

519



Čtvrté číslo magazínu ⑤①⑨
Bílovice 519, CZ (Září/Sept 2020) no. 4



**Bez vleku
No-Tow Zone**

skialpové lyže Beat / Beat alpine skis

- 04** Zasít a sklídit / Sow and reap
- 08** Kdo přináší design do krajiny / Who brings design to the landscape?
- 16** Létající auto? Jezdící letadlo? Obojí / A flying car? A road plane? Both!
- 29** Z bodu A do bodu Red a zpět. Když nejen cesták může být cíl / From A point to Red point and back. When the aim is not just business
- 36** Sochař v protiproudu / One sculptor against the tide
- 44** Rozhovor, na který prach neseďá. Má smysl se k němu vracet / Gone but not forgotten – An Interview
- 53** Mysli si dílnu / Think a shop
- 56** Recepty polní kuchyně / Recipes from the field kitchen
- 59** Když křivka nálady investora stoupá / Investor in high spirits

Je doba žnít* a opět přišel čas ušpinit si prsty od magazínu 519. Aktuální vydání je zaměřeno na sklízně všeho druhu – doslova i v přeneseném smyslu. Princip jakékoliv úspěšné sklízně je docela jednoduchý, je však nutno dodržet následující postup: měj záměr, také musíš mít pole, sad, zahrádku nebo skleník, včas zasaď, zavlažuj, neočekávej úrodu v nereálných termínech, všechno má totiž svůj čas, ale až ten čas přijde, měj dobře rozmyšleno, jak s úrodou naložíš. Dá se očekávat, že úplně všechno sám nezvládneš, spoj se tedy s jinými, na které se můžeš spolehnout.

Často se setkávám s názorem, že v Čechách, ale i na Slovensku chybí vize a tzv. leadership (pozn.: manažer a leader zdaleka není jedno a totéž!). A asi je to i částečně pravda. Magazín 519 nemá ambice stávající realitu lakovat na růžovo a tvrdit, že ve společnosti již není co zlepšovat a že už je tak nějak líp. Přesto se raději zaměřuje spíše na pozitivní příklady ze současnosti a částečně i z minulosti. Všichni víme, že pouhý popis situace, případně individuální nebo skupinové zehrání na poměry ještě nikdy nic nezměnilo. Jediné, co doopravdy funguje, je aktivně proměňovat a kultivovat své nejbližší okolí. Ideálně ještě dnes. Alespoň v drobnostech. Věříme, že farmář, designéři dopravních prostředků i sochař na nás část své energie, odhodlání a houževnatosti přenesou.

za redakci magazínu 519
Richard Vodička
studio 519, Bílovice
*srpen 2020

Sow and reap

Harvest is here once again* and the time has come to get your fingers dirty from magazín 519. This issue is about all kinds of harvesting – in literal as well as figurative sense. The principle of any successful harvest is quite simple, though it's crucial to follow a certain path: have a plan, acquire a field, orchard, garden or a greenhouse, plant in good time, water well and do not expect quick results as there is a time and place for everything. But when that time comes, have a plan in place of what to do with the fruits of your labour. You will most probably not be able to manage everything by yourself, so team up with someone you can rely on.

I often hear that Czechs and Slovaks lack vision and so-called leadership (note: a manager and a leader are not one and the same!). And it might well be true. Magazín 519 has no intention of sugar-coating reality and claiming that there is nothing much left to improve in our society and that we are already living the good lives. Still, it prefers to focus more on positive examples, both current and past. We all know that a mere report of a situation or moaning about what could or couldn't be done has never achieved anything. The only thing that really works is getting involved in changing your surroundings for the better. Ideally today. At least a little. We sincerely hope that some of the energy, commitment and determination of a farmer, a car designer (or two) and a sculptor will rub off on us all.

On behalf of magazín 519
Richard Vodička
studio 519, Bílovice
*August 2020

Zasít a sklídit



Kdo přináší



Fotografie / Photography: Dušan Tománek

design do krajiny

Můžeme se snažit, jak chceme. Čistit studánky, budovat naučné stezky, stavět vyhlídky. Ale máme to marné. Těmi, kdo přinášejí skutečný design do krajiny, stejně nebudeme. Tato role je z větší části vyhrazena úplně jiným lidem. Těm, kdo na půdě hospodaří. Zemědělcům. Jedním z nich je i Milan Trojek. Pole má v okolí Mistřic, farmu s živočišnou výrobou pak v Nedachlebicích. To vše nese jednoduchý název Farma Trojek.

Autor článku: Jaroslav Janečka

Žně designu, Na poli designu, Co jsme zaseli a sklídili. Nejen tato slovní spojení zaznívají u nás v Bílovicích často. Ten nějak si prostě myslíme, že průmyslový a užitý design stojí na stejných principech jako farmaření. Napadá nás to od začátku a to z pochopitelných důvodů – náš areál je bývalé zemědělské družstvo, všude kolem nás jsou pole. Ale to je jen základ. To hlavní pojítko je v přístupu. Stejně jako my, ani farmář nemůže dělat nic jen tak na oko, bez souvislostí a často i bez pokory a smíření se s tím, že něco se prostě zlomit nedá. Nikdy jsme ale v hledání styčných bodů nešli moc hluboko. Až shánění balíků slámy to prolomilo...

Potřebovali jsme slámu, spoustu slámy. Na žně designu. Usmysleli jsem si, že právě to bude nejlepší kulisa pro vystavení designových produktů. Dostali jsme tip na farmáře v Nedachlebicích – Milana Trojka. Už po prvním setkání bylo jasné, že vzít jen ty balíky by byla věčná škoda. Takže farmy využíváme jako lokaci na focení pro Magazín 519 a stále více žasneme, kolik podobností ve dvou tak rozdílných činnostech nacházíme. Nedalo nám to a s Milanem jsme si pořádně popovídali. Žádný rozhovor, normální povídání při procházce areálem farmy. Nic souvislého, jen hromada střípku. Ale ony spolu dohromady vytvářejí mozaiku, která toho o farmáři z Nedachlebic – a vlastně i o nás – říká více než seriózní rozhovor. Tak si to taky poskládejte.

Geny hnané urputností

Nějaký gen tam možná je. V generaci pradědů, byl tak trochu přes koleno, by se hospodáři našli. K vlastní farmě ale dnes jednařicetiletého Milana Trojka přivedla hlavně vůle přetavit své dětské tužby do reality. Třeba už to, že organizovaným členem svazu chovatelů drůbeže je od školních let, hovoří samo za sebe. Nebo druhý detail. Po maturitě si půjčil od rodičů 30 000 korun. Kdo hádá, že jako většina jeho vrstevníků potřeboval peníze na auto či motorku – v generaci dnešních náctiletých spíše značkový telefon – je vedle. Potřeboval nutně kombajn...

Záhumenky, které už nikdo nechtěl

Po revoluci to bylo trendy. Lidé se chtěli vrátit k půdě. Opět užívali malá políčka „za humny“, z řady obyvatel obcí se znovu stávali vesničané. Ale nijak dlouho to většinou nevydrželo. „Postupně jsem na nich začal hospodařit já. Něco jsem koupil, další plochy si pronajímám,“ říká Milan Trojek. Dnes hospodaří na 28 hektarech. Z toho takřka polovina je v jeho vlastnictví. A určitě to není konečná. Velkostatek z toho nikdy nebude, dalších plánů je ale dost a dost.

Na zelené louce? Ani náhodou

Pořád na ně není těžké narazit. Někde na okraji vesnice, za rozpadajícím se plotem, se v bušení choulí staré budovy kravínu, vepřinů, provozních budov, skladů... Prostě bývalé farmy družstev či státních statků. Některým již není pomoci, někde ale zasvitla naděje. Příkladem z té druhé kategorie je někdejší areál družstva v Nedachlebicích. Přesně tam Milan Trojek působí. „Když jsem poprvé přijel na obhlídku, hned jsem věděl, že je to ono,“ říká. Postavit prodejnu, drůbežárnu, kravín a další provozy na zelené louce by bylo snazší. To ale skutečný farmář neudělá.

Nové technologie ve starých zdech

Zhruba šedesát let stará sýpka, na které se podepsaly roky bez údržby i následného opuštění. Strhnout? Ne. Krásné modřínové trámy a zachovalé dřevěné podlahy – to stojí za záchranu. Takže nová střecha, vše rozbité opravit a hlavně prošpikovat moderními technologiemi. Kdo by čekal, že v náhled staré budově s oprýskanou omítkou či původními okénky je vysýpací rošt s výtahem? Vše je stoprocentně funkční. Výsledný dojem je pak neopakovatelný. Je skvělé vidět, jak staré znovu slouží původnímu účelu.

Hledání nových šancí

Zdaleka ne vše v areálu ale dokáže malý farmář využít. Třeba taková silážní jáma. Co s ní? Nejsnazší by bylo zasypat ji sutí, které je při opravách vždycky dost. Ale pokud vidíte věci v souvislostech, což Milan Trojek evidentně umí, vyřešíte několik problémů najednou. A když to je za pár peněz a na výsledek je radost se podívat, pak byla mise splněna na sto procent. Vše uvedené platí právě v tomto případě. Ze silážní jámy, vzorně vyklizené a vyspravené, vznikla po částečném zastřešení plocha pro parkování zemědělských strojů. Vlastní stání má kombajn, vedle něj přívěs na přepravu skotu, postříkovač a další nezbytné stroje.

Někdy je lepší udělat vše znovu

Milan Trojek má kromě slepic i krávy. Ne na mléko, ale na maso. U takových pak sakra záleží na tom, aby měly pohodlí, žily v čistotě a bez stresu. Inspiraci pro jejich bydlení našel v Alpách. V podstatě jde o velkou zastřešenou plochu. Samotný životní prostor krav je obezděn jen zčásti, zbytek tvoří plachty proti větru a jednoduché zábradlí. Asi na tom něco vážně bude. Všichni jsou totiž spokojeni. Krávy v klidu odpočívají, farmář má prostory, které se dobře udržují, a místní femeslníci měli možnost si vydělat...

Jak se obléká půda

Největší lán, na kterém Milan Trojek hospodaří, má šest hektarů. Teď – na konci srpna – jsou na něm čtyři plodiny. Jasně, třeba sklizeň se tím komplikuje. Ale výhody převažují. Nejdůležitější z nich jsou dvě. Z té první, pohledu na pestré pásy různých plodin, se radují návštěvníci krajiny. Je to prostě mnohem hezčí než souvislý lán. Ta druhá výhoda je pak požehnáním pro půdu. „Staré sedlácká pravda mluví o tom, že orná půda má být pořád oblečená. To jí svědčí,“ vysvětluje Milan Trojek.

Oráním nic nepokazíš

Kdy naposledy jste viděli zorané pole? Pokud se bavíme o větších lánech, tak to už možná bude pár let. Řada zemědělců prostě orbu jako velkou nákladovou položku z agrotechnických postupů vyškrtává. Ne tak Milan Trojek. „Pokrokové metody“ ho nechávají chladným. Za traktor prostě připojí pluh a už to jede. Pěkně brázda za brázdou. Pohled na vyrovnané řady, od nichž se odráží podzimní slunce, stojí za to. Hlavně to ale prospívá půdě. „Nikdy jsem neměl problémy s nedostatkem vláhy,“ říká Milan Trojek.

Co do půdy dám, to se mi vrátí

Na pole patří hlavně kravský hnůj. Dnes už to ale skoro nikdo nedělá. Je to prostě pracné. Řada firem navíc konvertovala od zemědělství na producentství. Alfou a omegou je pro ně minimalizace vstupů a maximalizace výnosu. Osevní plány jsou pak ovlivněny trendem v cenách komodit. Naštěstí jsou tu i staří dobří – i když v tomto případě spíše mladí – hospodáři. Rostlinou výrobu mají k tomu, aby pokryla potřeby té živočišné. „Co do půdy dám, to se mi vrátí,“ vysvětluje Milan Trojek. Více asi není potřeba dodávat.

Zasadit pšenici, sklídit klobásu

Přesně tímto se Milan Trojek řídí. Nejde o to, že by chtěl překonat Mičurína. Jen prostě ví, že malý farmář musí zisky generovat z co nejvyšší přidané hodnoty. „Abych mohl fungovat, musím pokud možno vynechat všechny prostředníky, obchodníky a podobně,“ dodává. Takže z obilovin vyrobí krmné směsi, ty nechat projít žaludky a nabízet k prodeji „ze dvora“ až vajíčka či neskutečně chutné stařené hovězí.

Dělej deset věcí. Jedna určitě vyjde

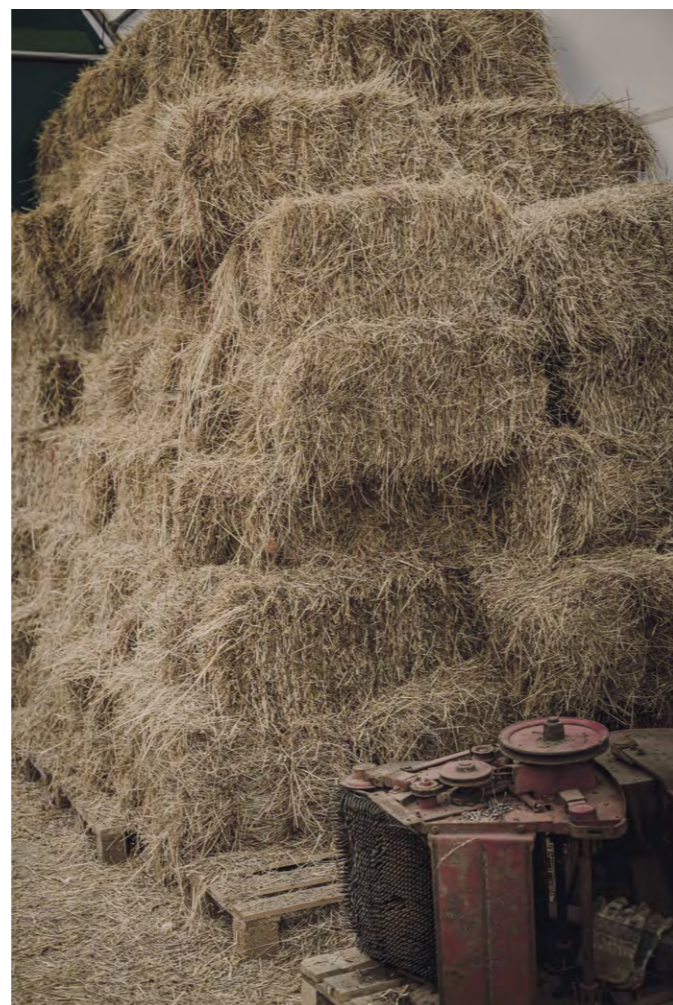
Jací jsou největší škůdci zemědělců? Jaro, léto, podzim a zima... Dělat si legraci ze zemědělců a jejich stesků na počasí už patří ke koloritu dnešní doby. Asi to souvisí s tím, jak moc se značná část společnosti odtrhla od přírody a jejího běhu. Ono totiž na tom, kdy a kolik zaprší a jak moc teplo či zima je, vážně dost záleží. „Dělej deset věcí. Pak máš jistotu, že ti jedna vyjde. To je stará pravda, které se musíme držet,“ říká Milan Trojek. A dodává vlastní zkušenost: „Třeba na bramborách jsme ještě ani jeden rok nevydělali. Ale to přijde.“

Jede traktor. A není to Zetor

Kdo by čekal, že farmář je člověk bytostně pragmatický a techniku vybírá jen podle ceny, užité hodnoty a zázemí servisu, bude v Nedachlebicích docela vedle. „I traktor se musí líbit. Barevným řešením, tvary,“ vysvětluje, proč hlavní polní práce obstarává zeleno-žlutý John Deere. Stejnou značku má i kombajn, do podobného barevného schématu spadají i další stroje. Pozornost věnuje farmář i vyznění svého „brandu“ – nechal si navrhnout logo, které využívá. Najdete ho na prodejně či na strojích.

Za nákupy s příběhem do Nedachlebic

Od brambor přes česnek a vajíčka po stařené hovězí maso. To můžete koupit v Nedachlebicích. Stačí zajet na Farmu Trojek. A když budete mít štěstí, potkáte tam i Milana Trojka. Klidně se s ním dejte do řeči. Takovou autenticitu na žádném „farmářském“ trhu nenajdete...



Fotografie / Photography: Dušan Tománek

Fotografie / Photography: Dušan Tománek



FARMA TROJEK
Nedachlebice 307
OTVÍRACÍ DOBA PRODEJNY:
Pondělí až pátek
13:00–16:30

Jaroslav Janečka, absolvent oborů sociologie, masová komunikace a marketing. Dříve ekonomický zpravodaj ČTK, následně copywriter politických kampaní. Nyní mmcitě+. Odborník na teleshopping, historii inzerce a další obory, které nikoho nezajímají.



Fotografie / Photography: Dušan Tománek



Fotografie / Photography: Dušan Tománek

Who brings design



Fotografie / Photography: Dušan Tománek

to the landscape?

We can clear forest springs, create nature trails and build lookout towers but we can never match up to those who truly bring design to the landscape. This role belongs to people working in a completely different field. Literally. People who earn their daily bread outdoors. Farmers. One of them is Milan Trojek, who has fields near the village of Mistřice and a livestock farm in Nedachlebice. All under a simple name Farma Trojek.

Author of the article: Jaroslav Janečka

Design harvest, In the field of design, What we sowed and reaped – such phrases are often heard in our company in Bílovice. We simply believe that industrial as well as applied design is built on the same principles as farming. We could feel it ever since we settled in this part of the world, which is kind of obvious since our company occupies the premises of a former agricultural collective with fields as far as the eye can see. But that's just the foundations of the link. The main thing is the approach. Like us, farmers cannot just go on about their work willy-nilly, without deeper understanding, without humility and acceptance that not everything can be famed. But we never really gave that much thought to the connections between design and farming. Until we needed some bales of straw... We needed straw and lots of it. To use for a design harvest. We got it into our heads that straw would make the best backdrop for an exhibition of designer products. Someone recommended a farmer in Nedachlebice – Milan Trojek. As soon as we met, it was clear as day that we found much more than a few bales of straw. We now use Milan's farm as a shooting location for Magazín 519 and it never ceases to amaze us just how many similarities there are in our two, so different, fields. We couldn't but decide to have a really good chat with him. Not an interview as such, just a friendly chitchat while taking a walk around his farm. Nothing complex, just little snippets and fragments. Though all together, they actually create a mosaic that says more about this farmer and about us than a bona fide interview would. Here, read and see.

