OBSAH

ÚVOD……7

I. TEORETICKÁ ČÁST……8

1. ČLOVĚK A KŮŇ……9
1.1. Vývoj koně v historii……9
1.2. Ochočení koně……10
1.3. Druhy koní……10
1.4. Vývoj chovu koní…… 11
2. JEZDECTVÍ JAKO SPORT……13
2.1. Historie jezdeckého sportu……13
2.2. Jezdecký sport v Čechách……14
2.3. Jezdecké disciplíny……15
3. POTŘEBY JEZDCE……16
3.1. Historie a vývoj odívání k jízdě na koni……16
3.1.1. Středověk……16
3.1.2. Renesance……17
3.1.3. Baroko……18
3.1.4. Empír……19
3.1.5. Klasicismus……19
3.1.6. 19. století……20
3.2. Současné odívání jezdce……20
3.3. Jezdecké boty……22

II. PRAKTICKÁ ČÁST……23

4. SOUČASNÁ JEZDECKÁ OBUV……24
4.1. Ostruhy……25
5. ZADÁNÍ ÚKOLU……26
5.1. Inspirace……26
5.2. Počáteční myšlenka……27
5.3. Nepředvídané okolnosti, problémy……28
5.4. Přístup k práci, postup……28
5.5. Materiál……29
5.6. Zhotovený model……30
5.7. Vybraný oděv……31

ZÁVĚR……33

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY……34

SEZNAM OBRÁZKŮ……34

ÚVOD

Téma této bakalářské práce mi již od počátku připadalo zajímavé a lákavé z hlediska nepřeberných možností zpracování.

Přestože koně nejsou moje oblíbená zvířata, jezdecký styl mě vždy určitým způsobem přitahoval.

Koní se bojím, jsou to vysoká zvířata, ke kterým se musí přistupovat zkušeně a jezdec musí znát dobře povahu tohoto zvířete. Při studiu materiálů ke zpracování této práce jsem se vlastně poprvé dozvěděla, jak je kůň neuvěřitelně citlivé zvíře a zcela jsem na něj změnila svůj dosavadní pohled.

Z hlediska inspirace je mi jezdectví velmi sympatické zvláště proto, kolik má podob. Příkladem mohou být nedávné kreace špičkových módních tvůrců, jež zcela individuálně využívali prvky jezdectví. Při důkladnějším studiu a „pátrání“ musím konstatovat, že inspirace jezdectvím nabízí širokou škálu možností uplatnění jak v oděvu, tak v obuvi. Bez povšimnutí nemohou zůstat klasické modely přes zajímavé funkční prvky až k odvážným a krajně extravagantním ztvárněním za pomocí jezdeckých prvků.

Často v módním designu oceňuji nápady a jednoduché provedení, které však upoutá prvky nevšednosti. A proto jsem si pro ztvárnění inspirace jezdectvím vybrala směr ležérní elegance se špetkou nápadu.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. ČLOVĚK A KŮŇ

Když řeknu, že koně spoluvytvářely dějiny světa, jistě to nelze pokládat za přehnané. Nebýt koní, dějiny světa vypadají zcela jinak. Trojská válka by měla jiný průběh, Alexandr Veliký by možná nedosáhl své velikosti a jméno Džingis-Chána by bylo v Evropě zcela neznámé. Napoleon by nepoznal palčivost ruského mrazu. A tak bychom mohli jít dále, až do nedaleké minulosti.

Člověk a kůň jsou po staletí spjati. Již pro pravěkého člověka kůň nepředstavoval žádné nebezpečí. Naopak člověk pro koně nebezpečný byl. Patřil totiž mezi jeho běžnou obživu. Později vněm však člověk nalezl pracovní sílu pro nošení břemen a práci na poli. Potom už nezbývalo málo k tomu, aby se z člověka stal jezdec a z koně dopravní prostředek.

Člověk koně používal pro běžné denní úkony, díky němu mohl cestovat, obchodovat, rychle se přemístit a nebo plnit funkci poslíčka.

Jak ale došlo k tomu, že si člověk podmanil původně plaché, stepí prchající zvíře?

1.1 Vývoj koně v historii

Kůň patří do řádu lichokopytníků rozšířeného po všech kontinentech kromě Austrálie. Lichokopytníci se vyskytli náhle a v hojném počtu v teplých a vlhkých lesích v Severní Americe, Evropě a Asii v geologickém období zvaném spodní eocén. Vývojová řada koní začíná ve třetihorách formou nazvanou *Eohippus*. Ten dorůstal do velikosti lišky, měl krátkou hlavu, 44 zubů a pružný, klenutý hřbet. Na předních a zadních končetinách měl 5 prstů. Od pleistocénu žijí jen tři čeledi : tapířovití, nosorožcovití a koňovití. Zatímco tapíři a nosorožci zůstali věrni svému způsobu života, vývojová cesta koně vedla k životu na sušší půdě a v drsnějším podnebí. Zde se však projevovala větší rychlost pohybu k zachování existence. To mělo za následek prodloužení nohou a také zatížení váhy na jeden prst, a to na nejdelší ze třech, které kůň měl. Postupně měl kůň ještě dalších pět

vývojových řad, přičemž docházelo k postupným změnám v dorůstání výšky, postupného zakrnění prstů, změně lebky a stavby chrupu.
Kolébkou celého rodu koní byla právě severní Amerika, kde také koně vyhynuli – pravděpodobně nějakou hromadnou nákazou. Dnešní divocí koně v Americe, kteří žijí ve volné přírodě se nazývají mustangové a pocházejí z Evropy. Dovezli je sem Španělé. Někteří uprchli a zdivočeli a někteří byli pochytáni a zdomácněli. Jak se koně vrátili do Ameriky tedy víme, ale stále není vysvětlena otázka, jak se prapůvodní koně dostali z Ameriky do Evropy.

