od těla vlhkost, neprofouknou a nepromoknou. Tohoto efektu lze docílit vrstvením materiálů různých struktur, hustot a materiálových složení.

Materiály, které jsou známe pod obchodním názvem Softshell (soft – měkký, shell – skořápka) zastupují dvou- až třívrstvé sendvičové struktury. Kombinují zateplenou vložku příjemného omaku, vrchový materiál poskytující ochranu před větrem a v případě třívrstvé struktury také kvalitní ochranu před deštěm v podobě membrány. Vrchový materiál je polyesterová nebo polyamidová tkanina nebo pletenina s podílem elastických vláken – uvedených pod názvy lycra, spandex nebo elastanu.

Membrána je vždy upevněná na nosný materiál, v případě softshellu na svrchní vrstvu. Zajišťuje, že voda zůstává na povrchu textilie, ale páru zevnitř ven propustí.

To, do jaké míry je materiál paropropustný a voděodolný, udávají parametry textilie. Obvykle se udává výška vodního sloupce – tedy množství vody na plošnou jednotku, které je textilie schopná udržet na povrchu a prodyšnost – tedy množství páry v gramech, který je určitá plocha schopná propustit v daném časovém úseku.

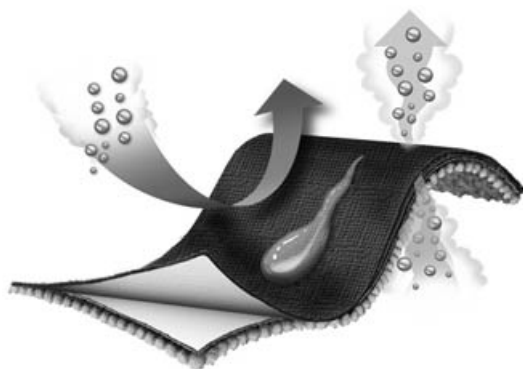


Schéma softshellového materiálu

4. INSPIRAČNÍ SKICI



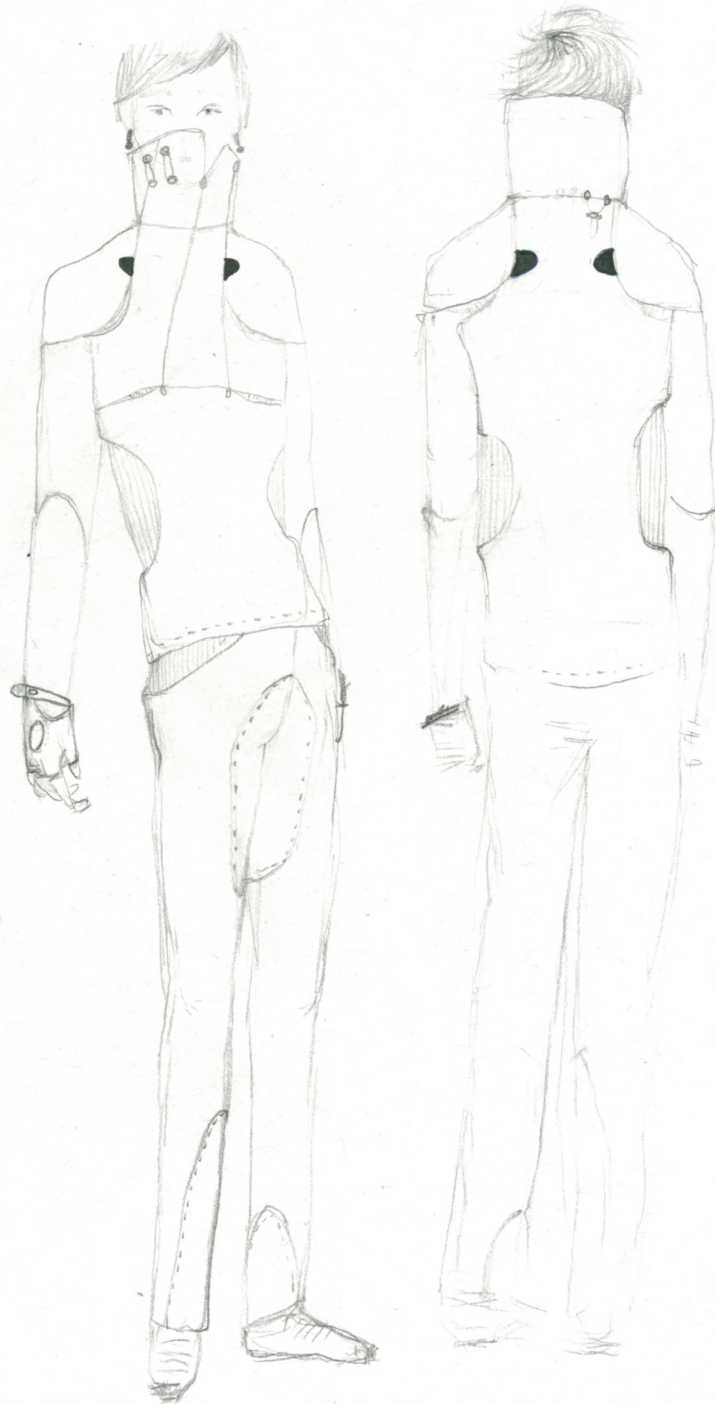












5. VLASTNÍ KOLEKCE

5.1. Oděvy

Kolekce se skládá z 6 oděvních kompletů, kterým vždy dominuje jeden svrchní oděv pro horní část těla, doplněný kalhotami a halenkou. Ty jsou variabilní a dají se zkombinovat s ostatními součástmi kolekce. Záleží na konkrétním vkusu uživatele.

Koncept oděvů je rozdělen do tří linií, každá linie je navržena k určitému typu bicyklu. Stříhově, typově, materiálově a stylově jej doplňuje, čerpá z dobových reálií a využívá prvky, které se v dané době objevují. Linie jsem pracovně nazvala: Rover – čerpá z nejstarší cyklistické módy konce 19. století a počátku 20. století, doplňuje historická nízká kola. Eska – vychází z módy 80. let, doplňuje skládací kolo. MTB – je sportovním oděním určeným pro jízdu na horském kole.

Střihy pro oděvy jsou konstruovány klasicky pomocí modelace ze základního střihu. Využila jsem i vykopírování některých základních střihů ze střihové přílohy časopisu Burda. Speciální tvarované díly v průramcích kabátu a bund jsou modelované na krejčovské panně, tak, abych dosáhla maximální přesnosti.

Konstrukce počítá s pohybem na daném typu bicyklu – na každém typu se tělo usadí jinak. Střihy jsou upraveny tak, aby korespondovaly s dobovým střihovým řešením. Každý použitý materiál je střížen s ohledem na své vlastnosti – pružnost, splývavost, tuhost, mačkavost. Při realizaci jsem byl každý model zkoušen přímo na postavě.

Použité materiály zcela korespondují z charakterem daného bicyklu, dobou, která jej provázela a provází, tak, aby výsledný dojem byl dokonalý. Barevnost jsem zvolila přírodní, odvíjí se od tónů nebesky modré, jasně i tlumeně zelené, pískově šedé, smetanové, béžové až po čokoládově hnědou.

5.1.1. linie Rover

Tato linie je navržena pro klasické dámské kolo a vychází z cyklistické módy z konce 19. století a počátku 20. století. Patří sem: hnědý vypasovaný kabátek s protizáhyby na zadním díle – vychází ze střihu prvních kabátků ke kalhotám bloomers, dále zelený kabátek s frakovými krovkami a pasem posunutým k linii boků – je odpovědí na jezdecký kabát a

hraje si s prvkem sníženého pasu z 20. let a konečně pískové kalhoty s výrazným objemem nad koleny a vazačkou, inspirované pumpkami.

5.1.2. linie Eska

Linie Eska doplňuje skládací kolo a kombinuje volný střih a nenáročnou krejčovinu 80. let, v prvním případě s čistými tvary sedlové pláštěnky a překladu připomínajících trenčkot, v druhém případě s kontrastní podsádkou a třemi variantami nošení.

5.1.3. linie MTB

Sportovní linie je současnou odpovědí na sortiment dostupného sportovního oblečení. Kombinuje funkční materiál, střihově vykonstruované průduchy v průramcích poskytují komfort i při zvýšené fyzické aktivitě. Model s vysokým límcem je využívá zdobného prvku krycího pětinitného stehu, model se dvěma zipy všitých paspulek zdobené prádlové pruženky. Bundy jsou ušity z pružného materiálu softshell se špičkovými vlastnostmi - vysokou paropropustností a vodním sloupcem 5000 mm.

Linie jsou doplněny párem kalhot, legín, triček a halenek.

5.2. Popis kolekce

5.2.1 Úpletové asymetrické tričko s dlouhým rukávem

Jednoduchý model pohodlného střihu doplňuje kolekci Eska i Rover.

Pohodlí zaručuje volba kimonového střihu rukávů a zvýšeného roláku všitého do lodičkového výstřihu. Slušivým elementem je pásek stahující rolák k levému podpaží. Dolní kraj trička a rukávů je zapraven jednoduše dvojitými patenty.

Tričko je vyhotoveno ve dvou variantách.

Čokoládově hnědé tričko s jednoduchým předním i zadním dílem.