Genes fuelled by determination

There might be a gene of a sort. In his great-grandfather's generation, one could find a farmer here and there, albeit once or twice removed. However, for Milan, having his own farm wasn't so much a question of tradition like a desire to make his childhood dreams a reality. For example, the fact that he has been a member of the Poultry Keepers' Association since he was a schoolboy speaks for itself (he is now 31). Or another fact – after passing his final exam at his secondary school, he borrowed thirty grand from his parents. If you think he wanted the money for a car or a bike (an iPhone today) like most of his friends, think again. He was in a bad need of a combine harvester...

Unwanted land

After the revolution, it became a trend. People wanted to work the soil again. Small patches of land, dotted around many

villages, were coming to life again which made people feel once more like true villagers rather than just citizens. But it usually didn't last long. "Slowly, I began to tend some fields myself. A few I bought and some I rent," explains Milan. Today, his kingdom spreads over 70 acres. Almost half of that is his own land and he is not stopping there. It will never be a huge enterprise but there is no shortage of ideas.

Build new? No way!

One can still come across them. On the edge of a village, behind a broken fence, there will be a tangle of weeds and bramble hiding derelict cowsheds, pigsties, remnants of administrative buildings, warehouses... we are talking the premises of a former collective or state-owned farm. Some can only be pulled down but now and again, there is a flicker of hope. Like on the site of a former collective in Nedachlebice, Milan Trojek's realm. "The first time I came to have a look, I just knew this was it," he remembers. Yes, it would have been easier to build a poultry house, cowshed, shop and other buildings from scratch. But a true farmer does not think like that.

New technology in old walls

What do you do with an empty, tumbledown granary, about 60 years old, marked by years of neglect? Do you tear it down? No. There are beautiful larch beams and well-preserved wooden floors – that is definitely worth saving. Which means a new roof, getting everything fixed and decked in state-of-the-art technology. Who would expect a grain carrier with an elevator behind walls with peeling plaster and original tiny windows? But everything works perfectly well. The final result is amazing. It's great to see old things being put to use again.

Finding glory

Alas, a smallholder is not able to find use for everything. Take a silage pit. What do you do with that? The easiest thing would be to fill it in with rubble of which one has plenty of when renovating. But if you see things in a wider perspective, and Milan Trojek obviously does, you can kill two birds with one stone. And when it doesn't even cost much and the result is perfect – mission accomplished. This is the case here. The silage pit, cleared, restored and partially covered, has been turned into a parking space for agricultural machinery. So Milan's combine harvester, cattle trailer, sprayer and other essential implements now have their own home.

Sometimes it is better to start again

In addition to chickens, Milan also keeps cattle. Beef cattle that is. And these animals definitely need a lot of care and attention. He found an inspiration for housing them on a trip to the Alps. Basically, his cows are kept in one huge roofed area. It is only partially walled, the rest consists of windbreaks and simple railing. There must be something to it as everyone is happy. The cows can lounge around on the grass, the place is easy to maintain and some local craftsmen were able to make a bit of money...

Dress to impress

The largest field that Milan Trojek tends spreads across about 15 acres. At the moment, in late August, he is growing four crops there. Though it makes for a challenging harvest, there are more benefits. Two are quite important. The colourful ribbons of the various plants are greatly admired by anyone who walks past. It is simply much more beautiful than a uniform looking expanse of one colour. And what is more, a mixed crop is a blessing for the soil. "An old farming saying goes that arable land should always be dressed to the nines. Then it thrives," says Milan.

The farmer takes the plough

Do you remember the last time you saw a ploughed field? If we take into account larger fields, then it might be quite a few years. Many farmers simply turn away from ploughing because of high costs. Not Milan Trojek. "Modern methods" leave him decidedly underwhelmed. He just connects the plough, gets on his tractor and off he goes. Furrow by furrow. Seeing the autumnal sun behind the even rows of soil is magnificent. But above all, it helps the soil. "I have never had a problem with water deficit," says Milan.

I reap what I sow

When it comes to feeding the soil, cow manure just can't be beaten. But hardly anybody uses it nowadays. It's simply too much work and many companies have gone from agriculture to production. The most important factor for them is minimal input and maximum yield. Crop rotation depends on the trend of commodity prices. Luckily, there still are some good old (or it this case young) farmers around. They farm crops in order to meet the needs of livestock farming. "I reap what I sow," explains Milan. That's all there is to it.

Sow wheat, reap meat

This is Milan Trojek's mantra. It's not that he thinks himself some kind of a guru. He is just aware of the fact that a small farmer must generate profits from the highest added value possible. "To survive, I must cut out all the middlemen," he adds. Which means making feed blends from crops to fill hungry bellies, with the final product being sold in the form of eggs or absolutely delicious dry-aged beef right on the farm.

Do ten things at once. One is bound to work out.

What is the biggest threat for a farmer? Spring, summer, autumn, winter... Making fun of farmers and their complaints about weather is commonplace. It is probably a sign of how much disconnected from nature we, as a society, are. Because it actually matters how much rain there is and where, how cold or hot it gets. "Do ten things at once. Then you can be sure that one will work out. This is an old truth we must follow," says Milan Trojek, adding his own example: "For instance, we have yet to make a profit on potatoes. But their time will come."

The tractor factor

If you expect a farmer to be a purely pragmatic person who only looks at the price, utility value and ease of service when choosing technology, you will be well off the mark in Nedachlebice. "Even a tractor must look good. Design, colours..." reveals Milan, pointing out why the main field jobs are done by a green and yellow John Deere. His combine harvester comes from the same manufacturer and similar colour scheme is seen elsewhere too. Milan has also paid attention to his own "brand" and had a logo designed for his farm. You can notice it in his shop or on his machines.

Shopping with a difference in Nedachlebice

Potatoes, garlic, eggs, dry-aged meat – you can find all that in a small village of Nedachlebice. Just visit the Trojek Farm. And if you are lucky, you will get to meet the man himself. Stop and have a chat. You cannot get as personal as this at any "farmers" market...

FARMA TROJEK
Nedachlebice 307

OPENING TIMES:
Monday to Friday,
1.00 till 4.30 p.m.

construction cité+

Přinášíme další inovaci.
Bringing You Another Innovation.

Létající auto? Jezdící letadlo?

Obojí

Autor rozhovoru:
Petr Vavrouška



Fotografie / Photography: Tomáš Benedikovič - Demik N

Třicet let žije designér, profesor Štefan Klein, myšlenkou létajícího auta. Pro někoho to je pouze fikce nebo kuriozita. Pro slovenského konstruktéra, který spolupracuje se světovými automobilkami, je to životní náplň. Cíl, ke kterému směřuje. Už měl k němu blízko, když před lety představil světu se svým týmem aeromobil. Kombinaci auta a letadla. Kvůli neshodám ve vývoji a směřování firmy ale tento projekt téměř ze dne na den opustil a vrátil se na začátek. Touha hledat nové cesty a ambice přijít s novým druhem dopravního prostředku ho ale nakoply. Založil si vlastní tým, zavřel se do hangáru a teď se blíží zrození nového typu létajícího automobilu. Jmenuje se AirCar.

Aeromobil ve vás umřel, af žije AirCar?

Dá se to tak říct. Chci mít vlastní firmu, s vlastním produktem. Pro mě je zásadní koncentrace na design, na technické řešení a těžko snáším, když mi do toho někdo zasahuje, snaží se to ovlivnit. Proto jsem se rozhodl založit si novou firmu, ve které budu o věcech, nejdůležitějších pro mě, rozhodovat sám.

Všichni si vás spojovali s Aerobilem, byl jste tvář toho projektu, otcem myšlenky. Co se stalo, že jste odešel?

Aeromobil má svou genezi, svůj příběh, svou historii. Na začátku byla moje diplomová práce v roce 1989, kdy jsem přišel s nápadem létajícího auta. Vyvrcholením byl vznik prvního modelu. Postupně jsem ale začal mít ve firmě, kterou jsem spoluzaložil, menší a menší prostor na realizaci vlastních myšlenek a nápadů. Už to začalo mít spíše podobu organizované jednotky a to mně nevyhovuje. Pořád se cítím být designérem, inženýrem a najednou jsem neměl možnost si vytvořit autonomní prostor pro sebe. Jakousi tvořivou, kreativní buňku. Tehdy jsem pocítil první varování, že něco není v pořádku. K tomu se přidala očekávání mého společníka, která byla jiná než moje. Tak jsme se dohodli, že si každý půjdeme svou cestou.

Jsem přesvědčený o tom, že naše konání, rozhodování je nastavené, formované geneticky, naším osudem.

Proč jste šel pryč vy a ne on?

Více lidí bylo loajálnější k němu, tak se rozhodlo, že firmu opustím já. Neměl jsem z toho dobrý pocit, protože jsem projekt Aerobilu vnímal jako vlastní dítě. Nastalo pro mě ne příliš šťastné období, ale s odstupem času v tom možná vidím logiku. Dnes už to nevnímám jako křivdu a vše je tak, jak má být. Jsem přesvědčený o tom, že naše konání, rozhodování je nastavené, formované geneticky, naším osudem.

Není ale logické, abyste pokračoval vy jako autor celého nápadu?

Někdy to prostě nejde. Dostal jsem se do situace, kdy jsem nebyl schopen ve vlastní firmě ovlivňovat věci, které byly pro mě důležité.

Odškodnili vás za váš nápad, technické řešení?

Vyrovnali jsme se, ale musel jsem jim nechat všechny patenty.

To muselo být pro vás těžké rozhodnutí...

Zkomplikovalo mi to život, to nepopírám, ale na druhou stranu mě to přinutilo hledat nové technické řešení vlastního létajícího auta. Tehdy mi nejvíc pomohlo to, že jsem si uvědomil, co je pro mě v životě nejdůležitější.

To je stejné jako ve válce nebo v případě nějaké krize. Tehdy jsou lidé schopni dělat divy a vydolovat ze sebe maximum.

A to je?

To, že jsem designér. Přišel jsem sice o patenty, ale posláním designéra je hledat nová řešení. Pokud jsem kreativní a mám v zásobě nějaké nápady, nebude pro mě problém začít na zelené louce. Právě naopak, může to být výhoda. Někdy se stává, že když úplně zavrhnete staré řešení, objeví se před vámi nové, lepší. Nutnost, tlak, který si na sebe vytvoříte, je vždy dobrý a posune vás.

Inovace vzniká pod tlakem?

Často ano, protože pohodlí, bezpečné prostředí vás ukonejší. Nenuť vás hledat nové cesty. To je stejné jako ve válce nebo v případě nějaké krize. Tehdy jsou lidé schopni dělat divy a vydolovat ze sebe maximum. Takže já jsem v momentě, kdy jsem byl téměř na dně, zmobilizoval síly a posunul se dál. Řada věcí byla pro mě nových, ale ten mezní stav mi více dal než vzal.

Hodně vás ten odchod z firmy trápil?

Nespal jsem a pořád si kladl velké množství otázek. Věděl jsem, že musím založit novou firmu, že to musím udělat rychle, že musím přijít s novým konceptem létajícího auta, musím najít práci pro můj nový tým a zaplatit ho. Ale nastavil jsem si to takto: přišel problém, musím ho řešit, porvat se s ním a najít nový modus vivendi.

A to se povedlo?

Vrátil jsem se do krásného období, jaké jsem naposledy zažíval na škole. Vzal jsem si hromadu výkresů, papírů a s rodinou vyrazil do Chorvatska. Na týden jsem se zavřel do domečku u moře, nekoupal se, ale kreslil si. Začal jsem pracovat na novém konceptu a znovu jsem začal dělat to, co mám rád.

Bylo to období stresu horší než moment, kdy jste havaroval při testování aeromobilu?

Nehoda, pád letadla, byla specifická v tom, že přišla náhle, nečekaně. Je to součástí testování, na které musíte být připravený. Ale už bych se k tomu nechtěl vracet, to už je historie jiné firmy. Dopadlo to šťastně, záchranný systém fungoval.

Dokážete ale dnes alespoň přesně analyzovat, co se v těch pár vteřinách ve vzduchu stalo?

Ověřil jsem si, že na problém, krizi musíte být nachystaný. Potvrdilo se mi, že technika, záchranné systémy, nás v bezpečnosti létání posouvají dopředu. Měl jsem zhruba tři vteřiny na to, abych se správně rozhodl. Na první pohled se zdá, že tři vteřiny jsou velmi málo, ale když si je natáhnete na časovou osu, dokážete do tak krátké události vměstnat celou řadu úkonů, drobných rozhodnutí. Extrémní situace vás přinutí reagovat bleskově, automatizovaně. To jsem netušil.

S otcem jsme pak do prvního prototypu dali motor z trabantu a fakt to letělo.**Co bylo tím nejdůležitějším rozhodnutím?**

Jestli se mám snažit ten let ještě vybrat, vyrovnat a nebo použít záchranný systém, padák. Byl jsem totiž relativně nízko, 250 metrů nad zemí a to už je každý zlomek vteřiny důležitý.

Reaguje člověk v takové situaci instinktivně na základě zkušeností, které do té doby nasbíral?

Zásadní roli hraje samozřejmě výcvik, předchozí trénink. V okamžiku takové krize nemáte čas na to být kreativní, analyzovat, co je příčinou. Musíte hned jednat. Čas je neúprosný. I proto dodnes lífám akrobacii, zkouším nejrůznější situace, abych byl schopen je v případě nehody vyřešit. Abych vycítil symptomy případného nebezpečí a měl připravené scénáře.

Dá se na to opravdu připravit?

Když vznikl první prototyp létajícího auta, tak jsem v něm po nocích sedával a modeloval si nejrůznější krizové situace. Co udělám v případě, když nastane to a to, jak budu reagovat. Snažil jsem se maximálně teoreticky připravit. Například jsem měl dokonale natrénované spuštění padáku. Pohyb rukou jsem měl tak zautomatizovaný, abych v případě nehody nezaváhal. Strategie krizových situací jsou různé, mění se vývojem, zdokonalením technologií, ale musíte jim přizpůsobit vaše chování.

Není lepší, aby testovací lety zkoušel někdo jiný než autor nápadu?

Já mám ale opravdu hodně nalétané, za kniple jsem od čtrnácti let. To jsou tisíce hodin a považuji se za zkušeného pilota. Pokud věříte myšlence, že auto může létat, musíte to být vy, kdo to bude zkoušet. A rozhodne za vás už jen osud.

Věřil jste, že po odchodu z firmy se budete věnovat dál snu o létajícím autě?

Věřil. Je to moje životní téma. Věnuji se tomu od roku 1989 a to už je dost na to, abych to najednou pohýbil. Pořád mám před

očima první malý model zavěšený v aerodynamickém tunelu. Tehdy jsme zjistili, že má velmi dobré aerodynamické vlastnosti a teoreticky tedy může fungovat. S otcem jsme pak do prvního prototypu dali motor z trabantu a fakt to letělo. Křídla to ještě nemělo sklápěcí, ale „dvojka“ model už měl trup auta a křídla se sklápěla jako krovky u brouka. Tehdy jsem pochopil, že by to měl být komerční výrobek, který naváže kontakt se zákazníkem. Že to nebude jen kuriozita.

Nový druh dopravy?

Alternativní systém dopravy, který může být pro lidi zajímavý. Letecký provoz má mnoho výhod. Dnes existuje na světě 120 firem, které například vyvíjejí stroj s vertikálním startem jako dron. Ten boom je obrovský. Kdysi jsme byly na světě tři firmy, které se této myšlence věnovaly a působily jsme spíše jako kuriozita. Dnes se to už stalo zájmem těch největších firem. Boeing nebo Airbus nad tím už pracují, investují do toho velké peníze a mají náskok před lidmi, jako jsem já, který rodí svou myšlenku v garáži.

Ale z garáže už vzešla řada převratných výrobků, nápadů...

Garáž je totiž dynamická. S inovací můžete přijít bez obav, že tím můžete zničit velkou firmu. Reputační riziko například pro velké automobilky je obrovské. Já ale pořád věřím klasickému křídlu. Dnešní letadla mají poloviční spotřebu oproti strojům, které létaly před dvaceti lety. To je obrovský rozdíl. A stačilo, aby se změnila aerodynamika křídla. Můj koncept se neustále drží faktu, že s létajícím autem se dá odstartovat z velmi krátké startovací dráhy. Stačí sto metrů, což je pro infrastrukturu zásadní výhoda.

V čem je váš AirCar jiný?

Používám úplně jinou transformaci, tedy proměnu z auta na letadlo. Pracuji zcela jinak s křídly, s jejich poskládáním. Dal jsem si na začátku několik cílů. Chtěl jsem, aby letadlo po proměně z auta bylo kratší, aby se svou délkou blížilo k rozměrům klasického auta. Aby hmota křidel byla po designové stránce minimalizovaná. Abych dokázal vytvořit mód auta a mód letadla. A v neposlední řadě je pro mě zásadní, aby nový koncept umožňoval modifikace. Například na čtyřsedadlový typ nebo dvoumotorový model.

Spojit auto a letadlo ale musí být nesmírně náročné, ne?

Jsou to dva opačné světy. Letadlo musí být lehké, musí produkovat vztlak a mít malé prostory. Naopak auto musí být pohodlné, musí mít přítlak a čtyři kola. A to když si spojíte, tak mixujete oheň a vodu.

Vznikl model jedna ku deseti, poté model jedna ku jedné řízený dálkově. To je ta správná cesta?

Pohybují se na hraně designu a inženýrství. Vývoj v obou oblastech mě posouvá dál. Architekt si také potřebuje vytvořit model stavby, kterou navrhuje. Ne všechno se dá dnes simulovat v digitálním prostředí. Potřebuji se modelů dotýkat. Nestačí mi je vidět jen na obrazovce a analyzovat výsledky parametrů z počítače. Analogové prostředí je pro mě velmi důležité. V tom je práce designéra, inženýra fascinující. Můžu si sám zvolit postup, který pokládám za správný. Můžu si ho osahat, na vlastní kůži otestovat. To je nesmírně cenné.

A jak se ta myšlenka rodí?