1.2. Ochočení koně

Pravěký člověk lovil koně pro obživu, bylo pro něj vítanou pochoutkou. Ke zdomácnění a ochočení koně pravděpodobně došlo dětmi, které se dokázaly se zvířaty nejlépe přátelit. Pokud měl pračlověk obživy dost, potom mohla nastat zřejmě situace, kdy kůň nebyl zabit, ale dětem ponechán na hraní. To už však nikdo na vědeckém podkladě neprokáže.
Tehdy však pravěký chovatel zjistil, že kůň snáší smyčku z řemene na krku lépe, než třeba jelen nebo srnec, protože kůň asi poznal, že je bezúčelné protivit se člověku. Také člověk zjistil, že je možné koně využívat na nošení břemen a k práci na poli. V mladší době kamenné se stal člověk jezdcem.
Mimo jiné je však známo, že dříve než-li byl ochočen kůň, byl ochočen osel.

1.3. Druhy koní

Z hlediska domestikace nás zajímá předek celé východní skupiny domácích koní – tarpan, a kertag – praotec skupiny mongolských koní, dodnes žijící jako kůň Převalského. S nimi přišel člověk nejdříve do styku a také jejich zdomácnění proběhlo dříve než u koně divokého západního.
Skupině koní východních (orientálních) odpovídá označení *koně teplokrevní* a skupině západních (okcidentálních) koní odpovídá označení *koně chladnokrevní*. *Koně plnokrevní* jsou koně vyšlechtěni s cílem dosažení co největší rychlosti, jedná se tedy o plemeno anglického plnokrevníka.

Polokrevník je potom teplokrevný kůň, jehož jeden z rodičů nebo z předků je plnokrevník.

1.4. Vývoj chovu koní

Chov koní se rozvíjel v Persii a zvlášť intenzivně v Asýrii, k čemuž přispívaly četné sportovní závody, ve kterých se výkonnost koní neustále prověřovala. Asyrská vojska se svou vynikající jízdou velmi proslavila.

Někdy kolem roku 1700 př.n.l. se v mocné egyptské říši objevili Hyksové, kteří přišli z Malé Asie a svými nájezdy na dvoukolých vozech si podrobili faraónův trůn. Tehdy způsobili značný rozruch, protože kolem Nilu koně nebyli známi a tak se Hyksům Egypt neměl jak postavit. V Egyptě byl známý jen osel a tak koně zde pojmenovali jako „osel severu“. Potom však nastal rychlý rozmach chovu koní v Egyptě.

Síla vládců a vojenských vůdců se ve starověku zaměřila podle množství koní a válečných vozů. Vlastnictví koní rozhodovalo o vítězství a porážce.

Rostoucí potřeba koní si vynutila i cílevědomé chovatelství. Kůň se stává reprezentačním zvířetem, vyjížďky knížat, nádherně zdobené spřežení ohromovalo prostý lid. Kůň se mění v ušlechtilého oře, který je více společníkem než sluhou pána.

Snad v žádném národě neznamenal kůň to, co v Řecku. Samotné řecké umění je bez koně nemyslitelné (Homérova Iliada).

Dále nesmíme opomenout olympijské hry (r.776 př.n.l.), závody v čtyřspřeží na neosedlaném koni.

Jeden z největších vojevůdců byl Alexandr Makedonský na svém koni jménem Bukephalos v roce 334 př.n.l. zahájil své tažení. Z vděčnosti za věrnost mu pak Alexandr postavil pomník, jakého se nedostalo žádnému koni, a na jeho počest založil v Indii město Bukephaleia. Podobně jako Alexandrův kůň, tak také kůň Gaia Julia Césara nestrpěl nikoho jiného, než svého pána.

V Římě se chovaly koně křížené východní se západními. Klasickým příkladem podoby tohoto kříženc je socha Marka Aurelia na Kapitolu.

Římané používali koně spíš ke sportovním účelům, než k válečným. Jízda na koni byla za doby Césara ve vojsku jen přidruženou složkou.
Španělský kůň, chovaný v Andalusii byl výsledkem vysoké kultury chovu a dobré plemenářské práce Maurů.
Skutečnou chovatelskou perlou nejušlechtilejšího koně se stala Arábie. Podnět k rozšíření chovu koní dal v 7.stol. Mohamed, který v četných súrách koránu nabádal své souvěrce k lásce ke koním. Arabský kůň je příkladem čistého plemene, v průběhu věků mu nebyla přimíšena krev koní z jiné plemenné skupiny. Je tvrdě vychovaný, velmi skromný a vytrvalý.
Arabský kůň znamená další rozšiřování až do středověku a to pro účely válečné. Jezdectvo se ve vojsku využívá stále více. Nastává slavná rytířská doba. S ní přichází požadavky na rychlé a mohutné koně, schopné nést v bitvě opancéřované těžké jezdce. Tato doba znamená rozmach chovu koně západního typu. Poptávka po těžších koních se projevila v ceně, byl až 8x dražší než kůň lehký.
Chov koní ve středověku byl značně ovlivňován strukturou společnosti. Lenní páni museli sestavit vlastní vojsko a to záviselo na počtu jezdců. Dobrou průpravou byly rytířské turnaje.
Na přelomu středověku a novověku ztrácela těžké kavalerie na významu. Bylo to zejména novými způsoby boje a obrany. Byly to hlavně hradby, fortifikační stavby, také rozvoj střelných zbraní. Kůň byl luxusním předmětem a k jeho chovu se stavěly četné hřebčíny.
V 15.a 16.stol. byl v Čechách rozšířen chov koní teplokrevných. Po 30leté válce nastal úpadek zemského chovu.

Přelom 17.a 18.stol. znamená v dějinách chovu důležitý mezník. Do této doby se vztahuje vznik anglického plnokrevníka. Zakladateli tohoto plemena byli tři hřebci a necelá stovka klisen, jejichž potomstvo vynikalo nadprůměrně nejen na závodní dráze, ale i v dalším chovu.
Pokrok v chovu koní nastal za vlády Marie Terezie, která zavedla zřizování erárních hřebčinců, bezplatné připouštění hřebců, soupis chovu schopných klisen, organizace chovů. Josef II. Pak založil zvěrolékařskou školu.
Koncem 18.stol. se pak koně využívali k zemědělství, vojenským účelům, ale také v poštovnictví. Poštovní stanice byly od sebe den jízdy na koni.

