

intelekt

SIGNUM

WAVE

signum -na s odb. znamenie, znak, značka, (oficiálneho rázu historického významu ap.)

sign (to)sign

Design

de

designer

designov... predurčiť, určiť (na da...)



3/1995

DE SIGNUM

revue *designu*
II. ročník
vychádza 4 krát ročne
číslo 3/95

Vydáva:

Slovenské design centrum, Bratislava
s finančnou podporou Ministerstva
kultúry SR.

Redakcia:

Adriena Pekárová (šéfredaktorka),
Mária Riháková (redaktorka),
Soňa Králiková (tajomníčka).

Redakčná rada:

Ľudmila Fintorová, Jaroslav Jarema,
Štefan Klein, Zdeno Kolesár,
Júlia Kunovská, Karol Pichler,
Štefan Schneider, Štefan Šlachta.

Zahranční spolupracovníci:

David Grossman (Tel Aviv), Maria
Korbel (Frankfurt), Alastair S.
Macdonald (Glasgow), Jan Michl (Oslo),
Lubica Pedersen (Kodaň), Walter R.
Stahel, (Ženeva), Zbyněk Vokrouhlický
(Praha), Peter Zec (Essen).

Poštová adresa:

Slovenské design centrum,
redakcia **DE SIGNUM**, P. O. Box 131,
814 99 Bratislava

Sídlo redakcie: Jakubovo nám. 12,
Bratislava, telefón: 0042/7/334 161,
334 164

Nevyžiadané rukopisy, fotografie
a diapoziťy sa nevracajú.

Art manager: Jan Meisner

Grafická úprava & PrePress:

trýo Bratislava

Tlač: BTB, Bratislava

© SDC

ISSN 1335 - 034X

Registrované MK SR č. 889/93

Rozširuje: PNS, š. p., Pribinova 25,
813 81 Bratislava a sieť predajcov.

Distribúcia pre predplatiteľov:

L. K. Permanent, spol. s r. o.,
Pekná cesta č. 2, 831 05 Bratislava.
Podávanie novinových zásielok povolené
Riaditeľstvom poštovej prepravy,
Bratislava, pošta 12,
pod číslom 197/93.

Objednávky prijíma: SDC, P. O. Box
131, 814 99 Bratislava
Objednávky do zahraničia prijíma SDC.

**Cena jedného čísla je 60,- Sk pre
predplatiteľov, odporúčaná cena
na voľný predaj je 80,- Sk.**

Celoročné predplatné 240,- Sk/Kč,
cena pre zahraničie 40 DM celoročné
predplatné.

Časopis **DE SIGNUM** je určený nielen
odborníkom - designerom, managerom,
teoretikom, konštruktérom, obchodní-
kom - ale všetkým, ktorí majú radi
dobrý design, estetické a účelné pred-
mety a riešenia. Ak im chcete ponúknuť
svoje produkty či služby, ak chcete upo-
zorniť na dobré nápady, využite mož-
nosť inzercie v časopise **DE SIGNUM**.
Radi uverejníme váš inzerát a ponúka-
me aj možnosť vyriešiť za vás grafickú
úpravu.

Nasledujúce číslo **DE SIGNUM**
4/95 prináša:

- ▼ Malé a špeciálne: Sedenie. II. roč-
ník výstavy študentských prác v Taipei
- ▼ Najkrajšie stolovanie - súťaž SDC
- ▼ 7. ročník Medzinárodnej súťaže
designu Osaka '95
 - ▼ o nečitateľnosti
(v grafickom designe)
 - ▼ kultúra, identita, komunikácia
a design - z kongresu ICSID '95
v Taipei
 - ▼ slovenský nábytkový objekt
a mnoho ďalších informácií.

The next issue of **DE SIGNUM**
No 4/95 will present:

- ▼ Small and Special: Seating. 2nd
exhibition of student' design in Taipei
- ▼ The best of Table Ware Design -
SDC Competition '95
- ▼ 7th International Design
Competition Osaka
- ▼ On illegibility (in graphic design)
- ▼ Culture, Identity, Communication
and design - from ICSID Congress
Taipei '95
 - ▼ Slovak furniture artifact
and other topics from the world
of design.

**Slovenské design centrum vám
ponúka možnosť objednať si časopis
DE SIGNUM od čísla 1/95.**

V každom čísle nájdete:

- aktuálne informácie o dobrom designe,
ktorý navrhli slovenskí designeri a vyro-
bili slovenskí výrobcovia,
- novinky svetových designerských
súťaží a prehľadok,
- rozhovory s domácimi i zahraničnými
designermi, managermi, obchodníkmi,
teoretikmi, úspešnými tvorcami i výro-
bcami designu,
- štúdie zaujímavých designerských
riešení,
- materiály o práci zahraničných design
centier a designerských organizácií,
- profily našich i zahraničných designer-
ských škôl,
- informácie o zaujímavých aktivitách
v oblasti designerskej tvorby od návrhu
až po realizáciu,
- inšpiratívne ponuky nových výrobkov
pre podniky a podnikateľov.

Ako si môžete predplatiť DE SIGNUM?

Vyplňte subskripcný lístok a pošlite ho
na uvedenú adresu. Dostanete zložen-
ku, ktorou zaplatíte predplatné na ča-
sopis.

Ako sa môžete sa nami skontaktovať?

Napište nám na adresu: SDC, redakcia
DE SIGNUM, P. O. Box 131, 814 99
Bratislava. Budeme radi, ak nám
vyjadríte svoj názor a svojimi podnetmi
pomôžete vytvárať kvalitný časopis.

DE SIGNUM

design review
volume II.
a quarterly
number 3/95

Published by: Slovak Design Centre,
editor's office, with financial support
of Ministry of Culture of the Slovak
Republic.

Editorial team:

Adriena Pekárová (editor-in-chief),
Mária Riháková (editor),
Soňa Králiková (secretary).

Editorial committee:

Ľudmila Fintorová, Jaroslav Jarema,
Štefan Klein, Zdeno Kolesár,
Júlia Kunovská, Karol Pichler,
Štefan Schneider, Štefan Šlachta.

Foreign correspondents:

David Grossman (Tel Aviv), Maria
Korbel (Frankfurt a. M.), Alastair S.
Macdonald (Glasgow), Jan Michl (Oslo),
Lubica Pedersen (Copenhagen),
Walter R. Stahel (Geneva), Zbyněk
Vokrouhlický (Prague),
Peter Zec (Essen).

Address: Slovak Design Centre,
P. O. Box 131, 814 99 Bratislava,
Slovak Republic

Domicile of editor's office:

Jakubovo nám. 12, Bratislava
Telephone: 0042/07/334 161,
331 371

Art manager: Jan Meisner

Graphic design & PrePress:

trýo Bratislava

Printing: BTB, Bratislava

© Slovak Design Centre

ISSN 1335 034X

Distribution: PNS, Pribinova 25,
813 81 Bratislava

Subscriber's distribution:

L. K. Permanent spol. s r. o., Pekná
cesta č. 2, 831 05 Bratislava.

Subscription orders: Slovak Design
Centre, P. O. Box 131,
814 99 Bratislava Slovakia.
Annual subscription abroad: 40 DM.

The DE SIGNUM review published by Slovak Design Center, Bratislava covers:

- current information on design: good
designers and good producers
- the latest news of exhibitions and
world design
- interviews with designers, managers,
businessmen, theoreticians, successful
designers and producers from Slovakia
and abroad
- case studies
- design centres and organisation
- profiles of design schools at home
and abroad
- information on interesting activities in
the sphere of design - from concept to
final realization
- exciting new products to companies
and entrepreneurs.

How to contact us?

Please write to our address: Slovak
Design Centre, **DE SIGNUM** review,
P. O. Box 131, 814 99 Bratislava,
Slovak Republic.
All suggestions and opinions
are welcome.

Obsah

Tomáš Hladný: Liaheň nápadov. Rozhovor so Štefanom Kleinom o oddelení transport designu na VŠVU v Bratislave (ang. na str. 60)

Súťaže

Ľuba Pedersen: Dánska cena za priemyselnú grafiku

Mária Riháková: Compasso d'Oro

Výstavy

Zdeno Kolesár: Design a zlaté „šesťdesiate“

Anketa o úlohe designu v podnikovej stratégii

Prečo práve tri kolesá? Rozhovor s riaditeľkou a. s. Liaz, Veľký Krtíš, Máriou Novákovou a zástupcom spoločnosti AEB Vojtechom Zelinom (ang. na str. 61)

Od návrhu k výrobku

Katarína Hubová: Prípad telefón (ang. na str. 62)

Teória

Zdena Burianová: Pohyblivé hranice. XVI. kongres

ICOGRADA '95 v Lisabone

David Grossman: O novej funkcii, novom médiu a virtuálnej non-realite

Zahraníčné design centrá

Peter Frank: Od kráľovskej zbierky k modernému designu centru. Design Centrum v Stuttgarte

Materiály a technológie

Ľuboš Grék: Design a rýchla výroba prototypov

Nábytkový design

Ľuba Fábri: Design na bývanie II. Skryť a ukázať

Predstavujeme

Ľuba Pedersen: Kvadrat

Architektúra

Štefan Šlachta: Potsdamer Platz - nové srdce Berlína

Drahan Petrovič: Veže ako vertikálne mestá

(angl. na str. 63)

Mozaika informácií

Rakúska štátna cena za design / Slovenský šperk vo Viedni / Sklárske sympóziu v Zlatno (Jamila Račeková) / Edmonton '95 / Medzinárodná módna cena Smirnoff

Reportáž

Tomáš Hladný: Progressívny konzervativizmus

Anglické stránky

Contents

Tomáš Hladný: Incubator of Ideas. Interview with Štefan Klein, Head of the Transportdesign Atelier at Academy of Fine Arts in Bratislava (in English on page 60)

Competitions

Ľuba Pedersen: Danish Industrial Design Prize

Mária Riháková: Compasso d'Oro

Exhibitions

Zdeno Kolesár: Golden Sixties

Inquiry on the Role of Design Strategy in Company

Why Just Three Wheels? Interview with Director of the LIAZ Company Mrs. Mária Nováková and with Manager of AEB Design Atelier Mr. Vojtech Zelina (in English on page 61)

From Project to Product

Katarína Hubová: Telephone Case (in English on page 62)

Theory

Zdena Burianová: Shifting Frontiers. International

Congress of ICOGRADA in Lisbon

David Grossman: The New Function, the New Medium and Virtual Non-reality

Foreign Design Centres

Peter Frank: From the Royal Collection to the Modern Design Centre. Design Centre in Stuttgart

Materials and Technologies

Ľuboš Grék: Design and Rapid Prototyping

Furniture Design

Ľuba Fábri: Design for Living. Part II. To Shelter and To Show

Introduction

Ľuba Pedersen: Kvadrat

Architecture

Štefan Šlachta: Potsdamer Square - New Heart of Berlin

Drahan Petrovič: Towers as Vertical Towns

(in English on page 63)

Information Mosaic

Slovak Jewelry in Vienna / Glass Symposium in Zlatno / Edmonton '95 / International Fashion Awards Smirnoff / Austrian State Crafts Prize

Report

Tomáš Hladný: Progressive Conservatism

English Pages





JAKUB MEISNER
Absolvoval SOU umeleckých remesiel, počítačovej grafike sa venuje od roku 1990. Technicky spracováva grafické návrhy pre rôzne firmy (Soria, Color Band). (str./pg. 3-9)



SVETOZÁR MYDLO
Absolvoval VŠVU v Bratislave. Venuje sa maľbe, úžitkovej a knižnej grafike a ilustráciám. V súčasnosti pracuje vo vydavateľstve Mladé letá Bratislava. (str./pg. 34-37)



ZUZANA CHMELOVÁ
Študovala na SUPŠ a VŠMU v Bratislave. Okrem úžitkovej grafiky (plagáty, logá, grafický design, vizuálne systémy) sa venuje textilnému designu, tvorbe objektov a šperkov. (str./pg. 10-15, 42-45)



ĽUBA FÁBRI
Vyštudovala HAB Weimar, odbor architektúra. Venuje sa designu nábytku, tvorbe interiérov, experimentálnych priestorov a „atmosféry“, v oblasti grafického designu tvorbe vizuálneho firemného štýlu, reklamnej grafike. Píše pre DE SIGN UM a pre seba. (str./pg. 38-41)



ANDREJ KRÁTKY
Grafický designer, člen Type Directors Club, New York. Študoval na VŠ UMPRUM, Praha, ateliér knižnej grafiky a písma (prof. J. Solpera) a na North Carolina State University, USA. V súčasnosti pracuje ako art director agentúry MARK/BBDO, Bratislava. (st./pg.16-19, 24-27 + 1. strana obálky)



IGOR IMRO
Typografi sa venuje od roku 1965. Graficky upravil množstvo časopisov (Výtvarný život) a kníh pre vydavateľstvá Tatran, Smena, Pallas, Obzor, Príroda, Slovart, Slovenský spisovateľ, Opus, Šport a i. Je autorom viacerých firemných značiek. (str./pg. 46-52)



FRANTIŠEK KUDLÁČ
Študoval na AVU Praha, odd. voľnej grafiky doc. Čepeláka. Venuje sa voľnej tvorbe, ilustráciám. Je majiteľom galérie 4art. (st./pg. 20-23)



JURAJ DEMOVIČ
Venuje sa grafickému designu, typografii, tvorbe značiek, logotypov a návrhom firemného štýlu. V súčasnosti pracuje v grafickom štúdiu DATA. (st./pg. 56-59)



JANA SAPÁKOVÁ
Absolvovala ŠUP Bratislava, odbor fotografia. Pracuje vo vlastnom grafickom štúdiu LAYOUT-JS. Venuje sa grafickému designu knižných publikácií, katalógom a merkantilu. (str./pg. 31-33)

Errata:
V čísle DE SIGN UM 2/95 sme v článku Karola Pichlera „Variácie na tému čierna drapéria“, str. 27, omylom uviedli *Zadanie: Navrhňte a zhotovte výtvarný objekt...* namiesto *Navrhňte a zhotovte výtvarný odev...* Autorovi a čitateľom sa ospravedľujeme.

Redakcia

Liaheň nápadov

S pohybom všetkého, čo uvoľnil november 1989, sa dali do pohybu aj veci, ktoré už dlho čakali na svoju príležitosť. Z tohto pohľadu a na akademickej úrovni môže slovenský design novembrom len ďakovať. Do toho času sa ambície študentov a pedagógov oddelenia designu na Vysokej škole výtvarných umení (VŠVU) v Bratislave vyvíjali pod patronátom vtedajšej katedry užitočného umenia. Keďže spoločnosť nerozumela pojmom konkurencia, trh či sú-

ťaž v priemysle, snaha vytvoriť na katedre viac priestoru pre samostatný rozvoj tohto špecifického odboru narážala na nepochopenie. Z absencie týchto pojmov vyplývalo aj celkové postavenie designu v spoločenskom rebríčku hodnôt. Časy sa zmenili. Od roku 1989 existuje

na VŠVU samostatná katedra designu a od roku 1991 aj nové oddelenie transport design. S vedúcim katedry i oddelenia akademickým sochárom Ing. Štefanom Kleinom sa rozprávame o vzniku, uplatnení a budúcnosti slovenského designu na akademickej pôde.



Vojto Ďuríš (3. ročník) / Motocykel 600 ccm-počítačová vizualizácia

Už na prvom ročníku nitrianskeho Autosalónu roku 1993 sa katedra designu prezentovala konkrétnymi prácami, ktoré nenechali ľahostajným žiadneho vnímavého návštevníka. Diela boli, prirodzene, orientované na design dopravných prostriedkov. V každom prípade to bol na mladý slovenský design pomerne rýchly nástup.

Štefan Klein: Prirodzene. Potreba mať vlastnú katedru designu sa ukázala nevyhnutná. Napriek tomu sme od samého začiatku museli o svoje pozície bojovať a dokazovať opodstatnenosť vlastnej existencie. Už po prvých rokoch sme videli, že v krátkom čase musí nastať rozčlenenie na jednotlivé sféry záujmu študentov i podľa profesií pedagógov. Vecou každého

pedagóga je totiž jeho profesionálny rast, a ten sa deje mimo školy. Katedra je mladá a našou základnou filozofiou je voľnosť a dobrovoľnosť štúdia. Spomínali ste nitriansky Autosalón. Ešte pred jeho prvým ročníkom vzniklo na katedre päť oddelení: industrial design, produkt design, transport design a dve oddelenia grafického designu. Ich záber je široký: od nábytku cez priemyselné výrobky, nástroje, prístroje až po dopravnú techniku. Oddelenie transport design je v rámci novej štruktúry katedry designu na VŠVU najmladšie a jediné svojho druhu na území Slovenska i Čiech. Vzniklo na reálnom základe potreby priemyslu schopného akceptovať špecialistov v oblasti designu dopravných zariadení. No a práve

oddelenie transport design sa vtedy v Nitre prezentovalo prvými plodmi svojej práce. Vzhľadom na veľkosť našej krajiny a postavenie domácej automobilovej výroby z európskeho hľadiska sa však toto oddelenie nerodilo ľahko. Už zo samotného názvu transport design vyplýva, že toto oddelenie sa nesústreďuje len na design automobilov, ale problém mobility ho zaujíma v celej jeho šírke. Napriek tomu sa objavovali hlasy spochybňujúce jeho opodstatnenosť. Sme malá krajina, načo sú nám automobiloví designeri? Ak mám byť úprimný a argumentovať proti takýmto hlasom, tak poviem len toľko, že aj Švajčiarsko je malá krajina, nevyrába autá vo veľkom a má svojich designerov svetového mena. Dnes sa pánov

Luigiho Colaniho či Franca Sbarra nik nepýta, z akej veľkej krajiny pochádzajú a či sa u nich produkujú autá vo veľkom. Ale sme tu, pracujeme, vystavujeme a získavame ocenenia. Štúdium u nás trvá 4 alebo 6 rokov a do budúcnosti pripravuje katedra aj možnosť jeho postgraduálnej formy. Poslucháč musí okrem výtvarných disciplín absolvovať aj odborné predmety týkajúce sa problematiky technológie a konštrukcie dopravných zariadení. Počas štúdia má poslucháč možnosť dozrieť v presvedčení, ktorá oblasť designu ho najviac zaujíma. Inými slovami, môže prestupovať z jedného oddelenia do druhého viackrát. Samozrejme, prestúpiť môže až po dokončení celého ročníka. Nemusí však robiť diferencné skúšky. My túto cirkuláciu po jednotlivých oddeleniach dokonca odporúčame. Študent tak získa vše-

becný rozhľad, a ten mu neskôr pomáha orientovať sa v pestrosti zadaní, ktoré prax designera prináša. Inak je to prísne individuálne a táto voľnosť pohybu medzi oddeleniami v rámci katedry sa nám osvedčila. Štúdium u nás je založené na kreativite, a tak sa nápadom do cesty prekážky nekladú. Výhodou je aj tesné prepojenie s inými katedrami. Zdrojom inšpirácie môžu byť katedra sochárstva, maľby, reštaurovania, nová katedra textilu či úžitkového umenia, z ktorej sa vlastne katedra designu zrodila.