Někdy stačí jen záblesk. Nebo si něco složíte z papíru, vidíte nějakou skvrnu. Možností inspirace jsou velmi různé a může to být cokoliv. Okamžik inspirace je pro mě mystický. Co se musí stát, jaká je to souhra náhod? Řeším to i se svými studenty. Přemýšlíme nad tím, jak navodit prostředí, které bude generovat nové ideje. Generátorů kreativity je totiž celá řada.



Fotografie / Photography: Tomáš Benedkovič – Denník N

Analogové prostředí je pro mě velmi důležité. V tom je práce designéra, inženýra fascinující. Můžu si sám zvolit postup, který pokládám za správný.**Dohání vás pak ta praktická, ekonomická stránka projektu?**

Ta mě naopak vysává. Nemohl bych být ekonomem, právníkem. Chci si raději stříhat z papíru, z balzy lepit nové modely a schémata, kreslit, skicovat. Chci vymýšlet. A když se pak najde někdo, kdo mě v tom podpoří, je to úžasné.

Našel jste i lidi, kteří dokáží váš nápad převést do funkčního modelu?

To je zásadní, protože sám nezmůžete nic. Navíc letadlo je velmi složitý produkt, který nezládnete sestavit bez týmu šikovných lidí. Ale vždy musí být jeden, kdo to sjednocuje, kdo je tím, kdo rozhoduje. Našel jsem si k sobě lidi, kteří jsou nesmírně šikovní, mají ve svém oboru špičkový výkon a jsou schopni komunikovat. Nepotřebují se prosazovat, nemají ambice ovlivňovat sobecky výsledek. V tom jsem nekompromisní. V konečném důsledku musí být jen jeden velitel, někdo, kdo řekne: bude to takto. Nesete riziko, že nemáte pravdu, ale i to je součástí hledání cest.

Když jste lidi do vašeho nového projektu vtahoval, co jste jim řekli, že je tím cílem?

Prozatím je cílem funkční prototyp. Ale samozřejmě, že postupně

chceme obsáhnout celou cestu. Tou je idea, prototyp, nultá série a výrobek. Dnes ještě nemůžu hlásit, že budu vyrábět za tolik a za tolik, pokud jsem ještě na začátku. Ambicí je malá výroba kvalitního létajícího auta.

Všichni ve vašem týmu tomu věří?

Jsem o tom přesvědčený. Musí mít v sobě víru, protože před námi je celá řada otázek a možná i nejistot. A bez silné víry, že pracujete nad něčím, co má smysl, by to nešlo. Věřím, že to naše snažení dobře dopadne.

Bojíte se, že někdo na světě bude rychlejší?

Ani ne. Pohybujeme se v prostoru, který je velký pro všechny. Jako když osadníci putovali na Divoký západ. Všichni jsme takoví pionýři a v tom se skrývá i jistá poezie. Je to dobrodružství objevování.

Proč s létajícím autem už dávno nepřišly buď letecké společnosti, nebo automobilky?

Protože to nemají zapotřebí. Takový Airbus má skvělé letouny, ekonomicky se mu daří a proč by si měl ničit svou reputaci?



Další nádraží pod střechou. Got Yet Another Station In.

Jako alternativu?

Už nad tím pracuje. Už má prototyp, Boeing teď vypsal cenu pro nejlepší řešení. Velcí výrobci si uvědomují, že nazrál čas nad tím přemýšlet. Nikdo totiž neví, jak bude vypadat doprava za deset let. Hybridní auta jsou dnes samozřejmostí. Před deseti lety to byla ojedinělost. Hranice mezi kuriozitou a reálným výrobkem je velmi tenká. Nedá se předvídat, potřebu prostě přinese doba.

Hranice mezi kuriozitou a reálným výrobkem je velmi tenká. Nedá se předvídat, potřebu prostě přinese doba.

Létající auto bude spíše doplněk nebo má ambici dopravního prostředku?

V určitých geografických oblastech to může být vhodná alternativa. Velké země jako Čína, USA, Austrálie jsou velmi rozlehlé. Postavit pro ně dálnici a propojit dvě města vzdálená od sebe tisíce kilometrů je velmi nákladné. Létající automobil dá lidem možnost se rychle dostat z místa na místo a navíc jsou po přistání autonomní. Potřebujete jen malé vzletové a přistávací dráhy.

Co je v tomto smyslu výzvou pro designéra?

Žijeme v šílené honičce po parametrech. Všechno musí být rychlé, dokonalé, s moderní technologií. Ale nepřijde pak dezi-luze? Neřekneme si, proč to všechno děláme? Není lepší žít jako naši předci? Můj dědeček byl rolník, který měl svých 20 hektarů a byl spokojený. Nic mu nechybělo. Když umíral, tak se mě ptal: kam se ženete?

Máme nové technologie, ale něco tím ztrácíme?

Přesně tak. Možná, že environmentální tlak bude tak silný, že se vrátíme ke kořenům.

Takže i vy máte dilema, jestli zrození létajícího auta má smysl?

Říkám si, jestli není třeba létající auto jen vyjádřením touhy být svobodným, protože v dnešním světě svobodu ztrácím? Není to jen výtvarný koncept, který mi nahrazuje to, co prožíval Exupéry, který se vydával do neznámých krajín? Tento vnitřní dialog nemá konce.

Petr Vavrouška, autor rozhovoru, je bývalý zahraniční zpravodaj Českého rozhlasu. Působil v krizových oblastech v Afghánistánu, Pákistánu, Čečensku a Makedonii a jako stálý zahraniční zpravodaj působil v Rusku, Polsku, Pobaltí, Bělorusku a na Slovensku. Za svou práci v Českém rozhlasu získal mnoho ocenění a je také autorem knih Ruské duše a Polské duše. Dnes je členem představenstva a ředitel polské pobočky mmcité+.

Pořád máte v sobě hledání cest?

To si kompenzuji na univerzitě (prof. Klein je vedoucím ateliéru Transport design na Vysoké škole výtvarných umění v Bratislavě). Mám k dispozici témata a spoustu chytrých mladých lidí, se kterými je můžu řešit. Konfrontace s nimi je pro mě fascinující. Řada z nich je lepší než já a přiznat si to, je důležité. Zažít kontakt s nadaným mladým člověkem, talentem, je úžasný. Sledovat, jak se studenti zdokonalují, jak rychle nasávají nové vědomosti.

Závidíte jim něco?

Věk. Ale přeju jim, že dnešní doba je zajímavá. Nedávno jsem jim vyjmenoval několik věcí, které nedokázali pochopit. Například to, že za mě jsme byli v ateliéru jen dva. Dnes jich je třicet. Nebo, že jsem se díval z okna přes řeku Dunaj do Rakouska a věděl, že se tam nepodívám. Že to je zakázané. Nebo jsem nikdy neviděl živého automobilového designéra. Ale zase jsem zažíval věci, které oni neznají. Žili jsme mnohem více společensky. Pořád jsme pařili, chodili na koncerty. Podhoubí bylo družnější. To už je takový generační folklor. Jedno bychom ale měli mít společné: užívat si každou minutu.

Těšíte se první let prototypem?

Obrovsky. A víte proč? Design, tvorba pohyblivých objektů má úžasný finiš. Celou dobu to tvarujete, měníte, pilujete a po tomto „boji“ přijde okamžik, kdy stroj vytlačíte z hangáru, otevřete kabinu, zmačknete startér a najednou se to začne hýbat. Na ten okamžik čekám. Jak se to bude hýbat, třást? Co ucítím? Něco jste stvořili a říkáte si, bude to bezpečné? Bude to fungovat?

A už není cesty zpět?

Kostky jsou vrženy. Přijde moment, kdy se stroj odlepí od země a na to čekám. Chci to zažít a nikomu jinému to nepřenechám. Rozhodnutí, kdy jste pár centimetrů nad zemí a zvednete to do výšky, je fascinující. Buď, anebo. Na to se těším.

A flying car? A road plane?

Author of the interview:
Petr Vavrouška

Both!



Fotografie / Photography: Tomáš Benedikovič - Demik N

For thirty years, professor Štefan Klein has lived and breathed the idea of a flying car. For some, this may seem like fiction or an oddity. For a Slovak designer who works with global car manufacturers, it's a calling. A tantalising dream to fulfil. He was close when a few years ago, he and his team launched the Aeromobile, an automobile and aircraft hybrid. However, due to disagreements about the development and the direction the company was taking, he left the project practically overnight and found himself back on square one. Nevertheless, the desire to find new solutions and come up with a new vehicle spurred him forward. He put together a new team, shut himself away in a hangar and now a new type of a flying automobile is about to see the light of day. The AirCar.

The Aeromobile is dead for you, long live the AirCar?

Well, what can I say... I want to have my own company and my own product. For me, design and technical solution come first, I don't take lightly to interventions or anyone trying to change things. That's why I decided to establish my own company, so that I could be the one who decides on the things most important for me.

Your name was inextricably linked with Aeromobile, you were the face of the project, the man behind the idea. Why did you leave?

The Aeromobile has its own origins and history. At the beginning was my 1989 diploma work for which I came up with the idea of a flying car. This led up to the building of the first model. But gradually, I found that in the company I co-founded, my ideas and concepts were given less and less space. It started to feel like an organized unit and that is just not me. I think of myself as a designer and engineer, when suddenly, there was no opportunity to be independent, to share my creative, visionary ideas. That was the first time I felt that something wasn't quite right. And when my associate's and my own expectations began to differ, we agreed to part ways.

I firmly believe that our actions and decisions are somehow set genetically, formed by our destinies.

Why was it you who left and not him?

More people were loyal to him so it was decided I had to go. It felt awkward because I saw the Aeromobile project as my baby. I wasn't in a good place then, but with the benefit of hindsight, I think I understand now. I no longer bear any grudges. Everything is as it should be. I firmly believe that our actions and decisions are somehow set genetically, formed by our destinies.

But wouldn't it seem logical for you to carry on in the project, the author of the original idea?

You can't always get what you want. I got to a point when in my own company, I could not have a say in matters that were important to me.

Have you been compensated for your idea, for the technical solution?

We have settled up but I had to let them keep all my patents.

That must have been a very hard decision...

I can't deny it complicated my life, but on the other hand, it made me seek new solutions for my own flying car. What helped me most at the time was the fact that I realized what the most important thing in my life was.

You see it in a time of war or in a crisis – people are able to do the maximum, get the best out of themselves.

Which is?

The fact that I am a designer. Yes, I lost my patents but a designer's mission is to seek new solutions. If one has a creative mind and a few ideas to spare, starting from scratch is not a problem. Why, it could even be an advantage. Sometimes, when you completely dismiss the old solution, a new and better one appears. The necessity, the compulsion to look for alternatives is actually good as it pushes you forward.

To be innovative means to work under pressure?

Yes, it often does. Because safety and convenience will lull you into complacency. It won't make you search for new directions. You see it in a time of war or in a crisis – people are able to do the maximum, get the best out of themselves. So when I hit the proverbial rock bottom, I mustered all my strength and ploughed on. There were many new situations I had to grapple with but through all this, I gained more than I lost.

Was it a big worry, having to leave the company?

I couldn't sleep and kept turning it over in my mind. I knew that I had to found a new company and fast, that I had to come up with a new concept of a flying car, find work for my new team and money to pay them. But I adopted the following attitude: you have a problem, so solve it, get a grip and find a new modus vivendi.

And did you?

I got to experience the amazing time I last had at school. I grabbed a pile of drawings and some paper and went to Croatia with my family. For a week, I shut myself in a small villa by the sea and while the others enjoyed the beach, I drew. I began working on a new concept and once again started doing what I like best.

Was the stressful period worse than the moment of your crash during a test flight of the Aeromobile?

The crash was specific in that it was sudden, unexpected. It goes with the job, one must be prepared for things to go wrong. But I don't want to look back, it's in the past of another company. There was a happy ending, the safety system kicked in.

Can you try and explain what exactly happened in those few seconds in the air?

I was proved right that one has to be ready in a moment of crisis. I was able to confirm that technology, various safety features are improving all the time. I had about three seconds to make the right decision. It might seem like a very short time but when you see them stretched over a timeline, you can cram in a lot of moves and choices. Extreme situations make you respond in a flash, automatically. I had not expected that.

I and my dad decided to use an engine from a Trabant in the first prototype and it really did fly.

What was the most important decision?

If I should try and negotiate the move or opt to bail out. You see, I was flying relatively low, 250 metres above ground and at that height, a fraction of a second can make a huge difference.

Is a person's reaction in such a situation based on instinct connected with experience?

The crucial thing is of course previous training. In a crisis like that, there is no time to be creative, to analyse possible causes. You must act immediately. Time will not wait. It is one of the reasons I have been doing aerobatics, trying out various situations in order to be able to deal with any potentially dangerous situation. So that I would feel it coming and have different scenarios of how to cope.

Is one really able to be prepared?

When the first prototype of a flying car was made, I would sit in it at night and think of various crisis situations. What I would do if such and such happened, how I would react. I tried to be prepared as much as possible. For example, I had perfected the release of the parachute. The moves were so ingrained in my hands that in an emergency, I would not hesitate. Strategies of coping in a crisis vary and change with the advancement of technologies, but you must adapt to them.

Wouldn't it be better if test flights were conducted by someone other than the author of the concept?

Trust me, I have many hours of flying under my belt, I started at fourteen. That is thousands of miles and I consider myself to be an experienced pilot. If you are the one who believes that a car can fly, you must be the one to prove it. And fate will have the last word anyway.

Were you confident that you would pursue the dream of a flying car after you left the company?

Yes, I was. It's my life. I have been working towards this goal since 1989, too long to let it turn to dust. In my mind, I keep seeing the first small model, hanging in the wind tunnel, as if it was yesterday. We discovered that its aerodynamic properties were very good and that it could theoretically work. I and my dad decided to use an engine from a Trabant in the first prototype and it really did fly. The wings didn't fold yet but on the second model they did. This one had a body of a car and the wings folded like a beetle's. It was then I realized this should be a commercial article, one that a customer would be able to form a relationship with. Not just a curiosity.

A new means of transport?

An alternative transport system that could be interesting to mankind. Air traffic has many advantages. For example, today there are 120 companies all over the world developing a machine with vertical take off and landing, like a drone. This business is booming. There was a time when there were only three companies in the whole world that focused on this idea and we were perceived as some kind of an oddity rather than anything serious. Nowadays, leading companies are involved too. Boeing or Airbus are already working on it, they have invested massive amounts which means they are ahead of those like me, trying to make it from a garage.

But many revolutionary products and ideas were born in a garage...

Well, a garage is a great environment. You can come up with all kinds of innovations without worrying about folding a company. The reputational risk is huge, e.g. for large car manufacturers. But I am a firm believer in the old wing. The fuel consumption of modern aircraft is half what it was twenty years ago. That's a massive difference. And all it took was a change in the wing aerodynamics. My concept sticks to the fact that a flying car can take off from a very short runway. A hundred metres is all it takes, which is a major advantage where infrastructure is concerned.

How is your AirCar different?

I use a different transformation concept, the way the car transforms into a plane. The wings fold in a completely different way. At the start, I set myself several goals. I wanted the plane to be shorter when transformed from the car, to have similar dimensions to an ordinary car. Also, I wanted to minimize the wing mass with regard to design and create a driving mode and a flying mode. Last but not least, the new concept must absolutely allow for modifications. For example, to have a four-seater or a twin-engine model.

Combining a car and a plane must be extremely challenging, do you agree?

They are polar opposites. An aircraft must be light, compact and must produce lift. A car must be comfortable, generate thrust and have four wheels. When you combine them, you are basically trying to mix fire and water.

There has been a 1:10 model and then a remote 1:1. Is this the way to go?

I tread the thin line between design and engineering. Advances in both fields mean progress for me. An architect also needs to create a model of a building he or she is designing. Not everything can be simulated digitally today. And I need to touch the real thing. For me, seeing the models on a screen and analysing the resulting parameters on the computer is not enough.



Analogue environment is very important to me. This is what makes the work of a designer, an engineer, so fascinating. It enables me to make decisions that I myself deem correct.

Analogue environment is very important to me. This is what makes the work of a designer, an engineer, so fascinating. It enables me to make decisions that I myself deem correct. I can physically touch the object and experience everything first-hand. Absolutely priceless.

How does one get focused on such an idea?

Sometimes a flash of inspiration is all it takes. Or you fiddle around with a piece of paper, or see a shape of some kind. There are thousands of things that can inspire you, anything really. The moment of revelation is magical. What must have brought this about? A quirk of fate? We talk about this with my students, discuss ways of how to create an environment that would generate new ideas. There are many creativity generators around nowadays.

Does the practical, economic side of the project catch up with you?

It is so tiresome! I could not be an economist or lawyer. I prefer paper and scissors, some balsa to glue new models, making charts, drawings and sketches. I want to dream up new things. And when there is someone who believes in me, it is amazing.

Have you found anyone who can transform your idea into a working model?

That is essential. A plane is a complex product that one cannot build without a team of skilled enthusiasts. But there must always be one unifying personality, the decision maker. I feel very fortunate to have found people who are extremely proficient, deliver first-rate results and are able to communicate. They don't need to force through their ideas, they have no selfish ambitions to influence the result. I am adamant about that. Ultimately, there must be only one captain, someone who says "this is how it will be". Yes, you bear the risk that it might be a wrong move but it goes with the territory.

When you were trying to persuade people to join your new project, what did you tell them the goal was?

For now, the aim is to make a functional prototype. But obviously, we want to go all the way eventually – idea, prototype, 0 series and product. At the moment, I cannot claim it will cost such and such to produce, I am still at the beginning. The ambition is small-scale production of high-quality flying cars.

Does everyone in your team share the same conviction?

I am certain they do. They must have faith because there are many question marks ahead and uncertainties. One can't work

without believing that he is working on something worthwhile. My team believe that our efforts will bear fruit.

Do you worry that someone else will be faster?

Not really. We are venturing into uncharted territory, with enough space for everyone. Just like settlers conquering the American frontier. In a sense, we all are pioneers and there is a certain poetry to it. It is an adventure of discovering.

Why haven't some aircraft or car manufacturers come up with a flying car yet?

They have no need to. Take Airbus, for example, they have superb planes, they are thriving, why would they want to damage their reputation?

To bring an alternative?