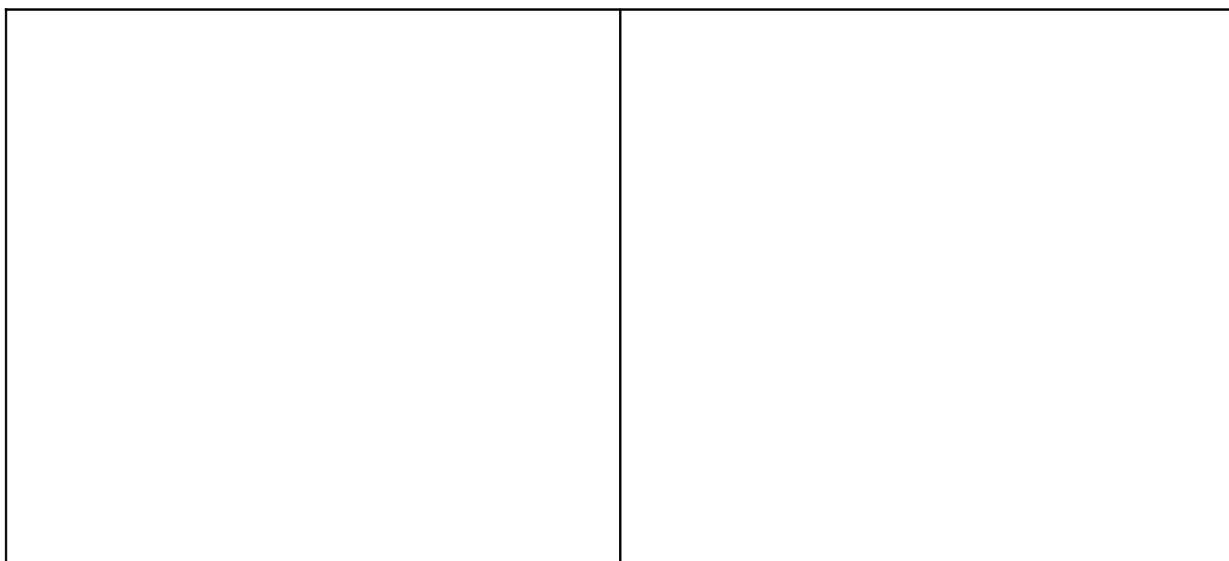
Materiál: 98% viskóza, 2% elastan

Vazba: zátažná jednolícni pletenina

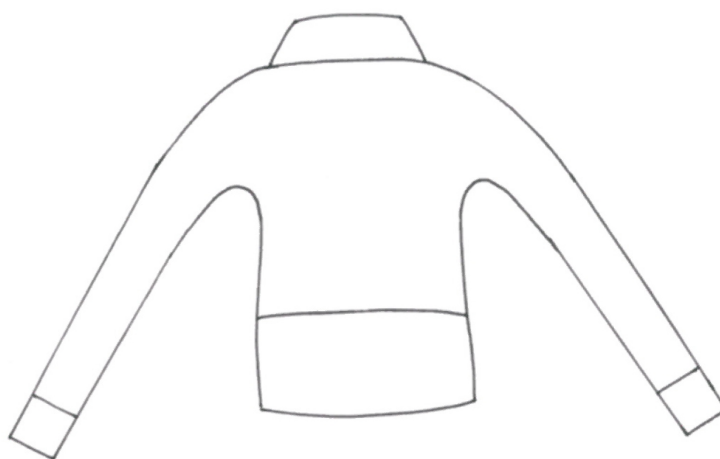
Khaki hnědé tričko s dvojitým předním a jednoduchým zadním dílem.

Materiál: 100% bavlna

Vazba: zátažná jednolícni pletenina



Technický nákres úpletového trička



5.2.2 Úpletová halenka s náprsenkou a dlouhým rukávem

Jednoduchá halenka pohodlného, prodlouženého střihu doplňuje kolekce Eska a Rover. Vychází z myšlenky Coco Chanel, která převedla košilový střih do podoby úpletové halenky.

Pohodlí je docíleno zvolením jemného úpletu a střížením klínových rukávů. Oživením je pak náprsenka z dvojitého materiálu a dlouhá léga zapínaná na 16 knoflíků. Přední díl je do náprsenky všitý – na rubu tak nejsou švové záložky. Průkrčník je olemován šikmým proužkem. Záložky dolních krajů halenky a rukávů jsou začištěny podehnutím a prošitím.

Halenka je vyhotovena ve dvou variantách.

Čokoládově hnědá halenka s dvojitou náprsenkou a légou z elastického saténu. Z náprsenky vychází vazačka do zadního dílu.

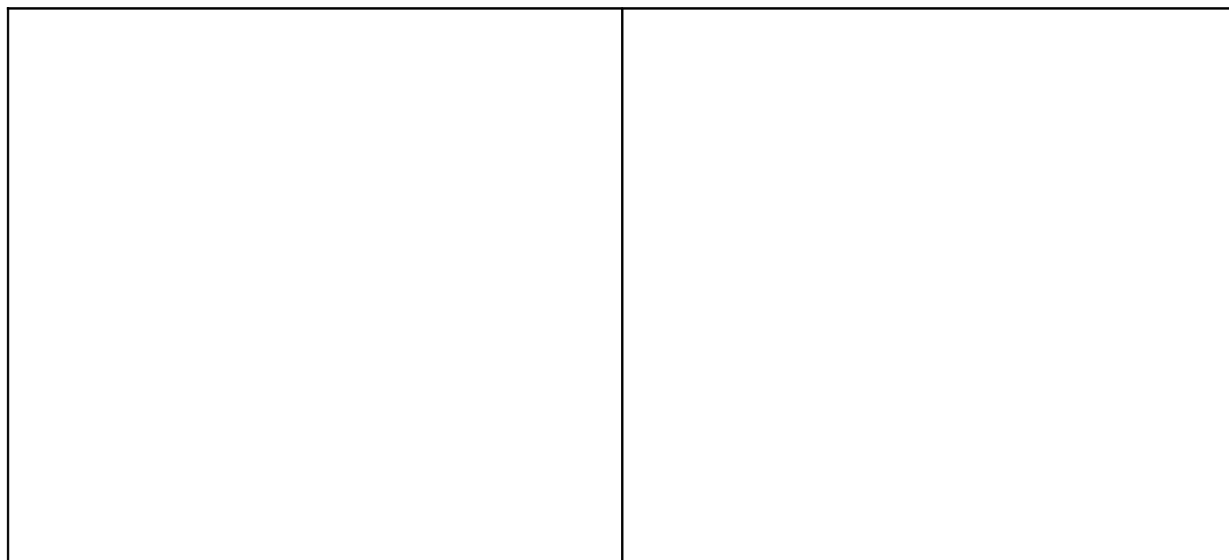
Materiál: 98% viskóza, 2% elastan – úplet, 95% bavlna, 5% elastan – satén

Vazba: zátažná jednolícni pletenina – úplet, atlasová vazba – satén

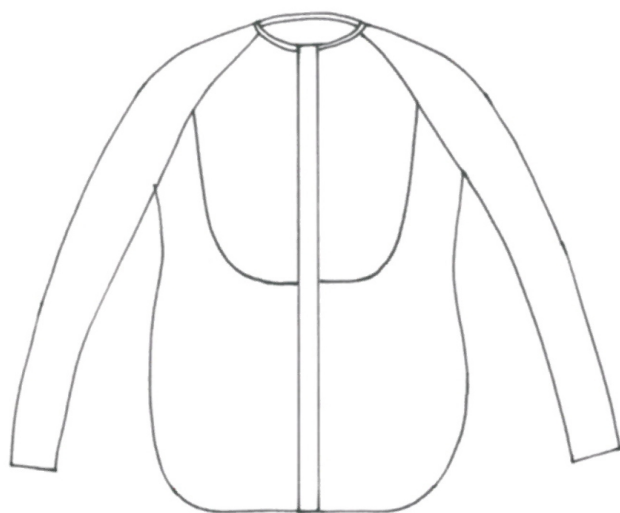
Smetanově bílá halenka s dvojitou náprsenkou a légou z bavlněného plátna.

Materiál: 100% bavlna – úplet, 98 % bavlna, 2 % elastan – plátno

Vazba: zátažná jednolícni pletenina – úplet, plátňová vazba – plátno



Technický nákres úpletové halenky s náprsenkou



5.2.3 Úzké kalhoty se zvýšeným pasem

Kalhoty cigaretového střihu se zdvojenou sedovou částí a zvýšeným pasem doplňují kolekci Eska, Rover i MTB.

Pohodlí a zároveň vhodnost kalhot pro jízdu na kole zaručuje elastický materiál. Díly kalhot jsou všity do klínu v sedové části, na rubu tak nejsou švové záložky, které by mohly dřít. Nakládané kapsy kopírují obloukový tvar klínu a jejich umístění lichotí postavě. Tvarovaný pasový límec je zvýšen tak, aby i při posedu na kole kryl citlivé partie spodní části zad. Zapínání je na zip a knoflík.

Kalhoty jsou vyhotoveny ve dvou variantách.

Čokoládově hnědé kalhoty z bavlněného elastického saténu. Pasový límec je opatřen masivními poutky.