Dále se pak koně uplatňovali v dopravě všeho druhu, postupně se uplatňovaly v rozvíjejícím se průmyslu, přístavech a dolech. Koně poháněli stroje na čerpání vody, měchy na vhánění vzduchu do šachty.
V 19.stol. se zlepšoval zemský chov, zavedly se plemenní knihy a pořádaly se výstavy.
V současnosti kůň ztratil všechny funkce, které měl v minulosti a to zejména s rozvojem strojů v zemědělství a dopravě. Nyní je kůň chován především pro rekreační jezdectví, zábavu a také na dostihové jezdectví.

2. JEZDECTVÍ JAKO SPORT

Sportovní jezdectví má věkovitou historii. Využití síly a rychlosti koní se již dávno před naším letopočtem začalo přenášet na sportovní kolbiště. Rytíři si v obdobích míru oblíbili předvádět svoji zdatnost a umění v lovech a soutěžích, a tak vznikly rozmanité jezdecké hry.
První, kdo odstartoval úplně první dostihy byli Peršané, kteří si ani nebyli vědomi, že zahájili éru nejstaršího a nejpopulárnějšího sportu všech dob.
Dostihový sport se velmi rychle rozšířil. Účastníci se utkávali v nebezpečných závodech na neosedlaných koních, každý reprezentoval jednu městskou čtvrť a každé město si honem zřídilo vlastní dostihovou stáj.
Jak jsem již v předchozích kapitolách zmínila, sportovní disciplíny na koni nechyběla ani na olympijských hrách. Přesto k dostihovému sportu, jak jej dnes známe došlo mnohem později a úplně jinde.

2.1. Historie jezdeckého sportu

Anglosasové, obývající britské ostrovy, popisují ve svých starých kronikách soutěže, které pořádali již v 11.století. Jezdci závodili na hřbetech koní na velké vzdálenosti, majitel vítězného koně dostal jako výhru stříbrný zvoneček.

První dostih na světě se konal ve Smithfieldu a první dráha byla zbudována v Londýně v roce 1174. Závody byly zpočátku součástí lidových slavností, trhů a poutí. Do dostihů byli přihlašováni koně majitelů z okolních vesnic a usedlostí. Běhalo se podle jednoduchých pravidel a lidové publikum tipovalo vítěze.

Královským sportem se dostihy staly ve chvíli, kdy se o nich dozvěděla královna Alžběta a začala je s celým panovnickým dvorem pravidelně sledovat. Velmi si je oblíbila a začala je podporovat. Dostihy se tak postupně staly prestižní záležitostí a protahovaly se na několik dní. Obliba dostihů přecházela z pokolení na pokolení a stávala se tradicí královského dvora. Kolem roku 1750 se konají nejslavnější obchody s koňmi, přehlídky a aukce. Dostihy navštěvuje každý, kdo chce být počítán do lepší společnosti. Roste touha po senzaci a ziskuchtivosti. Závodiště se záhy začala hemžit organizátory sázek tzv. bookmakery, ale také podvodníky.

Vznik moderních dostihů byl na více jak 400 let starém závodišti v Newmarketu, blízko Londýna.

Věhlas a popularita anglických dostihů zasáhla celý svět, také americké státy. Pravidelně vyplouvaly lodě z Evropy do Ameriky naloženy koňmi, avšak mnohé lodě se potopily a nedopluly do cíle.

V dostihovém sportu se začaly objevovat značné problémy díky jednoduchým, nejasně vyhrazeným pravidlům, vznikalo množství sporů, a tak musel zasáhnout parlament. Roku 1752 byl proto založen Jockey Club, jehož členové vydávali závazná nařízení, např. povinná zátěž, registrace barev jednotlivých majitelů a v roce 1773 pak vyšla první dostihová ročenka.

Vysoká úroveň tohoto sportu lákala ke srovnání mezistátní a později mezinárodní špičky. Oblibě dostihového sportu se těšili od roku 1810 v Austrálii na Melbourne Cup, ale také v Japonsku od roku 1880.

V současných Spojených státech je asi 140 drah a ročně proběhne kolem 7000 dostihů a navštíví je přes 80 milionů diváků. Jinak tomu není v Evropě a co teprve v Anglii.

2.2. Jezdecký sport v Čechách

Jezdecký sport u nás má oficiální počátek : 8. května 1891. To byl ustanoven odbor Sokola pražského.

Předcházely mu měšťanské jízdní gardy a civilní jezdecké skupiny, které v krajových a cechovních krojích tvořívaly stafáž zemských svátků a vlasteneckých průvodů (např. průvod při pokládání základního kamene k Národnímu divadlu).

Mimo tělocvičné jednoty Sokol se také zakládaly spolky venkovské, např. spolek „Přemysl“. V roce 1891 byla vydána příručka „O jízdě koňmo“ vybavená prvním českým odborným názvoslovím.

S nárůstem jezdeckých oddílů přibývaly jízdárny. Jen v Praze jich bylo asi 15. Jízdárny měly své vyhlášené učitele.

K mimořádnému rozmachu jezdeckého sportu u nás došlo po první světové válce, se vznikem Československé republiky. V roce 1924 byla vyslána reprezentace do zahraničí. K vrcholnému triumfu došlo na olympijských hrách v Amsterodamu roku 1928, kde František Ventura vyhrál zlatou medaili ve skákání – v historii československého jezdeckého sportu zůstal první a dosud poslední.

2.3. Jezdecké disciplíny

Jezdecký sport zahrnuje v současném světě pět základních disciplín evidovaných Mezinárodní jezdeckou federací. Jsou to :

Voltižní jezdění – kůň obíhá v kruhu a cvičenci na něj podle pokynů naskakují a provádějí gymnastické cviky.

Skokové soutěže – parkurové ježdění, překážkové soutěže

Drezurní soutěže – podstatou je absolutní ovládání pohybu směru koně téměř nepostřehnutelnými pomůckami

Soutěže všestranné způsobilosti – štafetové jízdy krkolomným terénem přes řadu překážek, v nichž se po tři dny zkouší všestranná způsobilost

Vozatajské soutěže – koňská spřežení

3. POTŘEBY JEZDCE

Jako každý jiný sport, tak i jezdecký vyžaduje speciální výstroj, která má být především účelná hygienicky a zdravotně vyhovující a zaručující určitou bezpečnost. Vždy platí zásada, že výstroj má být jednoduchá bez pochybné elegance a řídí se podle jednotlivých disciplín.