They are already working on one. They have a prototype and Boeing have recently announced a reward for the best solution. Large manufacturers have realized the time has come to think about it. Nobody knows what transportation will be like in ten years. Today, hybrid cars are commonplace. Ten years ago, they were unheard of. The line between a curiosity and a tangible product is very thin indeed. One cannot predict what will happen, the demand will move with the times.

The line between a curiosity and a tangible product is very thin indeed. One cannot predict what will happen, the demand will move with the times.

Will the flying car be more of a luxury or are there ambitions for it to be a real means of transport?

In certain regions, it could serve as a useful alternative. Large countries like China, USA or Australia are spread over vast areas. Building a road to connect two cities thousands of kilometres apart is very costly. A flying car would be a quick and convenient way to get from A to B. All one needs are short runways.

What is the biggest challenge for the designer in this sense?

We live in a mad pursuit of parameters. Everything has to be fast, perfect and be full of modern technologies. Won't we become disillusioned? Won't we question what the point of all this is? Isn't it better to follow an example of our ancestors? My granddad was a farmer, happy with tending his fifty acres. He wanted for nothing. When he was dying, he asked me: "What's the big hurry"?

Petr Vavrouška, the interviewer, is a former foreign correspondent with Czech Radio. His missions included war zones in Afghanistan, Pakistan, Chechnya and Macedonia. He worked as a permanent correspondent in Russia, Poland, the Baltics, Belarus and Slovakia. He has been awarded many prizes for his work at Czech Radio. He is the author of two collections of interviews: *Ruské duše* and *Polské duše*. Today he is a member of the managing board and the director of the Polish branch of *mmcity+*.

We have all these new technologies but we are actually losing out?

Exactly. Maybe the environmental pressure will be so strong that we will go back to our roots.

So even you must have a dilemma if there is sense in creating a flying car?

I am wondering if the flying car isn't just a projection of a desire to be free because today's world restricts my freedom. Isn't it just an artful representation of travelling into unknown worlds, like Exupéry with his writing? This internal debate is endless.

Do you still long to tread new paths?

I make up for that at the university (prof. Klein is the Head of the Transport Design Department at the Academy of Fine Arts and Design in Bratislava). There are so many topics to focus on and lots of clever young people to enjoy them with. Our discussions are quite fascinating, many of the students are better than me and it is important to accept that. Being in touch with young talented people is wonderful, just watching them grow and soak up new knowledge.

Do you envy them anything?

Their age. But I am glad they can live in such exciting times. Recently, I talked with them about some things they were not able to grasp at all. For example, when I was studying, there were only two of us. Today, there are thirty of them. Or moments when I would look through the window across the Danube river towards Austria, knowing that I would never be able to go there, it was forbidden. Or that at the time, I had never met a designer working on cars. But on the other hand, I got to experience things they don't. We used to lead much more sociable lives, there were frequent pub crawls, concerts. The underground was more active in this sense. It just went with the times. But we should all share a common interest: enjoy every single minute.

Are you looking forward to the first flight in your prototype?

I can't wait! And do you know why? The final stage of design, the creation of a moving object, is fantastic. You keep giving something a shape, changing it, perfecting it, and after this "battle", there comes a moment when you push the machine out of the hangar, get into the cockpit, press start and suddenly, the thing starts moving. That's what I am waiting for. What will it feel like? Will there be a jolt, a bit of a shudder? You have created something and the question in your mind is – will it be safe? Will it work?

So there is no turning back?

The die has been cast. There will come a moment the machine will take off the ground and that is what I am waiting for. I want to be the one to experience it, it must be me. The point when you are a couple of inches above the ground and you soar into the air is thrilling. The either/or moment. This is what I am looking forward to.

egoe.eu

EGOE
life

**Z pole designu
až na vaši zahradu**
From Field of Design Straight To Your Garden

Kolekce Barka / Barka collection

Každý tramp začínal na slámě

Haystack Is Every Tramp's Starting Point



***Když nejen cesták může být cíl.
When the aim is not just business.***

Z BODU **A
DO BODU
RED A ZPĚT.***

DESKOVÁ
ADVENTURA
Z DÍLNY
STUDIA 519

FROM **A POINT
TO **RED** POINT
AND BACK.***

AN ADVENTURE
BOARD GAME
BY STUDIO 519

Kondiční trénink bílovičtí designéři studia 519 většinou vynechávají a zaklekávají se rovnou do bloků. Takové to každodenní mistrovství světa v plnění úkolů, kdy je těžké opustit rozběhnutou formaci. Ale existují výjimky. Třeba, když je potřeba už navržený a vyrobený produkt, který se účastní prestižní designéřské soutěže Red Dot Awards 2020, dopravit na místo a patřičně ho nainstalovat. To pak jeden designer zajásá a rychle se chopí příležitosti zběhnout z oválu. Ještě než vymění tretry za výletní obuv, přichází asistenti trenéra se zadáním zmapovat standardizované zastřešení dopravních terminálů, které jsou po cestě. Cesta povede ze Zlína až do Essenu, takže přes celé Německo...

Pokud byste měli zájem si tuhle mimořádnou a poučnou adventuru prožít tak, jak ji absolvovali její protagonisté, designér Bob a jeho žena Sylva, máte jedinečnou možnost. Naše hlavní redakce zábavy ji pro vás připravila formou společenské stolní hry. Nemůžete prohloupit, protože tahle hra je poznávací, a kdo poznává, vyhrává.

Vydáte se po stopách této harmonické dvojice, s pomocí Sylviniých fotek se necháte vtáhnout do atmosféry míst, které navštívili. Spolu s nimi si užijete výlet s dodávkou a kempingovou autovestavbou Nestbox, která je osvědčeným generátorem zážitků a taktéž i hlavním aktérem tohoto příběhu.

Zastavíte se v německém Výmaru v muzeu Bauhausu, v Düsseldorfu budete při průjezdu dlouhou alejí okukovat jak Německé dráhy netradičně staví sloupky před opěrnou zídku, budete chystat prezentaci Nestboxu pro hodnotící komisi Red Dot Awards v Essenu, a protože ho nebudete chtít úplně rozválet, přespíte raději na hotelu. Po hodnocení a vynešení verdiktu, který vám ale zůstane utajen, si na zpáteční cestě konečně naplno užijete spaní v autě, které opět vyhodnotíte jako silně návykové. Předtím se ale zastavíte ve starobylém Kuselu, kde vás nakonec nejvíc nadchne moderní stánek místního infocentra, neudoláte a ještě jednou se vrátíte do Výmaru, do toho kouzelného domu Bauhausu, který definoval pokrokové ideály architektury, užitého i volného umění své doby. Domů se budete vracet přes Krušné hory, kde se ráno po probuzení v autě ocitnete uprostřed sněhové pohádky a během zastávky na oběd budete spontánně prezentovat autovestavbu s vařičem udiveným německým běžkařům milujícím paštiky. V Praze pak nevynecháte výstavu dokumentárního fotografa Vladimíra Birguse a těšně před Brnem, kde si budete vyzvedávat děti u babičky, to ještě zapíchnete v Třebíči. Tam se necháte znehybnit ve vyhlášené restauraci U Kocoura a logicky tam i přespíte. Ráno ještě prohlídka židovského ghetta a přes Brno zpátky do Zlína, ke strojům.

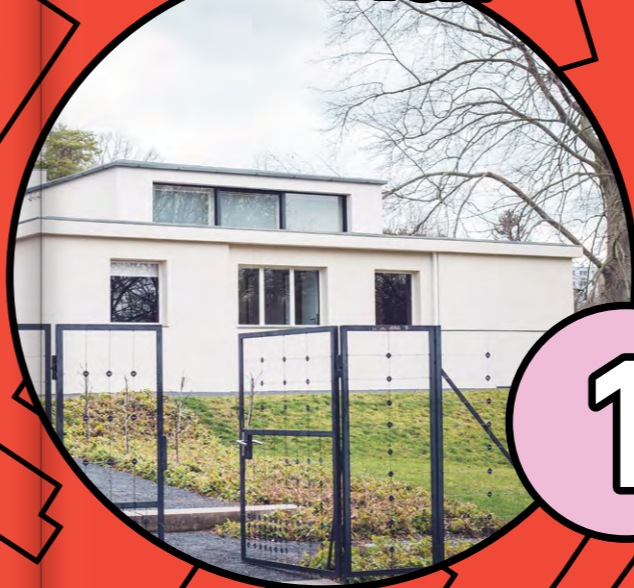
Bílovice studio 519 designers usually skip training and go straight for the starting block, ready to excel in the everyday world championship of life and work, when breaking away from the formation is hard. Now and again though, one needs to go off course, such as when a fully-fledged product needs to be transported to the venue of a prestigious design competition, the Red Dot Awards 2020, and be duly installed as well. On an occasion like this, a designer will cheer and seize the opportunity to leave the track. But even before they can swap their spikes for fancy footwear, the coach's assistants come with an assignment to chart the roofing solutions of travel terminals along the way. The journey will take them from Zlín to Essen, across the whole Germany...

If you would like to experience this exceptional and educative adventure just like the real protagonists did, Bob the designer and his wife Sylva, read on. Our chief entertainment department is offering you a unique opportunity to take part in this journey in the form of a board game. You will get to know about new places along the way, so it's a win-win for everybody.

You will follow in the footsteps of this harmonious couple and through Sylva's photos you will be able to taste the atmosphere of the places they visited. You will share in the fun on the road in their van fitted with the Nestbox camping unit, which is never boring and which is also the star of this show.

You will visit the Bauhaus Museum in Weimar, in Düsseldorf you will drive through a long tree-lined avenue, noting the curious way Deutsche Bahn builds buttresses outside retaining walls. Then you will prepare the Nestbox for the Red Dot Awards committee in Essen and because you will want it to look presentable in the morning, you will spend the night in a hotel. After deliberations, the judges will give their verdict that will remain undisclosed, and you will finally make the most of sleeping in the car, once again deciding it to be highly addictive. But before that, you will make a stop in the historic town of Kusel where you will be impressed most with the modern take on their local information centre. Also, you won't be able to resist another visit to Weimar, the magical birthplace of Bauhaus, the school that defined the progressive ideals of architecture as well as applied and fine art of its time. You will return home through the Ore Mountains where upon waking up in the morning in the car, you will find yourselves in the middle of a winter tale. And when you stop to rustle up some lunch, you will find yourself giving an impromptu presentation of the Nestbox to some impressed German skiers chewing on their pâté sandwiches while watching you having fun by the cooker. In Prague, you will enjoy an exhibition of documentary photos by Vladimír Birgus, and just before collecting the kids from grandma's in Brno, you will make a quick detour to Třebíč. There, you will overindulge in the famous Hotel Kocour restaurant, so you will naturally also spend the night there. In the morning, you will go round the Jewish Quarter and via Brno, you will finally arrive in Zlín, back to the machines.

Weimar



1

1. DEN – St 4. 4. ve 3 hodiny ráno výjezd z Brna, v 10 hodin prohlídka HAUS AM HORN ve Výmaru ... Düsseldorf - tramvajová zastávka kolvená z boku, dojezd na hotel v Essenu v 16 hodin

Essen (Red Dot)



2

2. DEN – Čt 5. 4. V 8 hod prezentace a předání auta na Red Dot, kolem poledne vyzvednutí auta a jedeme směr Kassel, kde navštívíme Herkulův pavilon v parku Wilhelmshöhe, infocentrum

Weimar II



3

3. DEN – Pá 6. 4. opět Výmar, návštěva Museum Bauhaus, a druhá noc v autě, někde na cestě ke Krušným horám směr Carlsfeld

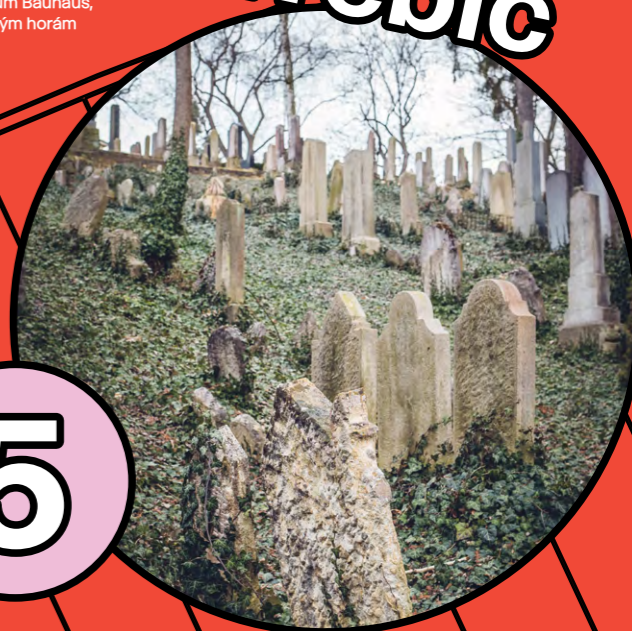
Krušné hory Karlsberg



4

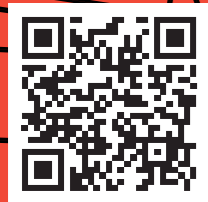
4. DEN – So. 7. 4. přehradní nádrž Carlsfeld, přes Krušné hory do Prahy na foto výstavu Vladimír Birgus Tak mnoho, tak málo, dojezd do Třebíče, restaurace a hotel Kocour

Třebíč



5

5. DEN – Ne 8. 4. Třebíč, Zadní synagoga, dům Seligmanna Bauera, židovský hřbitov, Brno - děti a zpět do Zlína



2

Kusel



nocleh v hotelu,
počkej dvě kola

Weimar II



je zima, vrať se pro svetr do
Zlína - přesuň se na start



3

Krušné hory



spontánní koulovačka,
počkej jedno kolo



Praha (Birgus)

1



těžká večeře
v restauraci U Kocoura,
počkej jedno kolo



Třebíč

3

přebírka dětí u babičky
v Brně, počkej jedno kolo



7



umývání a úklid auta,
počkej dvě kola

Essen
(Red Dot)



Düsseldorf

5



Weimar



čůrání a káva na benzince,
počkej jedno kolo



Bílovice
519

3

Start
Zlín



1

prohlídka umístění nosného
sloupku zastřešení před zídrou,
počkej jedno kolo

← vyrazit směrem na západ

Pravidla hry jsou jednoduchá:

Hra je určena pro minimálně jednu zážitkovou dvojici. Figurky nebo třeba mince či zátky od piva jsou před začátkem hry umístěny ve startovním baťovském domečku. Cílem hry je dovést svou figurku ze startovního pole celou trasou zpět do cílového domečku. To lze pouze tak, že figurka musí 3x projít všemi poli hracího plánu. Každý hráč posune při svém tahu figurku o tolik bodů, kolik padlo při jeho hodu kostkou. Skončí-li s figurkou na políčku obsazeném cizí figurkou, je tato odstraněna ze hry a vrácena zpět do startovního domečku. Na políčko obsazené figurkou spoluhráče vstoupit nelze. A nebo lze. K nasazení figurky na startovní pole není potřeba hodit šestku, protože se jedná o zbytečné zdržování hry, takže se figurka umísťuje na startovní pole okamžitě. Figurka na základě hodu kostkou putuje po hracím plánu a na různých zastávkách po cestě sbírá zážitkové body nebo řeší různé situace.

Vyhrává ten hráč, který se svou figurkou posbírá nejvíc zážitkových bodů. Ten bývá spoluhráči oslavován a do příští hry oslovován jako Kouzelník Zažito. Ostatní hráči poté obvykle pokračují ve hře a hrají tak o další nevýznamné pořadí. Existují úpravy, kdy může figurka i couvat, nebo hráč může kostkou házet dvakrát po sobě, ale ty se zpravidla aplikují až v případě velkého nezdaru a mírní tak frustraci méně úspěšných hráčů.

A jaká je pointa? Že zahrát si takovouhle hru občas neuškodí, ideálně na živo. A že čistá hlava nadbíhá imaginaci a občas se vyvětrat je fajn. A že autovestavba Egoé Nestbox nakonec v Essenu získala ocenění Red Dot Awards 2020, Best Of The Best.

The rules are simple:

This game can be played by a minimum of two eager explorers. First, counters or coins or even beer caps are placed on the start, in the Bata house. The aim is to travel the entire route back to the house. To end the game, each counter must pass through all the spaces on the board three times. Players take turns to throw the dice and move their counters accordingly. If a counter lands on a space occupied by an opponent, it must return to the start. A counter cannot land on a space occupied by a teammate, or alternatively, it can. In order not to hang around, a six isn't necessary to start the game, just throw and go. The player moves around the board, collecting adventure points or solving situations at various stops. The player with the most points is the winner and must be revered by the others and called the Lord of the Roads until the next game. The remaining players usually carry on, battling to win the insignificant next place. There are variations, players can go backwards or throw twice, though these are usually applied only when failure prevails, to alleviate the frustration of less successful players.



sportcité+

sportovnihriste.cz



Kvalitní výběh je základ.
No Run, No Fun.

sportovní areál Mohelnice / Mohelnice Sports Ground



Sochař v proti- proudu



Jan Ambrúz
sochař, profesor a vedoucí Ateliéru sochařství II na Fakultě výtvarného umění VUT v Brně

Původní zájem Jana Ambrúze o figuru vystřídala náklonnost ke konstruktivním řešením, minimalizovaným do základních geometrických výtvarných forem. Od konce 80. let se jeho tvorba rozvíjí ve dvou liniích: jedna se zaměřuje na křehké konstrukce a instalace z tabulového skla, druhá na práci ze dřevem. Od 90. let pracuje také s mramorem a s ocelí. Navazuje na odkaz geometrické abstrakce, minimalismu a landartu, protože umístění objektů do krajiny hraje v jeho díle důležitou roli. Měřítkem i délkou trvání je Jina krajina jeho nejrozsáhlejším projektem.

Sochař Jan Ambrúz realizuje své vize v bezprostředním okolí místa, kde žije. Více než třináct let průběžně pracuje na projektu Jiná krajina. Sice bez zájmu širší veřejnosti, opakovaně v klinči s úřady, ale s o to větší houževnatostí nabízí příklad, jak narovnávat porušený vztah člověka a krajiny.

Autor článku: Richard Vodička
Fotografie: Jan Ambrúz

#KRAJINA

K základním složkám krajiny patří reliéf, půda, vodstvo, klima, vegetační pokryv, zvířena a člověk. Jako přírodní krajina se nazývá území nedotčené lidskou činností, v němž dominují přirozené prvky. V současnosti spíše převládá kulturní krajina vzniklá přetvořením původní přírodní krajiny činností člověka.