Činnosť katedry designu, ak nemá byť výsledkom jej práce len „design pre design“, musí byť orientovaná aj na iné inštitúcie až výrobné podniky. Akú „zahraničnú politiku“ razí v tomto smere katedra?

Š. K.: Začínali sme od nuly a to bolo možno našou výhodou. Neťahali sme za sebou balvan

konvenčných postupov a vzťahov. Od začiatku sme si uvedomovali, že budúcnosť katedry designu je v reálnom uplatnení zručnosti jej designerov v praxi. A to sa nedá až potom, keď absolvent zo školy už odchádza. Preto sme vzápätí po vytvorení Združenia automobilového priemyslu (ZAP) vstúpili do tejto organizácie. Veľmi si ceníme postoj pána Jozefa Uhríka, riaditeľa VW Bratislava a prezidenta ZAP-u, ktorý školu aj napriek tomu, že nemohla byť finančným prínosom, do združenia vtedy prijal. Bol to zásadný krok a znamenal prvotnú previazanosť školy s potrebami praxe. Vznikol tak akýsi informačný servis, ktorý pomáhal škole v orientácii. Už v prvom roku činnosti školy sme nadviazali spoluprácu s mnohými podnikmi. Prvým takým konkrétnym našim partnerom bola spoločnosť LIAZ Zvolen. Našou úlo-



Roman Miškov (2. ročník) / Microcar. Kresba



Peter Ballo (4. ročník) / Páka ručného riadenia lietadla



Peter Ballo (4. ročník) / Štúdia mestského vozidla-počítačová vizualizácia

Peter Zelman (4. ročník) / Projekt malého športového lietadla

hou bolo zadanie zaujímavé aj pre školu, aj pre zadávateľa: riešenie prednej masky ťahača LIAZ Forman. Samozrejme, prvé kontakty sa nerodili zo dňa na deň. Našu bázu dát sme si budovali vďaka členstvu v Združení automobilových výrobcov, ale aj vďaka našej prítomnosti na výstavách, z ktorých za najvýznamnejšie považujeme Autosalón v Nitre a brniansky Autotec. Vďaka ústretovosti a pochopeniu ich organizátorov dostala škola dostatočný priestor na prezentáciu svojich prác, najčastejšie modelov a prototypov. Niektoré zaujali výrobcov natoľko, že viedli k ďalším kontaktom. Partnerov školy postupne pribúdalo. Dnes už spolupracujeme so spoločnosťami Sipox Holding, a. s., TAZ Sipox, a. s., VAB Sipox, a. s., Mibra, ZVL Kollárovo, INNOTECH, Inotec, Duma a ďalšími. Pôvodná štruktúra len piatich

oddelení katedry designu sa dostávala do nového svetla a museli sme ju prehodnotiť. Nevyhnutnosť prepojenia s výrobnou sférou si vyžiadala zakomponovať do existujúcej štruktúry nový prvok: realizačno-výskumné centrum. V tomto smere patrí vďaka Ministerstvu školstva SR, ktoré uvoľnilo prostriedky pre prvých štyroch pracovníkov centra. Skutočnosť, že škola nášho druhu, ale aj ktorákoľvek iná, má zmysel vtedy, keď má možnosť ponúknuť absolventovi realizáciu v praxi, sme si uvedomovali od začiatku. Realizačno-výskumné centrum umožnilo priame prepojenie školy s praxou a takto nachádzali už konkrétne výstupy uplatnenie ešte počas štúdia. Napokon o zmysle tohto postupu svedčí aj fakt, že sme zrealizovali dva prototypy a jeden z nich sme dotiahli do funkčného stavu. Ide o vozidlo na voľný čas.

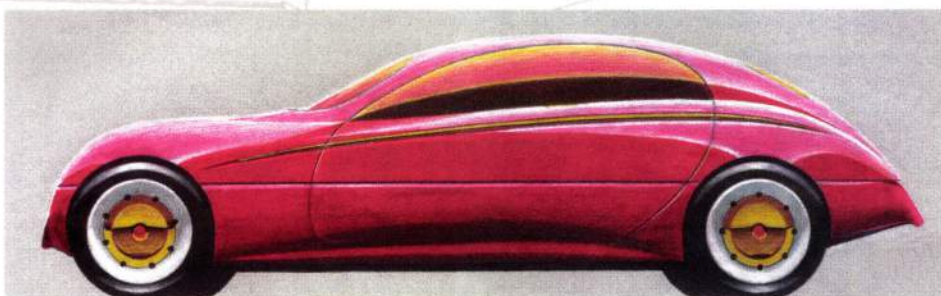
Je to trojkolka na elektrický pohon s možnosťou dobudovania solárnych článkov v strešnom paneli. Zadávateľ, bratislavská firma Duma, v súčasnosti vozidlo testuje. Druhý prototyp, ktorý vznikol na zákazku pre Sipox Holding, a. s., je úžitkový elektromobil pre mestské centrá. Máme aj tretí prototyp, ktorého premiéru očakávame na budúci rok. Preto zatiaľ môžeme prezradiť len toľko, že je to dopravný prostriedok pre vodné športy. Sme teda na naše realizačno-výskumné centrum právom hrdí. V dnešnej podobe ho tvoria štyri sekcie: teoretická, sekcia vizualizácie, technológie a konštrukcie a vydavateľstva. Máme dielňu s piatimi remeselníkmi a dá sa povedať, že si vieme vyrobiť takmer všetko.

V dnešnom pretechnizovanom svete má svoje pevné miesto počítač. Mnohé automobil-

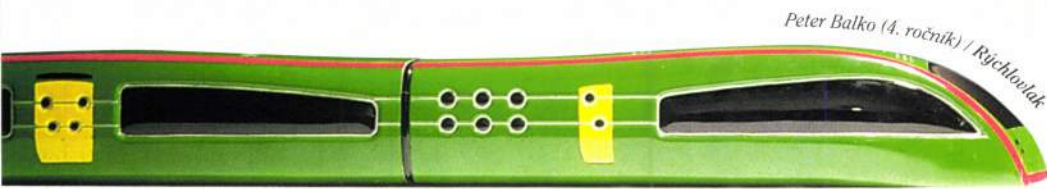


Mical Finsterle (4. ročník) / Vozidlo pre voľný čas

Roman Miškov (2. ročník) / Microcar. Kresba



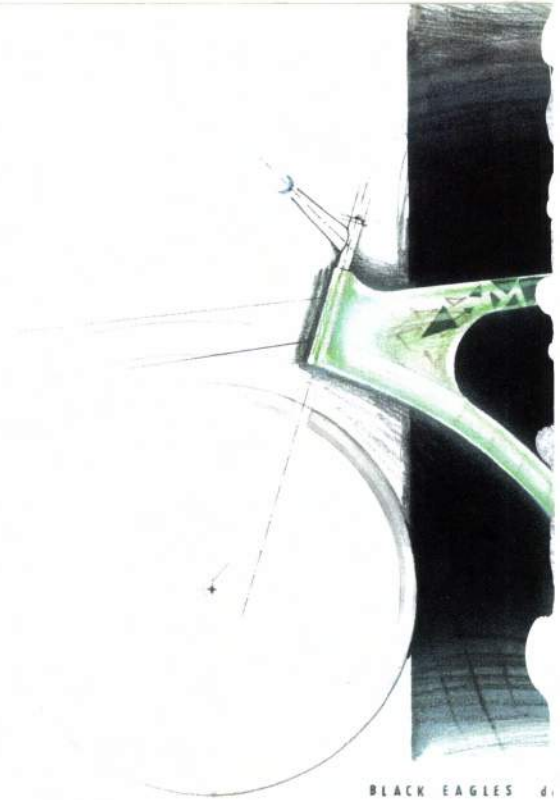
Michal Finsterle (4. ročník) / Redesign Tatraplánu. Kresba



Peter Balko (4. ročník) / Rýchlostlak



Ondrej Koromház / Rýchlostlak pre mestské aglomerácie



BLACK EAGLES d.



J. Mitro, P. Gotthardt, P. Levko, V. Majerčík / Vozidlo pre voľný čas. Funkčný prototyp
(Realizácia: Výskumno-realizačné centrum katedry designu VŠVU)

ky čoraz väčšími zdokonaľujú prácu s počítačom práve v oblasti designu. Stačí škola držať krok s celosvetovým trendom?

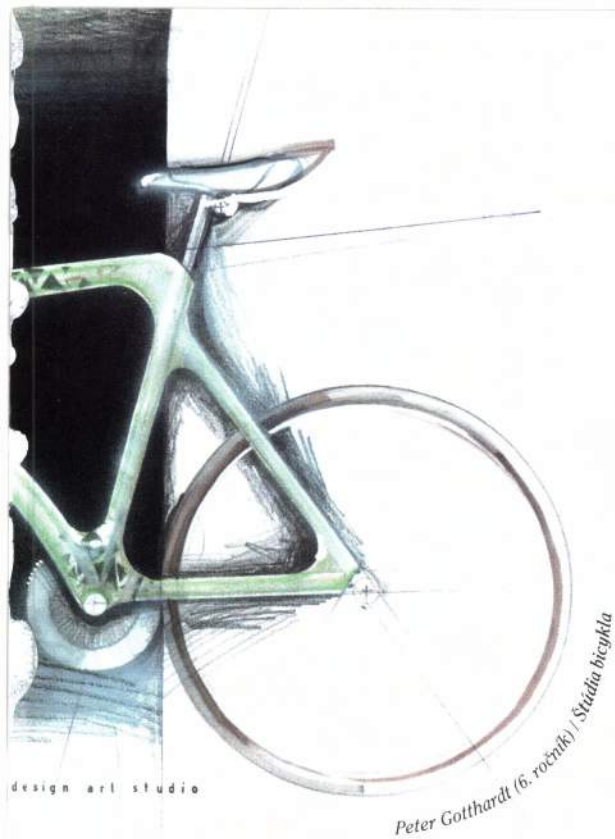
Š. K.: Po tejto stránke sa naozaj nemôžeme sťažovať. Oddelenie transport design je vybavené najmodernejšou výpočtovou technikou. Okrem fotorealistickej vizualizácie, ktorá je vlastným nástrojom designera, umožňuje aj tvorivý dialóg medzi tvorcom a firmou, ktorá projekt realizuje. Práca s počítačmi je zavedená na všetkých oddeleniach katedry designu. Toto počítačové pracovisko využíva pracovné stanice SUN Sparcstation a software DeskArtes. Vzniklo vďaka priamej podpore firiem SUN Microsystems a Entro Bratislava. Jeho výhodou je

úspora času a materiálu. Kým predtým sa po dlhých korektúrach pristúpilo k vlastnej realizácii makety až vtedy, keď už naozaj vyhovovala všetkým kritériám pre konečný výstup, dnes si môžeme dovoliť „mýliť sa“ a hrať sa s tvarom do poslednej chvíle. Dokonalosť priestorového grafického zobrazenia takmer úplne supluje klasické modely, ktoré sa teraz vyrábajú až v štádiu ich nevyhnutnosti. Dnešná výpočtová technika nám dáva skutočne netušené možnosti.

Na prvý pohľad sa zdá, že v týchto podmienkach navrhnutí čokoľvek nemôže byť problém. Má to však jeden háčik: platnú legislatívu. Rešpektujúc všetky obmedzenia, designer má

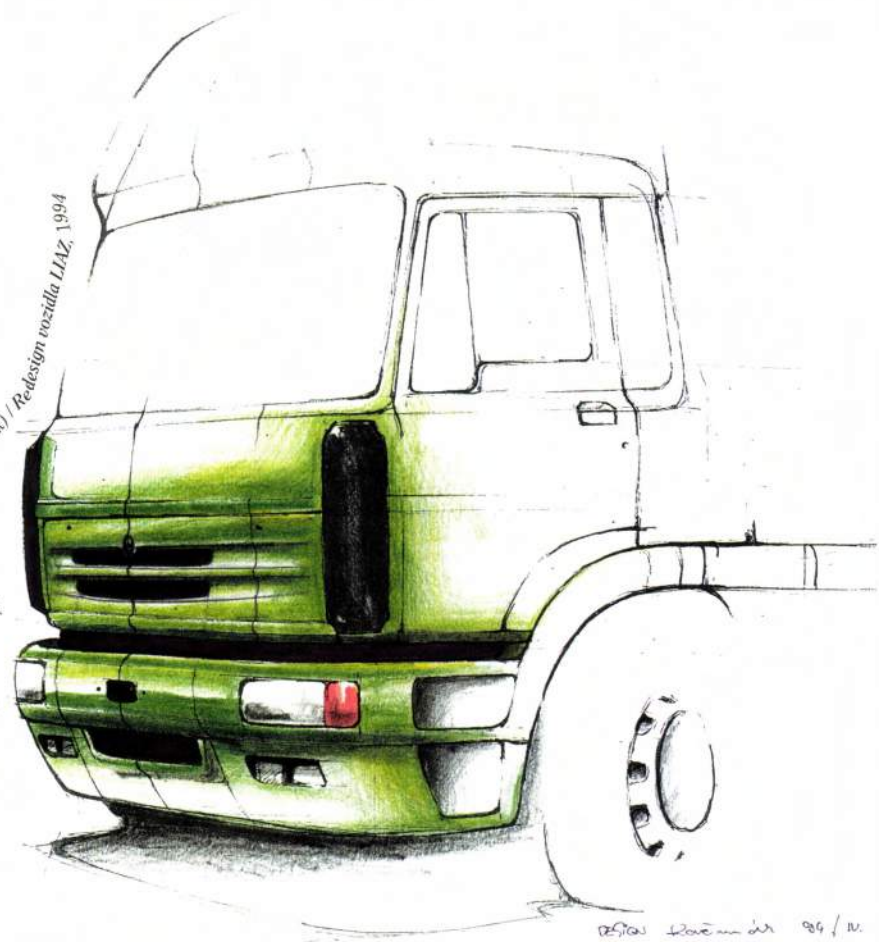
dve možnosti: buď sa rozhodne oklieštiť si nimi pracovný priestor vopred, alebo najprv popustiť uzdu svojej fantázii a až potom začne okrasovať rodiace sa dielo a vtisnávať ho do predpísaných podmienok. Ktorá cesta je z hľadiska dobrého designu podľa vás správnejšia?

To je zásadná otázka. Úlohou designu je provokovať. Provokovať predstavivosť ľudí a prinášať nové pohľady na zaužívané veci. Design je návrh a súčasne aj cesta zohľadňujúca všetky faktory vstupujúce do procesu tvorby niečoho nového a prísne podliehajúce požiadavkám doby. Design je vlastne filozofia vychádzajúca z doteraz poznaného a pátrajúca po novom. Dobrý designer musí mať ambície

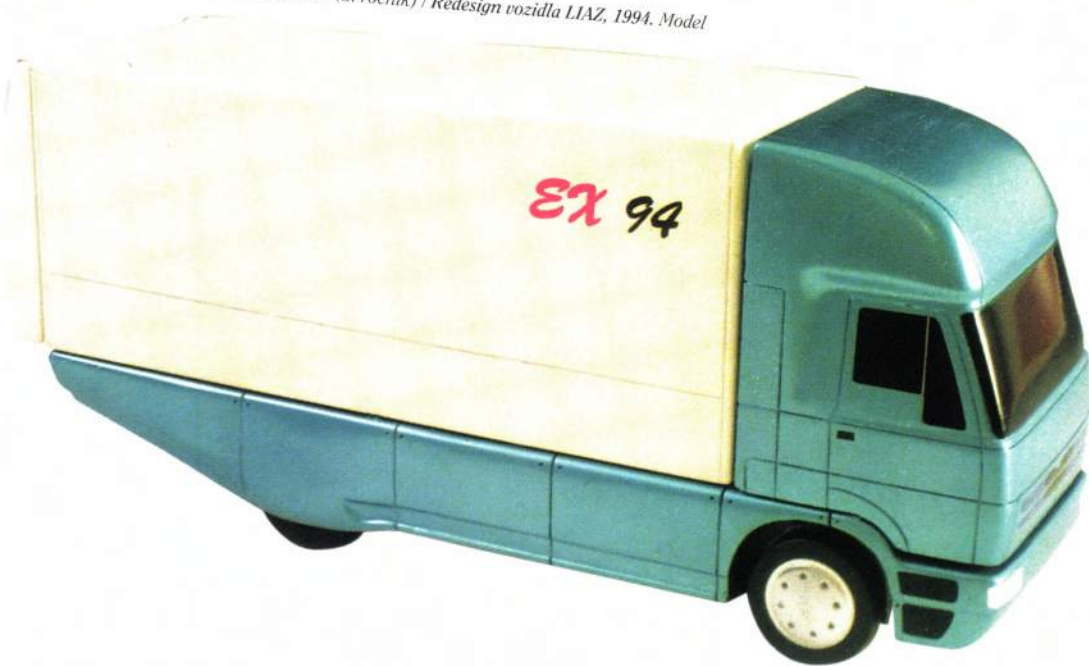


Peter Gotthardt (6. ročník) / Stážia bicyklu

Michal Kačmár (3. ročník) / Redesign vozidla LIAZ, 1994



Michal Kačmár (3. ročník) / Redesign vozidla LIAZ, 1994. Model



vidieť ďalej, mať vlastné sny, provokovať a kritizovať existujúce objekty, predmety, reflektovať negatívne javy a zvyky spoločnosti a bojovať proti konvencii. A tu kdesi by sme mali hľadať odpoveď na vašu otázku. Ak do nej zahrnieme aj úlohu školy, tak tá by mala vytvárať podmienky pre tvorbu, aby design bol odpoveďou na globálne problémy legislatívy. Musíme ju rešpektovať, aj keď nám často priveľmi zväzuje ruky. V pomeroch malej výroby, v prípade, že na výrobok čaká nenasýtený trh, je celkom prirodzený spôsob počiatočného zváženia všetkých vstupných informácií. Až v tomto umelo vzniknutom a pomerne obmedzujúcom priestore nastupuje práca designera. Ak sa za

takýchto náročných podmienok dielo podarí, slúži autorovi ku cti a svedčí o jeho kvalitách. Je to však aj otázka finančného zabezpečenia. Nemožno porovnávať tvorbu designerského tímu firmy produkujúcej nejaký dopravný prostriedok v malej sérii a so zámerom vyhovieť čo najširšiemu okruhu nie príliš solventných zákazníkov, s kolektívnou prácou vyzretého designerského centra pri veľkom koncerne svetového mena. Inak sa pracuje, keď obmedzením pre finálny produkt nie sú financie, ale napríklad jeho vonkajšie rozmery. Ale aj v tomto prípade sa dá postupovať dvojako a z pohľadu designera je ideálny postup ten druhý. Teda najprv niečo po základných vstup-

ných údajoch navrhnuť bez ďalších obmedzení a až potom postupne upravovať do podoby vyhovujúcej všetkým zúčastneným. V prípade automobilu technickým normám a predpisom krajiny, pre ktorú je určený, podmienkam výrobcu a želaniam trhu. Samozrejmom úlohou designera je cibriť vkus verejnosti a tvoriť tak, aby dielo podľa možnosti s čo najmenším počtom korekcií prijala. Tento ideálny stav však nenastane ani vo veľkých automobilkách. Do procesu tvorby nového automobilu vstupuje toľko profesií, že práca izolovaného a nespolupracujúceho designera by bola vzdušným zámkom. Iste, niekto začať musí. Ak je úplným začiatkom krivka charakterizujúca profilovú