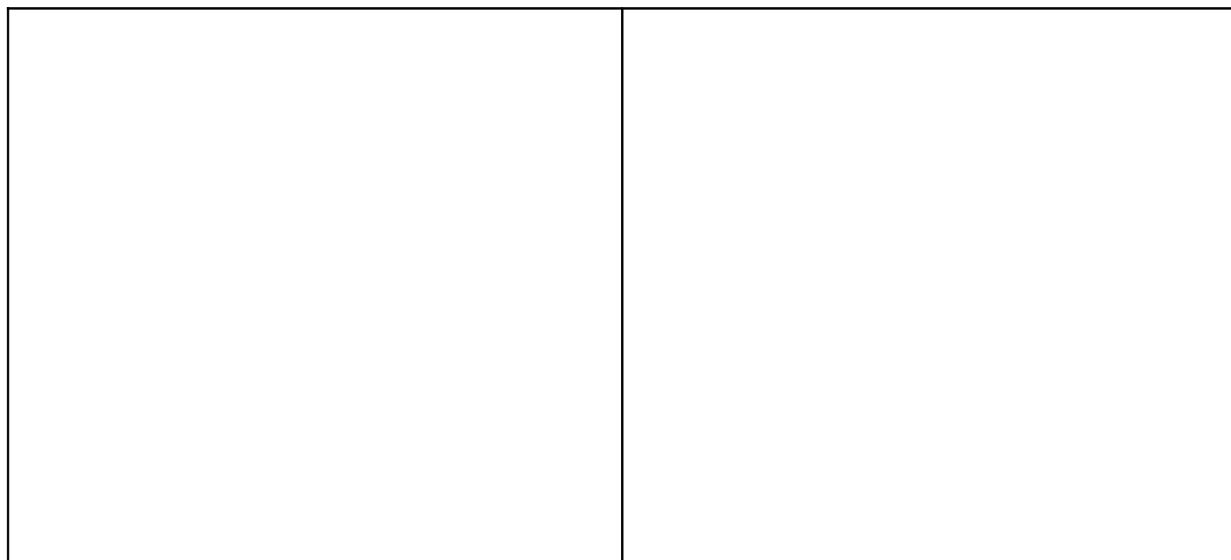
Materiál: 95% bavlna, 5% elastan

Vazba: atlasová vazba

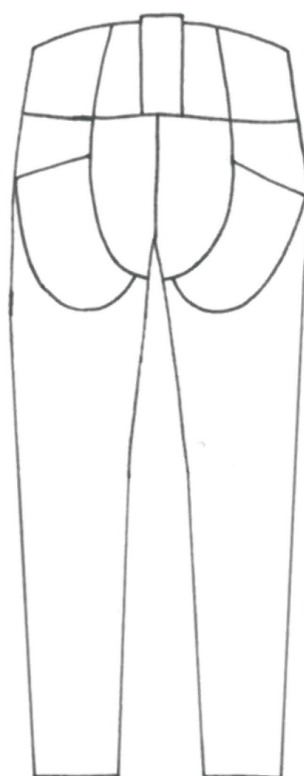
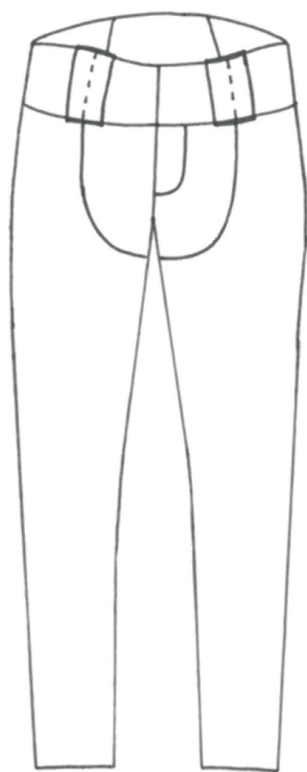
Smetanově bílé kalhoty z elastického bavlněného plátna.

Materiál: 97% bavlna, 3% elastan

Vazba: plátnová vazba



Technický nákres kalhot se zvýšeným pasem



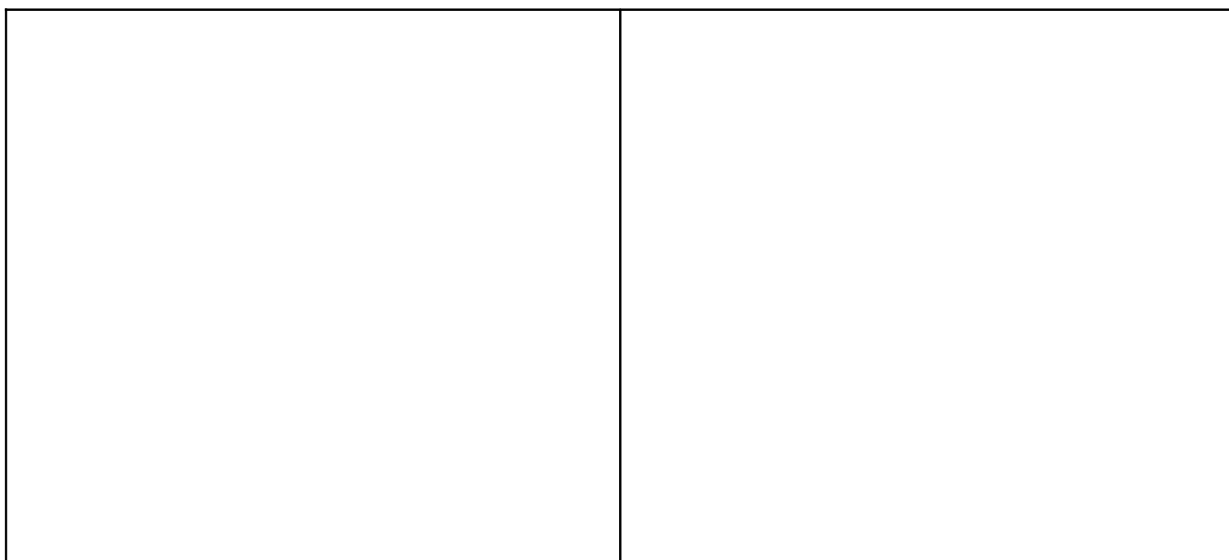
5.2.4 Široké kalhoty v jezdeckém stylu

Pískově šedé kalhoty vycházejí ze střihu historických jezdeckých kalhot. Výrazně široké ve stehenní části a prudce zúžené pod kolena dotváří siluetu kolekce Rover.

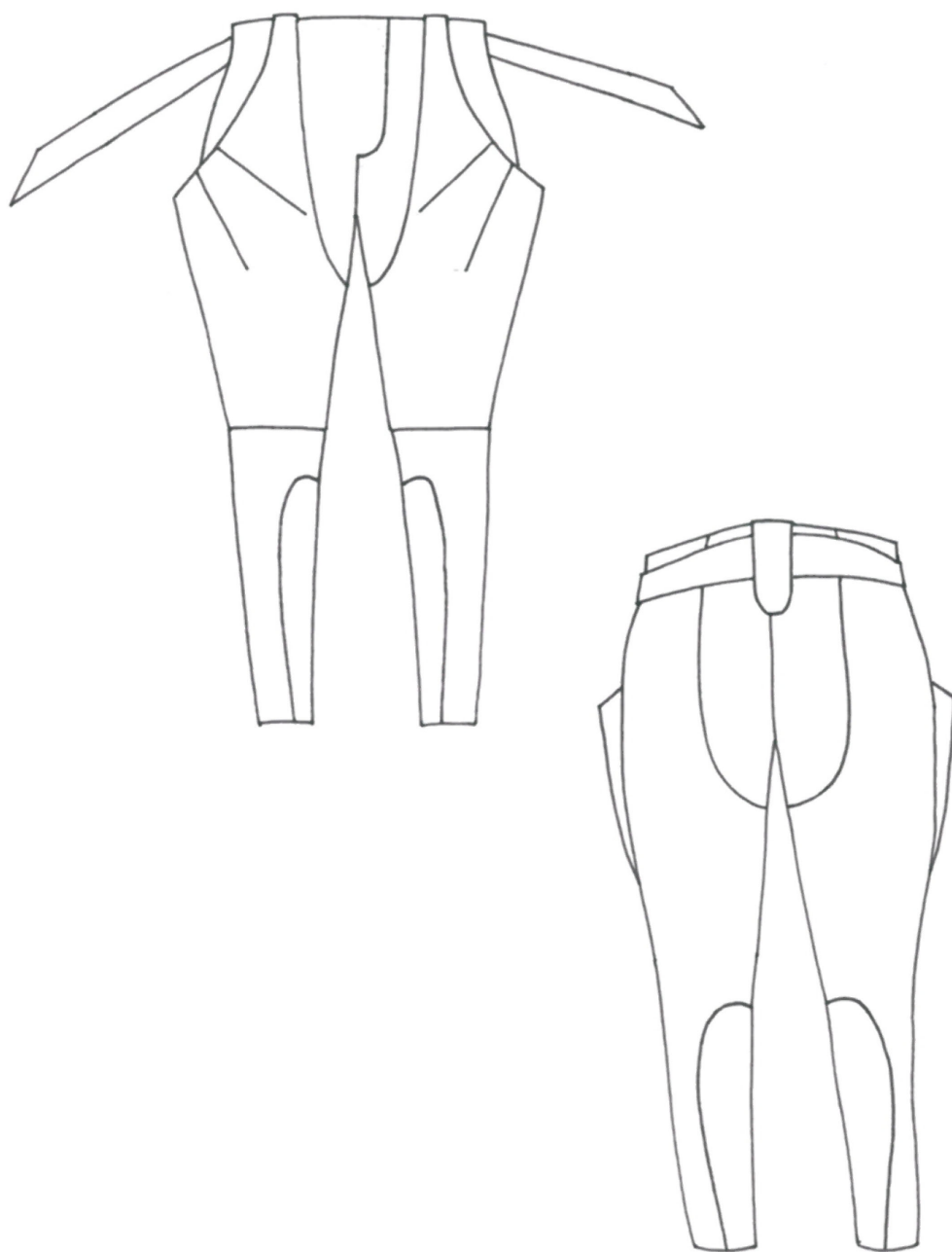
Rozšíření v sedové přímce opticky umocňují našité „krovky“, tvarované záševky. Ty mohou sloužit i jako hluboká kapsa. Díly kalhot jsou všity do dvojitého sedového klínu tak, aby na rubu nebyly švové záložky. Pasový okraj je začištěn podsádkou. Pod poutkem a krovkami je provlečen pásek, díky kterému je možné kalhoty stáhnout v pase anebo povolit na boky a vytvořit tak dojem ležérnosti. Zapínání je na 5 knoflíků. Zúžení je dosaženo použitím úpletového klínu v dolní části krokového švu