#UMĚNÍ

Užívání dovedností a představitosti k vytváření estetických předmětů, prostředí nebo zážitků, které lze sdílet s druhými lidmi.

Když potřebujete jet z Uherského Hradiště do Zlína, máte na výběr dvě trasy. Buď pojedete přes Napajedla a Otrokovice, nebo můžete zvolit cestu přes Bílovice, Březolupy a taky Šarovy. Časově to vyjde téměř na stejno. První trasa nabízí průjezd kolem různých industriálních zón, autobazarů, autosalonů a nákupních center. Popravdě – vizuálně nic moc. Ta druhá trasa je vyhlídkovější, pojedete několika vesnicemi, uvidíte vlnící se pole a rozhodně zažijete daleko více zeleně.

To, co v Šarovech rozhodně minete, je odbočka na úzkou příjezdovou cestu, která vede k bráně a na pozemek k Ambrúzům. Přivítá vás výběh pro ovce, pobíhající slepice, funkční skleník, jehož tvar spíš připomíná minimalistickou sochu či instalaci, modřínovým dřevem obložený dům s ateliérem, stodola, rybníček. Také vás přivítá vousatý muž s vyhraněnými názory a jeho žena Renata. Ta vám navíc nabídne kávu a domácí bezový sirup s vodou. Aniž umíte přesně popsat proč, od první chvíle se tady cítíte příjemně. Pozemek nepravidelného tvaru není ani velký, ani malý a je lemován vzrostlými listnatými stromy. Zelená přírodní hradba podporuje pocit bezpečí, ale ne nutně izolace, protože není úplně neprostopupná. Tu a tam narazíte na sochu–objekt, ať už z oceli, ze dřeva nebo skla, umístěnou vždy s ohledem na prostorové souvislosti okolí. Jedná se o starší Janovu tvorbu, ale i o instalace a objekty z nedávné doby. Ale to je jen začátek.

Další intervence jsou umístěny přímo v polích, na pastvinách nebo nedaleko nově prošlapaných cest a chodníčků. U nich Jan systematicky vysázel s hrstkou přátel, ale zejména se studenty FaVU Brno, kříže, jeřáby, hrušně, třešně nebo jabloně, aby došlo ke zvýraznění cest a zachování pěšin. Můžete spočinout ve dřevěném kukátku do krajiny s názvem Poleh a popřemýšlet, jestli artefakt budete vnímat jako drobnou architekturu, nebo čistě jako sochařský objekt.

O několik set metrů dále naleznete patnáctimetrovou dřevěnou strukturu Pavučina. Z dálky působí, jako by levitovala nad loukou, a je jen na divákovy, jestli v ní spatří schéma vazeb v přírodních ekosystémech, vyzvěšovanou strukturu krystalu, vztahy lidí nebo dosud nevídanou digitální propojenost dnešního světa pomocí virtuální pavučiny – webu.

Na místě bývalého cholerového pohřebiště u Bohuslavic Jan Ambrúz vztyčil pro připomínku jedenáctimetrový železný Sloup, který postupem času koroduje a získává nádhernou barevnost a zároveň vzniká i kontrast k použitým šedesáti plátkům zlata na vrcholu sloupu. To je počet obětí epidemie cholery v této obci v roce 1866. Od Sloupu je v dále možné zahlédnout Kapli I, šestimetrový ocelový plát osazený v betonovém základu, objekt někdejší studentky sochařství Pavly Kačirkové. Propojení objektů v krajině navazuje na obdobný princip, který se běžně využíval od dob baroka.

„Dvojlátová“ Kaple II je v těsné blízkosti úzké asfaltové silnice, kterou místní lidé využívají jako zkratku. Snadná přístupnost je zřejmě důvodem, proč se čas od času na pohledové stěně kaple objeví nasprejované stylizované dámské přirození v extra velkém měřítku. Jan se však nevzdává, protože „amatérské graffiti“ není zdaleka jediným, co musel kolem Kaple II dlouhodobě řešit. Tahanice se stavebním úřadem ohledně stavebního povolení vyvrcholily nařízením o odstranění sochy/stavby. Doma člověk nemusí být nutně prorokem. Projekt Jiná krajina a realizace Kaple II byla mimo jiné i součástí výstavy Sakrální prostor v Galerii Jaroslava Fragnera, která se specializuje na prezentaci architektury. Tam byla kaple prezentována po boku zvukových jmen, jako například Martio Botta nebo Peter Zumthor, a skvěle obstála.

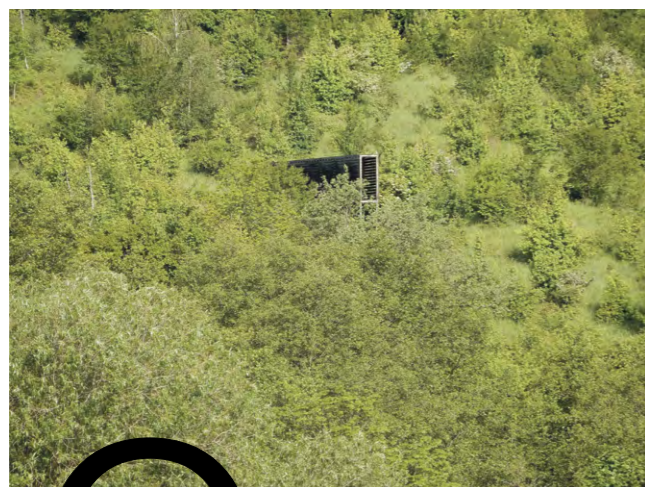
Tak kdo má pravdu?

Pořad ČT Náš venkov, díl:
Amputace krajiny (2017)
Proměna krajiny pohledem
sochaře Jana Ambrúze

www.jinakrajina.eu







One sculptor against the tide



Jan Ambrůz
Sculptor, Professor, Head of Sculpture Studio II at the Faculty of Fine Arts, Brno University of Technology

To begin with, Jan Ambrůz was interested in figure sculpture which was later surpassed by a penchant for constructive solutions minimized to basic geometric art forms. Since the end of 1980s, his work has been following two parallel paths: one focuses on fragile structures and installations made of sheet glass, the other concentrates on woodwork. In 1990s, he added marble and steel to his repertoire. He builds on the legacy of geometric abstraction, minimalism and land art – the placement of objects in the landscape plays an important role in his work. In terms of scale and duration, Jiná krajina is his most ambitious project so far.

The sculptor Jan Ambrůz brings his visions to life in and around the place he calls home. For more than thirteen years, he has been working on a project called Jiná krajina (Different Landscape). With little interest from the wider public and constant battles with the authorities yet with great determination he gives an example of how to mend the broken relationship between man and landscape.

Author of the article: Richard Vodička
Photography: Jan Ambrůz

#LANDSCAPE

Landscape is made up of a collection of landforms, soil, water bodies, climate, vegetation, animals and humans. Natural landscape is the original landscape that exists before it is acted upon by human culture. The prevailing landscape today is cultural landscape, designed and created intentionally by man.

#ART

The application of skill and imagination to produce objects, environment or experiences appreciated for their beauty that can be shared with other people.

When you need to get from Uherské Hradiště to Zlín, you have two options. You can drive via Napajedla and Otrokovice or you can carry on through Bílovice, Březolupy and also Šarovy. Timewise, it makes almost no difference. The first route will take you past some industrial areas, various car dealers and a couple of shopping centres. Not much to look at, to be honest. The second journey is rather scenic. You will pass through several villages, see stretches of undulating fields and definitely come across more greenery.

What you will most certainly miss, though, is a narrow turning in Šarovy that leads to the gate of the Ambrůz family home. There, you will be greeted by the bleating of sheep, cluck of chickens, a view of a greenhouse resembling a minimalist sculpture, a house with a studio clad in larch, a barn and a small pond. And then you will be greeted by a bearded man with strong opinions and his wife Renata, who will offer you a cup of coffee and a glass of homemade elderflower cordial. From the very first moment, you will feel happy and relaxed without actually being able to explain why. The irregular shape of their land, bordered by a line of mature deciduous trees, is neither large nor small. The natural green walls make you feel safe but not hemmed in because they are quite airy. Here and there you will spot a sculpture of some kind – an object made of steel, wood or even glass, placed with careful consideration of its surroundings. These works of art include Jan's older creations as well as more recent exhibits and installations. But this is just the beginning.

Other objects have found their place in the middle of fields, pastures or by newly trodden paths and tracks. To make people notice them and use them, Jan systematically plants rowans, pears, cherries and apples there. You can relax in a wooden lookout walkway called Poleh (Resting hide) and ponder whether you have entered an actual building or a three-dimensional art object.

A few hundred metres away, you will come across a fifteen-metre wide wooden structure called Pavučina (Cobweb). From afar it seems as if it was floating above the meadow and it is up to the viewer to decide if he sees it as a structure of a natural ecosystem, a crystal, a map of human relationships or the never before seen embodiment of today's digital world wide web.

Near Bohuslavice, Jan Ambrůz erected an eleven-metre tall iron Column in commemoration of cholera victims who were buried there. The iron corrodes over time, acquiring a beautiful colour which contrasts with the 60 sheets of gold adorning the top – the number of people who died of cholera in this village in 1866. From the Column, you can catch a glimpse of Kaple (Chapel) I in the distance. The six-metre tall sheet of steel set in a concrete base was created by Pavla Kačírková, a sculpture student at the time. This linking of objects in the landscape follows a principle known to be used since the baroque era.

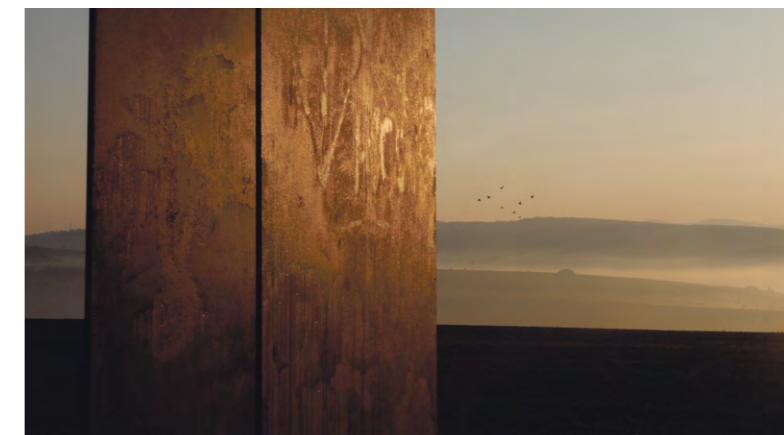
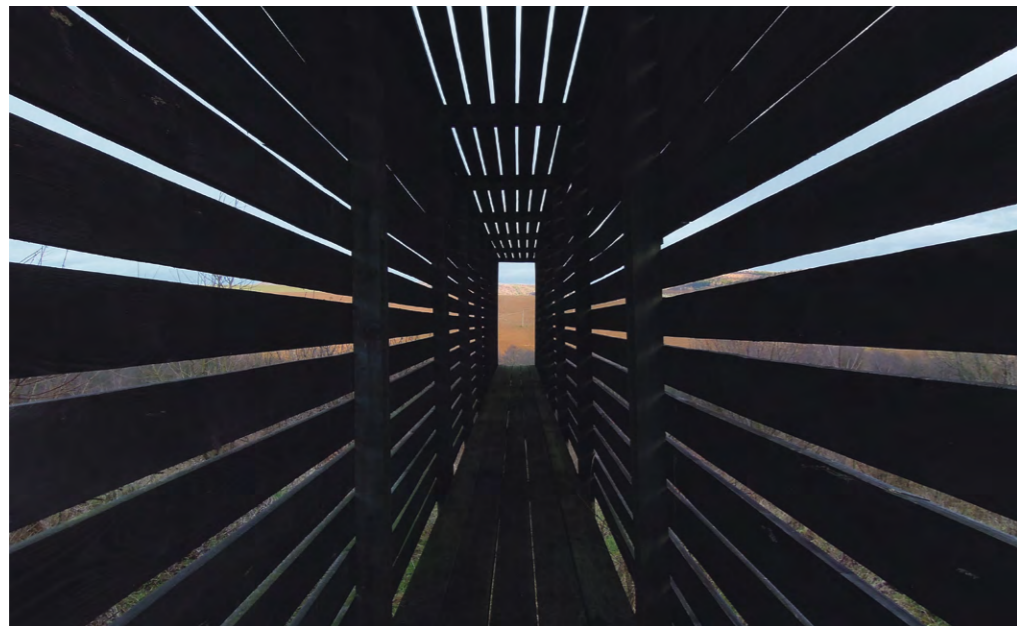
The "double" Kaple (Chapel) II has been erected right next to a narrow road that the locals use as a shortcut. Easy access is probably the reason why from time to time, a graffiti of an extra-large symbol of the female organ appears on its walls. However, Jan is not put off because "dirty graffiti" is far from the only thing he has to deal with here. A dispute with the local authority about a planning permission has culminated in a demolition order for the sculpture/object. No man can be a prophet in his home town, it seems. Incidentally, the project Jiná krajina and the Chapel II installation featured in the Sacral Space exhibition at Jaroslav Fragner Gallery that specializes in showcasing architecture. The Chapel was presented alongside some famous names, such as Martio Botta or Peter Zumthor and was a great success.

Who is in the right then?

A show on Czech TV: *Náš venkov*, episode *Amputace krajiny* (2017)
Transformation of the landscape through the eyes of the sculptor
Jan Ambrůz

www.jinakrajina.eu





kovocité

kovocite.cz

LVA

2266

20

Roztáčíme kola výroby.

The Wheels of Production Go Round And Round.

kolécké nábytku Štok / Stok furniture collection

inzerce / advertisement

Rozhovor, na který prach neseďá. Má smysl se k němu vracet

Gone but not forgotten – An Interview

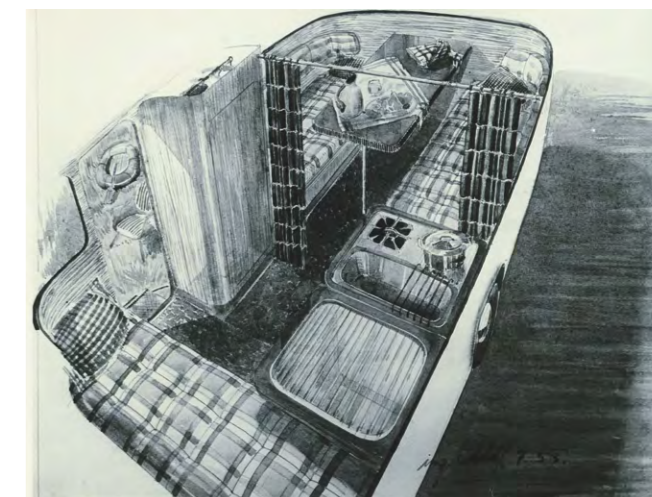
45

**Rozhovor, na který prach neseďá.
Má smysl se k němu vracet**

**Gone but not forgotten
– An Interview**



interiér luxusní varianty autobusu Škoda 706 RTO (Karosa, 1957/58)



skica obyčného přívěsu W4S Dingo (Karosa, 1958)

Otakar Diblík

Autorka rozhovoru / Author of the interview: Johanna Pauly

Ušlechtilý bouřlivák a světooběžník. Jeho rukopis nese legendární autobus Škoda RTO 706, proslulá elektrická lokomotiva s laminátovými čely, traktor Zetor Crystal nebo tiskařské stroje Romayor. To je Otakar Diblík. Podívejme se na to, co ovlivnilo tohoto vnitřním neklidem hnaného, expresivního talentovaného brněnského rodáka z rodiny úspěšného stavitele v jeho rozhodnutí věnovat se profesi průmyslového designéra.

Jak jste se vy, jako architekt, dostal k průmyslovému designu a zaměření na technické, strojírenské obory?

V podstatě mě rodinná tradice předurčila ke studiu architektury na VUT v Brně, kam jsem nastoupil v roce 1948 k profesorům Fuchsovi, Kurialovi a Rozehnalovi. Znovu se probouzející poválečná kulturní atmosféra Brna byla pro mě inspirativní. Opravdu rád vzpomínám na ateliérové konzultace a besedy s profesory, ty velice kultivovaly moje názory. Přesto na mě ze všech nejvíc zapůsobil sochař Vincenc Makovský. Vyučoval na katedře povinné kurzy architektonického sochařství a návrhářství. Moc rád jsem k němu chodil a přitahoval mě jeho cit pro tvar. Makovský měl tehdy vcelku čerstvou zkušenost ze spolupráce s konstruktéry

strojíren v době svého působení na Škole umění ve Zlíně od roku 1939 do konce války. Silně mě ovlivnil jeho emotivní přístup k tvarování předmětů a pojal jsem proto zásadní rozhodnutí, že se nebudu v budoucnu zabývat architekturou. Tohle moje rozhodnutí se už projevilo při diplomové práci Rozhodl jsem se pro dvě, tu architektonickou, na téma urbanisticko-architektonický projekt výcvikového sportovního střediska jsem musel provést. A v té druhé diplomce, práci mému srdci milejší, jsem tehdy zpracoval zajímavý výtvarný a tvarový návrh pojízdného HiFi gramofonu se dvěma reproduktory.

A jaké možnosti se pro vás otevřely po absolutoriu školy?

Potom jsem musel nastoupit na umístěnku na půl roku do Projekčního ústavu v Brně. Vojenskou službu nám tehdy generál Čepička nabídl ve Vojenském projekčním ústavu v Praze, což bylo docela dobré, neboť jsme jinak byli zařazeni u vojska PTP. Vojnu nám bohužel protáhla na 28 měsíců politická situace, vyvolaná korejskou válkou. A představte si, že mě jednou při mé cestě autostopem z vojny domů do Brna za strašné plískanice zastavila v Jihlavě na náměstí šestsetrojka a svezl mě nějaký soudruh.

Je začátek února roku 1999. Otakar Diblík rozmlouvá s respektovanou kurátorkou, vedoucí oddělení a zakladatelkou sbírky průmyslového designu Národního technického muzea Johannou Pauly. Nikdo v té chvíli netušil, že žádný další rozhovor už nebude. Otakar Diblík zemřel v důsledku náhlé srdeční příhody 12. února 1999. Rozhovor autorizoval jen několik dní před tím...