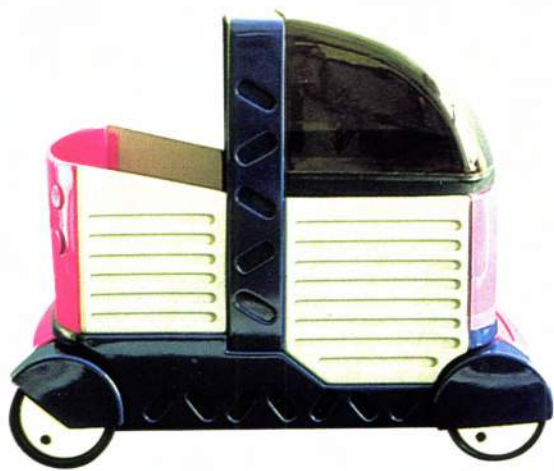
líniu budúceho automobilu, tak ten prvý krok urobí designer. Ale skôr než ju dokončí, obrazne povedané, chytí mu štetec firemný ekonóm, marketingový odborník, ekolog, technik a popri nich sa k projektu vyjadria zástupcovia ďalších profesií. Nedá sa preto jednoznačne odpovedať. Skutočnosť je taká, že jeden aj druhý spôsob ako dospieť k výsledku sa navzájom prelínajú a dopĺňajú. Designer by sa mal však snažiť, aby mu z pôvodného zámeru ostalo čo najviac. A v tom je jeho majstrovstvo. Dokázať odhadnúť nielen mieru aktuálnych zásahov, ale aj vývoj a posuny obmedzujúcich faktorov v budúcnosti. Ako príklad by mohol poslúžiť prvý automobil. História automobilizmu má už stovku rokov za sebou. Keď sa zrodil ten prvý,

neexistovali preň vlastne žiadne obmedzenia. Časom pribúdajúci počet áut vyvolal potrebu riešiť vzniknutú situáciu. Zákonov a vyhlášok zasahujúcich do sveta automobilov pribúdalo, až sa situácia obrátila. Legislatíva, technický pokrok a podmienky trhu si vyžiadali nové postupy pri vývoji automobilu. Ďalšia generácia automobilov prišla už s takým designom a technikou, že sa história znova zopakovala. A tak to ide stále dokola. Aj preto hovoríme, že design je a musí byť provokujúci.

Čo čaká Transport design na katedre designu v budúcnosti?

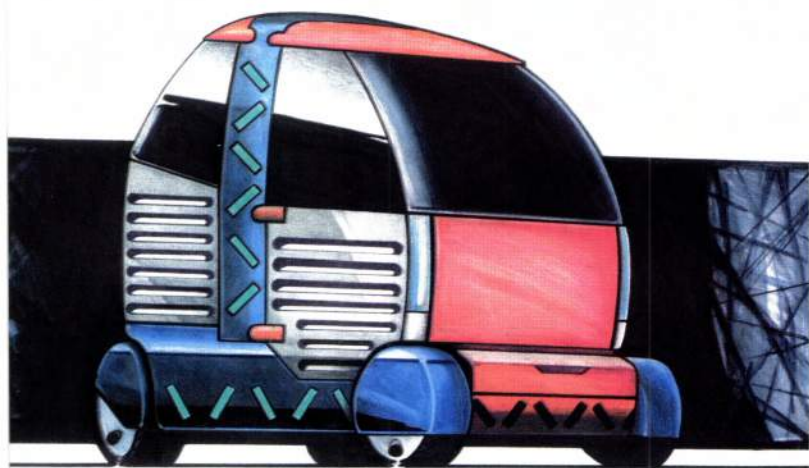
Š. K.: Máme za sebou päť rokov činnosti. Za ten čas sme mnoho dokázali. Ukázali sme svetu, že sme tu, že vieme pracovať na vysokej

úrovni, o čom napokon svedčí počet partnerov školy z výrobnéj praxe. Je to základná otázka životaschopnosti školy, jej prežitia a ďalšej budúcnosti. Preto udržiavaniu kontaktov a vyhľadávaniu nových venujeme veľkú pozornosť. Veľmi nám v tom pomáha novovytvorené realizačno-výskumné centrum, cez ktoré môže škola prezentovať vznik prototypov od kresieb cez štúdie, počítačovú grafiku, modely až po finálny produkt. V tomto smere je škola blízka vývojovým trendom: individualizácii a počítačovej vizualizácii. Pomáha to dokumentovať možnosti školy a tie priťahujú záujem výrobnéj sféry. Z prezentácie na tohtoročnom nitrianskom Autosalóne sa odvíjajú ďalšie zaujímavé kontakty. Začíname spoluprácu s Avioi Praha

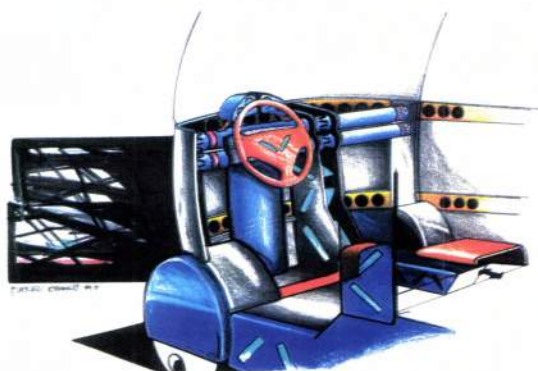


Ondrej Koromház (4. ročník) / Microcar Chrobko - štúdia. Model + 2 kresby

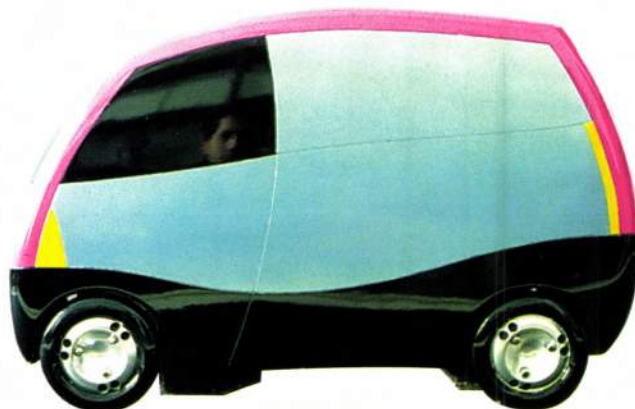
Peter Balko, Ondrej Koromház, Vojto Ďuriš / Projekt mestského elektromobilu-počítačová vizualizácia



Peter Balko (4. ročník) / Interiér mestského elektromobilu - počítačová vizualizácia



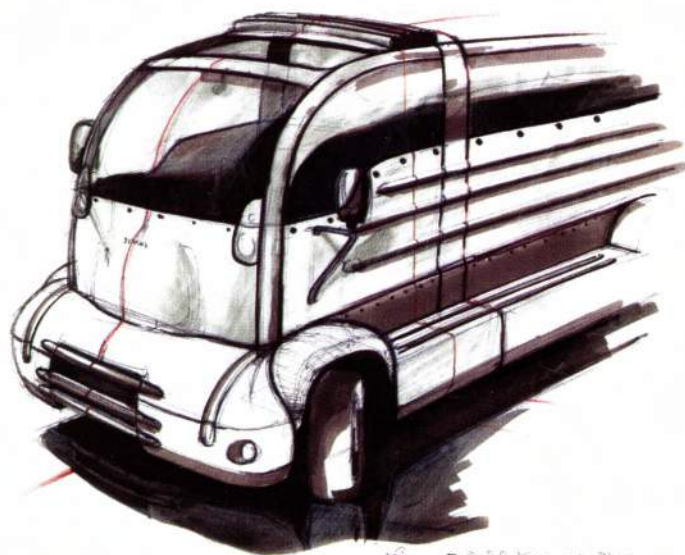
Peter Balko (4. ročník) / Microcar. Štúdia





Počítačová vizualizácia

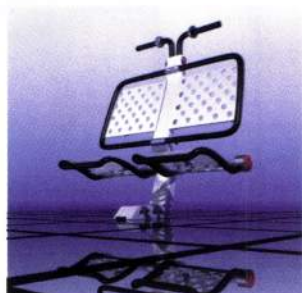
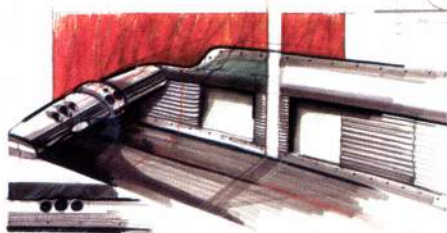
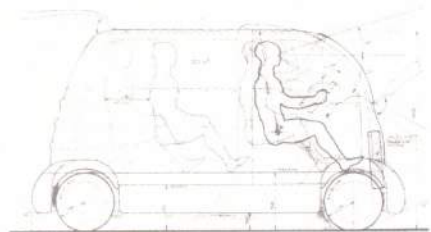
BLACHA



Michal Kačmár (3. ročník) / Sedadlo do komunálneho vozidla - počítačová vizualizácia

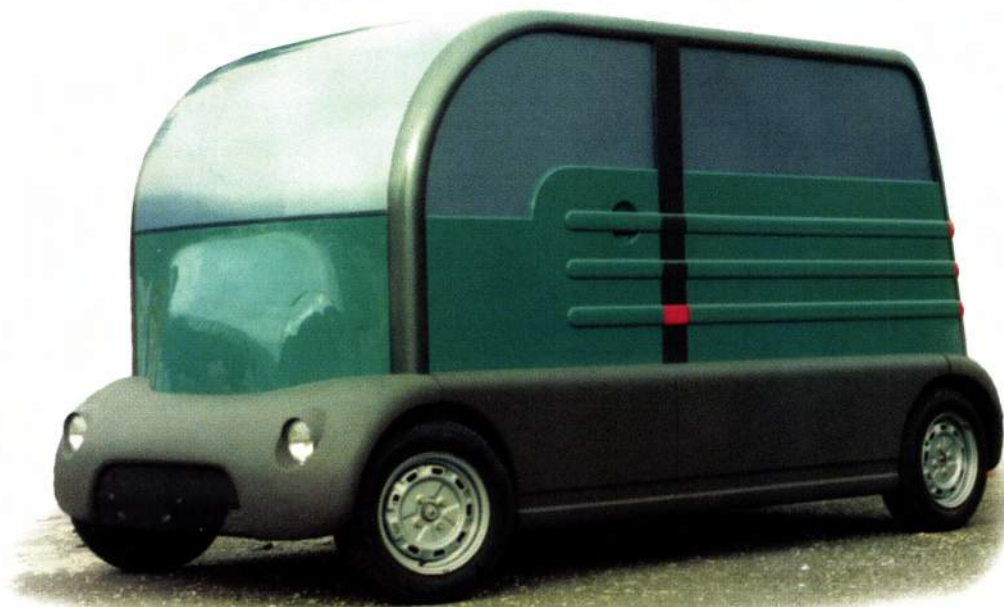


Michal Kačmár (3. ročník) / Microcar Blacha - štúdiá



BLACHA

Maketa 1:1



a spolupracujeme so zahraničím. Našu expozíciu v Nitre navštívil člen predstavenstva značky VW a generálny splnomocnenec koncernu Volkswagen AG Folker Weissgerber a návštevu v krátkom čase prisľúbil aj šéfdesignér koncernu. Máme priamy kontakt na liberecký LIAZ a Karosu Vysoké Mýto, ktorých generálni riaditelia tiež navštívili našu expozíciu v Nitre. Možností je veľa. Ale chce to pracovať. Aspoň tak ako doteraz. Z obidvoch ročníkov brnianskej výstavy Autotec sme si zo súťaže Auto-

design priviezli jedno z hlavných ocenení. Tento rok sú to študijné pobyty u dvoch českých automobilových výrobcov: LIAZ Jablonec n/Nisou a a. s. Škoda Mladá Boleslav. Počas tohtoročného ženevského autosalónu sa náš poslucháč dostal do finále v súťaži usporiadanej školou Art Center vo Vevey (Švajčiarsko). Dvaja naši študenti momentálne pracujú priamo v štylistických dielňach automobilky Volkswagen vo Wolfsburgu. Tento semester (1995/1996) otvárame novú tému: „Reflexia na

prežitie“. Je to všetko, čo tu už raz bolo, ale pretransformované súčasnými vyjadrovacími prostriedkami. Toľko o najbližšej budúcnosti katedry designu a oddelenia transport design. Najbližšie sa budeme prezentovať v Brne na výstave Invox.

Zhovárал sa Tomáš Hladný

Luba Pedersen

Dánske design centrum v Kodani v rámci svojich rôznorodých aktivít (pozri DE SIGN UM 0/93) každoročne udeľuje viacero národných cien: ID-cenu za design (pozri DE SIGN UM 2/94), výročnú cenu za celoživotnú tvorbu a cestovné štipendium mladým designerom. Okrem toho sa spolu s nórsnym, švédskym, fínskym a islandským design centrom podieľa na výbere a udeľovaní Škandinávskej ceny za design (pozri DE SIGN UM 2/94).

Ďalšou z cien je tzv. IG-cena, čo je dánska cena za priemyselnú grafiku. Udeľuje sa od r. 1980 a jej cieľom je „podporiť u dánskych podnikov snahu o presadenie sa premysleným a funkčným grafickým designom“.

Cenu udeľuje osobitná porota, v ktorej sú zastúpení vedúci pracovníci rôznych firiem alebo reklamných agentúr a designeri.



O nomináciu sa podniky, výrobcovia a inštitúcie musia postarať sami: uchádzači totiž sami zasielajú materiál design centru. Ich počet z roka na rok rastie, čo svedčí nielen o záujme o túto prestížnu cenu, ale predovšetkým o uvedomelom prístupe podnikov k designu vôbec. Vzťahuje sa to na výrobnú sféru, ako aj na služby či štátnu správu: v posledných rokoch boli rôzne dánske ceny za design udelené štátnym podnikom, správam a inštitúciám (napr. podnik hromadnej dopravy v Kodani, Správa spojov, Poštová služba, ministerstvá, krajské správy a i.). Vo viacerých prípadoch bolo práve design centrum požiadané o zorganizovanie súťaže na riešenie konkrétnej úlohy, napr. na návrh nových uniforiem, loga alebo kompletnej grafickej „corporate identity“.

IG-cena za rok 1995 bola udelená šiestim uchádzačom. Získal ju podnik Bang & Olufsen za lay-out firemného katalógu, podnik Golf-Sam za riešenie svojho názvu, výrobca cigariet House of Prince za design obalu, séria netradičných pohľadníc Dánska, Ministerstvo kultúry za nové logo a Správa ciest za cestné tabule. Porota v zhodnotení konštatovala, že úroveň bola podstatne vyššia než v predchádzajúcich rokoch, ale že chýbali designer-ské riešenia z oblasti elektronických médií, ktoré majú v každodennom živote čoraz významnejšie miesto.

Pokúsme sa vám predstaviť aspoň niektoré z ocenení.

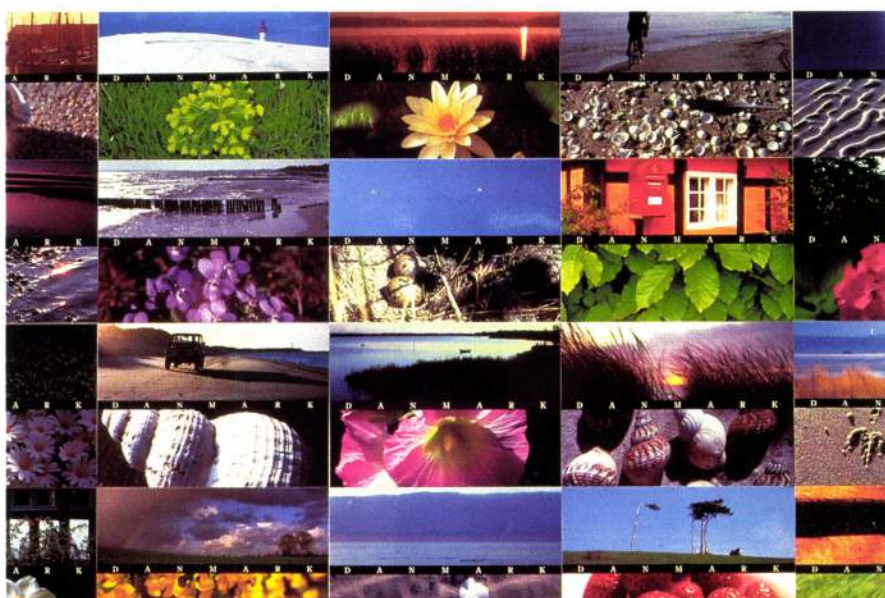
Dánska Správa ciest prijala r. 1988 rozhodnutie o úplnej výmene cestných značiek, a predovšetkým o ich novom grafickom stvárnení. Úlohu vyriešili designeri Ole Sondergaard a Lennart Carlsen, ktorí vypracovali návrhy aj na nové, dovtedy chýbajúce značky. Dánsko sa tak stalo prvou európskou krajinou, ktorá na svojich cestách používa kompletnú sadu moderných piktogramov. Prispievajú nielen k zestetizovaniu vizuálnej komunikácie, ale predovšetkým k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti. Dôsledné výskumy potvrdili, že značky sú svojou jednoduchosťou bezprostredne zrozumiteľné pre každého.

Ďalšiu IG-cenu získali grafici Ole Kragh a Marianne Toftum za pohľadnice Dánska. Ako porota vo svojom zdôvodnení uviedla, „každý turista čo len s minimom estetického citu sa hrozí okamihu, keď si v stánkoch bude musieť vybrať spomedzi pestrofarebných pohľadnicových príšer. Nakoniec sa to skončí výberom tradičných reprodukcii národných pamätihodností. Všade na svete však

dánska cena za priemyselnú grafiku 1995



2



3

existujú výnimky. V Dánsku je ňou séria predbežne 31 pohľadníc, ktoré svojou ideou aj fotografickou kvalitou pozitívne vynikajú z množstva. Vizuálna myšlienka vychádza zo spojenia dvoch zdanlivo náhodných fotografií, oddelených úzkym čiernym pásom s názvom krajiny. Na zadnej strane pohľadnice sú motívy spojené krátkym, nápaditým textom.