Materiál: 100% bavlna

Vazba: plátňová vazba – plátno, zátažná jednolícni pletenina – úplet



Technický nákres širokých kalhot



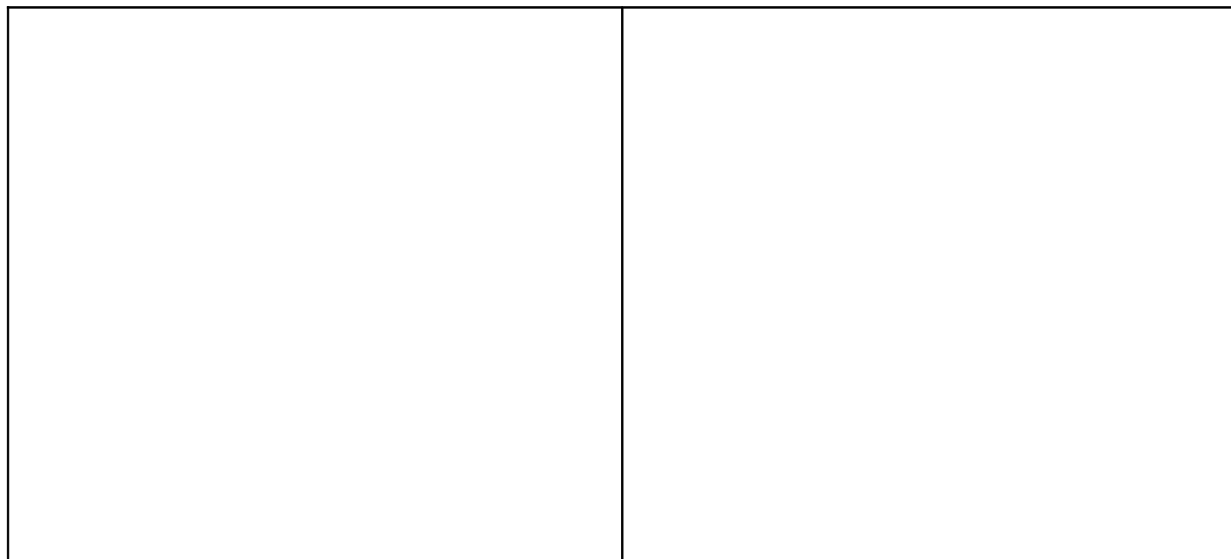
5.2.5 Kabátek v jezdeckém stylu

Tento kabátek vychází z jezdeckého fraku, jehož „krovky“ jsou přemístěny do předního dílu, aby schovaly promrzlé ruce v kapsách. Historickým vzezřením tvoří součást kolekce Rover.

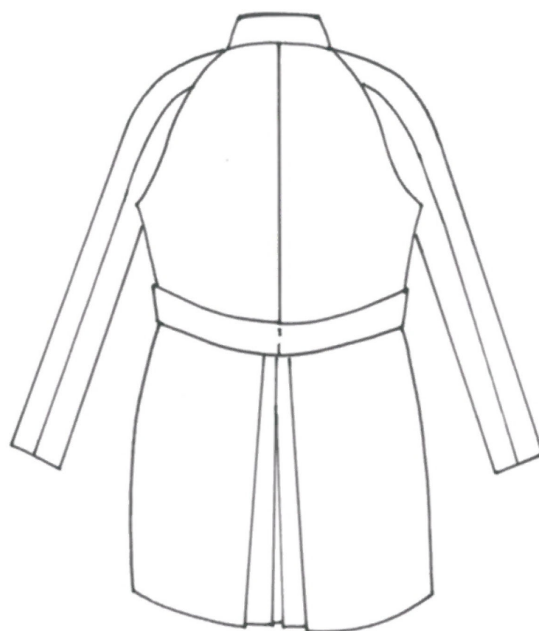
Hlavicové rukávy jsou nahrazeny úzkými klínovými, zdvojeným stojáčkem je možné provléct popruh od kabelky. Pásek nad dvojitým rozparkem jde zapnout na další knoflík a stáhnout tak kabátek nad sedem. Kabátek je vypodšívkovaný bavlněným plátnem. Dolní kraj je zapraven ve stylu tzv. agresivní krejčoviny

Materiál: 100% polyester – vrchový, 98% bavlna, 2% elastan – podšívkový

Vazba: atlasová vazba – vrchový, plátňová vazba - podšívkový



Technický nákres kabátku



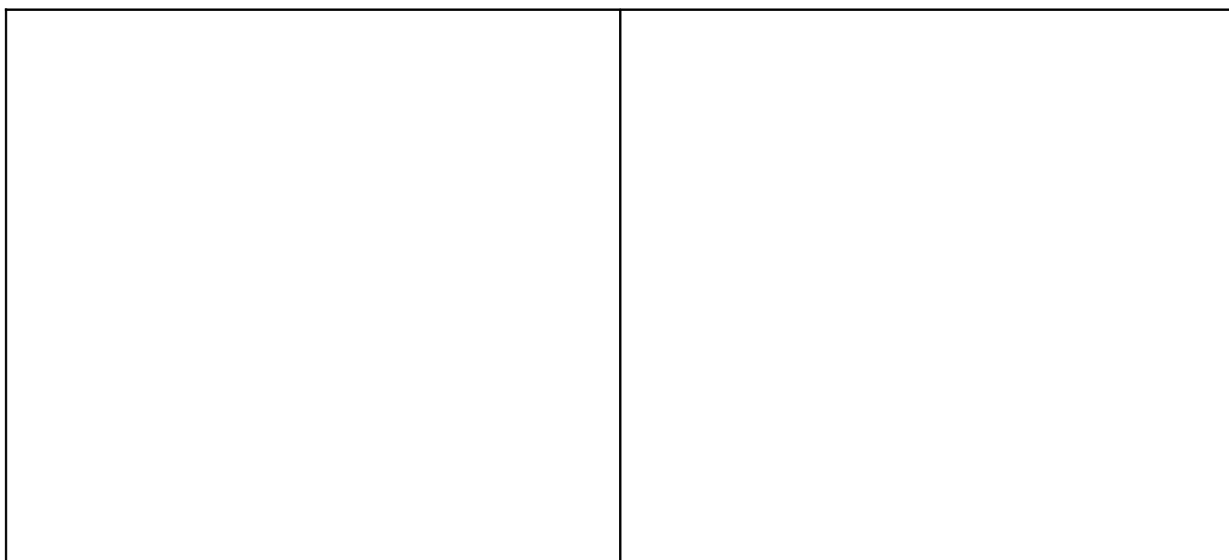
5.2.6 Krátké sako

Sako je inspirováno vypasovanými kabátky, které nosily první odvážné cyklistky. Zdání vypasované siluety zdůrazněné paprskovitým uspořádáním protizáhybů, záhybů a členění na zadním díle ovšem klame. Stačí povolit dragoun a silueta se rázem rozvolní. Takto sako respektuje potřebu „ohnout hřbet“ při jízdě na kole. Součástí je odepínatelné sedlo a pásek pro uchycení popruhu kabelky. Úzké hlavicové rukávy dotvářejí subtilní vzhled tohoto modelu, který i přes to poskytuje potřebný komfort. Tvoří součást kolekce Rover.

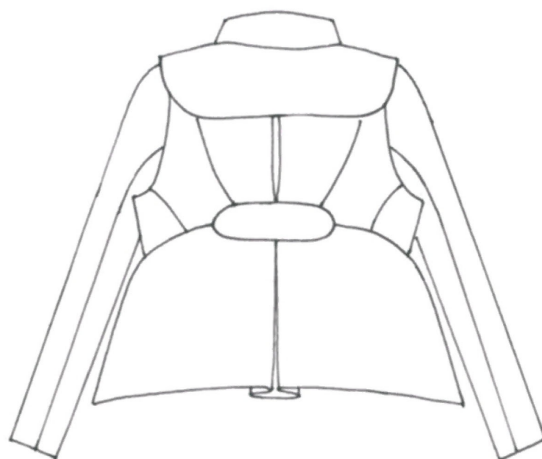
Sako s protizáhybem a záhyby na zadním díle je zhotoveno z příjemného vlněného materiálu a celopodšíité acetátovou podšívkou.