Náš pohled: Postava Otakara Diblíka je podle nás z pohledu nejen českého designu jedna z nejvýznamnějších. Vůbec bychom se nebáli použít obrat, že patří k hrdinům designu, kteří nejen ukazovali, ale i prošlapávali cestu těm, kdo přišli po nich. K jejich tvorbě, názorům a postojům tak má smysl se vracet. A to klidně i po více než dvaceti letech. Proto v nezměněné podobě zmíněný rozhovor přetiskujeme.

A globetrotting rebel with a cause whose style is inextricably linked with the legendary Škoda RTO 706 bus, electric locomotive with laminate fronts, Zetor Crystal tractor or Romayor printing machines – this is Otakar Diblík. Let us see what motivated this passionate and talented man with a restless spirit, born in a family of an eminent builder in Brno, to become an industrial designer.

How did you, an architect, become interested in industrial design and mechanical engineering?

Basically, because of my family tradition, I was predestined to study architecture at the Brno University of Technology. I began my studies there in 1948, under the tutelage of professors Fuchs, Kurial and Rozehnal. I was tremendously inspired by the cultural atmosphere of Brno coming back to life following the end of the war. I remember with fondness the studio tutorials and discussions with our professors which refined my views a great deal. However, the person who made the biggest impression on me was the sculptor Vincenc Makovský. In our department, he taught the compulsory architectural sculpture and design courses. I really enjoyed these and I was very taken with his sense of shape and form. From 1939 to the end of the war, Makovský taught at the School of Art in Zlín where he had an opportunity to work with mechanical design engineers. I was strongly influenced by his

emotive approach to giving objects a shape and decided not to pursue architecture in the future. My somewhat radical decision became evident during the preparation for my diploma work as I decided to focus on two. The first one, on the topic of urban architecture of a sports training centre was a required part of my architecture course. For the second one, so much closer to my heart, I designed a portable HiFi record player with two speakers.

And what opportunities opened up for you after graduation?

I was allocated a six-month placement with the Planning Institute in Brno and we also had to enlist for the compulsory military service. General Čepička offered us to join at the Prague Military Planning Institute, which was quite good as we were assigned to the Technical auxiliary battalion. Regrettably, our service got extended to 28 months due to the political situation caused by the Korean War. One day, I was hitchhiking back home to Brno for a visit. In Jihlava, while standing in the square in pouring rain, a Tatra 603 suddenly stopped and a high-ranking party official offered me a ride. I am sat there, very vocally describing my opinions on car design and then he says to me: "I'll tell you what, private, when your service is over, come and see me at the Ministry of Automotive Industry and I will see what I can do". So I went there and asked about a Mr Zatloukal. They replied: "Oh, the Comrade

Celou cestu jsem mu mnohohlavně a dynamicky vysvětloval moje názory na design aut. A ten člověk mi povídá: „Hele vojine, až půjdete z vojny, přijďte za mnou na Ministerstvo automobilového průmyslu a já vám dám nějaká doporučení“. Tak jsem tam zašel a ptal jsem se po Zatloukalovi. Oni povídají: „Jo, soudruh ministr Zatloukal má támhle pracovnu“. A tak mi ministr dal čtyři doporučení, pro Karosu, Tatru, Škodu a Liaz., bylo to v šestapadesátém.

Tomu se opravdu říká životní příležitost! Ta vždy přeje připraveným, a pro který podnik jste se tedy rozhodl?

Nejdříve jsem to zkusil ve vysokomýtské Karose. Tam byli sami staří sodomkovci a říkali: „My žádného výtvarníka nepotřebujeme, my si to děláme sami“. Tak já jim povídám, no tak dobře, já mám dopis i pro Liaz. A oni hned na to: „Ne, ne, ne, člověče, to tu zůstaňte.“ Pro Karosu byl tehdy Liaz velká konkurence. A tak jsem tam zůstal a měl jsem možnost pracovat se starými machry na tvarech karosérií nových autobusů řady RTO i na horském autobusu. Před Světovou výstavou EXPO 58 v Bruselu jsem dostal za úkol vytvořit naprosto luxusní verzi autobusu. Na tom jsem se skutečně vyřádil, navrhl jsem celý interiér, včetně nových

It is early February in 1999 and Otakar Diblík is talking with the renowned publicist and design theorist Johanna Pauly. At the time, nobody could know that there would never be another interview. Otakar Diblík died suddenly of a heart attack on 12 February, 1999.

Our view: We firmly believe that Otakar Diblík was one of the most influential people in not just Czech design, he was one of design heroes who not only showed but also paved the way for others who followed. And so it is certainly worthwhile to reflect back on their work, views and stances, even if more than twenty years have gone by. That is why we are bringing you the original version of the interview.

Minister Zatloukal's office is over there". And so it was that this minister gave me four recommendations – to Karosa, Tatra, Škoda and Liaz. That was in 1956.

That's what I call a once-in-a-lifetime opportunity! Chance favours the prepared mind, which company did you decide for?

At first, I tried my luck in Karosa, in Vysoké Mýto. There were mainly people who used to work under Josef Sodomka and their attitude was: "We don't need any artists, we do things our way". I said alright, I have a letter for Liaz, too. And they went: "No, no, you're OK, just stay." In those days, Liaz was a big rival for Karosa. So I stayed and got to work with the old maestros on the body-work designs for the new RTO buses, even on a mountain bus. Before the 1958 Brussels World's Fair, EXPO 58, I was tasked with designing a truly luxurious bus. I had a right field day there – I designed the whole interior, including new fold down seats, upholstery and all the accessories. I even managed to put in a small Tesla television. Back then, the whole thing cost an absolute fortune but it was a great success. Then, I also designed a delightful caravan, in a shape of an aerodynamic "egg". Another good project were the new designs of refrigerated trailers with a rounded front. Working in Karosa was excellent in the fact that virtually all projects ended up being realized.

sklápěcích sedadel, dezénu jejich potahových látek a všech doplňků. Umístil jsem tam dokonce i malou televizi z Tesly. Stálo to všechno tehdy strašlivě peníze, ale úspěch to mělo. Potom jsem tam vytvořil zajímavý automobilový přívěs, takovou skořepinu ve tvaru aerodynamického "vajička". Další dobrou realizací byly nové tvary chladiřenských návěsů s oválným tvarem přední části hmotné skříně. Výhodou v Karose bylo to, že takřka všechny projekty skončily realizací.

Za působení ve vysokomýtské Karose jsem si odlétával (skutečně!) za další zajímavou prací do Letu Kunovice. Vždycky si pro mě přiletěli a já jsem pro ně tvaroval interiér a volant dvoumotorového aerotaxi L 200 Morava. Tvar kniplu vzbudil svým elegantním a ergonomicky funkčním tvarovým pojetím tehdy zaslouženou pozornost mezi leteckými odborníky.

A proč jste tedy přešel do Tatry Kopřivnice, když jste byl v Karose spokojený a tak úspěšný?

Tatrováci uviděli v Bruselu autobus a hned jsem od nich dostal nabídku na práci v Praze. To se mi přirozeně líbilo, chtěl jsem poznat něco nového, a tak jsem přešel roku 1959 jako designér

Also, during my work there, I would sometimes fly off (really!) to Let Kunovice, to take part in another fascinating job. They would always pick me up in their plane and fly me to the factory where I designed the interior and the control wheel of the two-engine air taxi L-200 Morava. The elegant ergonomic shape of the control column attracted quite a lot of well-deserved attention amongst aviation experts.

So why did you go over to Tatra Kopřivnice when you were so happy and successful in Karosa?

People from Tatra saw the bus in Brussels and immediately offered me a job in Prague. I was pleased about that as I wanted to try something new. So in 1959, I became a designer for Tatra Kopřivnice, in their design department in Prague. In there, I got to work with a great bunch of eager and clever designers led by J. Popelář, who had been working on an upgrade of the Tatra 603 model since 1957, under the prototype name T 608. I worked mainly with Ing. Milan Apetaur who was trying to design a new, safer chassis and change the aerodynamic centre of gravity by placing the engine in the middle of the vehicle rather than at the back. I remember how we enjoyed creating a model of the alternative design of the body during night testing in the only wind tunnel at the time, in the Prague Aerospace Research

do pražské konstrukční kanceláře podniku Tatra Kopřivnice. Tam jsem se dostal do skvělého kolektivu nadšených a chytrých konstruktérů, vedených J. Popelářem, kteří pracovali od roku 1957 na modernizaci Tatry 603, po pracovním označením T 608. Spolupracoval jsem především s Ing. Milanem Apetauerem, který zkoušel novou, bezpečnější konstrukci podvozku a změnu aerodynamického těžiště vozu s novým umístěním motoru uprostřed vozu místo vzadu. Rád vzpomínám na modelování alternativního tvaru karoserie při nočních zkouškách v tehdy u nás jediném, aerodynamickém tunelu Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu v Praze. Po předání vývoje Tatry do Bratislavy jsem jako designér spolupracoval s Jánem Oravcem, Ivanem Schusterem a Ivo Mičíkem nějaký čas v bratislavském Vývoji motorových vozidel Tatry Kopřivnice. Pracovali jsme na variantě vozu T 603-X, která z hlediska designu dosáhla na svou dobu skutečně světových parametrů. O tom, že nebyla realizována, rozhodly jiné než profesní zájmy. Vyzkoušel jsem si tam malý projekt s Jánem Oravcem na karoserii pro monopost Tatra Delfín. Byla to zajímavá práce, ale musím si přiznat, že moje tvůrčí nasazení v Tatře Kopřivnice vyšlo naprosto do prázdna, neboť žádná z prací nebyla

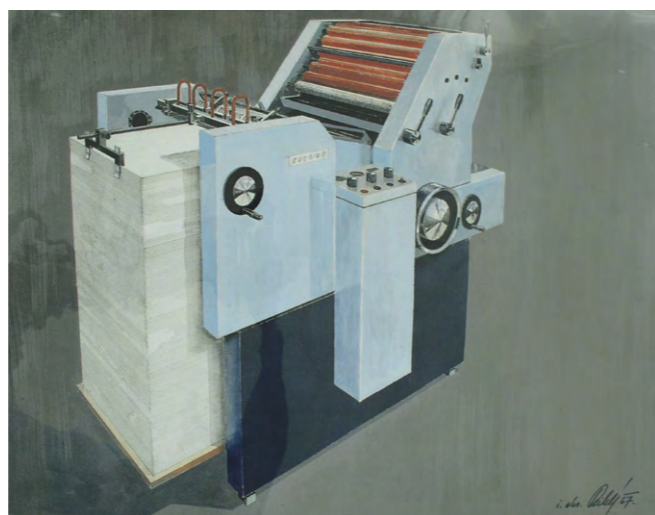
realizována. Dnes mi to připadá jako velký životní omyl. Proto jsem Tatru s lehkým srdcem opustil, neboť jsem se od roku 1961 stal členem SČVU a odešel jsem na „volnou nohu“.

V té době jste měl už značné renomé jako průmyslový výtvarník, takže to pro vás nebylo velké riziko, že. Čím jste se zabýval dále?

Mimo menších designérských úkolů jsem byl vyzván roku 1963 závodem Lokomotivy Škody Plzeň k tvarování první elektrické rychlíkové lokomotivy E 32 s laminátovými čely karoserie, první takové u nás. To byla velmi zajímavá práce s tehdy zcela novou technologií, a proto byl také zajímavý postup vytváření formy podle modelu v desetíně. Nejprve se udělal model v sochařské hlině v měřítku 1:1, na kterém si 20 studentů – sochařů z Akademie odpracovávalo svoji prázdninovou praxi. Model se vypracovával a zalil se sádrou a vznikla negativní forma. Ta se detailně vyseparovala a z ní se opět sejmula konečná forma – pozitiv, vyztužená kovovou konstrukcí. Na ní se poté nástřikem nanášela rozsekaná skelná vlákna s pryskyřicí, hmota se uhlazovala a vytvrdila. Takto zcela jedinečně technologicky se u nás vyráběla laminátová čela sedmnáctimetrové lokomotivy.



maketa traktoru Zetor Crystal (1968)



ofsetový tiskový stroj Dominant (ADAST, 1967)

Centre. After handing over the development of Tatra to Bratislava, I worked there for some time with Ján Oravec, Ivan Schuster and Ivo Mičík, in the Tatra Kopřivnice Department for the Development of Motor Vehicles. We worked on a version of the T 603-X, which in terms of design achieved truly world-class parameters for that time. The decision not to produce it after all was beyond our control. There was also a small project I tried with Ján Oravec, on a body for a racing car, Tatra Delfín. The work was certainly interesting but I must admit that my creative abilities in Tatra Kopřivnice came to nothing as none of the projects was ever realized. Today, it feels like a huge error of judgement. I left Tatra with a light heart, because in 1961, I became a member of the Association of Czech Art Designers and started working freelance.

At the time, you had already won renown as an industrial designer so it wasn't such a risk, was it? What did you work on?

Apart from some minor design assignments, in 1963 I was asked by the Lokomotiva Škoda Pilsen Works to design the first express electric locomotive E 32 with laminate fronts on the body, the first of its kind in our country. It was very interesting work with completely new technology, making for an intriguing procedure by creating a mould based on a model in a tenth. First a 1:1 clay model was made by 20 student sculptors from the Academy

for whom this work constituted summer practical lessons. The model was then perfected and covered with plaster, resulting in a negative mould. This was carefully coated with a separator and the final mould – the positive was made, reinforced with a metal frame. Layers of chopped fiberglass and resin were then sprayed on it, smoothed and left to cure. This was the unique way the laminate fronts of a seventeen-metre locomotive were produced in our country.

From 1964, I also worked for the Ball Bearing Works in Brno on a new design for a tractor body. With two assistant mechanics, we worked on a model of a new body for a Zetor tractor. I proposed a completely new idea for the tractor cab, whereby I wanted the driver to have a better view, so I used as much glass as possible at the front so that the driver could follow the track of the wheel. The new Crystal tractor was highly valued for being both aesthetic and functional.

In the mid-1960s, I digressed a bit when I designed the finishing hardware, door handles and bronze handrails for the new Janáček Theatre in Brno, designed by architect Ruller.

In the second half of the 1960s, I focused on printing machines for Adast Adamov, where I worked on a new concept for offset machines. I succeeded in creating a new compact design for the Romayor printing machine, which even got selected for the

Mimoto jsem od roku 1964 pracoval pro brněnský závod Závody Kuličkových Ložisek na novém tvaru traktorové karoserie. Přímou v jejich dílnách jsem s dvěma pomocníky – zámečníky vytvářel model nové karoserie na konstrukci traktoru Zetor. Přistoupil jsem se zcela novým záměrem k prostorovému řešení kabiny. Především jsem chtěl umožnit traktoristovi lepší výhled z kabiny, a proto jsem ji maximálně prosklil v přední části, aby řidič mohl sledovat stopu kola traktoru. Nový traktor Crystal byl esteticky i funkčně vysoko hodnocen.

K malému odskoku v oblasti tvarování patřil návrh stavebního kování, klik a madel z bronzu pro nové Janáčkovovo divadlo v Brně, projektované arch. Rullerem v polovině 60. let.

V druhé polovině 60. let jsem se zaměřil na tiskařské stroje pro Adast Adamov.

Vypracoval jsem pro ně novou tvarovou koncepci ofsetových strojů. Podařilo se mi dotáhnout k realizaci nový kompaktní tvar ofsetového stroje Romayor. Ten byl vybrán k ocenění CID, Radou výtvarné kultury výroby, ale to už jsem byl z republiky venku. Proto cenu za mě přebíral můj otec.



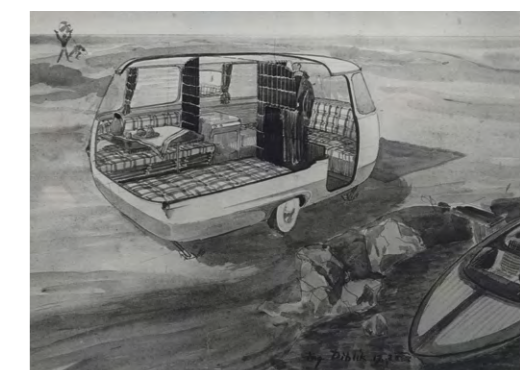
skica roadsteru na podvozku Škody 440 (Karosa, 1956)

A jak to bylo vlastně s vaší emigrací? Co vás táhlo ven a kdy jste se pro ni definitivně rozhodl?

To je zase taková anabáze. Už v roce 1965 se mi naskytla první studijní cesta na Západ. Navštívil jsem při ní zasedání ICSIDu ve Vídni, kde jsem se seznámil s Rodolfem Bonetto, jehož tvorbu jsem tehdy velmi obdivoval. Líbilo se mu moje portfolio a pozval mě k sobě do ateliéru. Vůbec jsem tehdy netušil, že se mi tento kontakt stane za pár let osudným.

Mezitím jsem dostal pozvání ze školy designu H.f.G. Ulm od jeho ředitele Tomaso Maldonada k přednášce o organizaci československého průmyslového designu. Referoval jsem o vládní politice uplatňování a sledování designu v některých strojírenských podnicích a posuzování úrovně designérských projektů státními odbornými komisemi. Nikdo z posluchačů této proslulé designérské školy mi nechtěl věřit, že by bylo možné provádět design za takových pro něj doslova omezujících podmínek.

V politickém a občanském uvolňování Pražského jara 1968 se také vytvořila opoziční pražská skupina průmyslových výtvarníků proti oficiální svazové struktuře a zvolili si mě do čela, protože jsem byl politicky nezkompromitován.



skica obyčejného přívěsu W45 Dingo (Karosa, 1958)

Czechoslovak Industrial Design award by the Arts Council. But by then, I had already left the country, so my father accepted the award on my behalf.

Tell us more about your decision to emigrate. What drew you away and when did you finally decide to go for it?

It's a long story. As early as 1965, I got the first opportunity to go on a study tour to the West. Whilst in Vienna, I got to take part in an ICSID meeting, where I met Rodolfo Bonetto, whose work I greatly admired. He liked my portfolio and invited me to his studio. Little did I know that in a few years, this fateful meeting would play a huge role in my life.

In the meantime, I received an invitation from Tomas Maldonado, the Head of the Ulm School of Design, to give a lecture on Czechoslovak industrial design. I talked about the government policy of applying and monitoring design in some engineering companies and about having the quality of design projects appraised by special designated committees. Not a single student in that famous school of design believed that it was possible to do design in such, for them restrictive, conditions.