Jedným z vyššie uvedených príkladov spolupráce štátnej inštitúcie s profesionálnymi designermi je dánske ministerstvo kultúry. Pred pár rokmi požiadalo designerskú firmu Kontrapunkt o grafické stvárnenie svojho názvu a loga. Porota vo svojom zdôvodnení vyzdvihla chvályhodnosť samotnej snahy, „keď sa verejná inštitúcia, právom či neprávom považovaná za vzdialenú byrokráciu, usiluje o komunikáciu s občanmi a vytvorenie vlastného, individuálneho profilu“. Riešením sa stala originálna kombinácia strohých, formálnych prvkov - kráľovskej koruny a názvu „ministerstvo“ - s nepravidelným, rukou písaným slovom „kultúra“. Ide o odvážny, nápaditý design, ktorý už vyše roka funguje v praxi a používa sa na všetkých tlačných materiáloch ministerstva.

1. Ole Sondergaard, Lennart Carlsen: Symboly dopravného značenia.
2. Logo dánskeho Ministerstva kultúry. Design: Kontrapunkt.
3. Ole Kragh-Sorensen, Marianne Toftum: Pohľadnica Dánska.



XVII.
r o č n í k
s ú ť a Ź e

COMPASSO D'ORO

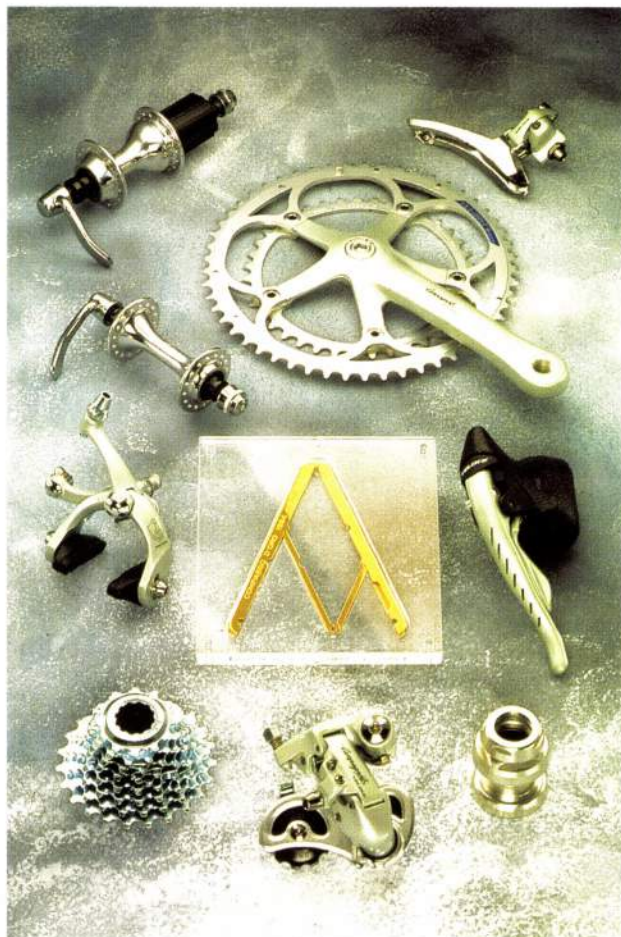
Compasso d'Oro (Zlaté kružidlo) je najstaršia cena za design v Európe. S myšlienkou ocenenia estetiky talianskych výrobkov prišiel začiatkom 50. rokov Gio Ponti; zapáčila sa riaditeľovi siete popredných obchodných domov La Rinascente a už r. 1952 sa v najväčšom z nich na Piazza del Duomo v Miláne konala prvá výstava prezentujúca domácu kvalitu. Cena, pôvodne pomenovaná „Rinascente Compasso d'Oro“, bola po prvý raz udelená na X. trienále v Miláne r. 1954. Po ôsmich rokoch jej organizovanie prevzala ADI, Talianska asociácia priemyselného designu, čím sa pôvodné široko koncipované ocenenie „estetiky produktov“ preorientovalo výlučne na priemyselný design. Od svojho vzniku mala cena dva symboly - kružidlo, spočiatku vyrobené z 18-karátového zlata, vážiace 100 gramov, a gravírovanú plaketu. Súčasná verzia (redesign Marco Zanuso a Alberto Rosselli) je inšpirovaná geometrickými modelmi z 18. storočia a je z pozláteného striebra.

Kružidlo sa udeľuje designerovi a plaketa výrobcovi víťazného produktu.

Putovné výstavy ocenených výrobkov mali uvádzať taliansky design na medzinárodnú scénu. Prvá sa konala r. 1955 v Stedelijck Museum v Amsterdame, ďalšie r. 1957 v New Yorku a Paríži, r. 1960 v Japonsku, Kanade a Helsinkách. Veľký ohlas mala najmä výstava v Museum of Modern Art r. 1961.



Compasso d'Oro bola doposiaľ viac súťažou ako cenou: jednotlivé podniky prihlasovali výrobky, ktoré sa po čase uplatnili v praxi, súčasne však nereprezentovali taliansky design ako celok. V snahe zmeniť Compasso d'Oro na skutočnú cenu za design ADI, vypracovala nové hodnotiace kritériá, založené na strategickom význame výrobku a perspektívach inovácie. Čoraz častejšie uplatňovanie multinárodných kultúrnych a ekonomických aktivít sa premietlo aj do faktu, že do súťaže sa môžu prihlaso-



2

vať nielen výrobky, ktoré boli vyvinuté alebo vyrobené talianskymi občanmi alebo firmami, ale aj cudzincami a zahraničnými výrobcami, sídlacimi na území Talianska.

V tomto ročníku bola po prvý raz udelená zvláštna cena mladým designerom, ktorých návrhy nemusia byť bezpodmienečne viazané na výrobu, a diplom pre vynikajúcu taliansku školu priemyselného designu. Cieľom týchto ocenení je upriamenie pozornosti na aktivity, ktoré ADI venuje budúcej generácii priemyselných designerov a podpore talentov.

Výkonný výbor ADI určuje tiež laureátov ocenenia Compasso d'Oro za celoživotné dielo, kde môžu byť ocenení designeri, pedagógovia a významné osobnosti z praxe. Ocenení sú zaradení do oficiálneho Registra víťazov súťaže za celoživotné dielo.

Na výstave, usporiadanej pri príležitosti vyhlásenia výsledkov XVII. ročníka Compasso d'Oro v dňoch 30. 3. - 23. 4. 1995 v milánskom Palazzo Reale, bola hneď na úvod predstavená „dvorana slávy“, v ktorej ADI vzdala úctu mnohým vynikajúcim, už nežijúcim domácim designerom, o. i. Dinovi Boffimu, Cesarovi Cassinovi, Arrigovi

Castellanimu, Albertovi Rossellimu a Aureliovi Zanottovi.

40. výročie existencie súťaže Compasso d'Oro podnietilo Taliansku asociáciu priemyselných designerov k obnoveniu vydávania časopisu STILEINDUSTRIA, ktorého kritiky sprevádzali súťaž v rokoch 1954-1963. Týmto činom chce ADI oživiť nestarnúcu myšlienku zakladateľa a šéfredaktora časopisu Alberta Rosselliho o spoločenskom a kultúrnom poslanstve designu.



OCENENIA ZA ROK 1994

Zlaté kružidlo v kategórii za dlhoročné dielo bolo udelené 17 jednotlivcom a firmám, Brunovi Munarimu, Bobovi Noordovi, Tomásovi Maldonadovi, Ettore Sottsassovi Jr., Marcovi Zanusovi, ako aj nezávislej škole priemyselného designu Domus Academy, spoločnosti Olivetti a známej nábytkárskej firme Molteni & C.

V kategórii mladých designerov do 32 rokov súťažilo 130 výrobkov a projektov. Ich spoločným menovateľom bolo výrazné sociálne cítenie, pozornosť venovaná ekologickým problémom, a handicapovaným ľuďom. Zreteľné bolo použitie nových technológií - od interaktívnych systémov k virtuálnej realite. V tomto



3



4



5

smere najviac vynikli práce študentov milánskej techniky - fakulty architektúry a ISIA v Ríme. Objavilo sa však oveľa menej teoretických prác, ktoré by boli prínosom pre priemyselný design ako disciplínu. Evidentný bol úzko pragmatický prístup designerských škôl, najmä neuniverzitného smeru. Druhým spoločným znakom bola absencia interdisciplinárnych príspevkov. V tejto kategórii bolo udelených 14 cien.

Do hlavnej súťaže designeri prihlásili 1250 výrobkov a projektov, pričom - ako konštatovala porota - chýbali výrobky špičkovej kvality a výrobky komplexne riešiace niektoré sociálne, antropologické a ekologické problémy doby. Na druhej strane sa súťaže zúčastnili viac ako inokedy dekoratívne a nábytkárske produkty, nadväzujúce na tradície dobrého talianskeho designu. Vo výrobe prevažuje tendencia neriskovať, prežiť a ponúknuť už osvedčené výrobky. Zdá sa,

že nastal čas, kedy sa začínajú búrať bariéry medzi priemyselným a vizuálnym designom a „il disegno“ sa začína chápať oveľa širšie.

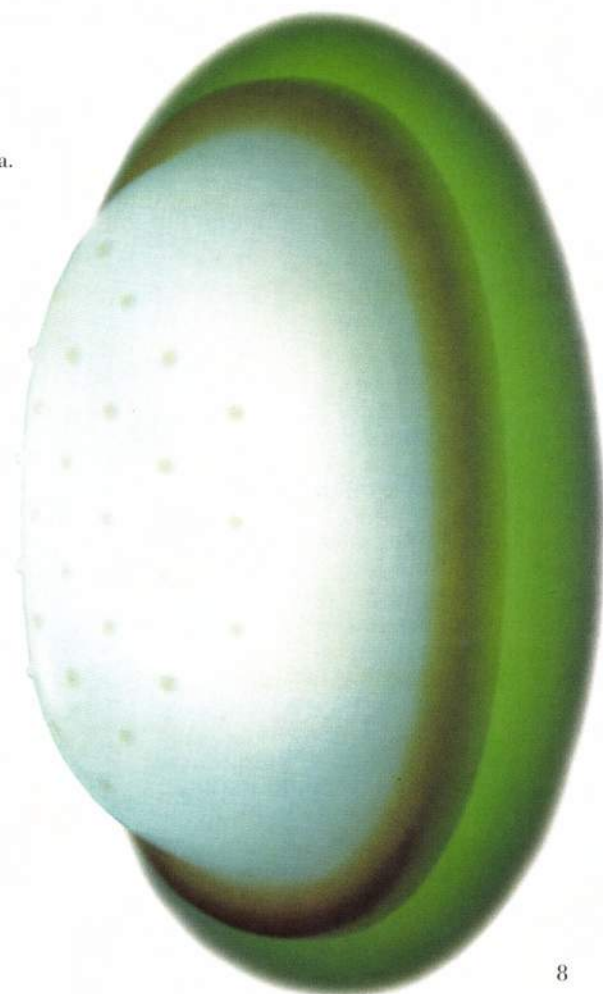
Porota odporúčala v budúcnosti venovať viac pozornosti marginálnym oblastiam designu. Cenu Compasso d'Oro dostalo v tejto kategórii 13 výrobkov.

Mária Riháková



6

1. Cartoons. Paraván. Design: Luigi Baroli.
2. Veloce. Sada bicyklového príslušenstva. Design: Ufficio Progetti Campagnolo.
3. Blitz. Zdvížený vozík. Design: Pininfarina Studi e Ricerche s. p. a.
4. Eew. 375 a Eew. 240. Kontrolný volant. Design: Giorgio Decursu.
5. Metropoli. Sériá nástenných a stropných lám. Design: Paolo Rizzato, Alberto Meda.
6. Fiat Punto. 3 a 5 dverový osobný automobil. Design: Giorgetto Giugiaro - Italdesign s. p. a.
7. Mobil. Zásuvkový kuchynský systém. Design: Antonio Citterio, G. O. Löw.
8. Drop 2. Nástenná lampa. Design: Marc Sadler.



8

7

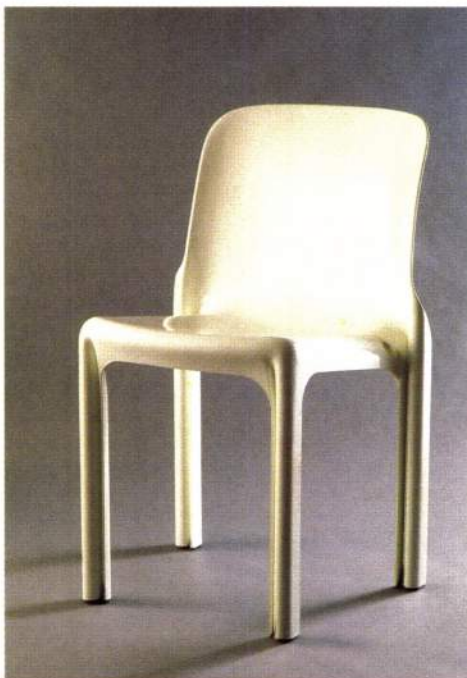


DESIGN

A „ZLATÉ ŠEŠŤDESIATE“

Na okraj troch výstav v Paríži

Obdobie 60. rokov sa s odstupom desaťročí a cez filter súčasných problémov zdá byť mimoriadne šťastnou periódou vývoja kultúry a umenia. „Zlaté šesťdesiate“ vyvolávajú nostalgické spomienky a pokusy o aktualizáciu - či už v podobe retroštylu čerpajúceho z tohto obdobia, alebo rôznych výstav zameraných na umenie 60. rokov. Inak to nie je ani v oblasti designu. Návštevníka letného Paríža mohla azda prekvapiť (predsa len sa zdá, že vlna záujmu o 60. roky už trochu opadáva) hneď trojica výstav venovaná designu tohto obdobia. Najreprezentatívnejšiu z nich pod názvom „Le design des années Pop, 1960-1973“ (Design rokov popu, 1960-1973) pripravilo Múzeum dekoratívnych umení (MAD). Netradičnú výstavu usporiadala galéria Passage de Retz: expozícia „L'Utopie du tout plastique, 1960-1973“ (Utopia všetkého z plastov, 1960-1973) prezentovala zbierku Philippa



- ↑ Vico Magistretti: Stolička selene, 1966.
Polyester, sklené vlákna.
Expozícia MAD.
-
- ← Verner Panton: Stolička 2765, 1967.
Výrobca: Thonet. Multiplex.
Expozícia MAD.
-
- ↓ Archizoom, kreslo Mies, 1969.
Kov a latex.
Expozícia MAD.

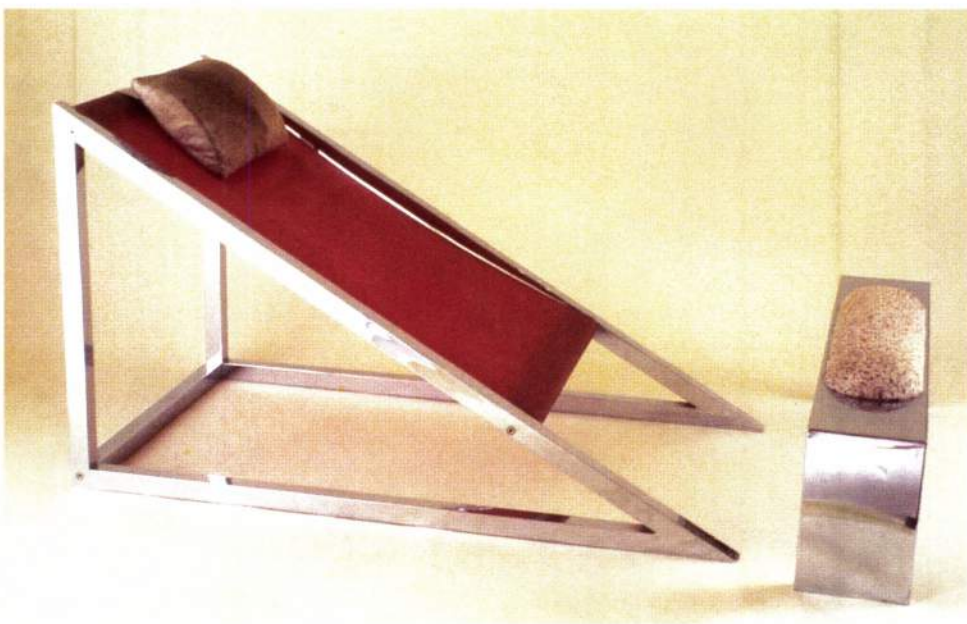
Decellea dokumentujúcu, že 60. roky boli vskutku desaťročím plastov. A napokon Múzeum moderného umenia v Centre Pompidou predstavilo fragment svojej novobudovanej zbierky designu a zhodou okolností (?) išlo tiež o obdobie 60. rokov.

■ Trojica výstav sa v mnohom dopĺňala a vytvorila akýsi mozaikový obraz designu 60. rokov, hoci s malými medzerami (dost skromne bol predstavený napríklad grafický design, podobne ako škandinávsky „designerský zázrak“, ktorý práve v sledovanom období kulminoval).

■ Hoci šesťdesiate roky sa pri zbežnom pohľade zdajú byť relatívne homogénne, bližší pohľad ukáže, že sa v nich presadzovali priam protichodné princípy a citované výstavy to napriek trocha mätúcim „jednotiacim“ názvom potvrdili. Skúsme sa teda pristiaviť aspoň pri základných tendenciách dominujúcich designu rokov šesťdesiatych.

Pop-art, masová kultúra a design

V druhej polovici 50. rokov sa v priemyselne vyspelých západných krajinách rozvinulo to, čo býva označované ako „konzumná spoločnosť“. Rýchly cyklus zastarávania a obmeny priemyselných výrobkov, požiadavka stálej štýlovej evolúcie živej čoraz prepracovanejšími technikami reklamy sa stávajú nevyhnutným motorom trhovej ekonomiky. Platí to napríklad i pre nábytok: ak sa kedysi jeho trvanlivosť rátala na desaťročia, teraz sa stáva rovnako módnym tovarom ako šaty - obmieňa sa podľa sezón. Je programovo efemérny, čomu zodpovedajú aj materiály. Na výstave v MAD bolo možné vidieť nábytok z papierového kartónu od



Franka Gehryho a Petra Raackeho, v expozícii galérie Passage de Retz zasa rôzne príklady nafukovacieho plastového nábytku „na jedno použitie“.