Materiál: 75% vlna, 25% polyester – vrchový, 100% polyester - podšívkový

Vazba: plátňová – vrchový, plátňová – podšívkový



Technický nákres krátkého saka



5.2.7 Zavínovací plášť

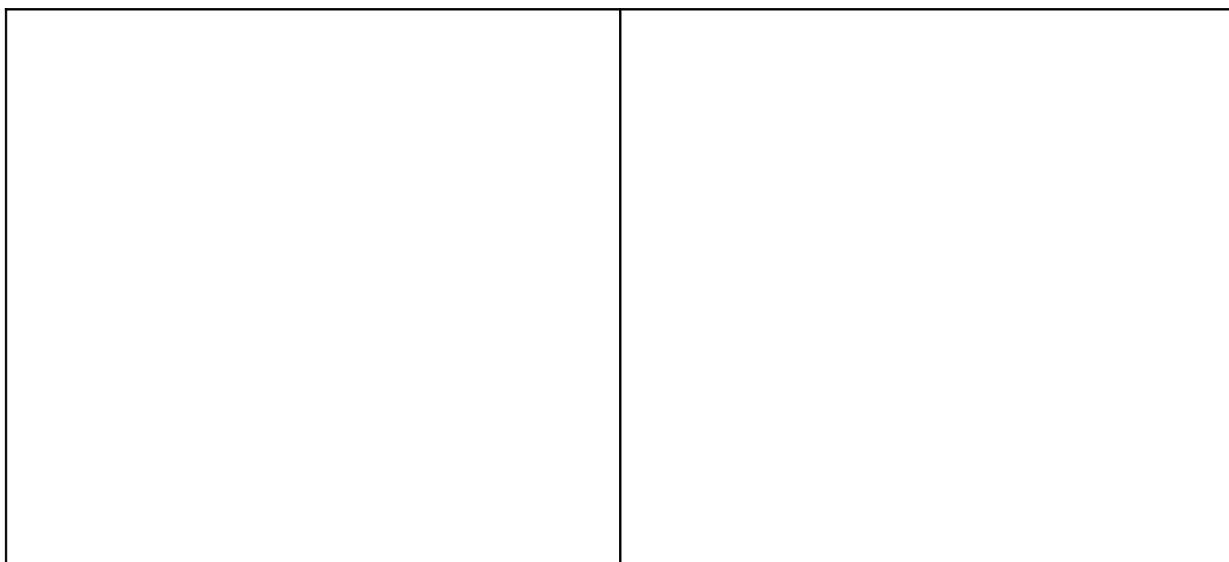
Plášť z kolekce Eska je inspirován počátkem 90. let minulého století. Spolu s uvolněnou siluetou, kimonovými rukávy, rozšířením v dolním kraji a řešením sedla předního dílu evokuje oblíbený balonový plášť. Tento dojem je zdůrazněn také použitím šustřákoviny s broušeným povrchem. Ta, na rozdíl od balonového rypsu, nepromokne.

Plášť lze nosit na několik způsobů. Variace je možné vytvářet připnutím poutek dolního kraje ke knoflíkům na zadním, předním i vnitřním díle. Součástí pláště je dlouhý pásek k uvázání v pase.

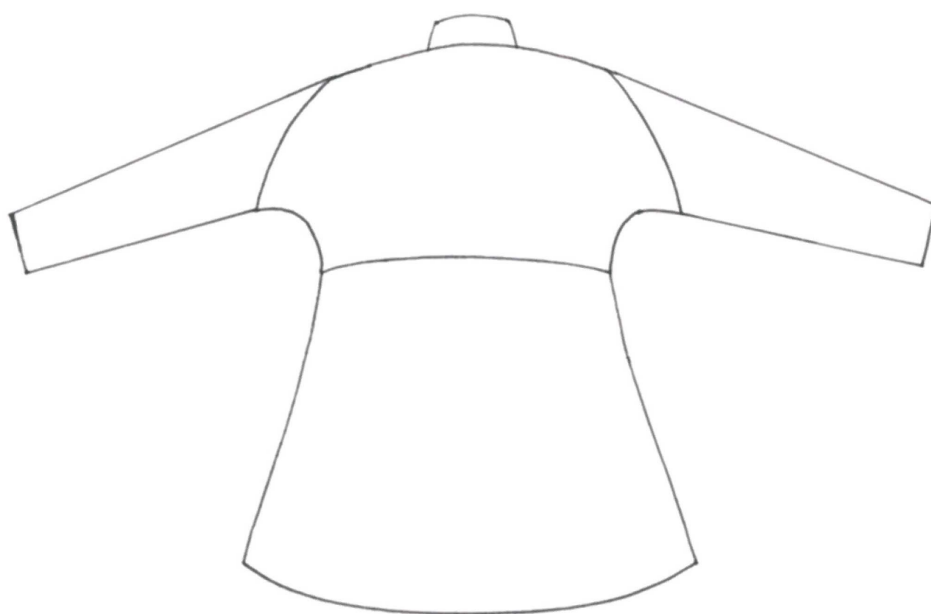
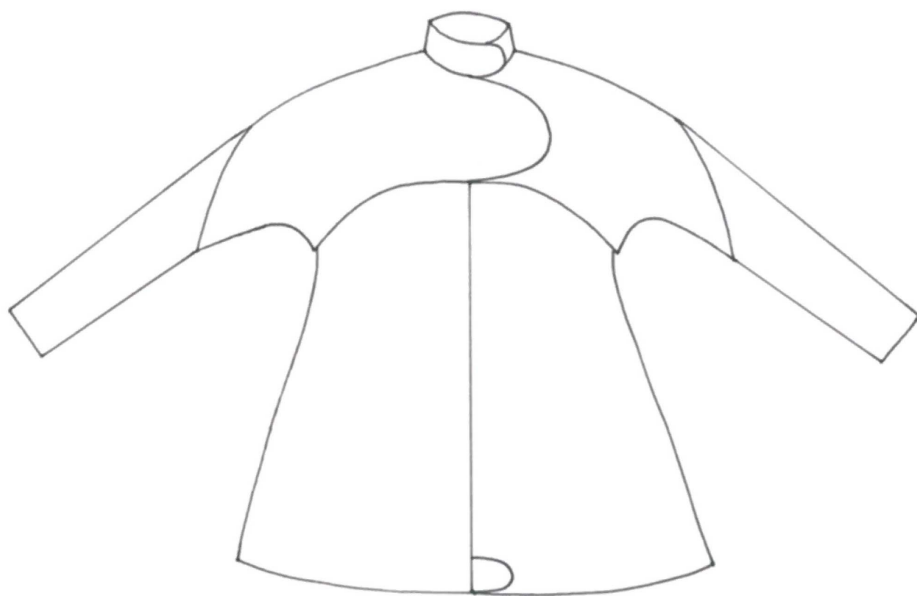
Plášť je zhotoven z dvouzátěrové šustřákoviny s vodoodpudivou úpravou.

Materiál: 100% polyester

Vazba: rypsová vazba



Technický nákres zavinovacího pláště



5.2.8 Dvouřadový plášť s pláštěnkou

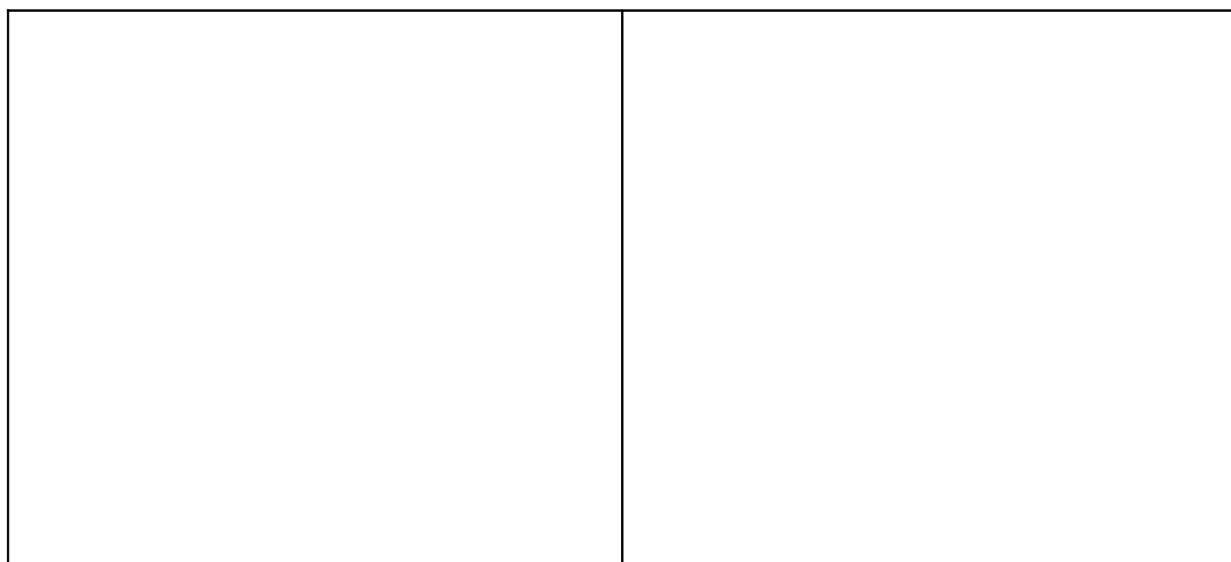
Pískově šedý plášť z linie Eska kombinuje prvky balonového pláště a svrchníku. Naddimenzovaná pláštěnka spolehlivě skryje ramena před deštěm, vysoký límec schová krk. Zadní díl je od pasového přestřižení k dolnímu kraji zdvojen o podsádku. Manžety rukávů se dají upravit tak, aby kryly ruce až po prsty. Plášť se v pase může stáhnout páskem nebo mu ponechat volnou A-siluetu.