3.1. Historie a vývoj odívání k jízdě na koni

Oděv pro různá sportovní odvětví se začal specializovat teprve v 19. století. Jízda na koni tehdy nebyla považována za sport, nýbrž za hlavní dopravní prostředek, tedy součást každodenního života. Ženy nosily běžné civilní šaty, které umožňovaly jízdu v bočním sedu. Stejně jako civilní oděv se i jezdecký měnil společně s módou.

3.1.1. Středověk

Ve středověku se používalo tzv. planchettové sedlo, žena seděla bokem a nohy spočívaly na stupátku (planchette). Dáma nosila dlouhé, měkce splývající šaty s relativně vysoko nasazeným pasem. Najdeme malby žen v šatech s velkými dekolty, které mají hlavy ozdobené květinovými věnci ale také s uzavřenými šaty a vysokým "kloboukem" z něhož vlaje závoj. Předpokládá se, že oděv byl přizpůsoben ročnímu období.

V průběhu 16. a 17. století přišlo do módy širší a bohatší dámské oblečení. Nákladné, bohatě vyšívané sukně vykukovaly pod svrchním, vpředu otevřeným oděvem. Když se móda přiklonila k uzavřeným róbám, vznikly bohatě zdobené sukně přes skutečnou spodničku, která měla docílit požadované bohatosti. Naškrobená, vyztužená spodnička byla pro ježdění na koni absolutně nevhodná a tak se začalo používat větší množství měkkých splývajících spodniček.

Vzhledem ke kvalitě tehdejších cest se počítalo se zašpiněním šatů během jízdy a tak vznikla tzv. "safeguard" ochrana. Jednalo se zvláštní vrchní sukni, chránící dámu před špínou i špatným počasím. Horní část těla ochraňovala,

od mužů převzatá, pelerína či pláštěnka. Vlasy se schovaly pod kapucu nebo klobouk.

3.1.2. Renesance

Žena namalována v této době při jízdě na koni je vzácností. Cestování byla rutina nikoliv zvláštní okamžik, který by se umělci snažili zachytit. Tehdejší malby korunovaných hlav prezentují hlavně jejich moc, případně historický mezník, který měl být zachován další generaci. Velasquezova malba královny Isabely Bourbonské slouží k demonstraci moci a bohatství královského dvora. Královna má na sobě šaty bordó barvy, které byly odshora dolů vyšity zlatou nití. Šaty jsou velice dlouhé, zakrývají celý hřbet koně a visí koni až pod hlezna. Díky výšivce musely být těžké. Pod rozšířenými polodlouhými rukávy vykukují připojené světlé rukávy. Šaty jsou uzavřené se světlým vsazením u krku. K tomu je, pro tu dobu typický, vysoký límec. Vlasy má královna ozdobeny bílím perem.

V přechodu mezi renesancí a barokem se tvary změkčily a barvy rozjasnily. Zde je vidět, že myšlenka "dáma se nesmí ukazovat v pestrých barvách" , která je striktně dodržována hlavně v Anglii, se vztahuje hlavně k období klasicismu.

Obr.1 – Královna Isabela Bourbonská

3.1.3. Baroko

V období baroka převzaly ženy od svých protějšků vrchní díl obleku, tedy kabátec, který používaly přes své šaty při jízdě na koni. Malba malíře Godfreyho Knellera z roku 1715 zobrazuje hraběnku von Mar v nákladném, stříbrně zdobeném obleku z růžového hedvábí . Její oblek sestával z dlouhé knoflíkové vesty, šátku uvázaného kolem krku na uzel a ještě delšího kabátce, rovněž na knoflíky, s velkými ohrnutými rukávy. Tedy oblek u mužů naprosto běžný. Ke svému jezdeckému oděvu nosila, taktéž mužský, třírohý klobouk.

Druhá polovina 18. století přinesla jednoduchou ženskou jezdeckou módu, silně orientovanou na mužský oděv. Ženskost přesto zůstala zachována v podobě velmi dlouhých a širokých sukní, mnohdy sahajících až k zemi, když dáma usedla na koně. Horní díl zdůrazňuje ženské tvary a korzet směruje pohled na štíhlý pas. Hluboký dekolt je vzácností, ve výstřihu se nosí šátek. Mimo tříroháku nosí dámy vysoký klobouk, který je bohatě zdoben stuhami. Ztužené a napudrované paruky jsou odloženy a přírodní vlasy volně spadají přes ramena.

Obr.2 – Hraběnka von Mar

3.1.4. Empír

Od konce 18. Století s nástupem empíru se oblečení dam opět navrací k ženskosti a následuje módu. Tehdejší ideál krásy přál vysokým pasům, což se projevuje i v jezdeckém oděvu. Obraz od A.J. Grose ukazuje královnu Kateřinu Vestfálskou v černých sametových šatech s vysokým pasem, který je zdůrazněn stříbrno-zlatým páskem. Dekorace ze stříbra a zlata, stejně jako hermelínový lem jsou decentní, ale nákladné a staví na odiv královnino bohatství.

Obr.3 - Kateřina Vestfálská

3.1.5. Klasicismus

Asi v roce 1830 sklouznul pas v dámské módě opět do přirozené pozice. Do módy přišly kabátce s vycpanými rameny a extrémně dlouhými rukávy. Dámy nosily převážně cylindr se závojem. Tím, že se krinolína stala základem dámské módy, se poprvé vytvořil rozdíl mezi každodenní a jezdeckou módou. Krinolína byla pro jízdu na koni absolutně nevhodná. Od 2. poloviny 19. století byly jezdecké šaty šity podle speciálních střihů, aby lépe pasovaly jezdkyni v sedle, zachovaly elegantní ráz a smysl pro bezpečnost. Přesto je sukně stále graciózní a zakrývá kotníky. Mezitím zdomácněly pod jezdeckou sukní nošené rajtky a vysoké boty. Rajtky byly zhotoveny z měkké barvené kůže a od kolen dolů z materiálu stejného jako sukně. Kalhoty byly připnuty na knoflíky ke stále ještě nošenému korzetu. Sukně měla roztažitelný pas a je připevněna na kabátec taktéž knoflíky. Ve 2. pol. 19. století se šaty šily na

míru. Sukně byly stále dlouhé, částečně s vlečkou, ale méně objemné. Ubylo i spodniček. Na sukních bylo vytvořeno jakési prohloubení pro pravé koleno, takže šaty korektně a hladce splývaly k zemi i když dáma seděla v sedle. Horní díl k této sukni tvořil kabátek do pasu s tzv. vlaštovčím ocasem - malými šosy a úzkými rukávy. Dámy nosily cylindr nebo buřinku opásané nařaseným závojem.