■ Efemérny nábytok z lacných materiálov konvenoval aj mládeži, ktorá sa stala dôležitým ohnívom trhu. Mládež si utvára vlastný štýl, vlastnú hudbu, vlastných hrdinov. Keďže rozhlas a postupne aj televízia sa stávajú integrálnou súčasťou života ľudí, informácie a idey sa rýchlo šíria. A to nielen na Západe, ale aj v krajinách za železnou oponou, hoci kozmopolitizmus mládeže zhmotnený v obdive k rock and rollu tu nachádza málo pochopenia u ortodoxných budovateľov komunizmu (spomeňme v tejto súvislosti Hřebejkov film Šakalí léta). Štýlové ambície mládeže (predovšetkým mestskej) sa zameriavajú najmä na hudbu a módu. Okrem toho však aj na „hmotnejšie“ oblasti, kde sú živené avantgardnými designermi, ktorých návrhy sa často rozrýchujú v procese šírenia a napodobňovania. Designeri podľa vzoru „voľných“ výtvarníkov pop-artu čerpajú zo žriedla masovej kultúry a spätne ju ovplyvňujú. Anonymný slang mestskej ulice sa takto vnáša do nového designerského jazyka. Nový design sa vyznačuje okrem už spomínanej efemérnosti aj očarením každodennými banalitami, sviežosťou farieb, užívaním lacných a syntetických materiálov, ktoré predtým pre „vážny“ design neboli akceptovateľné, často programovou vulgárnosťou provokujúcou „dobrý vkus“. Charakteristické je i vzrušenie novotami (pripomeňme, že išlo o obdobie, keď sa zdalo, že lietanie do vesmíru sa i pre bežných ľudí stane čoskoro bežným). Z plastov sa vyrába nielen nábytok či korpusy elektrických prístrojov, ale napríklad aj šaty (slávne módne kreácie André Courrègesa boli prezentované aj na výstave „Utópia všetkého z plastov“). Sci-fi interiéry a odevy sú inšpirované filmami, ako napr. Barbarella a Vesmírna odysea 2001.

■ Vplyv pop-kultúry je evidentný i v grafickom



↑ Piero Gilardi: Kreslo a stolík Sassi.
Polyuretánová pena.

Expozícia galérie Passage de Retz.

↓ Verner Panton: Living sculpture,
nábytok pre vlastný dom, 1970-1971.

Drevo, polyuretánová pena, látka.
Expozícia Centre Pompidou.

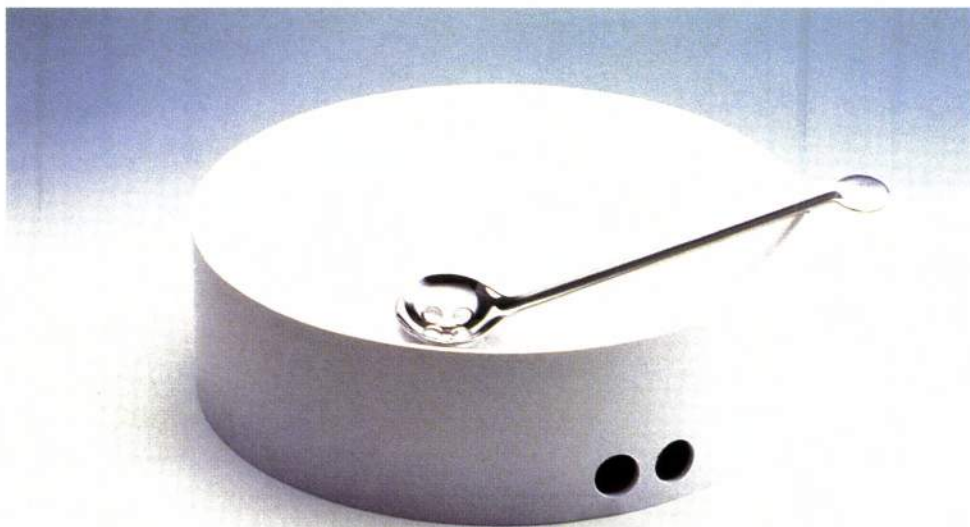




designu. Hoci táto oblasť bola len okrajovo prezentovaná na výstave v galérii Passage de Retz, i na skromnej vzorke bol čitateľný príklon k prebohatej „snovej“ tvarovej štylizácii a kontrastnej farebnosti. Zdrojom inšpirácie okrem secesie či surrealizmu bolo najmä psychedelické umenie tvorené pod vplyvom drog. Veľkú reklamu tomuto štýlu urobili Beatles (spomeňme film *Žltá ponorka* a knihu Beatles v piesňach a obrazoch, ktorá vyšla aj u nás).

Fenomén talianskeho designu

- ↑↑ *Studio 65: Kreslo Capitello, 1971. Polyuretánová pena, kaučuk. Expozícia galérie Passage de Retz.*
- ↑ *Všetko z umelej hmoty, Francúzsko, Taliansko, Japonsko, 60. roky. Expozícia galérie Passage de Retz.*
- ↓ *Enzo Mari: Naberačka Kurili, misa Tongareva, 1969. Kov, melamín. Expozícia MAD.*



Roku 1972 sa v Múzeu moderného umenia v New Yorku uskutočnila výstava „Italy - the New Domestic Landscape“. V úvodnom texte katalógu tejto výstavy Emilio Ambasz konštatuje, že taliansky design 60. rokov ovplyvnil americkú aj európsku produkciu tým, že design tu nie je zameraný iba na estetiku výrobku, ale najmä na tvorbu predmetu ako integrálnej súčasť širšieho prírodného a socio-kultúrneho prostredia. Dôraz sa z estetiky výrobku presúva na estetiku jeho použitia.

■ Taliansko bolo v 60. rokoch mimoriadne úrodnou pôdou pre „reálny“ (komerčný) design i reformné hnutia rôzneho zamerania. Ak by sme spočítali príklady designerskej klasiky vystavenej na trojici parížskych výstav, v stretnutí Talianska proti zvyšku sveta by talianska produkcia jednoznačne dominovala. I bežné sériové výrobky takých firiem, ako napr. Brionvega, Olivetti, Kartell, Cassina či Artemide, prinášajú pozoruhodnú harmóniu funkčnosti, estetickej pôsobivosti a čohosi navyše, čo robí z designu dôležitého prostredníka medzi túžbami a aspiráciami človeka a jeho reálnymi možnosťami. Joe Colombo, „praktik s citom pre dramatickosť“, je azda najzrejšim príkladom takto zameraného designu. On a jeho súputníci prispeli k tomu, že talianski designeri sú od 60. rokov považovaní za „taste-makerov“ určujúcich aktuálne trendy v designe.

■ Taliansko však bolo zároveň rodiskom „radikálneho designu“ („anti-designu“). Protirečenia a nevyriešené otázky úžitkovej tvorby sú prezentované prostredníctvom ironických odkazov, dôraz sa kladie na stimuláciu užívateľa a komunikáciu s ním, hoci aj prostredníctvom šoku. Viaceré exponáty výstavy v MAD dokumentovali skutočnosť, že v návrhoch Ettore Sottsass, Gaetana Pesceho a skupín ako Archizoom či Superstudio zo 60. rokov treba hľadať korene postmodernizmu, ktorý akceleroval v nasledujúcich desaťročiach.

Životnosť moderny

Paralelne s tým, ako design inšpirovaný pop-artom akcentoval módnosť, bohatstvo tvarov i farieb, nová generácia funkcionalistov opäť debatovala o nadčasových absolútnych hodnotách designu, o potrebe minimalistickej striednosti, zbavenia sa prebytočných detailov. Návrat k purizmu funkcionalistickej estetiky bol reakciou na prebujnenú „barokovú“ designerskú tvorbu 50. rokov. Nový funkcionalizmus sa však odlišoval od funkcionalizmu 20. a 30. rokov predovšetkým rezignáciou na utopické vízie všeobecného blahobytu a príklonom k elitárskemu chápaniu designu. Funkcionalizmus už nemal ambíciu byť pozitívnym katalyzátorom života bežných ľudí. Stal sa štýlom operujúcim podobným výrazovým aparátom ako kedysi Bau-

haus. Noví modernisti sa cítili byť arbitrami dobrého vkusu. Funkcionalizmus sa stal štýlom úspešných úradníkov a biznismenov, povznesených nad nestálosťou „nízkej“ módnosti. Najvýznamnejší svetový výrobca funkcionalistického nábytku Knoll chrlil reedície nábytku zo zlatej éry moderny, ten sa však uplatňoval v kontexte odlišnom od predstáv otcov funkcionalizmu.

■ Osobitnú kapitolu v úsilí o znovuzrodenie ideálov funkcionalizmu predstavovali aktivity Hochschule für Gestaltung v Ulme. Táto škola, vedome nadväzujúca na Bauhaus, poskytla v 50. a najmä 60. rokoch azda najpresvedčivejší dôkaz o životnosti funkcionalistických ideí. Výstava „Utópia všetkého z plastov“ predstavila obsiahlu kolekciu elektrických prístrojov firmy Braun, ktorá bola s HfG Ulm zviazaná estetikou tvorby aj priamymi personálnymi kontaktmi (Hans Gugelot bol napríklad pedagógom spomínanej školy i designerom firmy Braun). Ideál nezdobenej, striedanej krásy, prezentovaný dlhoročným šéfdesignerom firmy Braun Dieterom Ramsom a jeho kolegami, bol po dlhé roky inšpirujúci. Napokon niektoré modely navrhnuté v 60. rokoch Braun s minimálnymi obmenami vyrába dodnes.

■ Za osobitný variant funkcionalizmu možno považovať škandinávsky design, viazaný do značnej miery i po polovici nášho storočia na kombinovaný remeselno-priemyselný spôsob výroby a preferenciu prírodných materiálov. Hoci ten práve v 50. a 60. rokoch slávil najväčšie úspechy, na parížskych výstavách bol prezentovaný len okrajovo. „Nezmestil“ sa totiž pod pojem „pop“ a zväčša nebol ani z plastov.

■ Zmienku si zaslúži aj grafický design, v ktorom sa popri pop-artových inšpiráciách uplatňoval i sterilne čistý konštruktivistický design inšpirovaný Bauhausom. Spomenúť tu možno Maxa Billa spätého s HfG Ulm, manželov Vignelliocov alebo Francúza Jeana Widmera, ktorý sa prezentoval



↑ Jean Widmer: Plagát, 1970. Expozícia MAD.

↙ Pierre Paulin: Kreslo 577, 1967. Rúrkový rám, latex, látka. Expozícia Centre Pompidou.

↓ Frank Gehry: Kreslo, 1972. Kartón. Expozícia MAD.

↘ Peter Raacke: Kreslo Papp, 1967. Kartón. Expozícia MAD.

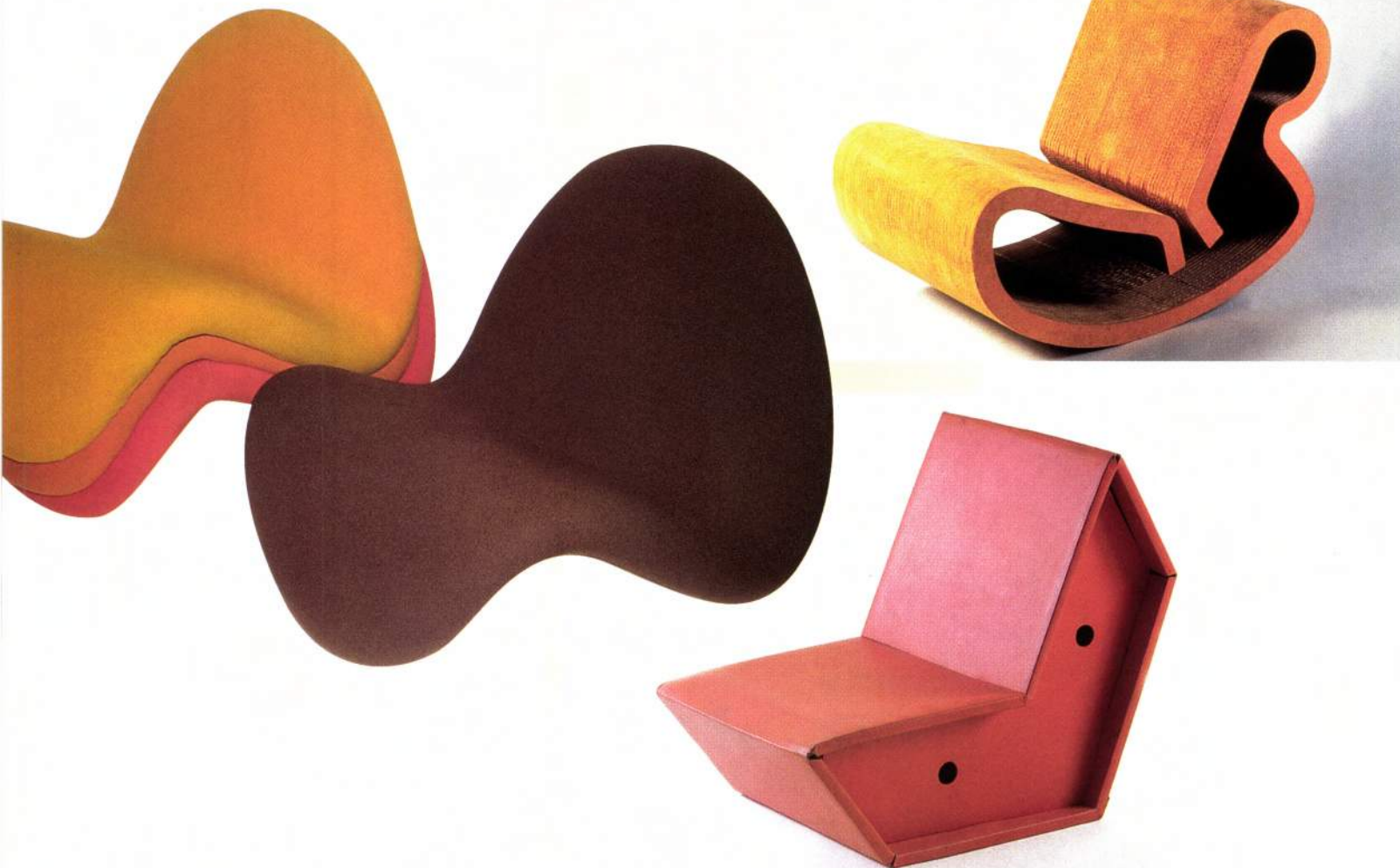
početnou kolekciou plagátov v rámci expozície v Múzeu dekoratívnych umení.

Prečo 1973?

Je azda nápadné, že hoci sa venujeme designu rokov šesťdesiatych, dve zo spomínaných výstav nesú vo svojom podtitule roky 1960-1973. U autorov zaoberajúcich sa špecifickou atmosférou 60. rokov sa často stretujeme s voľným časovým ohraničením tohto obdobia, ktoré sa presne nekryje s rokmi vymedzujúcimi toto decénium. Pre niekoho končia 60. roky rokom 1968 v súvislosti s prelomovými udalosťami na Východe i Západe. Pre iných sa táto euforická perióda končí rokom 1973. Palivová kríza vtedy plodí krízu ekonomickú, zhubné efekty aktivít spoločnosti presvedčenej o svojich neobmedzených možnostiach sa naplno prejavujú. Ekologické obavy odvíjajú pocit radosti, pohody a optimizmu. Adieu, „zlaté šesťdesiate“!

Zdeno Kolesár

Foto: Zdeno Kolesár
L. S. Jaulmes
Musée de la Publicité



ANKETA O ÚLOHE DESIGNU V PODNIKOVEJ STRATÉGIÍ

O význame designu pre prosperitu výrobného podniku sotva kto zapochybuje. Tento objektívne overiteľný fakt potvrdzujú najmä výsledky úspešných zahraničných firiem. Na rozvoj designu svojich výrobkov venujú významné finančné prostriedky a strážia si svoj imidž prostredníctvom designu čoraz ústretovejšiemu ľudským potrebám, priateľskejšiemu k životnému prostrediu a osobitejšiemu v porovnaní s inými výrobkami podobného druhu. Ako však vyzerá v praxi cesta od myšlienky až po zavedenie nového výrobku na trh? Ako sa s kritériami designu vyrovnávajú slovenskí producenti? Tieto otázky sa pokúsime zmapovať v novej ankete DE SIGN UM, aby sme zistili, aké miesto má design vo firemnej stratégii slovenských podnikov.

POHĽAD VÝROBCU

Ešte v 70. rokoch, keď Ing. Mária Nováková prišla pracovať do LIAZ-u vo Veľkom Krtíši, to bola malá fabrika na výrobu spojovacích hriadeľov na nákladné automobily - kardanov a ich súčastí. V súčasnosti fabrika ako spoločnosť s r. o. vyrába komponenty do áut, autobusov, trolejbusov, električiek, stavebných a pracovných strojov, traktorov - kardanov, vodné čerpadlá, spojovacie a riadiace tyče, drobné diely na podvozky. Na poslednom Autosalóne v Nitre v septembri 95 však LIAZ prekvapil novinkou - malým úžitkovým vozidlom na prepravu na kratšie vzdialenosti - VeKa, ktoré má fabrika pripravené do výrobného programu budúceho roka. S riaditeľkou spol. s r. o. LIAZ Ing. Máriou Novákovou hovoríme o histórii tohto zaujímavého vozidla.



Ing. Mária Nováková

■ Prečo ste začali uvažovať o novom výrobku, ktorý sa vymyká z vášho tradičného výrobného programu, kde dosahujete dobré výsledky? Čo vás donútilo pustiť sa do nevyskúšaného a neistého podniku?

■ Automobilový priemysel bol začiatkom 90. rokov v obrovskej recesii, úpadok výroby automobilov sa prejavil na celom svete. A toto zasiahlo, samozrejme, aj nás. LIAZ, náš materský podnik dovtedy dokázal vyplniť našu kapacitu až na tri smeny, no zrazu poklesla montáž vozidiel z 18 tisíc až na 1 200 kusov. Tento pokles je v súčasnosti stabilizovaný a začína naberať stúpajúcu krivku, podobne ako je to na Západe. Aj naše dodávky do Nemecka potvrdzujú, že sa tam automobilový priemysel začal oživovať už pred dvoma rokmi, a tento proces sa začína prejavovať i v ČR a SR.

Pokles výroby v 90. rokoch bol taký enormný, že sme museli uvažovať, ako naplniť výrobné kapacity fabriky. Hľadali sme nový výrobný program. Jednak sme sa chceli venovať tomu, čo vieme robiť, ale chceli sme si nájsť niečo, čo by bolo blízko automo-

bilizmu, ale nebolo by to viazané na ťažký automobilový priemysel.

Uvedomili sme si, že sa buduje nová sféra drobných podnikateľov a živnostníkov, vznikajú opravárenské firmičky, pekárničky, predajne a celá táto sféra potrebuje prepravný prostriedok, lacnejší, než tie, ktoré sú teraz na trhu, ktorý by mal dobré úžitkové vlastnosti, ale za prijateľnú cenu. Vyšlo nám, že takéto kritériá by spĺňalo malé trojkolesové vozidlo.