Plášť není vypodšívkován, přední kraje jsou zapraveny podsádkou, jež plynule přechází do dvojitého zadního dílu. Zapínání je na plastové knoflíky.

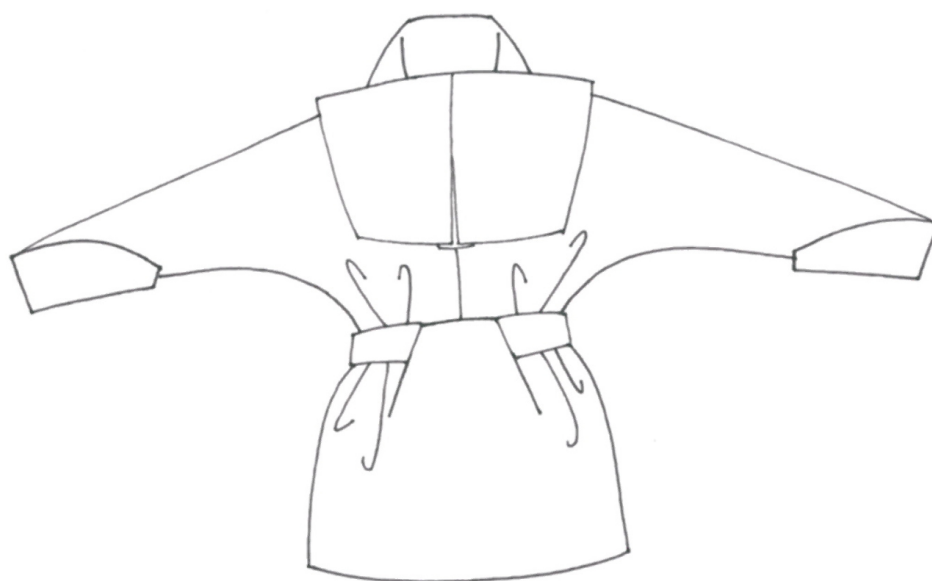
Je vyhotoven z dvouzátěrové šustřákoviny s vodoodpudivou úpravou a broušeným povrchem.

Materiál: 100% polyester

Vazba: plátňová vazba



Technický nákres dvouřadového pláště



5.2.9. Sportovní bunda s klínovými rukávy

Softshellová bunda je konstrukčně řešena tak, aby poskytla maximální komfort při pohybu na kole a přitom si zachovala ženskost a lichotila postavě. Je součástí linie MTB. Vzhledem k současnému trendu nošení funkčního oblečení do ulic jsou doladěny i zdobné prvky, které tento model činí vhodným i do města.

V podpažní části průramků jsou vyhotoveny jednoduché průduchy. Zdrhovadla jsou v límci vedena do tzv. zipových garáží. Toto řešení zamezuje škrábání zipu o bradu a krk. Tvarovaná klínová kapsa je hluboká a svým umístěním model ozvláštňuje. Do členících švů zadního dílu a rukávů je vložena ozdobná pruženka, umocňující ženskost bundy. Dostatečně vysoký límec chrání krk. Dolní kraje bundy i rukávů jsou začištěny pružným šikmým proužkem.

Bunda sportovního charakteru je zhotovena z membránového softshellu. Jedná se o voděodolný materiál s paropropustnou membránou. Z rubu jemný microfleece a z líce pružná tkanina. Membrána mezi těmito povrchy zajišťuje ochranu před promoknutím a profouknutím při zachování vysoké prodyšnosti. Tento materiál se nepodšívá.

Parametry materiálu: vodní sloupec – 5000mm

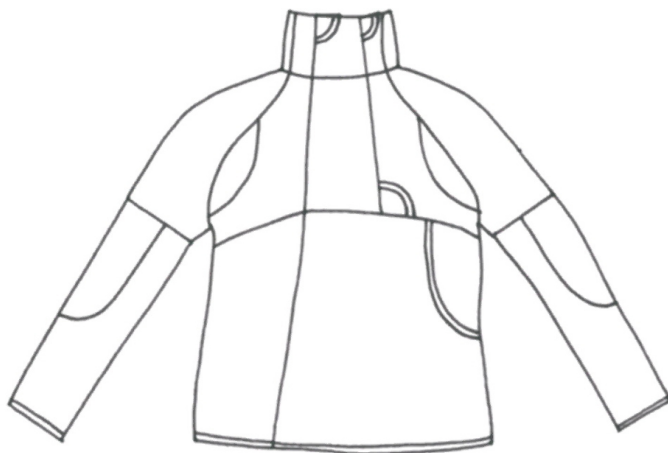
prodyšnost – 5000 g/m²/24h

Materiál: 94% polyester, 6% spandex – líc, 100% polyester – rub

Vazba: atlasová vazba – líc, jednolícni pletenina- rub



Technický náčrt sportovní bundy s klínovými rukávy



5.2.10. Sportovní bunda se zvýšeným límcem

Bunda sportovního charakteru svou konstrukcí respektuje držení těla při pohybu na kole. Je součástí kolekce MTB, ale využití najde i při jiných volnočasových aktivitách.

Záhyby na zadním díle se podle potřeby otevírají, průduchy v průramcích zajišťují komfort i při náročné fyzické aktivitě. Střih bundy i rukávů je prodloužený. Vysoký límec zajišťuje ochranu před větrem a ozvláštňuje celý model. Prošívání krycím stehem plní ozdobnou funkci a usnadňuje výrobní proces. Zapínání je na zip vedený do tzv. zipové garáže. Toto řešení zabraňuje nepříjemnému škrábání zipu do krku. Dolní okraje jsou zapraveny prošitím krycím stehem.

Bunda je zhotovena z membránového softshellu. Jedná se o voděodolný materiál s paropropustnou membránou. Membrána mezi těmito povrchy zajišťuje ochranu před promoknutím a profouknutím při zachování vysoké prodyšnosti. Z rubu je jemný microfleece a z líce pružná tkanina. Tento materiál se nepodšívá.

Parametry materiálu: vodní sloupec – 5000mm

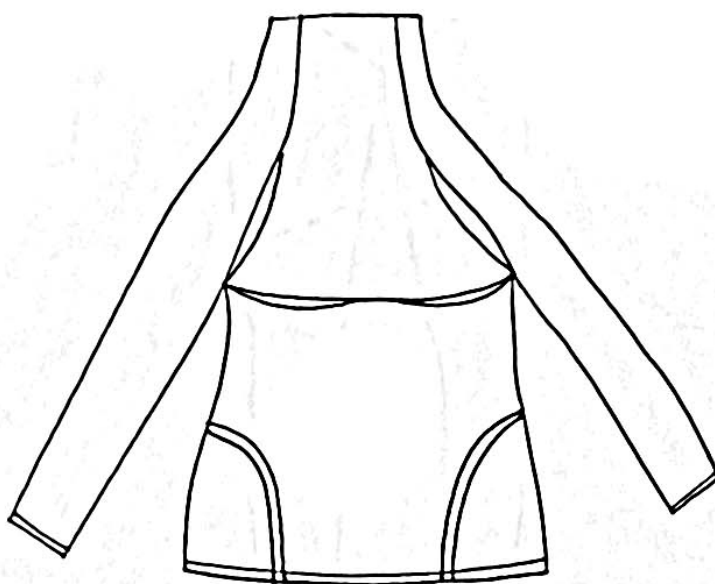
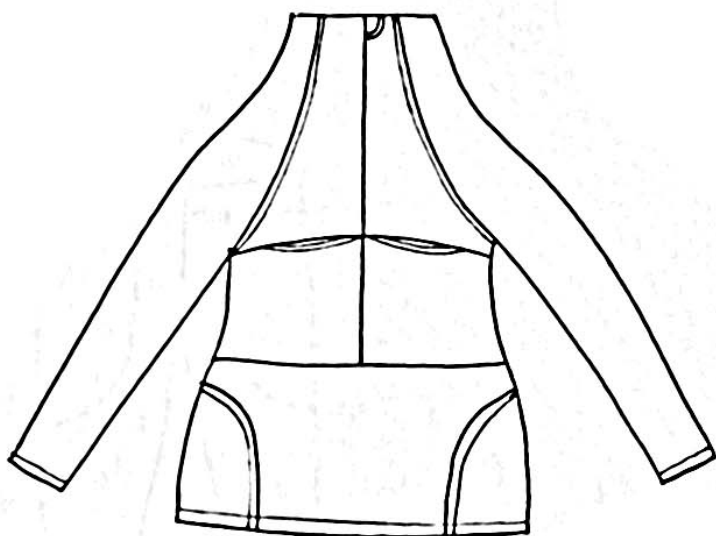
prodyšnost – 5000 g/m²/24h

Materiál: 94% polyester, 6% spandex – líc, 100% polyester – rub

Vazba: atlasová vazba – líc, jednolícni pletenina- rub



Technický náčrt bundy se zvýšeným límcem



5.2.11. Legíny

Legíny, které doplňují kolekce Eska a MTB.

Dolní kraj a pas jsou zapraveny zahnutím a prošitím.

Legíny jsou vyhotoveny ve dvou variantách.

Varianta s členícími švy prošitými pětinitným krycím stehem.