3.1.6. 19. století

Na přelomu 20. století převládl v dámském jezdectví smysl pro bezpečnost. Paní Alice Hayes patentovala tzv. bezpečnostní jezdeckou sukni. Na pravé straně měla veliký rozparek a nohy jezdkyně přikrývala jako velká zástěra. Při chůzi se pravá strana připnula vysoko na knoflík a tím se stala opět uzavřenou. A. Hayes tvrdila, že uzavřená sukně je obzvláště nebezpečná a že s jejím patentem má jezdkyně větší šanci při pádu z koně opustit sedlo. Nadále však ženy nosily korzet i při ježdění. Ideál krásy byla štíhlá žena s útlým pasem a tak byly pohyblivost a pohodlí při jízdě na koni obětovány marnivosti. Doporučováno bylo polstrování zadních dílů kabátce, aby nebyl vidět přechod mezi korzetem a zády. Počátkem 20. století byl prosazen požadavek odpůrců korzetů a ten byl nahrazen šněrovačkou. Po krátkém kabátku se stojáčkem přišel do módy na nějaký čas dlouhý kabát se šosy sahajícími až ke kolenům. Pokrývka hlavy byl v této době neustále cylindr nebo buřinka. Obvyklý byl také "tvrďák" s plochou krempou.

Ženy začínaly po 1. svět. válce jezdit v mužských sedlech stále častěji a sukně postupně ustupují klasickým rajtkám.

3.2. Současné odívání jezdce

Oblečení jezdce se vesměs řídí stejnými zásadami, liší se rozeznáváním jednotlivých jezdeckých disciplín a to hlavně použitím materiálu.

Kalhoty jsou nejdůležitější součástí jezdcovy výstroje. Mají být pohodlné, šité na míru, aby byly dostatečně dlouhé a přiléhaly v kolenou, protože nesmí dojít k odření vnitřní plochy kolen. Látka má být pevná, ale ne drsná nebo ostrá. Nejlepší jsou jelenicové kalhoty. Pro dostihy a koňské polo se

používají kalhoty bílé barvy bez rozlišení pohlaví jezdce. Pro parkurové jezdění je nejčastější šedá barva kalhot.
Někde jsou v oblibě dlouhé kalhoty až přes kotníky, dole se zapínacím rozparkem. Tyto kalhoty se nosí ke šněrovacím botám nebo perkám a navlékají se přes boty. Dole mají poutka jako šponovky.

Košile se nosí bílé barvy, může být i krémově žlutá a patří k ní jezdecká vázanka, která se váže obdobně jako šálka nebo na uzel.
Při dostizích se nosí dresy z hedvábí v barvách svých stájí. Při koňském polu může mít dres krátké rukávy a kulatý výstřih pod krkem. Při vyjížďkách se oblékají svetry, košile, apod. Vždy se však dbá na to, aby nebyly křiklavých barev.

Kabát jezdce musí být pohodlný a volnější v zádech a v průramcích naopak těsný. Jeho délka nemá překážet jezdci v sedu. Kabátek má většinou rozparek do výše jezdcova kříže. Při soutěžích se vesměs používají kabáty na způsob jezdeckých fraků honebního obleku v červené nebo černé barvě s límcem z černého sametu. Jezdci vyšších postav mají dvouřadé zapínání, nižší jezdci mají jednořadé zapínání. Vesta k takovému kabátu musí být z jelenice.

Pokrývka hlavy může být při cvičných jízdách různá. Většinou jsou to ploché čepice, barety nebo čapky, které dobře padnou a jezdec je neztrácí. Při loveckých jízdách a skokových soutěžích se používají lovecké čapky z černého sametu vzadu s mašličkou, které jsou vyztuženy s účelem ochranné přilby. Při dostizích jezdci nosí ochranné přilby, na které si jezdci mohou navléci hedvábné potahy v barvě své stáje, aby byli lépe k rozeznání.

Rukavice jsou nerozlučnou součástí výstroje jezdce. Nosí se z hygienických důvodů a také proti zapocení rukou při ovládání otěží. Chrání také klouby jezdce. Zejména když má kůň ostříhanou hřívu, která je ostrá jako kartáč. Používají se také rukavice bezprsté.

Obr.4 - Ukázka dresů jednotlivých stájí

3.3. Jezdecké boty

Boty jsou v pořadí důležitosti na druhém místě. Zde není na prospěch paráda, ale funkčnost. Proto se nikdy nenosí lakovaná obuv. Tato obuv má tvrdou holeň, zatímco jezdecké holínka má být měkká. Může být v horní části vyztužena manžetou. Manžeta bývá u loveckých jezdeckých bot hnědožlutá. Měkká holínka může být z vnitřní strany opatřena poutkem pro zapínání ke knoflíku kalhot nebo na zadní části poutkem pro zápinku s přezkou z úzkého řemínku, kterým zabráníme shrnování holeně.

Nevhodné jsou gumové boty, jsou nebezpečné pro jezdce. Gumový podpatek snadno proklouzne třmenem, jezdci noha uvízne ve třmenu a může být koněm vláčen.

Podešev by měla být tenká, nejlépe z jednoho kusu až k podpatku, který má být nízký.

U jezdeckých bot je nejvýhodnější tzv. anglický střih, bota s vysokou patou.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4. SOUČASNÁ JEZDECKÁ OBUV

Současná jezdecká obuv především dbá na funkčnost, protože zejména ta ovlivňuje bezpečnost jezdce. Obuv musí dokonale padnout a obepínat holeň jezdce. Často se tato obuv šije ručně na zakázku.