In 1968, the period of political liberalization and mass protests of Prague Spring, industrial artists formed a group as an opposition against the official union organization and elected me to be

their leader because I was not politically disgraced.

It was also one of the reasons why, after the events of 21 August 1968, I decided to leave the occupied Czechoslovakia pretty quickly.

I travelled through Yugoslavia to Austria and ended up in a refugee camp in Trieste. From there, I wrote a letter to Rodolfo Bonetto and at the same time, turned down offers to work as a designer in Australia. Bonetto replied immediately, sent me money for a ticket and I accepted a place at his studio.

So once again, fate intervened and you were ready to grasp this opportunity. How was it for you?

Working in Rodolfo Bonetto's studio in Milan was a huge life lesson for me. He was an excellent experienced designer and we got on tremendously well. I worked in an international team of designers who kept coming and going all the time. The pace was more than fast, we were expected to work at full stretch. Basically, we acted as Bonetto's intellectual and physical property. The only thing that I was a bit disappointed with was that we didn't do any preliminary research or initial project designs. The prerequisite for fast and top-quality work was, naturally, the skills, diligence and talent of the individual designers.

To byl také jeden z důvodů, proč jsem se po 21. srpnu 1968 rozhodl rychle odejít pryč z obsazeného Československa.

Odešel jsem přes Jugoslávii do Rakouska a dostal jsem se do utečeneckého tábora u Terstu. Odtud jsem hned napsal Rudolfovi Bonettovi a zároveň jsem odmítl nabídky na designérskou činnost v Austrálii. Bonetto se mi okamžitě ozval, poslal mi peníze na cestu a já jsem přijal místo u něho ve studiu.

Takže opět v pravou chvíli osudová příležitost, na kterou jste byl připraven. Jak jste ji dokázal využít tentokrát?

Moje činnost ve studiu Rodolfa Bonetta v Miláně byla pro mě obrovskou životní zkušeností. On sám byl výborný a zkušený designér, se kterým jsem si opravdu moc rozuměl. Pracoval jsem u něho v mezinárodním týmu designérů, jehož složení se prakticky stále proměňovalo. Tempo práce bylo vysoké, očekávalo se od nás plné nasazení, byli jsme Bonettovým takřka duševním i fyzickým majetkem. Jen mě trochu zklamalo, že se u nových projektů neprováděly vstupní rešerše a úvodní projektové studie. Samozřejmě, že předpokladem rychlé a kvalitní práce byly individuální schopnosti, píle a talent jednotlivých osobností designérů.

Jak jste to právě vy, již zcela hotová a vyhraněná osobnost, mohl akceptovat?

Bonetto si mě pro můj dynamismus a spontánnost velmi oblíbil a od počátku 80. let jsem se stal šéfdesignérem s podílem na zisku, ale i ztrátách studia. Zodpovídal jsem za mladé designéry stážisty, kteří k nám přijížděli z celého světa. Vedl jsem vlastní řadu projektů sám a rozhodně jsem se při tom nenudil. Také jsem velmi dobře vydělával. Nebudu rozebírat jednotlivé projekty, bylo to více než 270 velmi různorodých projektů, na kterých jsem se za těch 20 let u Bonetta podílel. Prováděli jsme design na CNC centra pro Olivetti, na laserový chirurgický přístroj pro Izrael, na ovládací pulty pro tomografy, lyžařské boty, svítidla – například stolní ALA pro Guzzini a desítky dalších zajímavých prací, které se všechny realizovaly. Sám jsem získal ocenění Compasso d'Oro 1982 za svítidlo FLU, vyráběné firmou Luci. S velkou radostí jsem také navrhoval a vedl práci na projektu veřejného telefonního automatu, který se v Itálii užívá dodnes.

A co vás přiválo zpět do Československa, byla to opět šťastná náhoda?



autobus Škoda 706 RTO pro EXPO v Bruselu (Karosa, 1958)



interiér autobusu Škoda 706 RTO (Karosa, 1958)

How were you able to accept that, as an accomplished designer with a strong opinions?

Because of my dynamism and spontaneity, Bonetto took a liking to me and from the early 1980s, I was the chief designer, sharing in the profits as well as losses of the studio. I was responsible for young designer interns who came to us from all over the world. I actually managed many projects by myself and most definitely wasn't bored. Money was good too. While not going into much detail, let's say that over the 20 years I worked for Bonetto, I was involved in more than 270 various projects. We designed CNC centres for Olivetti, a surgical laser for Israel, tomograph control panels, ski boots, lights – for example the ALA table lamp for Guzzini and lots of other interesting projects which were all realized.

In 1982, I was awarded the Compasso d'Oro prize for the FLU lamp, made by Luci. I also greatly enjoyed designing and supervising the project for a public payphone in Italy, still in use today.

What made you come back to Czechoslovakia? Was it another stroke of luck?

I left Bonetto Design in 1989. Shortly after, I was approached completely by chance by Bořek Šípek, who was already working in Prague. He invited me to apply for a position at the Department of

Design at the Academy of Arts, Architecture & Design in Prague. I decided to give it a go because suddenly, I felt a strong desire to visit Prague again.

So here I am, trying to bring up a new generation of designers. It is no easy feat but I am enjoying it. The school's Design Department has become my second home. I want to pass on at least some of my experience to the new generation and teach them to look at industrial design from many perspectives.

Do you work in the Czech Republic as a designer too?

Yes, I am pleased that some companies I used to work for before emigrating sought me out again. Pretty much straightaway, the Czech Aerospace Research Centre asked me to design a seat for a short-range transport aircraft from Let Kunovice, though unfortunately, it wasn't realized. Then there was the design for the front of a new bus for Karosa in Vysoké Mýto, also unrealized. I was extremely delighted by an offer to cooperate again with Adast, now Dobruška Engineering Works (now Grafitec Dobruška), on a new electronic offset machine, Polly 74. It turned out really well, even receiving the Gold Embaxprint 97 award for construction and design. Also, in cooperation with their designer, Ing. Chmelař, we innovated the Polly 66 machine which now looks very elegant. Jaromír Chmelař, an engineer, also studied design

Ze studia Bonetto jsem odešel v roce 1989. Potom mě zcela náhodou oslovil v Miláně Bořek Šípek, který už v Praze působil. Pozval mě na konkurz na místo v ateliéru designu na VŠUP v Praze. Řekl jsem si, že to zkusím, protože mě najednou přepadla touha podívat se zpátky do Prahy. A tak jsem tady a zkouším vychovávat novou generaci designérů. Není to s nimi lehké, ale učím je rád. Zdejší ateliér designu se stal mým druhým domovem. Chci jim předat něco ze svých dlouholetých zkušeností a naučit je komplexnímu pohledu na design pro průmysl.

Pracujete v České republice také jako designér?

Ano, potěšilo mě, že si na mě jako designéra nyní vzpomněli z podniků, kde jsem pracoval před emigrací. Hned po mém příchodu jsem pro Výzkumný a zkušební letecký ústav v Praze navrhoval sedadlo pro střední dopravní letoun pro Let Kunovice, bohužel nerealizovaný. Potom to byl design přední části nového autobusu, exteriéru kabiny pro Karosu Vysoké Mýto, který se také nerealizoval. Největší radostí byla pro mě nová spolupráce s Adastem, nyní Dobrušskými strojírnami (nyní Grafitec Dobruška) na novém elektronickém ofsetovém stroji Polly 74, který se nám

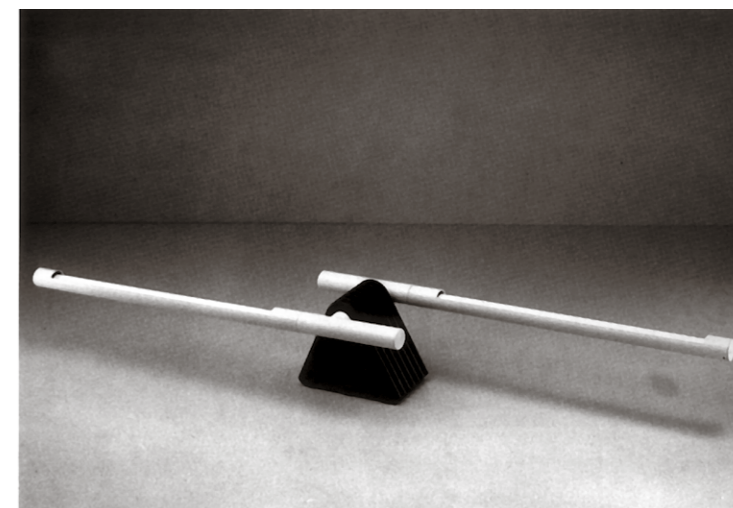
skutečně povedl. Za konstrukci i za design už obdržel Zlatou cenu na veletrhu Embaxprint 97. Také jsem s jejich konstruktérem Ing. Chmelařem inovoval typ Polly 66 a nový design stroji opravdu sluší. Vývojový konstruktér Jaromír Chmelař vystudoval postgraduálně v mém ateliéru na VŠUP také ještě design a zdá se k mé radosti, že se tomuto dvouoborovému a celostnímu přístupu bude i dále věnovat.

Ale od své druhé vlasti – Itálie se zatím nedokážete stále odloučit, počítáte s návratem? Co vás tam nejvíce přitahuje?

Asi ano, mám tam několik velmi dobrých přátel a také kontakty s milánskými amatérskými astronomy, s nimiž se rád setkávám. Rád bych se věnoval více svému koníčku, sestavování nových konstrukcí hvězdářských dalekohledů a fotografování vesmíru. Takový jeden konstrukčně zajímavý dalekohled se stal diplomní prací mého talentovaného studenta Michala Cepky. Byl jsem mu při tomto projektu také odborným poradcem a nejen vedoucím diplomní práce. Ale kdy přesně to zde v Praze ukončím, to jsem se ještě nerozhodl. Moje hluboké českomoravské kořeny mě zatím drží pevně.



veřejný telefonní automat ROTOR (URMET, 1987)



variabilní zářivkové svítidlo FLU (Luci, 1980)

in a postgraduate study programme in my department at the Academy of Arts, Architecture and Design in Prague, and to my delight, it seems that he will continue in both of these fields in the future too.

At the moment, you seem unable to leave your second home – Italy for good, are you planning on returning? What pulls you back the most?

You are probably right. I have several very good friends there and I also enjoy keeping in touch with some amateur astronomers in Milan. I would like to focus on my hobby more, building new astronomical telescopes and taking photos of space. One such telescope became the basis of a diploma work of my talented student, Michal Cepka. I was not only his supervisor but also an expert adviser. But I haven't decided when exactly I will leave Prague. For now, my deep Czech-Moravian roots keep me well anchored here.

Otakar Dělík - strukturovaný životopis

1929	19. 8. narozen v Brně
1948	vystudoval Vyšší průmyslovou školu stavební v Brně a přijal na Vysokou školu architektury v Brně
1956–59	výtvarník v podniku Karosa Vysoké Mýto
1960–63	zaměstnanec pražské, posléze bratislavské konstrukční kanceláře Tatry Kopřivnice
1962–68	člen Svazu Československých výtvarných umělců - designér ve svobodném povolání, externí spolupráce s Československými průmyslovými podniky - ZVIL (Škoda) Plzeň, ZKL (Zetor) Brno, Adamovské strojírný, závod Dobruška
1968	v průběhu tzv. pražského jara byl zvolen do čela opoziční pražské skupiny průmyslových výtvarníků, po okupaci Československa 21. 8. odchází do Itálie, pobyt v tábore u Terstu
1969–1982	designér ve studiu Bonetto v Miláně
1983–89	šéfdesignér ve studiu Bonetto v Miláně
1990	nastoupil jako vedoucí ateliéru designu výrobků na VŠUP v Praze
1993	jmenován profesorem tamtéž
1999	12. února nečekaně umírá v Praze

Sklizeno.
Harvest Time.

Mysli si dílnu / Think a shop

Autorka textu / Author of the text: Vladimíra Černá

Jak pracuje designér? Jak dlouho trvá cesta od tématu a prvotního nápadu tvarového řešení po konečný produkt? Kniha **Myšlenková dílna / Think Shop** studia 519 (dříve designcité+) provede čtenáře/díváka procesy navrhování na konkrétních příkladech produktů navržených pro sesterské značky Egoé a mmcité+. Dalí jsme si na ní záleželi. Vznikala v prostředí, kde se přemýšlí vizuálně a komplexně, takže nese významy v mnoha rovinách. V ruce působí jako cihla s vykrojenými úseky, označujícími různá měřítka, v nichž se designér pohybuje podle povahy produktu. Od milimetrů po kilometry, od zahradní židle po protihlukovou stěnu. U každého projektu tak trochu jako na filmovém pásu sledujeme napínavý příběh hledání tvaru, a to včetně nečekaných zvrátů a slepých uliček. Prostřednictvím zvláštních oddílů s fotografiemi Dušana Tománka se taky snažíme naznačit, co jiného se ještě děje v našem bílovickém areálu. A taky zachytit zdejší genius loci.

Jaká tedy byla naše radost, když jsme zjistili, že se nám naše záměry podařilo komunikovat. Myšlenková dílna letos uspěla v prestižní soutěži o nejkrásnější českou knihu roku, kterou vyhlašuje Památník národního písemnictví. Konkrétně si odnesla cenu pro grafické úprave do třiceti let. A těmi jsou Jan Novák a Marek Nedelka. Tvůrci nového vizuálního stylu studia 519 a také magazínu, který držíte v ruce.

V hodnocení poroty se mimo jiné dočteme: „Vizuálně kniha připomíná dílenský katalog, ve kterém je možné najít rozměr, předlohu i postup. Reprezentuje nejen výsledek práce, ale dobře slouží právě jako myšlenková mapa celého procesu. Měřítka dodávají na přehlednosti, dobrá práce s fotografiemi a návrhy i kvalitní typografické řešení dotváří výsledný celek.“

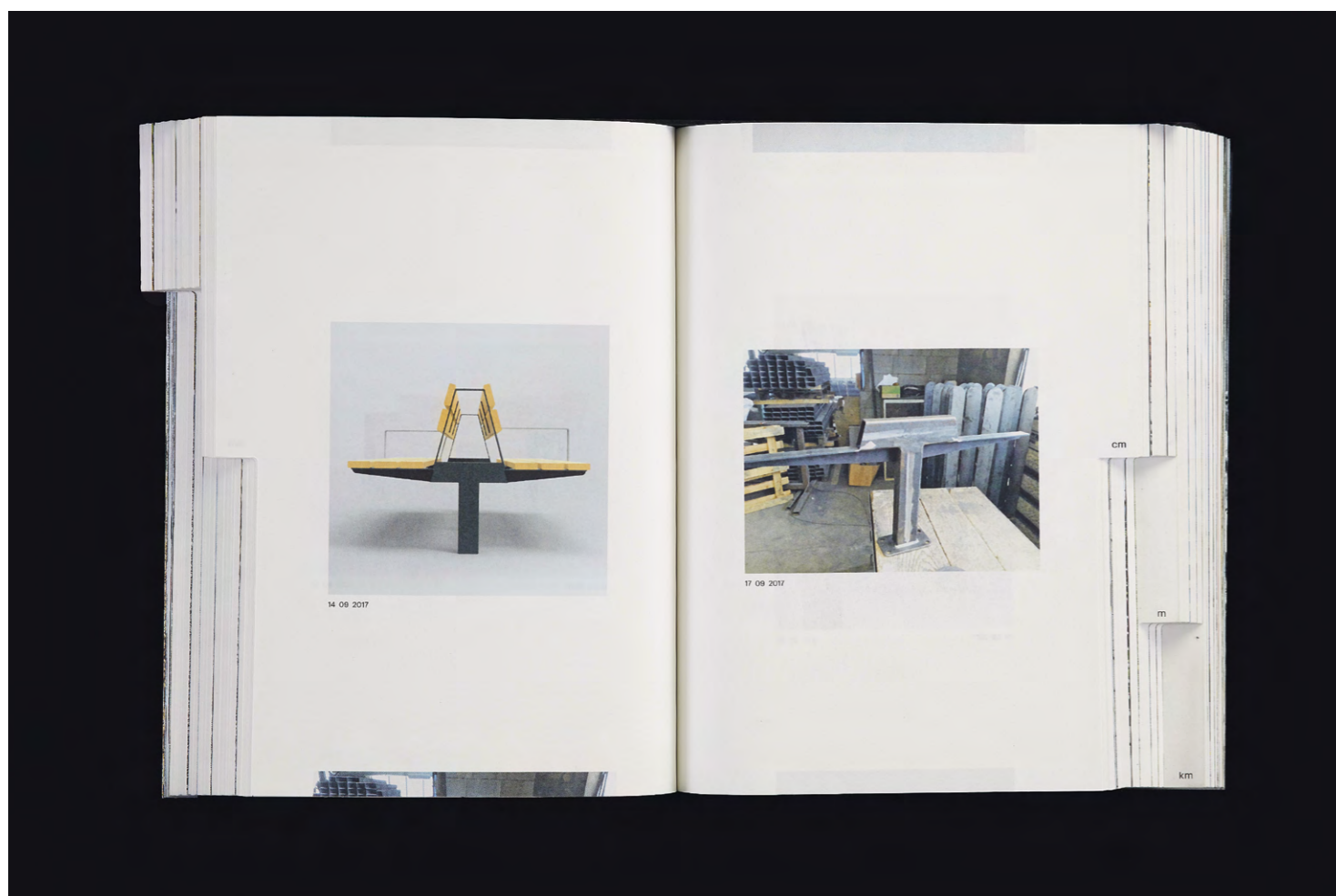
To je všechno hezké. Ale co na katalog, který v této chvíli nejuplněji reprezentuje, co na jejich pracovišti vzniká, říkají řadoví zaměstnanci? Ti, kdo pro něj nepoživali fotografie a nevymýšleli grafickou koncepci. Bez kterých by ale zároveň nikdy nemohl vzniknout. Třeba proto, že by nevznikly ani naše produkty, výrobní haly by nám spadly na hlavu a nebylo by kde zaparkovat...