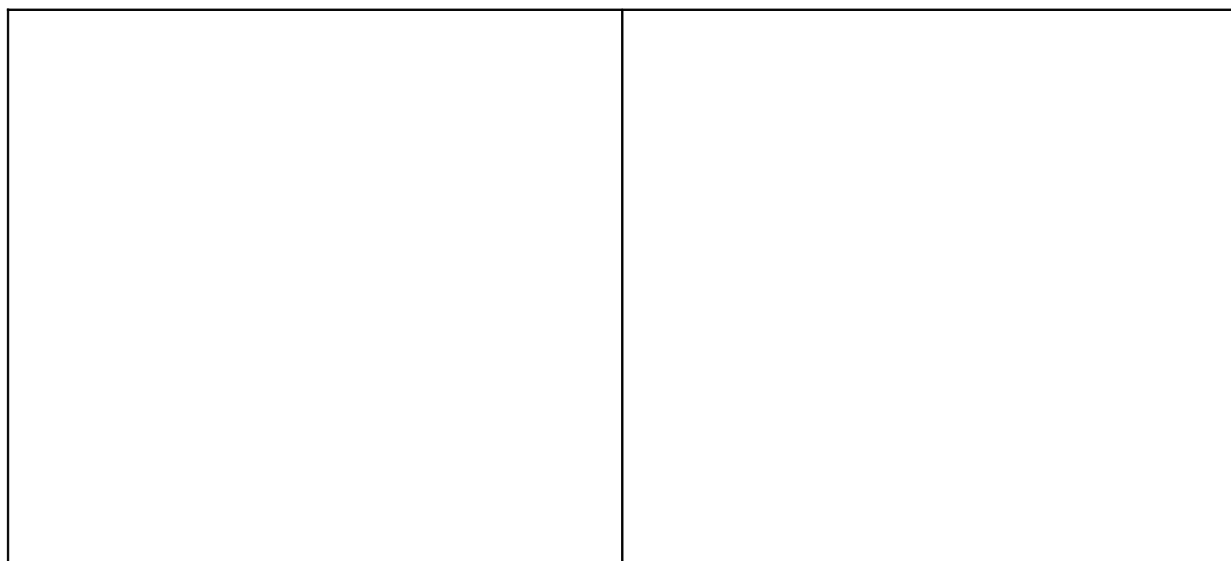
Materiál: 100 % polyuretan - zelený, 100% polyester - potištěný

Vazba: oboulícni zátažná pletenina – zelený, jednolícni zátažná pletenina – potištěný