S ručním šitím jsou spojeny vysoké náklady na pořízení této jezdecké holínky a malý okruh lidí, kteří se tímto druhem obuvi zabývají. Výroba této obuvi je velmi náročná na dokonale padnoucí střih, přestože se může zdát jednoduchý. Pravá jezdecká holeňová obuv má usňovou podešev a nízký podpatek, který má za úkol chodidlo zafixovat ve třmenu.

Holeň přesně kopíruje anatomické tvarování lýtka jezdce. Horní okraj holeně je vždy asymetrický, stejně jako holeň jezdce není pravidelného tvaru. Výška holeně obuvi sahá těsně pod koleno jezdce. Obuv je vždy usňová, holeň by měla být ušita z pevné, ale ne hrubé a tlusté kůže. Jezdec na koni musí mít co nejlepší cit v holeni, aby mohl co nejcitlivěji ovládat svého koně. Mezi jezdcem a koněm musí být dokonalá souhra těl a harmonie v pohybu. Touto kompatibilitou jezdec usnadňuje bezproblémový a ladný pohyb, který napomáhá k dosažení co nejvyšší rychlosti. Je známé, že jezdec ovládá koně hlavně vnitřní stranou nohy. Kůň je velmi citlivé zvíře a sebevětší silou či silnějším pohybem, se může vyplašit nebo se chovat zmateně. A tím třeba přijít o předsevzetí zvítězit závody. Proto je citlivost holeně nutná.

Dále je důležitá konstrukce holeně a její prohnutí v lýtku pro pohodlnou jízdu v klasickém jezdeckém postoji. V tomto postoji „v dřepu“ je lýtko prohnuto a chodidlo ve třmenu je přitaženo špičkami nahoru tak, že jezdec tlačí paty dolů.

Zásadou obuvi je pohodlí a dokonalý střih, který zaručuje bezpečnost jezdci, protože mu bota nevyklouzne z nohy. Pro tento případ se obuv vždy jistí poutkem, kterým se připne ke kalhotám tzv. rajtkám. Může to být také tenký usňový pásek, kterým se připevní taktéž ke kalhotám a zároveň tak zabrání shrnutí holeně. Jednoduchá, zpravidla vždy hladká holeň zabraňuje jakémukoli zachycení se do postroje koně nebo zachycení se do okolního terénu, je-li hustý (např. jízda v přírodě).

Obuv k jezdění na koni může být také kotníčkového střihu. Jsou to tzv. perka. Ta mají taktéž jednoduchý střih. Ve vnitřní a vnější straně perek jsou

umístěny gumky neboli perka – od nich také vznikl název obuvi. Ta nahrazují pro koně ostré zapínání jako jsou přezky, pásky nebo zdrhovadlo. Perka jsou výhodná zejména z menších finančních nákladů než je holeňová obuv a také proto, že se rychle a snadno obouvají. Gumky jsou pružné a snadno se přizpůsobí objemu každého kotníku, proto není třeba individuální zakázkové výroby. Obuv je opět konstruována tak, aby seděla na noze a za jízdy se nemohla vyvléct z nohy jezdce. Tato kotníčková obuv se navíc často fixuje přetažením kalhot přes obuv. Jsou to šponové kalhoty, které mají šponu v prostoru u podpatku.

Obr. 5 a 6 – Jezdecká obuv současná

4.1. Ostruhy

Ostruhy nejsou ozdobou, ale pomůckou jezdce. Nemají to být cinkající kolečka, takové ostruhy dobrý jezdec nenosí. Ostruhy rozhodně nepatří nezkušenému jezdci, ne nadarmo se říká „vysloužit si ostruhy“. Používají se řemínkové ostruhy, u nichž lze upravit výše na botě. Správné umístění je na horní části paty boty. Ostruhy mají sloužit jako prodloužená holeň, nikoli jako prostředek na trestání koně.

5. ZADÁNÍ ÚKOLU

Mým úkolem bylo navrhnout a vypracovat design dámské holeňové obuvi inspirované jezdeckými prvky a jezdeckou obuví, najít nápadité a elegantní řešení designu směřující k vybrané klientele. Dále najít funkční, esteticky a komerčně působivé řešení v segmentu individuální výroby. Součástí řešení je i vzájemná vazba na mnou vybraný oděv.

5.1. Inspirace

Jak už jsem zmínila výše, ve své práci jsem se měla inspirovat jezdectvím a jezdeckými prvky.

Na koni jsem jela několikrát jako dítě, vzpomínám si na své pocity a na úctu, kterou jsem k tomuto zvířeti cítila a připadala si vedle něj ještě menší, než jsem ve skutečnosti byla. Bázeň před tímto vysokým zvířetem mě vedla k tomu, že jsem se více jezdectví nevěnovala a dokonce mě tento sport přestal úplně zajímat.

O koních se říká, že jsou to velmi citlivá zvířata, která rozpoznají náladu a city chovatele, dokonce léčí nemocné jak s problémy zad, tak lidi s psychickými nemocemi, vnáší klid a navozují „jiný“ svět. To je zřejmě to, proč jsem na koně nezanevřela a přestože nejsem vášnivou návštěvnicí jízdárny, téma jezdectví mě svým způsobem přitahuje. A to zejména prostředím, vztahem k přírodě a romantikou.

V trendech podzim-zima 2006 mě velmi zaujala inspirace návrhářů jezdectvím a jeho prvky. Dle jednotlivých špičkových návrhářů se prvky jezdectví objevily v široké škále módních stylů, od jemné čisté klasiky až po rebelské extravagantní kreace.

Osobně mě velmi zaujal tento široký záběr, ve své podstatě jeden proud v tak širokém stylovém provedení. Jsem obdivovatelka klasické anglické jezdecké módy, přesto mě nadchla tvorba až krajně extravagantních modelů předních světových špiček na inspiračních přehlídkách.

Pokud přemýšlím nad jezdectvím jako inspiračním pramenem, jako jsem to dělala při navrhování své práce ,zaujala mě následující zjištění.

V prvé řadě jezdecký oděv byl „funkční“,ovšem funkčnost nebyla spojena s jezdectvím, ale spíš s jistými morálními zásadami každé z epoch, zejména pak fakt, že kalhoty byly ryze mužskou záležitostí. V dnešní době tyto jezdkyně můžeme obdivovat, protože z našeho pohledu jejich oděv neměl funkci k ježdění na koni a byl krajně nebezpečný (zejména v případě dlouhých a často těžkých sukních).