How does a designer work? How long is the journey from a topic and the initial idea to the final product? The book **Myšlenková dílna / Think Shop** by studio 519 (formerly designcité+) will take the reader/viewer through design processes of specific products designed for our sister brands Egoé and mmcité+. We gave it our best. The book was born in an environment full of visual and complex thinking so it can be perceived from several perspectives. It feels like holding a brick with cut-outs for various scales a designer uses depending on the product – from millimetres to kilometres, from a garden chair to a noise barrier. Each project is laid out like a film, showing an exciting story of a journey to find the right shape, including all the twists and turns and blind alleys along the way. Throughout the book, there are also Dušan Tománek's photographs, documenting the daily life of our Bílovice family and letting you feel the spirit of the local area.

Imagine our joy when we found out that our intentions were a success. This year, the Think Shop won acclaim in the prestigious competition The Most Beautiful Czech Book of the Year, organized by the Museum of Czech Literature. Jan Novák and Marek Nedelka, creators of the studio 519 new visual style and the magazine you are holding, won the award for Young Graphics Editors under 30.

From the panel's verdict: "Visually, the book resembles a workshop catalogue which provides dimensions, a model and the procedure. It represents not just the result of the work but also serves as a mind map of the whole process. The scales make for a clear arrangement while the well-presented photographs and designs together with the fine typography complete the final result."

That's all very nice to see but what do the ordinary employees think of this catalogue, currently providing the most detailed picture of their workplace? The people who neither took the photographs nor were involved in the graphic concept, the people without whom this catalogue could never come into existence. Because without them our products wouldn't exist, the shop floors would collapse, there would be nowhere to park...



Fotografie / Photography: Filip Beránek

Zjišťovali jsme u Věry Dovrtělové, která je často první milou tváří, kterou po ránu v Bílovicích zdravíme. Studovala chemii a celý produktivní život pracovala v místních pivovarech, nejdřív v Jarošově a pak v Uherském Brodě. V mmcité+ pracuje jako vrátná, živě se zajímá o vše, co se ve firmě děje. Sleduje vývoj produktů a tvoří si na ně názor, mnoho z nich oceňuje ze stejných důvodů jako designoví fajnšmekři.

We decided to ask Věra Dovrtělová, the first lovely face we see when we arrive at work in the morning. She studied chemistry and spent her whole life working in local breweries, first in Jarošov and then in Uherský Brod. In mmcité+ she works as a receptionist and takes keen interest in everything that goes on in the company. She keeps a close eye on the development of new products and forms her own opinions, often on par with design connoisseurs.

Recenze katalogu / Review of a catalogue

Recenzent: paní Dovrtělová z vrátnice / Reviewer: Mrs. Dovrtělová from the reception

Podávám paní Dovrtělové katalog...

Já to z toho obalu nevytáhnu, mám artritické ruce.

Po chvíli je ale venku.

Tady u té židle (Tina) by mě zajímalo, jak to, že když na to svítí sluníčko a já si na to sednu, tak to nepálí.

Á, ale je to pěkné. A co je toto? (kempingová vestavba do auta Nestbox)

Aha, už to vidím. No, můj syn tady mívá blbě řeči kolem těch laviček, ale když viděl na vlastní oči vestavbu, tak se mu to velice líbilo, pochválil to. On je vyučený stolař, takže ocenil taky, jak je to udělané. Taky dříve cestoval s kamarády všude možné v dodávce, kde si vozili i kola. Mně se ta vestavba taky moc líbí, je to skvělý nápad, kdo s tím přišel? Pan Hegmon?

Ty nádraží jsou krásné, opravdu (Trenčín, Olomouc).

A je bezvadné, že to sklo tam je barevné, aspoň do toho nenaráží ptáci.

Pěkně je to udělané.

Tady ty profihlukové stěny jsou pěkné.

To je dobré, když si to můžou děti navrhnout (Trenčín-Zlatovce, prodloužená Rudná). A pořád se to tady maluje ručně? Nebo už něco vymysleli, aby se s tím tak nemazali?

Ukazujeme část katalogu s náladovými fotkami – aby bylo vidět, že se tu furt jen nepracuje. Fotil to Dušan Tománek...

Vím, který to je. Vím od Houšfa, ten s ním na to focení občas jezdí a sám fotí. (pan údržbář, viz rozhovor HoryZonty v minulém čísle 519).

Pokračujeme v listování...

A na WiFič VEN! jsem byla.

A tady je David Zezula. Toho znáte, nebo aspoň jeho auto...

Ano, znám, toho znám, vím, že se podílel na vizualitě Slováckého divadla a divadlo já miluju.

Dostáváme se ke kreditům v knize...

Tady je del Maschio. (architekt Luděk del Maschio, podílel se například na systému Leva)

Co teď dělá? V 519 jsem četla, že spolupracuje s Čajánkem...

Jako knížka je to pěkně udělané. Jenom mi přijde, že ty židle na začátku moc zajímavé nejsou, když si to vezme do ruky laik, tak mu to asi moc neřekne. Pak už je to zajímavější. A škoda, že jezdí furt tolik aut, normálně je přes oběd větší klid, to bych se vám mohla líp věnovat. Ale já zvládám dělat víc věcí najednou.

I pass the catalogue to Mrs. Dovrtělová...

I can't take it out, I have arthritis in my hands.

But soon, the book is out.

See this chair here (Tina), what I would like to know is – how come when the sun shines on it and I sit down on it, it doesn't burn?

But this is real nice, though. And what's this? (the Nestbox camping unit)

Oh, I see now. Well, my son does make a snide comment or two about the benches here but when he saw this thing, he really liked it, he even said it was great. He is a trained joiner, you know, so he is able to appreciate the workmanship. He used to travel around with his friends in his van, they even used to take bikes with them. I really like it too, this unit is a great idea. Who came up with that? Mr. Hegmon?

The train stations are just beautiful, they really are (Trenčín, Olomouc).

The coloured glass is a marvellous idea, at least birds don't go flying into it. Nice it is.

These noise barriers are nice.

It's good that kids can have a say in it (Trenčín-Zlatovce, extension of Rudná). And is it still painted by hand? Or have they thought of something better yet, so they don't have to faff around so much?

We are pointing to the moody photos which show that the book isn't only about working all the time. They were taken by Dušan Tománek...

I know who he is. I know from Houšf, he sometimes goes with him out to a shoot and even takes some himself. (Our caretaker, see the interview Hill Bill in the last issue of 519).

We carry on leafing through the book...

I went to WiFič VEN! too.

And here is David Zezula. You know him, or at least you know his car...

Yes, I do, I know him, he was involved with the visuals in the Slovácké Theatre and I just love theatre.

We are at the credits page now...

Here is del Maschio. (The architect Luděk del Maschio, his work includes e.g. the Leva collection)

What is he up to now? I read in the 519 that he works with Čajánek now...

It is done nicely, this book. I just think that the chairs at the beginning are not that interesting. When an ordinary person gets to open it, it probably won't tell them much. It gets better later, though. What a shame there are so many cars now, it is usually much quieter at lunchtime, I could give you more time then. But I am good at multitasking anyway.

Kuskus s tuňákem a bylinkami #vanlifestyle

Tak jsme o víkendu vyrazili na autovýlet do Jeseníků. V pátek odpoledne jsme nasedli do Fordu Connect, ve kterém jsme měli půjčenou autovestavbu od Egoéčka. Z Uherského Hradiště jsme vyjeli směr Rešovské vodopády, kde jsme to zapíchlí u rešovského kostela, pokochali se přírodou a vrátili se zpět k naší pojezdové ložnici i kuchyni.

Už doma jsem přemýšlel, co si dáme k večeři. S tím, že by to mělo být rychlé, dobré a mělo by to mít i správné výživové hodnoty. Vznikl tak recept, který se skládá z kuskusu, tuňáka ve vlastní šťávě, zeleniny a hodně bylinek. Prostě takové CDDěčko (co dům dal), ideální pro studenty vysoké školy.

Čas přípravy byl necelých 20 minut a zachutnalo nám to natolik, že jsme si to stříhli ještě jednou doma. Možná nakonec zahájím rubriku vaření na cestách.

Recept určený pro klasický campingový vaříč.

Suroviny (2 porce):

Konzerva tuňáka
Půl hrnku kuskusu
Zelenina – ředkvičky, okurky, rajčata
Čerstvé bylinky – koriandr, oregano, bazalka
Hrnek vody
Sůl, pepř

Postup:

V kastrolku přivedeme vodu k varu a přidáme sůl, pepř

Mezitím si nakrájíme zeleninu (ředkvičky, rajčata, okurky) na menší kousky a omyjeme bylinky. Jakmile nám voda vře, tak plyn vypneme a nasypeme do kastrolku kuskus. Kastrolek následně přikryjeme utěrkou a necháme 5 – 10 min odpočívat.

Po uplynuté době odkryjeme utěrku, přidáme tuňáka, zeleninu, bylinky a je hotovo.

Autor receptu:

Jan Ryšavý, absolvent oboru Historie na FF UPOL, v současné době marketingový manager pro značky Egoé pod hlavičkou studia designcité+.

Couscous with tuna and herbs #vanlifestyle

One lovely weekend, we embarked on a trip to Jeseníky. On Friday afternoon, we jumped into our Ford Connect, decked out with a borrowed Nestbox. From Uherské Hradiště, we drove to Rešov Falls where we found a place to park next to the local church, had a walk around to admire the beautiful scenery and returned to our bedroom-cum-kitchen on wheels.

I had been thinking what to cook for dinner even before we left. It had to be quick, tasty and nutritional. In the end, I came up with a recipe that includes couscous, tuna in brine, vegetables and lots of herbs. A kind of a medley where you throw in whatever you find in your fridge – ideal for students or fresh graduates.

It took less than 20 minutes to prepare and we enjoyed it so much that we made it again back at home.

Uses a standard camping stove.

Ingredients (serves 2):

A tin of tuna
Half a cup of dry couscous
Vegetables – radishes, cucumbers, tomatoes
Fresh herbs – coriander, oregano, basil
A cup of water
Salt and pepper

Method:

In a small pan, bring water to a boil and season.

In the meantime, cut the vegetables (radishes, tomatoes, cucumbers) into small chunks and rinse the herbs. Once the water has come to a boil, turn off the flame and stir the couscous into the water. Cover the pan with a tea towel and leave to rest for 5 to 10 minutes.

Remove the cover, add the tuna, vegetables, herbs and voilà – dinner is served!

Author of the recipe:

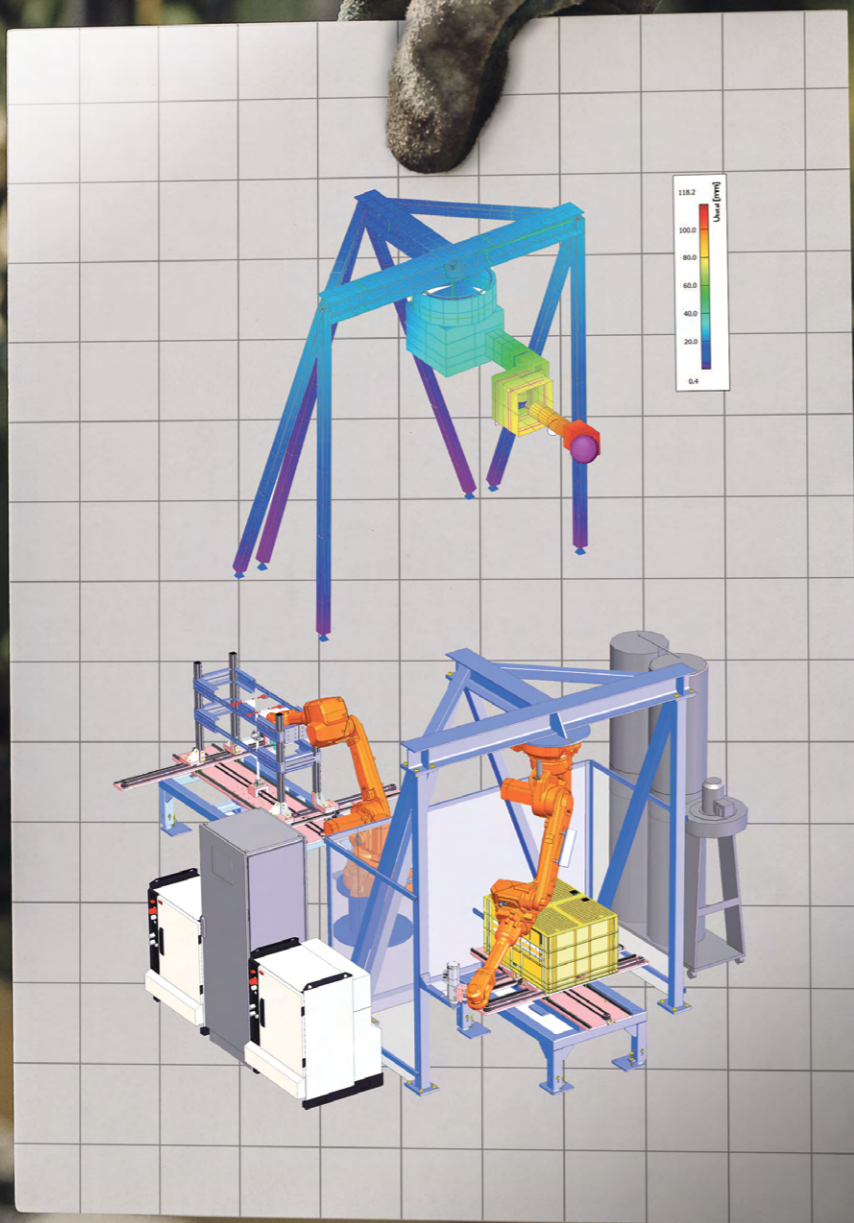
Jan Ryšavý, a graduate in history of the Faculty of Arts, Palacký University Olomouc, currently a marketing manager for Egoé brands.



Všechno v pořádku, pevnostní výpočty v řádku.

No Stress, Just Stress Analysis.

digram-ing.cz



Statika a dynamika, pevnostní výpočty
Statics and dynamics, strength of materials

digram
Advanced Engineering

inzerce / advertisement

Když křivka nálady investora stoupá

Investor in high spirits

59

Když křivka nálady investora stoupá / Investor in high spirits



Fotografie / Photography: Dušan Tománek

Autor textu / Author of the text: Dušan Tománek

Tak fajn, když máš k dispozici pozemek nad městem. Místo ideální pro Zlínský case study house. Vidiš do údolí, v noci slyšíš houkající mystery train dole na přejezdu, směrem do překladiště Štípa. Sousedí v novostavbách okolo jsou fajn lidi. Jen je nějak nenapadlo parcelu využít jinak než na kvádrát se zadeklovaným bazénem. My ale máme chatu ve městě, záhon rajčat a slunečnice. Sestavili jsme k sobě dva kontejnery, lehce zvedli jejich světlou výšku a začali si hrát. Vejdou se tam pokojíky pro děcka, obývák, hajzlíky a sprcha. Ven můžeme vylézt, kdy chceme. Barákové origami prostory, světlík ve střeše je distribuce světla do vnitřku chaty, průhledná okna jsou na všechny světové strany, dveře ze dvou stran vytváří čistý průstřel domem.

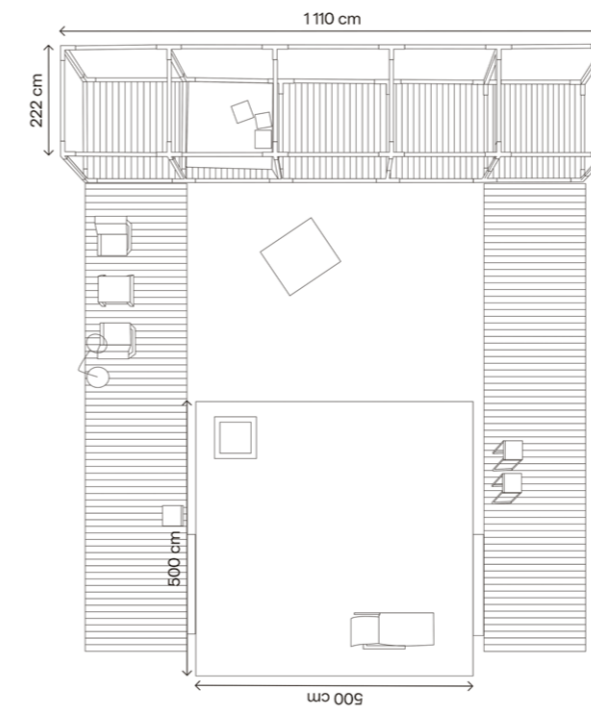
Když svítí slunko, tak je přítomné v budce furt. To celé je s půdorysem menším než bařovský modul. 5×5 je 25 čtverečních metrů podlahové plochy. To ti k životu stačí. Ten navazující prostor venku u brambor je největší luxus. Do vnitřku vlezte jenom, když venku chčije, a nemůžeš si pinkat tenis na přilehlé tréninkové stěně za chatou. Ale hrát se dá vlastně pořád.

Ok, you have a piece of land up on the hill in a town. A great place for a case study house in Zlín. You can see down the valley and hear the mystery train, rattling over the level crossing at the bottom on the way to the Štípa freight terminal. Your neighbours in their brand-new houses are great. It's just that they didn't think to build anything other than a cube with a boarded-up pool on their coveted patches. We have a sort of a cabin in the woods plonked in the middle of a city, a bed of tomatoes and a row of sunflowers. After getting hold of two shipping containers and slightly raising the ceiling height, the fun could start. We squeezed in rooms for the kids, a living room, a couple of loos and a shower. We can step outside whenever we want. The origami interior and the rooflight mean we have plenty of light, the windows look out in all directions and doors on two opposing sides create a clean trajectory through the house.

When the sun is out, the light floods the whole box. You get all this on an area smaller than the Bata module. 5×5 gives you 25 square metres of floor space. Enough to be happy. The biggest luxury is the space outside, by the potatoes. You only really venture inside when it pisses down with rain and you can't polish up on your backhand on the practice wall behind the house. But fun must go on!



Fotografie / Photography: Dušan Tománek



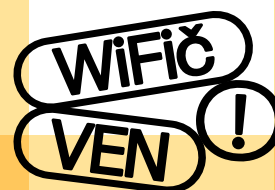
1

ŽNĚ
DESIGNU

PRŮMYSLOVÝ
DESIGN?
TO JDE ÚPLNĚ
MIMO MĚ.

INDUSTRIÁLNÍ VÝSTAVA
vernisáž 3. září v 18:30
3.—6. 9. 2020, Bílovice 519

519.cz



studio 5 1 9