■ Ako ste si overovali správnosť svojho úsudku?

■ V roku 1992 sme urobili prieskum u organizácií ako vodáre a kanalizácie, telekomunikácie, pošty, elektrorozvodne, dopravné podniky. Ťažko bolo vtedy robiť anketu medzi živnostníkmi, zväčša ešte neboli etablovaní, malá privatizácia sa ešte len rozbiehala. Rozposlali sme asi 500 anketových lístkov, kde sme uviedli, aký typ vozidla chceme robiť. Bolo to v čase, keď sme ešte nemali nič na stole. Mali sme len základnú myšlienku - že to bude trojkolesové vozidlo s určitými úžitkovými vlastnosťami. Chceli sme vedieť, či by im takáto „trojkolka“ vyhovovala, alebo aké by boli ich požiadavky na takéto vozidlo. Nebáli ste sa, že trojkolesové vozidlo môže vzbudiť nedôveru?

Takéto výrobky sa vyrábajú napr. v Taliansku či v Španielsku. Vždy sa používali v období, keď nebol dostatok peňazí, začínala sa budovať priemyselná sféra a sféra súkromníkov a finančné prostriedky bolo treba investovať do budovania firmy, ale zároveň bola potrebná aj prepravná technika. Takéto trojkolesové vozidielka sa používali napr. aj u nás v 50. rokoch. Je tu však iná generácia, zvyknutá už na komfortné autá, je na vyššej vzdelanostnej úrovni. Predpokladali sme, že tu môže vzniknúť bariéra troch kolies, dve kolesá sú známe, samozrejme, štyri áno, ale ľudia môžu



Interiér VeKy

uvažovať: prečo by som si mal sadnúť do troch kolies? A preto, aby sme zákazníka neodradili vonkajším vzhľadom a tromi kolesami, chceli sme mu ponúknuť vozidlo, ktoré by sa mu určite páčilo.

■ Aké sú výhody vozidielka s tromi kolesami?

■ Nie je to auto na dlhé vzdialenosti, čiže časť vývoja je jednoduchšia, vo vnútri je to motorka, má priame riadenie na predné koleso. Systém je úplne iný - lacnejší, s uzávierkou deferenciálu, a tak je možné používať ho i do terénu. Auto je menšie, preto môže využívať všetky normy, ktoré predpisuje legislatíva pre menšie dopravné prostriedky.

Vo výrobe áut je obrovská konkurencia, svetové automobilky sú už mamutími koncernami na vysou-



VeKa - valník bez plachty

PREČO TRI KOLESÁ?

kej úrovni. Autá majú aj jeden z najdrahších vývojov, očakáva sa tam obrovská inovácia a nepretržité vkladanie finančných prostriedkov. Priznajme si, na to, aby sme vymysleli nové auto, nemáme.

I my sme sa preto rozhodli, že nebudeme vyvíjať nový motor, ale vybrali sme si už hotový výrobok svetového výrobcu. Pustili sme sa do vývoja toho, na čo máme podmienky - to je celková štruktúra vozidla, celkové poňatie a karoséria.

■ Ako ste pristupovali k riešeniu designu vozidla?

■ Vedeli sme na čo máme - to je klasické strojný opracovanie, v tom sme dobrí, vieme robiť presnú prácu, ale oblasti designu sme sa nikdy nevenovali. Preto sme si najali odborný tím - spolupracujeme s dvoma konštrukčnými kancelárkami. Jedna sa zaoberá zadnou časťou - plošina nápravy, uchytenie prevodového ústrojenstva, druhá sa zaoberá designom interiéru a exteriéru.

■ Ako vyzerá vaša spolupráca, do akej miery ste konkretizovali svoju predstavu vozidla pre designerov?

■ Designeri nám museli zabezpečiť legislatívne požiadavky, to znamená, že to, čo navrhli, muselo spĺňať základné parametre vyhlášky. Bolo šťastným riešením, že sme našli konštrukčnú kanceláriu, ktorú riadi Ing. Zelina - Auto-Engineering Bratislava. Spolupracovali sme s designerom Birošom a konštruktérom karosérie Pristašom. V tejto kancelárii je výhodou, že designer a konštruktér sú úzko spätí, pretože to, čo vymyslia, je už vyrobiteľné. Predstava designera sa hneď korigovala s konštruktérom karosérie, ktorý strážil hľadisko vyrobiteľnosti.

■ V akej fáze ste návrh posudzovali, zhodli ste sa na riešení designu?

■ Designer nám predstavil 5 variantov karosérie v malých modeloch, z nich sme vybrali ten, na ktorom sa začalo pracovať a ktorý dostal neskôr názov VeKa. Zhodli sme sa na tom, že základom pre podobu karosérie budú oblé tvary. Designer však musel splniť i podmienku, že sa nebude vyvíjať autopríslušenstvo - reflektory, blinkre, svetlomety, zrkadlá... Aj do interiéru musel zakomponovať mnoho detailov (páčky, prepínače), ktoré už boli hotové. VeKa je na pohľad veľmi príjemná, vždy, keď k nej prídeme, mám chuť pohľadiť ju. Je to dôležité, lebo prvý dojem rozhoduje, ten vám pri výbere napovie - áno či nie. Nikto nesadne do auta, ktoré sa mu na prvý pohľad nepáči, aj keby vedel, že jeho úžitkové vlastnosti sú výborné. Vnútro VeKy je komfortne vybavené a pre zákazníka veľmi prijateľné. Technické riešenie je v automatickej prevodovke, zarádi sa prevodový stupeň a používa sa už iba plynová páka. Auto nemá spojku, rozbieha sa pridávaním plynu, je veľmi ľahko ovládateľné.

■ V akom štádiu príprav do výroby ste teraz?

■ Robíme overovacíu sériu a skúšky pred homologizáciou podľa protokolu skúšobne. Jazdíme 10. tis. km skúšku, a to s dvoma typmi motora, silnejším a slabším. Auto dosahuje rýchlosť 50 km, aby mohlo ísť na cesty I. triedy, dosiahne však aj rýchlosť 60 km/hod.



VeKa - valník s plachtou

■ Ako vyzeral váš marketingový priestupok pred začatím výroby?

Máme vlastné marketingové stredisko, a pretože sme členmi Združenia automobilového priemyslu, slovenské ZAP je kolektívnym členom českého ZAP, veľmi úzko v tejto oblasti spolupracujeme. Vy-dávajú sa napr. katalógy, kde sa predstavujú firmy a ich výrobný program. VeKu sme prezentovali aj v mnohých odborných časopisoch, to nám urobilo reklamu a zároveň aj marketingový prieskum. Máme nemalé ponuky zo zahraničia, a to z rôznych teritórií. Nemôžeme ponúkať výrobok len na Slovensku alebo v Česku. Sme príliš malým trhom. Záujem je i u nás, ale náš trh sa rýchlo nasýti, preto ten výrobok nie je stavaný len na náš trh. Preto chceme, aby naše vozidlo splnilo aj podmienky Európskej homologizačnej komisie. Z odozvy a záujmu o naše vozidlo vyvodzujeme, že bude mať úspech. Naše náklady na doteraz vrátane vývoja sú 45 miliónov korún, keby sme neverili tomu, že sa nám to vráti, neboli by sme dobrí výrobcovia, ani obchodníci.

■ O čom uvažujete ďalej, ste tím ľudí, ktorí vidia dopredu a perspektívne, aké sú vaše ďalšie plány?

■ Nemôžeme sa pustiť do viacerých projektov a rozptyľovať sily, musíme zvládnuť tento jeden projekt. Budujeme vlastný tím konštruktérov, ktorí sa venujú našej už zabehutej výrobe kardanov a ich dielov. Pri novej výrobe sa ľudia musia naučiť rásť, musia sa zžiť s novým výrobkom. Nechystáme sa budovať tím designerských odborníkov, hoci v budúcnosti to nevyklúčujem, ak vývoj trhu pôjde tak, ako očakávame. Máme teda dva zámery, ktoré chceme rozvíjať - jednak našu klasickú výrobu, a potom nový vývojový rad VeKy, ktorý je v štádiu predprojektového spracovania.

Chceme sa venovať aj variantu VeKy ako elektromobilu, spolupracujeme s VŠ elektrotechnickou, kde sa na tento vývoj špecializujú. Osvedčila sa nám externá spolupráca s designerskými pracoviskami, a budeme v nej pokračovať.

Interiér VeKy



PREČO TRI KOLESÁ?

■ Ako prijímal novinky váš pracovný tím, nemali ste problémy presvedčiť svojich kolegov, aby sa pustili do podniku s nezarúčeným výsledkom?

■ V predchádzajúcom režime sme boli zvyknutí, že každý do všetkého hovoril, každý si myslel, že rozumie všetkému. Toto sa tak ľahko z ľudí nevykorení, aj keď sa zmení doba, keď sa fabrika stane privátnou. Tiež sa vyskytli pochybnosti - „je to rika, prečo do musíme investovať práve do toho, zdviháme radšej platy“. Boli aj takéto názory a museli sme s nimi bojovať. Prostriedky na nový program sme museli zarobiť, veď sme ho začínali realizovať bez úveru a prvé investície sme platili sami. Museli sme vysvetľovať, že sa nemôžeme pozerieť, ako si prejeme to, čo sme zarobili. Čo bude o tri roky, o päť rokov? Musíme mať niečo pre budúcnosť, aby sme sa vyrovnali s poklesom automobilovej výroby. Rok sme nevideli hmatateľné výsledky - boli len papiere, výkresy, ktoré nedávali predstavu o výrobku. Až keď sa „narodil“ in natura, keď sme začali na ňom pracovať a skúšať ho, ľudia videli do čoho idú a vozidlo si ich získalo.

■ Aký bol časový harmonogram celého projektu?

■ Myšlienku sme začali realizovať v septembri 1992, v januári 93 sa začalo kresliť na doske, konštruovať a karosárov sme donútili, aby karosériu vymysleli, nakreslili a vyrobili prvý kus za 9 mesiacov. Bolo to veľké úsilie, lebo hoci je to karoséria trojkolesového vozidla, musí spĺňať všetky kritériá karosérie ako na akékoľvek štvorkolesové auto. Samozrejme, malo to aj úskalía, a čosi sa i nevydalo.

S karosériou však sme spokojní a ocenili ju i zahraniční záujemci. Okrem základného prevedenia (valník s plachtou a bez plachty, furgonová nadstavba) budeme pripravovať i špecializované riešenia, ktoré budeme predstavovať ako štúdie na výstavách. Budeme sa však usilovať, aby sa aj pri ďalších variantoch zachovala dedičnosť línií, aby pri ďalšom vývoji bol jasný východiskový bod, určitá designerská predstava.

■ Pri rôznych príležitostiach často počuť od výrobcov, že design je to, čo je navyše, a na to teraz nie je čas a prostriedky. Nový design si naozaj nemôžeme dovoliť?

■ Nemôžeme im to zazlievať, súčasnosť je veľmi zložitá a recesia zasiahla všetky oblasti. Najst' dostatok finančných zdrojov na vývoj nového výrobku nie je jednoduché, je to otázka peňazí, ale aj odvahy. Naša fabrika sa nachádza v okrese s vysokou nezamestnanosťou, je to krásny vinársky kraj, bez priemyslu. Musíme mať odvalu - ale čo iné nám zostáva, keď tu chceme žiť a užívať sa.

Ďakujeme za rozhovor.

Skica malého trojkolesového vozidla z dielne AEB.



Ing. Vojtech Zelina

POHĽAD DESIGNERA

Spoločnosť Auto-Engineering, Bratislava, spol. s r. o. vznikla zlúčením menších konštruktúrnych kancelárií a príchodom konštruktérov a designerov z vývoja motorových vozidiel bývalých Bratislavských automobilových závodov. Ťažiskom jej činnosti sú karosérie dopravných prostriedkov ako celok, teda ich design i konštrukcia, vrátane stavby funkčného modelu, so zárukou splnenia legislatívnych požiadaviek. AEB poskytuje konštruktúrne a designerské práce v oblasti dopravných prostriedkov, no i v spotrebnom tovare. Počas 15 mesiacov činnosti sa môže prezentovať elektrokolobežkou pre Stavocentrum Ostrava, s. r. o. a interiérom trojkolesového dopravného prostriedku VeKa pre LIAZ, a. s. Veľký Krtíš. O spolupráci s LIAZ-om hovoríme so štatutárnym zástupcom spoločnosti AEB Ing. Vojtechom Zelinom.

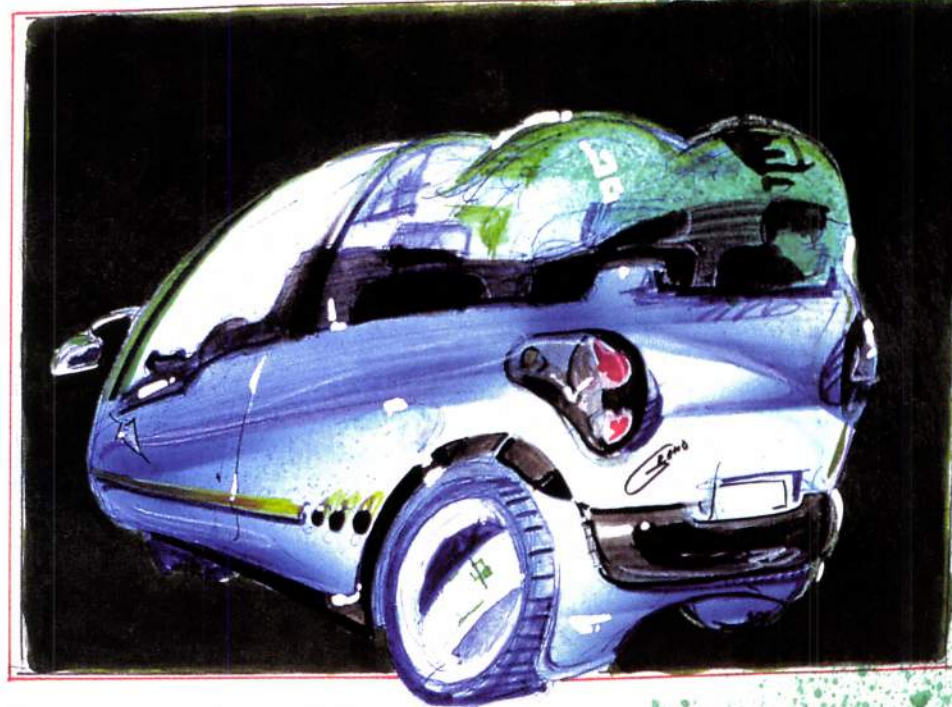
■ Ako začala Vaša spolupráca s LIAZ Veľký Krtíš a prečo práve „trojkolka“?

■ Projekt trojkolesového vozidla si vymysleli vo Veľkom Krtíši. S touto myšlienkou sa obrátili na bývalé vývojové pracovisko BAZ v Bratislave, ktoré riešilo

kabínu a celkový design exteriéru a v závode 02 bol vyrobený akýsi prvý funkčný model. To všetko sa odohralo v období, kedy sa rušilo konštruktúrne a designerské centrum v BAZ a veľa schopných ľudí sa roztrúsilo po zahraničí. Spoločnosť AEB sa pukúsila znovu sústrediť tieto kapacity a prijala ponuku LIAZ-u Veľký Krtíš vyriešiť interiér, navrhnuť modifikácie a pomôcť skúsenosťami v programe VeKa. Interiér sme riešili na základe poznatkov zo skúšok v štátnej skúšobni a, samozrejme, aj z jazdných skúšok. Je unifikovaný, zaručujúci určité pohodlie, pre trojkolku snáď až nadštandard. Kabína je už od začiatku prispôsobiteľná - môže byť úzka, široká, uložená na pásak, atď., teda ak pôjde na iné nosné médium, iný podvozok, tak zaručuje i tam potrebné úžitkové vlastnosti. Kabína i interiér sú poňaté nadčasovo, aby vyhovovali ďalším modifikáciám, ktoré sa vo Veľkom Krtíši pripravujú. LIAZ Veľký Krtíš vynakladá na projekt iste veľa finančných prostriedkov z technického rozvoja, uznáva termíny a rešpektuje svetom zaužívaný vývojový proces. Spolupracuje sa nám s ním veľmi dobre.

■ Uvažujete o spolupráci na ďalšom projekte?

■ Ako som už naznačil, chystáme niečo nové. Je tu však jedna zásadná vec, s ktorou sa stretáva nielen slovenský priemysel, ale aj zahraniční drobní podnikatelia: od návrhu a postavenia prototypov ešte



PREČO TRI KOLESÁ?



Štúdia interiéru

nasleduje obrazne povedané dlhá a ťažká cesta - homologizácia, skúšky životnosti. Žiadny odberateľ neprevezme nespoľahlivý výrobok. To sú hlavné atribúty. V tejto kategórii mnoho zákazníkov radšej uprednostní úžitkové vlastnosti na úkor designu, znesie i trochu škaredšie vozidlo len preto, aby ho to odviezlo, aby to malo tie funkcie, aké od neho očakáva. Teda oblasť skúšok, ujasňovanie si nejednoznačných legislatívnych vzťahov pre túto kategóriu vozidiel a overovanie funkčnosti a spoľahlivosti základnej modifikácie - to sú naše momentálne oblasti spolupráce.

■ Aký je Váš názor na externú spoluprácu výrobcu a designera? Nie je výhodnejšie mať vývojové pracovisko priamo v podniku?

■ Naša spoločnosť vznikla práve na základe osvedčenej zahraničnej praxe. Nie je tajomstvom, že aj veľké renomované automobilky ako Mercedes alebo Volkswagen okrem toho, že majú vlastných

konštruktérov a designerov, popri tom ešte úzko spolupracujú s projekčnými kancelárkami, kde si operatívne dopĺňajú svoje kapacity. AEB je takýmto technickým servisom, čiže slúži tým, ktorí si nemôžu za vlastné prostriedky držať tento úzko špecializovaný potenciál, alebo chcú vidieť iný názor, resp. inú modifikáciu. Pre také krajiny ako je Slovensko je výhodné mať kooperujúcu konštrukčnú kanceláriu. Pochopiteľne je veľmi dobré, ak podnik má aspoň základ konštrukčných kapacít, aby bolo s kým komunikovať, aby bolo komu odovzdať myšlienku.

■ Má slovenský autodesign vôbec šancu presadiť sa v silnej svetovej konkurencii?