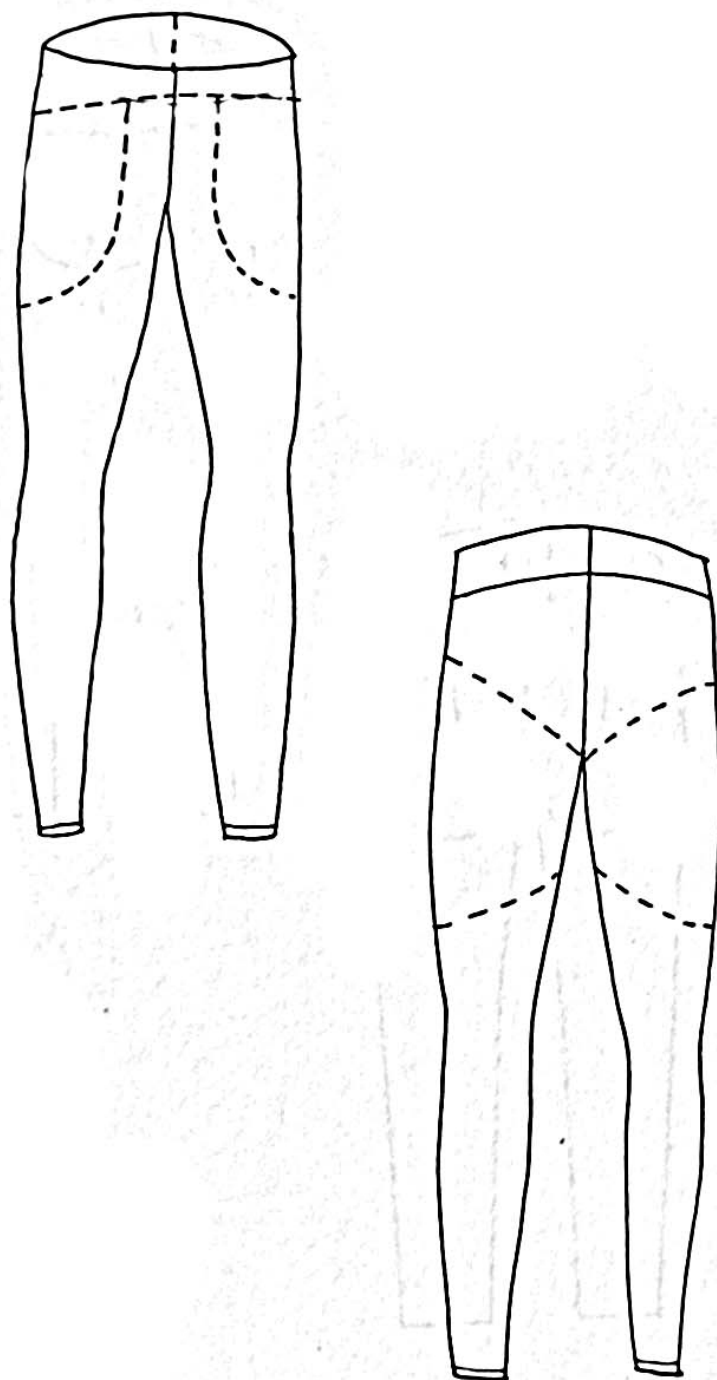
Varianta bez členících švů

Materiál: 100 % polyuretan

Vazba: oboulícni zátažná pletenina



Technický nákres legín



6. OBRAZOVÁ DOKUMENTACE

6.1. Oděvy





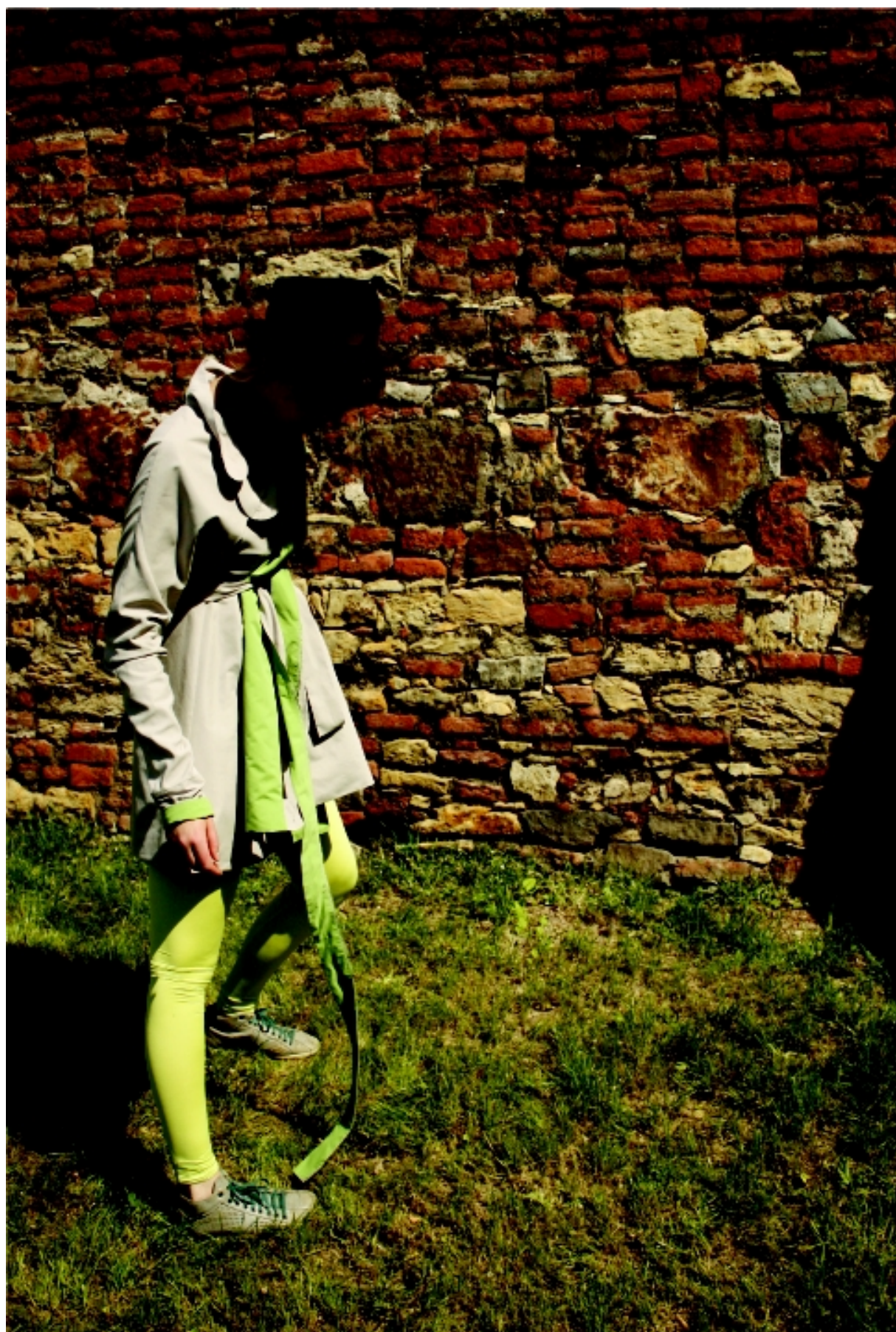




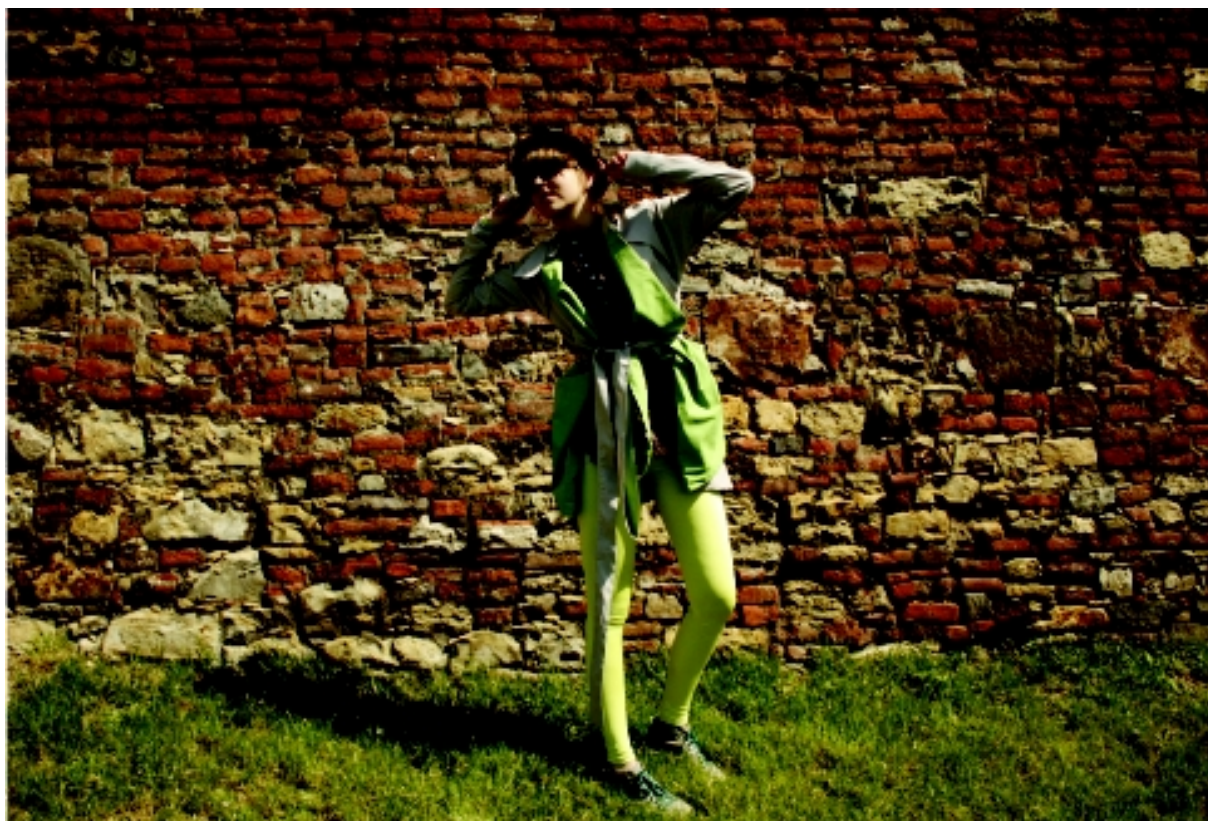












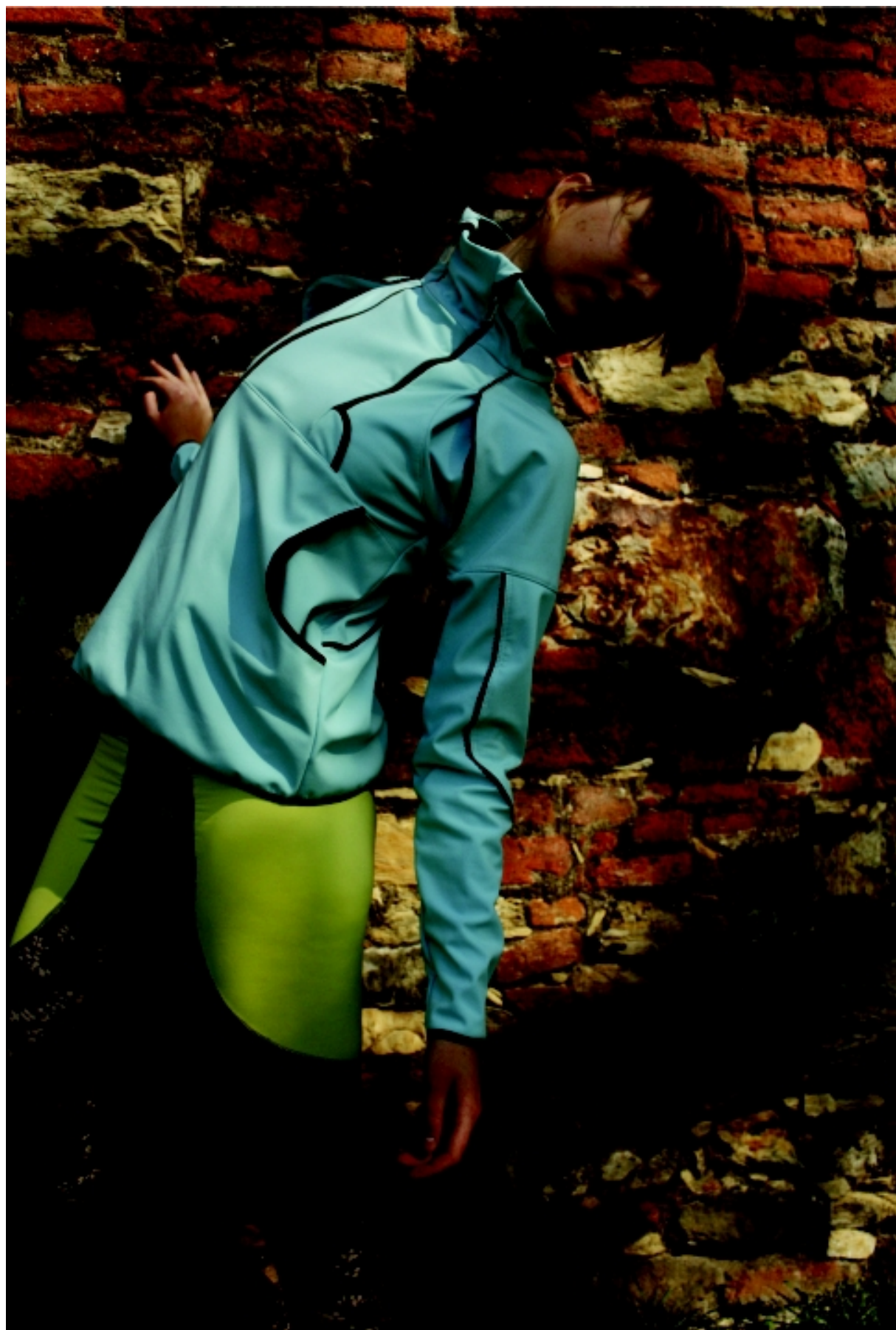










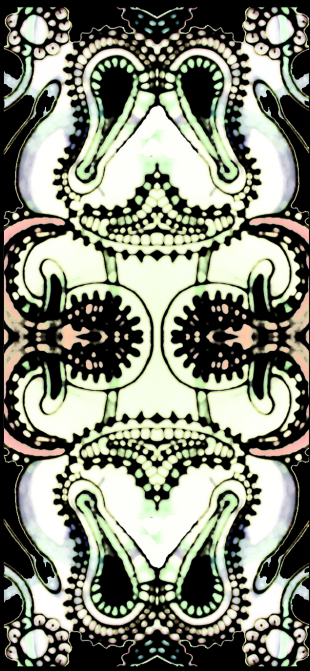






6.2. Návrhy na textilní potisk

Tyto návrhy nebyly ve finální verzi bakalářské práce realizovány, sloužily pouze k uvědomění vztahu mezi použitým materiálem a možností vzorování potiskem.



7. ZÁVĚR

Kolekce oděvů pro jízdu na kole je ucelenou kompozicí splňující funkční i estetické požadavky, které jsem si na počátku její realizace zadala. Jednotlivé oděvy se podařilo vyprofilovat přesně do dané doby, i přesto jsou plně nositelné v době současné. Výběr materiálů celkově podtrhuje charakter kolekce. Barevnost je citlivě volena v přírodních odstínech. Vyjimku tvoří pouze reflexní barva legín zvolená jako funkční akcent. Tím se účelnost kolekce završila a snad se má práce konečně dá nazvat designem.

Použitá literatura

Sidwells, Chris : Velká kniha o cyklistice, Slovart 2004

Embacher, Michael : Cyklopedie – 90 let moderního designu kol, Kosmas 2011

Hrubíšek, Ivo : Horské kolo od A do Z, Sobotáles, 1996

Jones, Ed. Terry; Mair, Avril : Fashion Now, Taschen, 2003

Baudot, Francois: Móda století, Ikar, 2001

Skarlantová, Jana: Od fíkového listu k džínům, Grada Publishing, 1999

Gidel, Henry : Coco Chanel, Garamond, 2008