Později až se stalo jezdectví sportem a zábavou, uplatňovaly se prvky, které se postupně přibližovaly oděvu, který pro ježdění splňoval bezpečnost, praktické použití a konečně pak estetické hledisko.

Inspirace tedy může spočívat vtom, jak návrhář jezdectví vnímá, čím ho přitahuje. Mohou to být detaily tzv. funkčních „vychytávek“, jízda samotná, nebo postroje na koně, pomůcky, materiály, spojení sportu a klasických projížděk, sedla, apod.

Dlouho jsem přemýšlela nad směrem, kterým se budu ubírat. Vybírala jsem si mezi inspirací pomůckami a postrojem na koně, klasickým anglickým jezdeckým oděvem, tím, co jsem se o koních dozvěděla z praktického a funkčního hlediska a tím, čím je pro mě jezdectví charakteristické.

Nakonec zvítězily charakteristické prvky s tím, že jsem chtěla nový design něčím ozvláštnit, aby byl jiný, než klasická holeňová obuv. A také jsem chtěla zhodnotit nově nabyté informace, které jsem čerpala pro celou svou bakalářskou práci.

5.2. Počáteční myšlenka

Mou počáteční ideou bylo vytvořit design luxusní dámské holeňové obuvi pouze pro vybranou klientelu, která by se vyráběla individuálně šitá na míru nebo v omezeném množství v butiku. Chtěla jsem vypracovat velmi jednoduchý, elegantní design, který by vynikl zejména čistými liniemi, které podle mě podtrhují krásu každé jednoduché obuvi, na které by tak nejlépe vyzněl materiál. Záměrně jsem chtěla obuv usňovou s jemným leskem, který by dodával luxusu.

Postupně s omezenými možnostmi, které jsem na výrobu této obuvi měla, moje idea upadala do kompromisů, které přicházely postupně s objevujícími se problémy.

5.3. Nepředvídané okolnosti, problémy

Mým prvním problémem, na který jsem musela reagovat byl výběr kopyta a podešve. Představovala jsem si kopyto s nízkým podpatkem, ale nebylo vyhnutí to změnit. Smluvně jsem uzavřela realizační spolupráci s firmou Baťa v Dolním Němčí, která byla ochotna poskytnout svá kopyta a tím také příslušné podešve. Firma měla k dispozici pouze jeden model kopyta s patním hákem vhodný na realizaci holeňové obuvi. Tvar kopyta a výška podpatku mi přišla sympatická, a tak jsem začala pracovat na návrhu. Upustila jsem od své myšlenky vypracovat návrh luxusní obuvi, protože to předurčoval tvar kopyta a podešve. Proto jsem se začala soustředit na design, který by inklinoval s tvarem podešve a kopyta, který jsem měla nakonec k dispozici. Do své myšlenky jsem tedy přidala místo prvku luxusu prvky ležérnosti a elegantního pohodlí.
V možnostech firmy Baťa, vzhledem k realizaci mojí obuvi, byla nabídka poskytnutí jednoho páru kopyt, páru podešví a konečné napnutí svršku a nalepení podešve. Proto jsem, kromě těchto zmíněných úkonů, k práci přistupovala zcela samostatně.

5.4. Přístup k práci, postup

Ke své práci jsem přistupovala zodpovědně, protože jsem si byla vědoma toho, že sebemenší chyba se v konečném výsledku objeví mnohem výrazněji než by ve skutečnosti byla. Tím myslím práci modeláře a pečlivé snímání střední kopie kopyta. Taktéž jsem důkladně zhotovila střih, který jsem vypracovala dle systému, jež vyučuje zkušený modelář pan František Lečík.

Střih jsem vypracovala na kopyto vzorkové velikosti 37 obvodové skupiny H a s výškou podpatku 4cm. Obvodové míry jsem zjistila z tabulek velikostí obvodu kopyt s přihlédnutím k mému návrhu a mým obvodovým mírám.

Konečná podoba mého návrhu sestává ze dvou částí. Jedna část, kotníčková obuv (tzv.perka) a druhá připínací holeň, kterou lze kotníčkovou obuv doplnit, ale kdykoli ji odepnout.

Největší problémy byly s kotníčkovým střihem, protože jsem jej musela upravovat kvůli malé šířce gumy, která je umístěna ve vnitřní a vnější straně obou kotníků. Maximální dostupná šíře této gumy byla jen 10 cm, a tak jsem se musela přizpůsobit. Přesto se mi střih podařilo provést tak, aby bylo snadné prozutí zajištěno.

V konstrukci holeňového dílu jsem dbala na velikost obvodu, který by i bez pružné gumy pod podpatkem dovolil prozutí a přitom pěkně přiléhal ke kotníčkové obuvi, kterou tím překrývá. Podle zhotoveného modelu mohu tvrdit, že se mi to podařilo.

Dříve, než jsem přišila k holeni podšívku, umístila jsem podle mého libovolného geometrického seskupení na celý dílec holeně nýtky ve dvou velikostech a dvou barvách kovu. V zadní části se holeň uzavírá kovovým zdrhovadlem.

5.5. Materiál

Ke zhotovení páru holeňové obuvi jsem již od počátku plánovala s výhradním použitím úsně. Je to přírodní materiál, který podle mého názoru podtrhne výchozí inspiraci z přírody. Jezdectví se s přírodou jednoznačně slučuje.

Jako svrchní materiál na kotníčkovou obuv jsem použila tenkou hovězí useň s jemným leskem. S usní se mi velmi dobře pracovalo. Snadno se tvarovala a splnila moje očekávání.

Dále jsem použila gumu hnědé barvy šíře 10 cm.

Na holeň jsem kombinovala pevnou hovězí useň tmavohnědé barvy s usní, ze které je zhotovena kotníčková obuv. Obě holeně jsem zdobila dvěma druhy nýtků ve dvou barvách kovu. Ve stejném kovu jsou také zdrhovadla, která jsou umístěna v zadní části obou holení.

Jako podšívku jsem zvolila taktéž useň, která se lépe tvaruje a z hygienických důvodů je výhodnější než materiál syntetický. Useň je tmavě vínová teletina.