■ V konečnom dôsledku je to všetko otázka osob-



ností. A my ich máme. Z bývalého vývojového pracoviska BAZ napríklad Milan Bíroš dosiahol designerské výsledky, o ktorých sa aj po rokoch uznalivo vyjadrujú odborníci najmä v zahraničí. Sľubne sa rozbieha oddelenie transport designu na VŠVU, čo napokon dokazujú aj zahraničné súťaže, kde mladí slovenskí autodesigner ziskali viaceré ocenenia. Naša spoločnosť sa tiež cieľavedome venuje rozvoju talentov a úzko spolupracuje s niektorými školami. Naši designeri úspešne pracujú v zahraničí, doma ešte pôda na ich uplatnenie nevznikla. Všetko však závisí od rozvoja domáceho strojárského priemyslu. Ak sa na Slovensku rozbehne automobilový priemysel, tak aj títo ľudia vstúpia do povedomia.

Ďakujeme za rozhovor.

Pripravili Adriena Pekárová a Mária Riháková

Skica malého trojkolesového vozidla z dielne AEB.



PRÍPAD

(telefón)

Pod týmto názvom predstavujeme zaujímavý projekt spolupráce designera s výrobcom v perspektívnom spojení s predajcom. Na projekte súťaže vypísanej pre štandardný telefónny prístroj sa zúčastnili **Slovenské telekomunikácie** – predajca, jediný slovenský výrobca telefónov **Tesla Stropkov** a designeri – študenti oddelenia industrial designu **katedry designu VŠVU** v Bratislave.

DO SÚŤAŽE SA ZAPOJILI 9 ŠTUDENTOV Z RÔZNYCH ROČNÍKOV ODDELENIA INDUSTRIAL DESIGNU. ICH PRÁCE BOLI VYHODNOTENÉ V JÚNI 1995. PRVÚ CENU ZÍSKAL **MICHAL STAŠKO** (V. ROČNÍK) A 2. CENU **ŠIMON MIŠURDA** (II. ROČNÍK).

Na priebeh súťaže a jej výsledky sme sa opýtali autora projektu **doc. Ferdinanda Chrenku**, akad. soch. – vedúceho oddelenia industrial designu katedry designu VŠVU, **Ing. Stanislava Hrdu** – vedúceho oddelenia predajnej siete koncových zariadení INFOTEL, sekcie marketingu Slovenských telekomunikácií, **Ing. Michala Kočana** – technického riaditeľa Tesly Stropkov, a. s. a víťaza súťaže **Michala Stašku** – študenta V. ročníka.

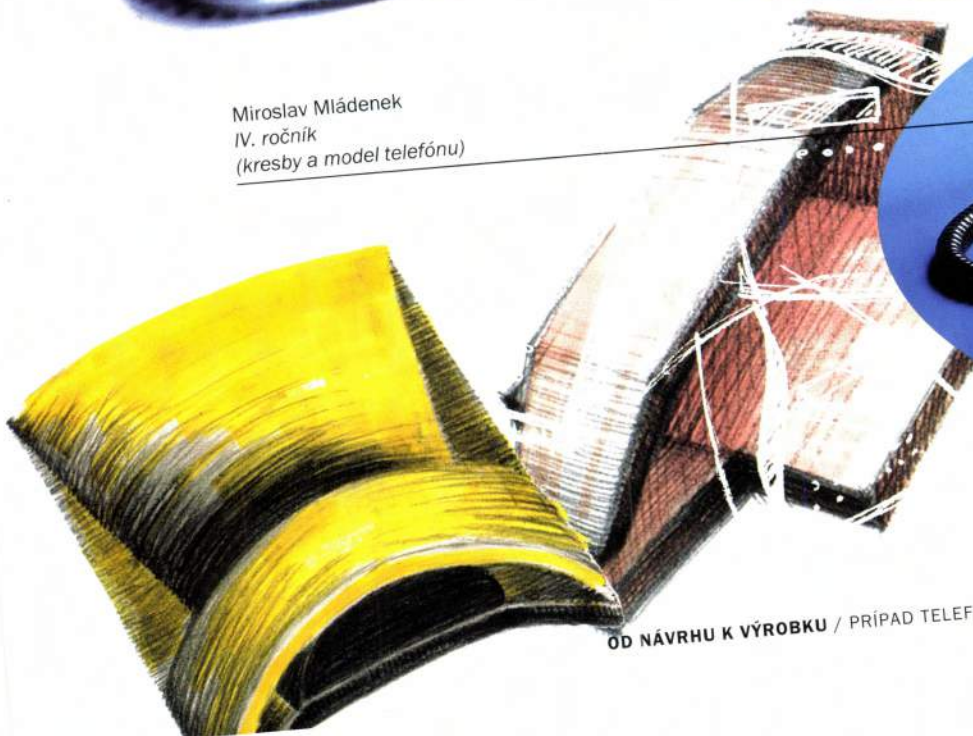


Róbert Vanko
II. ročník



Gabriel Fraňo
IV. ročník

Miroslav Mládenek
IV. ročník
(kresby a model telefónu)



Ako vznikol nápad zadať študentom tému riešenia designu telefónu?

F. Chrenka: Keď som zistil, že vnútro štandardného telefónu je vlastne jeden plošný spoj a pár súčiastok a jeho kvalita závisí z 90 % od designu, zaujala ma šanca presadiť sa práve prostredníctvom hodnoty tvarového riešenia, a vtedy som sa rozhodol, že pripravím semester, v ktorom by sa študenti naučili pohybovať v zúženom poli s danými vstupmi, obmedzeniami, jednoducho robiť konkrétnu vec. Chcel som odskúšať štandardný telefónny prístroj za najnižšie ceny.

Prečo ste sa rozhodli pre zadanie formou súťaže?

F. Chrenka: Aj ja som sa zúčastnil súťaží, viem aké to je. Človek je konfrontovaný s vlastnou kvalitou v profesionálnom prostredí a navyše - snaženie je poistené i finančnou odmenou. Chcel som túto ilúziu života improvizovať i na oddelení. Na realizáciu projektu bolo treba zohnať peniaze. Prvá cena tiež nemohla byť len symbolická, ale reálna, taká, aká býva v profesionálnych súťažiach. Oslovil som teda podniky, ktoré mohli čo najpozitívnejšie ovplyvniť kvalitu výrobkov. Považoval som za najlogickejšiu súvislosť spojiť designera - v tomto prípade sú to študenti VŠVU - s výrobcom Tesla Stropkov a s predajcom Slovenskými telekomunikáciami. My sme výrobnému podniku ponúkli prednostné právo výberu telefónov a propagáciu oboch podnikov.

Ako teda vyzeral jeden súťažný semester na vašom oddelení?

F. Chrenka: Semester som rozdelil na 3 etapy. Prvá etapa, to boli rešerše, prednášky a exkurzia do Tesly Stropkov. Uzavreli sme ju kresbovými štúdiami a spoločným vyhodnotením. V druhej etape vznikali už prvé modelčky a opäť - vyhodnotenie. V tretej etape sme konzultovali s profesionálnym designerom Tiborom Herchlom, podnikmi a uzavreli sme hodnotenie. Potom začala práca na modeloch 1:1. Súťažný semester bol ukončený hodnotením 7 člennej poroty.

Vzácnym obohatením súťaže bola účasť dvoch francúzskych študentov v rámci výmenných akcií medzi VŠVU v Bratislave a École des Beaux-Arts v Saint Étienne. Ich pohľad na danú tému mal oveľa voľnejší charakter, najdôležitejšia bola pre nich myšlienka. Priemysel v zahraničí množí designerské produkty úplne priridzene, preto sa tam viac cení nápad.

Splnil priebeh a výsledky súťaže vaše očakávania?

F. Chrenka: Bola to výborná skúsenosť i pre staršieho študenta, a hlavne pre mladšieho. Každý hľadal osobitosť v zúženom poli. Niektorí vsadili na dynamický tvar, niektorí hľadal kompozičný vzťah. Som prekvapený kvalitou výsledkov. Potvrdilo sa mi, že je to určite správna cesta ako presvedčať, že vieme robiť kvalitu.

Samozrejme, boli i problémy. Profesionálne vzťahy nefungujú zatiaľ tak, ako by mali. Nie je jasne definované postavenie designera vo vzťahu k výrobcovi a pod. Ani v tomto sme nechceli klamať.

Keď už raz vstúpil študent do tohto procesu, neprekvapí ho realita po skončení školy. Myslím si, že vzťah s výrobcom treba obojstranne profesionalizovať. Táto cesta je vlastne pre tých ďalších. Chceli sme ňou ukázať, že ľudia, ktorí robia design, sú rovnako ako športovci tvrdo selektovaní. Ibaže úspešný tenista je oslavovaný v masmédiách a úspešný designer, ktorého výrobok sa presadí na trhoch, by si snáď tiež zaslúžil aspoň takú pozornosť ako tenista, či iný športovec. Konečne si treba uvedomiť, že ak sa výrobok presadí na trhoch, tak z neho predsa bohatne štát, my všetci.

Aké boli rozhodujúce momenty, pre ktoré sa Slovenské telekomunikácie rozhodli prijať ponuku VŠVU na spoluprácu pri projekte súťaže na štandardný telefónny prístroj?

Ing. S. Hrdá: Slovenské telekomunikácie vypisujú výberové konanie na 2 roky pre štandardný telefónny prístroj pre nových žiadateľov, a keď sa katedra designu z VŠVU obrátila na nás so zaujímavou ponukou na spoluprácu, uvítali sme ju. Uvedomujeme si potrebu inšpiratívneho designu, i keby mal zostať len v polohe návrhu, lebo môže pozitívne podporiť konkurenciu výrobcov. Projekt súťaže pre štandardný telefón mal i ďalšie výhody, pretože sa touto formou poskytlo jedinému slovenskému výrobcovi Tesla Stropkov naraz viac návrhov telefónov, ktoré by za iných okolností podnik nemohol zabezpečiť. Napokon nezanedbateľným momentom bolo i to, že tvorcami návrhov sú mladí ľudia, nezatažení problémami výroby, a sú preto originálnejší v tvarových riešeniach na rozdiel od fabrických návrhárov.

V čom konkrétne spočívala účasť Slovenských telekomunikácií a vaša na realizácii projektu?

Ing. S. Hrdá: Účastníci súťaže dostali prospekty zo všetkých existujúcich prístrojov, ktoré máme v ponuke našich predajní INFOTEL. Okrem informácií dostali pre porovnanie a inšpiráciu vzorky prístrojov, ktoré vyhrali konkurzné konanie v Českej republike. Informovali sme ich o skutočných požiadavkách zákazníka a o našich predstavách, ako by mal asi prístroj vyzerieť, a samozrejme prispeli sme i finálnou čiastkou na realizáciu projektu. Zúčastnil som sa konzultácií a záverečného hodnotenia súťažných návrhov.

Ako hodnotíte priebeh a výsledky súťaže z pohľadu predajcu telefónnych prístrojov?

Ing. S. Hrdá: Kontakt s VŠVU je pre nás tak trochu otvorením očí. V súčasnosti je design skutočne neoddeliteľnou súčasťou všetkých spotrebných predmetov, ktoré ľudia používajú.

Mali by im slúžiť, mali by sa im páčiť a spríjemňovať chvíle pri používaní. Výsledky súťaže nám poskytli skutočne zaujímavé návrhy a Slovenské telekomunikácie majú záujem podporiť zavedenie aspoň jedného zo súťažných telefónov do výroby. Priebeh a výsledky súťaže ukázali, že študenti boli fundovane pripravení a nie náhodou by sa víťazný telefónny prístroj mohol stať úspešným modelom nového radu telefónov Tesla Stropkov a obohatením jeho exportnej schopnosti.

Myslíte si, že sa môže i v budúcnosti rozvíjať spolupráca s VŠVU?

Ing. S. Hrdá: Slovenské telekomunikácie ponúkajú pre svojich zákazníkov v predajniach INFOTEL koncové zariadenia, čiže telefóny, faxy, nahrávače atď. Táto predajná sieť je pre nás i nástrojom na prieskum trhu a hľadanie nových trendov pre slovenský trh, ktorý má svoje vlastné špecifiká. Z tohto dôvodu by sme chceli VŠVU navrhovať rokovania o trvalejšej spolupráci.



cena
1.

Michal Staško
V. ročník
Zvonkoo, Klínkoo, Crnkoo (z ľava do prava)



Šimon Mišurda, II. ročník, (kresby a model telefónu)
Stolový a nástenný telefónny prístroj sa skladá zo základu, na ktorý sa môžu pripieňovať rôzne plochy podľa prostredia, vkusu či finančných možností zákazníka.

Podľa svojej prispôsobivosti prostrediu má názov Chameleón, ktorý je riešený logom.

Aký je váš názor na spoluprácu s VŠVU?

Ing. M. Kočan: Sme veľmi radi, že sa podarilo úspešne realizovať projekt na tému Štandardný telefónny prístroj vo veľmi perspektívnom spojení študenti – výrobca – odberateľ. Študentské práce mali veľmi dobrú úroveň.

Plánujete niektorý z telefónov v krátkej budúcnosti vyrábať?

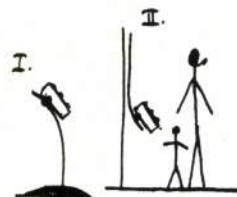
Ing. M. Kočan: V súčasnosti je inovačný cyklus telefónnych prístrojov 2 až 3 roky a predpokladáme, že sa bude sústavně skracovať. Je len samozrejmé, že sa budeme snažiť prednostne využiť výsledky súťaže a v spolupráci s autorom designu doriešiť návrh do podoby vhodnej pre výrobu. Aj v budúcnosti uvítame takýto druh súťaže, pretože sme sa presvedčili, že svojou úrovňou dáva záruku kvalitného designu.



cena
2.

LONG TELEPHONE

- STOJACI OBJEKT
2. PRÍPNUTÝ KU STENE (STĚNOVÝ TELEFÓN)
3. MOŽNOSŤ VŤAŽNÝCH ŠNŮRY
4. MOŽNOSŤ NADSTAVOVAŤ ĎALŠIE ČASTI (TELEFÓN, ZÁZNAMNÍK)...
TELE-LEGO
5. NEZABERAŤ MIESTO NA STOLE



Semestrálne zadanie formou súťaže sa objavilo na katedre designu po prvýkrát.
Motivovala vás finančná odmena pre víťaza?

M. STAŠKO: Otvorene sa priznám, že do súťaže som išiel iba kvôli finančnej odmene. Bol to hnací moment, stimulovala ma. Zo začiatku som sa vôbec nechcel púšťať do tejto úlohy, lebo telefóny, to nie je moja parketa. Orientujem sa skôr na interiérové prvky, i keď telefón v konečnom dôsledku je tiež súčasťou interiéru, ale vyžaduje si oveľa presnejšie a prísnejšie kritériá. Kreativnosť sa v tomto prípade nedá využiť tak, ako by mi vyhovovalo. Neskôr však, keď som sa dostal do problematiky, nebol rozhodujúci prvotný moment. Išlo mi len o prijateľný výsledný efekt, ktorý nakoniec prekvapil i mňa.

Ako sa s odstupom času pozeráte na priebeh súťaže?

M. STAŠKO: Výhodou tejto úlohy bolo, že sa objavila v takejto forme po prvýkrát. Finančný stimul určite podporuje súťaživosť, ktorá stiera hranice medzi staršími a mladšími. Mladší spolužiaci, ako potvrdili výsledky súťaže, mali lepšie nápady a starší zas mali viac skúseností s realizáciou. Bolo zaujímavé, že téma štandardný telefónny prístroj je vlastne konvenčná záležitosť, čo už sa dá na ňom nové riešiť? Obával som sa, že všetky návrhy budú na jedno kopyto. Prekvapilo ma však, že od začiatku bolo 9 rôznych návrhov. Myslím si, že keď sa rieši jeden problém, dá sa ísť viac do hĺbky. Súťažný semester bol jedným z najlepších a najlepšie zorganizovaných.

Riešili ste úlohu, ktorá bola obmedzená konkrétnymi požiadavkami výrobcu. Určite ste sa stretli i s problémami, ale myslím si, že to mohla byť i dobrá skúsenosť.

M. STAŠKO: Najťažšie bolo vyriešiť novosť tvaru a zladíť ho so všetkými obmedzeniami a možnosťami Tesly Stropkov. Človek vníma v prvom rade telefón cez jeho tvar. Funkcie sú jasne dané už len cenovým odstupňovaním.

Na jednej strane bolo ťažké vysporiadať sa so všetkými obmedzujúcimi faktami, na druhej strane bolo pre mňa prínosom, že dokážem riešiť problém, ktorý je na objednávku, a nepostavil som si ho len sám pre seba. V prvej fáze bolo dôležité, ale i dosť komplikované spraviť si rešerše z dostupných časopisov a kníh. Vlastne ani neexistuje publikácia o tejto problematike.

Aká bola koncepcia vášho telefónu a v čom vidíte jeho výhody?

M. STAŠKO: Riešil som 3 varianty – koncepcie telefónu. Jednoduchý domáci s možnosťou zavesenia na stenu, luxusný variant s displayom a kancelársky tiež s možnosťou zavesenia. Moje riešenia telefónov majú niekoľko výhod. Jednak sú to trojuholníkové tlačidlá, ktoré umožňujú prehľadnosť, trvácnosť, ušetrenie výrobných nákladov (potlačenie tlačidiel je finančne náročné), ľahký servis a pod. Tvar slúchadla (mikrotelefónu) a tela telefónu je riešený ergonomicky. Výrezy z oboch strán telefónu sú vhodné na uchopenie pre ľaváka i praváka. Perforácia na šírenie zvuku je povýšená na dekoratívny prvok – symbolizuje pavučinu šírenia zvuku. Riešil som i pomenovanie telefónov. Názvy telefónov „Klinkoo“, „Crnkoo“ a „Zvonkoo“ vychádzajú z niečoho príjemného, ľahko zapamätateľného a často používaného ako napr. brnkni mi, zazvoň a pod. Telefón má i možnosť zapisovania telefónnych čísel priamo na aparát.

Aká bola z pohľadu budúceho profesionálneho designera spolupráca s výrobným podnikom?

M. STAŠKO: Nie som si celkom istý, či Tesla Stropkov docenila, že sa v rámci súťaže odvíjala práca za veľký finančný obnos, ktorý by sa musel v iných podmienkach zaplatiť inak. Viazli presné informácie, čo budeme na aparátoch riešiť. Menil sa rozmer displaya, nebol daný presný počet tlačidiel. To sú z hľadiska designerského riešenia veľmi dôležité veci. Priznám sa, čakal som i od ostatných zainteresovaných profesionálny prístup. Na druhej strane je to zase fajn, že niečo také sa podarilo zorganizovať. Veľkým prínosom bola prepracovaná koncepcia zadania a presný časový harmonogram. Jedným z najzaujímavejších momentov bola exkurzia v Tesle Stropkov, kde vznikla zaujímavá diskusia s vedením podniku, s konštruktérmi a technológmi.