K šití jsem použila syntetickou nit, kterou jsem mohla snadno nad kahanem zatavit a vylepšit tak celkový vzhled švu.

5.6. Zhotovený model

Konečný zrealizovaný model dámské holeňové obuvi sestává z kotníčkové obuvi a samostatně připínací holeně. Kotníčkovou obuv, ve které jsem se inspirovala klasickými jezdeckými perky, může být nošena samostatně bez holeně. Holeň je možno jednoduše navléknout a uzavřít v zadní části holeně na zdrhovadlo. Holeň fixuje prostor podešve v oblasti klenku.

Touto variabilitou jsem chtěla docílit několika podob tohoto páru obuvi, který vytváří dojem dvou různých párů obuvi. Holení lze také, dle mého názoru, doplnit zcela odlišnou obuv podobného typu.

Z charakteristických jezdeckých prvků jsem využila přiléhavost holeně, jednoduchost a asymetrický horní okraj holeně, který kopíruje a obepíná nohu pod kolenem,což zabraňuje jejímu shrnutí.

Kotníčkovou obuv jsem nechala vyznít v jednom druhu materiálu, aby vynikly linie střihu. Proto se obuv hodí k celodennímu nošení, je pohodlná a je ji možné nosit také k sukni, přestože jsem model navrhla ke kalhotám.

Na holeni jsem kombinovala dva druhy usní. Chtěla jsem docílit větší pevnosti holeně a zároveň jsem vyřešila nedostatek světlejší hnědé usně. Část holeně z tmavě hnědé usně jsem zdobila nýtky, které nemají žádný funkční význam, jen estetický. Chtěla jsem tak „rozbít“ velkou plochu holeně. Provedla jsem to geometrickým vzorem a pravidelným střídáním dvou velikostí nýtků ve dvou typech kovu. Ke zdobení jsem použila právě nýtky, protože mi jezdectví připomínají z hlediska postroje na koně, které jsou spojovány nýtky. Barva kovu barevně ladí k oběma usním a dodává jim na zajímavosti a výrazu. Zdrhovadlo je zhotoveno ve stejně barevném kovu jako jeden z typu nýtku. Proto jsem zdrhovadlo neskrývala a přiznala ho.

K ozdobným prvkům na obuvi patří také šití ve dvou řadách, které jsem uplatnila jak na kotníčkové obuvi, tak samostatně na holeních.

Obr.7 – Zhotovený model

5.7. Vybraný oděv

Součástí řešení návrhu, bylo také připojit k obuvi vybraný oděv. Již od počátku byly mým záměrem úzké džínsové kalhoty, jež by nechaly vyznít model v plné síle a zároveň by zvýraznily postavu nositelky.

Úzké kalhoty se podle mě velmi hodí jak k samostatným perkům, tak také k vysoké holeňové obuvi. Kalhoty se tak snadno zakasají do bot.

Džínové kalhoty jsem doplnila o středně hnědý top s proužky s kovovým leskem. Stejně jako je obuv variabilní, vyjádřila jsem tuto možnost proměny také bolerkem v hnědé barvě, které lze nosit s topem nebo jej lze kdykoli svléknout.

Stylově a barevně oděv s obuví ladí, spojení tohoto oděvu a mého páru obuvi je mou přesnou představou o tom, pro jaký segment klientely byl model navrhnut.

Záměrem byla ležérnost, pohodlí, funkce, módnost, ale také neobvyklý vzhled a také možnost obměny vzhledu.

Obr.8 – Vybraný oděv ke zhotovenému páru obuvi

ZÁVĚR

Závěrem mojí bakalářské práce bych se chtěla krátce poohlédnout nad tvorbou těchto stránek a prací samotnou.

Zprvu bych chtěla podotknout, že mi zpracování bakalářské práce bylo praktickým přínosem. Měla jsem tak možnost zhodnotit své nabyté vědomosti za dobu studia oboru designu obuvi a své zkušenosti týkající se obuvnictví.
Pro designéra je velmi důležité projít praxí, aby lépe porozuměl dané problematice a k navrhování obuvi přistupoval profesionálně.

Při spolupráci s firmou Baťa Dolní Němčí jsem mohla detailně poznat zákulisí výroby, zvláště potom proces napínání a postup kolem něho.
Zaměstnanci se mnou úkon po úkonu komunikovali, a tak jsem měla možnost zjistit, čeho je vždy nutné se vyvarovat a v poslední fázi se ujistit o správnosti provedení střihu a následné funkčnosti. Tyto poznatky nemůže nahradit žádná exkurse výroby obuvnické firmy.

Proto věřím, že mi tato práce bude důležitým mezníkem a zkušeností v mojí designerské praxi.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

(1) Zdeněk Mahler, **Člověk a kůň**, nakladatelství Dona, České Budějovice 1995, ISBN 80-85463-52-0

(2) Peter Bookesmith, **Péče o koně**, nakladatelství Svojtka a Co.,s.r.o., Praha 2006, ISBN 80-7352-078-8

(3) Michaela Burdová, **O koních a ježdění**, nakladatelství Schiller Press,s.r.o. Praha 1996, ISBN 80-902060-2-6

(4) Ing. Zdeněk Jokl a kolektiv, **Jezdectví a dostihový sport**, Státní zemědělské nakladatelství , Praha 1977, ISBN 07-100-77

(5) J.E. Flade a kolektiv, **Chov a športové využiti koní**, nakladatelství Príroda, Bratislava 1990, ISBN 80-07-00252-9

(6) **Vogle Pelle**, Marzo - březen 2006 (čtvrtletník), Itálie 2006

(7) František Lečík, **Obuvnické modelářství**, Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, UTB-academia centrum Zlín 2002, ISBN 80-7318-068-3

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr.1 – Královna Isabela Bourbonská, str. 17

Obr.2 – Hraběnka von Mar, str. 18

Obr.3 – Kateřina Vestfálská, str. 19

Obr.4 – Ukázka dresů jednotlivých stájí, str. 22

Obr.5 a 6 – Jezdecká obuv současná, str. 25

Obr.7 – Zhotovený model, str.31

Obr.8 – Vybraný oděv ke zhotovenému páru obuvi, str.32