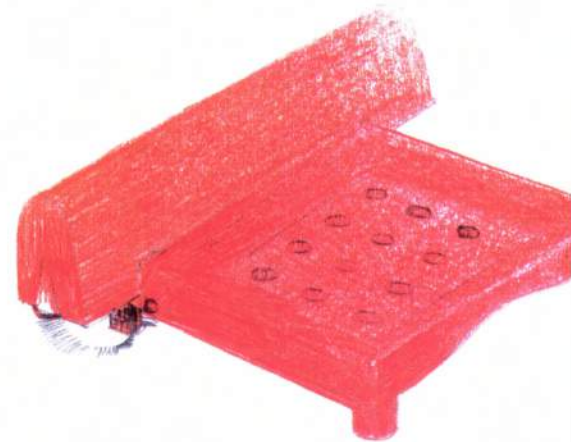
Súťaž máte už úspešne za sebou. Išli by ste do podobnej akcie opäť?

M. STAŠKO: Mám svoje kritériá na to, čo si trúfem a čo nie. Interiérový design je moja parketa. Sú však oblasti designerskej tvorby, ktoré si vyžadujú obrovské skúsenosti a špecifické znalosti, dlhoročnú prax. I v tejto súťaži sa mi však potvrdilo, že niekedy je 100 % úspechu, keď designer dokáže verbálne predstaviť a obhájiť svoj projekt.

Je veľmi dôležité vedieť komunikovať.



Michal Staško
V. ročník
Klinkoo



Andrea Pinková
II. ročník

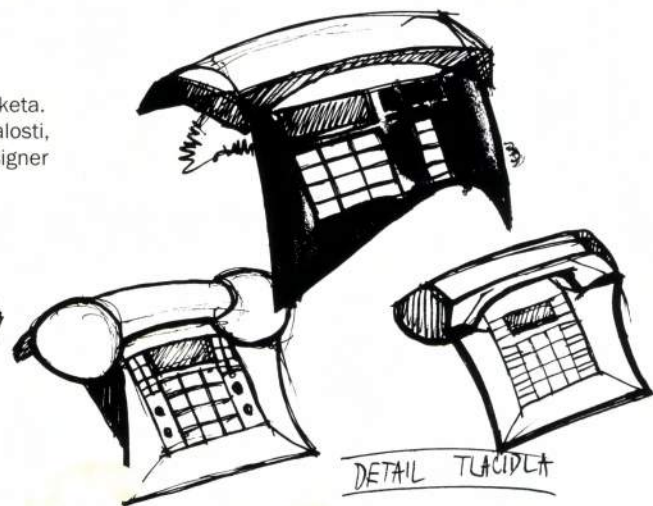


Foto: R. Kočan
Za rozhovor ďakuje
Katarína Hubová

Pohyblivé hranice

XVI. kongres ICOGRADA '95

Lisabon

Zdena Burianová

icograda

portugal

Miestom tohoročného stretnutia grafických designerov z celého sveta - XVI. kongresu ICOGRADA - bolo slnečné Portugalsko. Lisabon, ktorý bol r. 1994 Európskym kultúrnym mestom, privítal vyše 300 reprezentantov z 36 krajín v priestoroch moderného komplexu múzea Calouste Gulbenkianovej nadácie uprostred botanického parku mimo centra starého mesta. Tri a pol kongresových dní vzhľadom na mimoriadne intenzívny prednáškový program síce neposkytovalo možnosť navštíviť čokoľvek z historicky zaujímavých miest Lisabonu za denného svetla, ale dokonale splnilo svoj cieľ: získať nové informácie o kultúrnej politike jednotlivých zúčastnených krajín, prehľad o aktivitách skupiny Next Generation, ktorá v rámci ICOGRADA reprezentuje študentov a mladých začínajúcich grafikov v medzinárodných projektoch, a osobné stretnutia kolegov.

Témou kongresu boli Pohyblivé hranice, a to nielen v zmysle vzniku nových štátov na konci 20. storočia, ale predovšetkým v zmysle zmien v profesii grafického designera v dôsledku zmien myslenia spoločnosti, zmien v nových technológiách, nových médiách.

Prvé prednášky boli venované otázkam digitalizácie designu (Gérard Mermor: Design do technológie, technológia do designu?), multimédiám (David Grossman: Nová funkcia, nové médiu a virtuálna non-realita, ktorú prinášame v tomto čísle DE SIGNUM; Pedro Rentev: Možnosti interaktivity) s dôrazom na rozdielnosť politickej, ekonomickej, psychologickéj a kultúrnej klímy v rôznych častiach sveta. Zvlášť bola diskutovaná otázka knižnej tvorby a elektronických publikácií vizuálnej percepcie a sémantiky nových i starých symbolov grafického jazyka (Taeko Wydell: Mozog a jazyk - je japončina iná než angličtina?; Cal Swann: Výučba vizuálneho jazyka; Paulo Cunha e Silva: Hranice viditeľného; Bruno Monguzzi: Hranice medzi objektívne funkčnou a subjektívne expresívnou typografiou) a opätovne diskutovaná zodpovednosť designera - jej ekologické a morálne aspekty.

Tretí deň už tradične patrilo vzdelávaniu a otázkam školstva v oblasti grafického designu. Témou dňa boli Hranice medzi kultúrami. Hlavnú prednášku Jorgeho Frascaru, bývalého prezidenta ICOGRADA a profesora na Univerzite v Alberte, priniesieme v ďalšom čísle nášho časopisu. (Mimochodom, o niekoľko dní po skončení kongresu v Lisabone sa konal v Edmontone v Kanade samostatný kongres o designerskom školstve - ako vidieť, otázka globalizácie školstva a kultúrnej rozdielnosti je stále aktuálna). V tejto sekcii vystúpil s prednáškou i terajší prezident ICOGRADA José Korn Bruzzone z Chile (Výučba designu v Latinskej Amerike) a Robin Fior z Londýna.

Velký záujem a diskusiu vzbudilo vystúpenie Geoffreyho Adamsa o vstupe nových technológií a ich vplyve na právnu ochranu prác grafického charakteru a otázky copyrightu pre CAD Design.

Posledný deň kongresu vystúpil ešte Helmut Langer, konzultant Rady Európy a UNESCO pre otázky designu, ktorý sa venoval problematike komunikačných možností prostredníctvom grafického designu pre staršiu generáciu a handicapovaných ľudí, a James Woudhuysen, venujúci sa prognózam ekonomického vývoja a sociálneho správania sa spoločnosti na konci 20. storočia. Hostiteľmi XVI. kongresu ICOGRADA boli dve portugalské asociácie grafických designerov, ktoré sa o svoju hosťiteľskú úlohu podelili takto: kongres sa konal v Lisabone a valné zhromaždenie v slávnom meste Porto na brehu Atlantického oceánu, vzdialenom asi 300 km od Lisabonu.

Nasledujúce dva dni sme teda prežili v rýchlom pracovnom tempe na Fakulte výtvarných umení na Univerzite v Porto. Prijali sme medzi seba nových členov, okrem iného i DC ČR - gratulujeme! Valné zhromaždenie zvolilo i nový výkonný výbor na roky 1995-1997, ktorý bude pracovať v zložení:

José Korn Bruzzone (Chile) - prezident, Philippe Gentil (Francúzsko) - bývalý prezident, Mary Mullin (Veľká Británia) - generálna tajomníčka, Albert Ng (Kanada), Sadik Karamustafa (Turecko), Anders Suineson (Švédsko), David Grossman (Izrael), Guy A. Schochaert - prezident ICOGRADA 1997-1999, Michael Hardt (Nemecko).

Valné zhromaždenie rozhodlo, že budúci kongres sa bude konať roku 1997 v Buenos Aires (Argentína) a valné zhromaždenie v Montevideu (Uruguay).

Najdôležitejším bodom programu valného zhromaždenia podľa mňa je aktivita zameraná na oficiálnu registráciu profesie „grafický designer“ do profesných katalógov všetkých krajín, ku ktorej sa prihlásilo viac než 20 zúčastnených štátov. Je totiž zvláštne, že táto profesia, ktorá ovplyvňuje náš každodenný život a jej úlohou je sprostredkovanie informácií, teda základná vizuálna komunikácia, oficiálne de iure neexistuje. SDC sa pripojilo k tejto iniciatíve a v najbližšom období bude spolupracovať pri formulácii definície tejto profesie tak, aby vyhovovala medzinárodne platným normám.

O designe: nová funkcia, nové médiuM a virtuálna nerealita

D a v i d G r o s s m a n

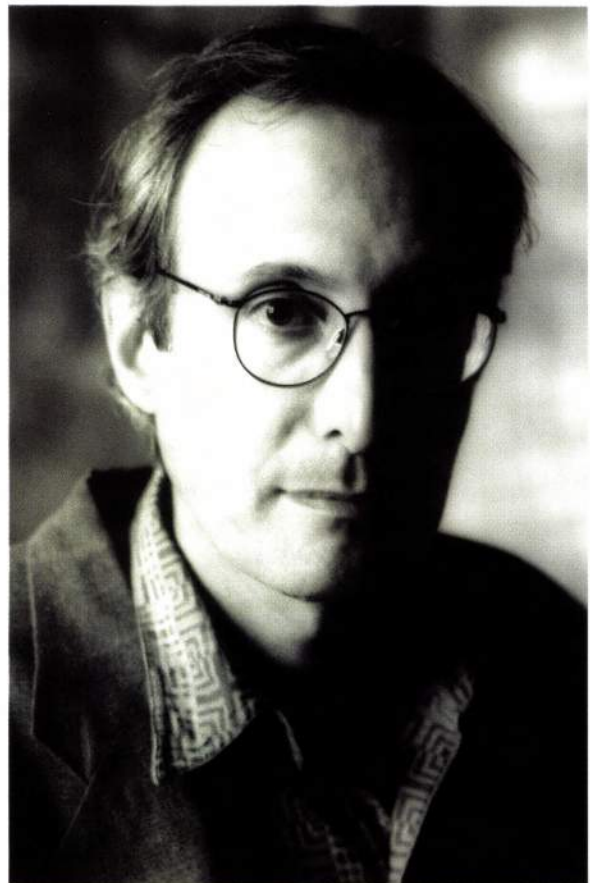
Väčšina z nás, čeliac ustavičnému útoku technologických zmien, v úvahách o vplyve technológie na design reaguje zmesou nádeje a strachu, obdivom nekonečných možností, ktoré poskytuje technika, zmiešaných so strachom, že stratíme kontrolu nad týmto monštrum a staneme sa čímisi menej ako ľuďmi. Ako vždy, aj teraz stojíme pred zmenami. Zmena je jediná konštanta. A ako vždy, aj teraz je technológia pohonným motorom zmien. Designeri sú katalyzátormi zmien, tých, ktoré uvádzajú do chodu transformáciu nových možností na novú, dúfajme, lepšiu budúcnosť.

Tento úvod by bol rovnako vhodný pred dvoma rokmi v Glasgowe (spojený kongres IFI, ICSID, ICOGRADA - pozn. red.), aj pred dvadsiatimi rokmi. Ak by sa konferencia ICOGRADA konala pred 500 rokmi, niekto by tam hovoril o dôsledkoch nového vynálezu pána Gutenberga a niekto iný by spochybňoval budúcnosť knihy.

Zmena - stála a dynamická - je jednou z mála životných konštánt. A rovnako konštantnou je rola designera - ako vždy stojaceho v prednej línii zmien, uvádzajúceho zmeny do kultúry, vied a spoločnosti. Aby sme správne chápali našu rolu a aby sme efektívne zlepšovali naše designerské schopnosti, musíme sa občas na veci pozrieť s odstupom a znova definovať design a tvorbu designu.

Pre mňa je design aplikáciou zámeru, metódou, ktorou dosahujeme ciele, postupom, ktorým vytvárame komunikáciu, predmety a fyzickú skúsenosť.

Na designerských školách v 70. rokoch nás učili tradičný program Bauhausu, **že forma sleduje funkciu**. Po skončení školy sme vstúpili do spletitého nového sveta postmodernej architektúry, designu výrobkov a grafiky, ktoré predstavovali vážnu hrozbu. Zdalo sa, že design - dobrý design, súčasný design, populárny design, úspešný design - sa oddeľuje od **funkcie**. Intuitívne sa však predsa len zdalo, že tieto budovy a design v detailoch, materiáloch a rozsahu slúžili ľuďom lepšie ako sterilný betón a oceľ modernizmu. Boli humánnejšie, pohodlnejšie, často humorné a „priateľské k užívateľovi“. Zdali sa byť lepšie prispôsobené potrebám ľudí, no nezhodovali sa s predstavami modernizmu. Nielenže sa útočilo na metódy modernizmu, ale aj uctievané sociálne myšlienky Bauhausu sa akoby zbavili lesku a zastarali.



Zdalo sa, že platnosť myšlienky **forma sleduje funkciu** utrpela ničivými účinkami času.

Skúmaním sme zistili, že to, čo sa zmenilo, nebol **proces formy sledujúcej funkciu**, ale špecifická **povaha funkcie**. V čase, keď technika poskytuje materiály, ktoré dovoľujú štruktúru bez ohľadu na formu, keď ochrana pred prírodnými živlami je daná a nie je výzvou, **funkcia** designu a architektúry už nie je fyzikálna, ale psychologická. (V určitom zmysle vždy bola. Svedčia o tom stredoveké katedrály a psychologická rola, ktorú tak úspešne hrajú. Ale v čase modernej priemyselnej doby ostal náš psychologický rámec zakotvený vo fyzikálnej funkcii.)

Zbavený technologických obmedzení, vrátane potreby oslavovať novú technológiu, postmoderný designer dnes stojí predovšetkým pred **komunikáciou** myšlienky.

Pozrime sa na budovu Disneyho tímu v Lake Buena Vista, Florida, ktorú navrhol Arata Isozaki. Akú **funkciu** tieto **formy** sledujú? Neboli

navrhnuté, aby chránili ľudí pred živlami. Určite neodzrkadľujú štruktúru. Nezakladajú sa na priestorových požiadavkách. Táto budova je prostriedkom komunikácie. Ak mi dovolíte, **médiom** komunikácie.

Druhý príklad: videokamera, navrhnutá študentom priemyselného designu z Cranbrook, nemá žiadne elektronické a fyzikálne obmedzenia. Akú funkciu sleduje tento design? Cieľom designera je komunikovať (osobne), odovzdať v designe odkaz o tomto nástroji záznamu komunikácie, vyhlásenie o samotnej podstate komunikácie.

Súčasný grafický design, napr. typografie Nevila Brodyho, zanechal tradičnú čitateľnosť. Pamätám sa, keď čitateľnosť bola jedenástym prikázaním, **funkciou**, ktorú **sledovala** typografická forma. Brody nám však predkladá možnosti výberu, niekoľko kanálov chápania. Čitateľ už nie je pasívny. Dešifruje rôzne grafické riešenia, čitateľ sa stáva aktívnym účastníkom, partnerom v komunikačnom procese. (Niekedy ide o dvojsmyselnosť, ba aj **zámerne** dvojsmyselnosť. Výber je významným komponentom komunikácie.)

Takže **forma sleduje funkciu**, ale funkcia sa zmenila. Je skôr psychologická ako fyzikálna, viacnásobná a vrstvená ako singulárna a skôr emotívna ako racionálna. **Nová** zdokonalená funkcia.

Súčasnne, a čiastočne v dôsledku rovnakého vývoja v technike, sa čoraz väčšmi zotiera tradičné delenie medzi oblasťami designu. Aký je význam architektúry v technike virtuálnej reality? Architektúru, ktorá nemôže existovať, ktorá nepotrebuje štruktúru, môžeme vidieť a (virtuálne) vnímať.

Hudba sa stala **vizuálnym** zážitkom. MTV, **hudobná** televízia - počujeme ju, alebo pozeráme? Dnešná hudba sa premieta prostredníctvom videa - vizuálneho média.

Svet je ďaleko viac vizuálne orientovaný. Deti sú odchovávané multikanálovou 24-hodinovou káblovou televíziou. Neprestajne sme bombardovaní miliónmi vyrobených vizuálnych stimulov. Naša kultúra je tvorená záplavou spoločných predstáv, symbolov a znakov - medzinárodných a často vyradujúcich jazyk - Coca Cola, Jeans a O. J. Simpson's Ford Bronco.

Keď sa stávame vizuálne viac „gramotní“, keď naša vizuálna rafinovanosť rastie, je to na úkor písaného slova? Ak je to tak, nezaplatíme veľkú cenu znížením našej predstavivosti, našej schopnosti abstraktne myslieť? Je priskoro o tom hovoriť? Myslím si, že nie. Je jasné, že mladšia generácia má oveľa väčšiu schopnosť absorbovať vizuálne stimuly. Ich vizuálne prostredie, ich vizuálna pamäť, ich vizuálna kolektívna pamäť, ich vizuálna informačná banka je oveľa bohatšia ako naša. Fyziologicky sú oveľa schopnejší chápať vizuálnu metelicu.

Medzinárodná vizuálna kultúra umožňuje spoločné zážitky na veľké vzdialenosti, prekračujúc národné, sociálne, etnické a kultúrne hranice. Skutočne máme svetové spoločné zážitky, ktoré by mali mať desivé politické, sociálne a ekonomické dôsledky, no napriek tomu sa niektoré veci nemenia. Všetci napr. **vidíme** Bosnu, **vieme** o Bosne, a Bosna predsa pokračuje.

Digitalizácia, satelitné komunikácie a vláknová optika poskytujú jednotlivcovi mnohoraký prístup ku komunikácii, no zároveň táto technika môže vytvoriť nové kanály sebaskúmania, osamelosti a odcudzenia.

Televízia vytvorila svetovú dedinu. Každá rodina si sadá okolo elektronického krbu a sleduje rovnaké programy. Možno sa hádajú, kto ju bude diaľkovo ovládať, ale v podstate ide o spoločný rodinný zážitok.

Interaktívne televízne počítače implikujú individuálne programovanie. Možnosti sú prekvapujúce, umožňujú jednotlivcom v najodľahlejších oblastiach okamžitý kontakt a interakciu s akýmkoľvek zdrojom informácií. Čo ostane zo spoločných rodinných zážitkov? Aký bude účinok na spoločenstvo, na spoločnosť?

Aká je rola designera, aká je jeho zodpovednosť?

Dnešný designer, či sa zameriava na grafický design, design výrobkov alebo priestorový design, sa musí zapodievať predovšetkým **experimentálnym** designom, vždy inkorporujúc multisenzorové celkové riešenie, pretože máme do činenia s generáciou vycvičenou v multisenzorovej komunikácii. „Nepočuje“ generácia, ktorá „vidí“ vizuálne stimuly? Keď robí design pre generáciu, ktorá je zvyknutá na simultánnu vizuálnu, audio a fyzikálnu stimuláciu, designer nepra-

cuje simultánne v niekoľkých individuálnych médiách. Designer stojí pred novou výzvou, nie **multi**-médiá, ale skôr nové médiu **M**, veľmi multiobsažné a všeobsažné, ale veľmi dobre definované singulárom.

Multi-médiá implikujú inkorporáciu rôznych médií (a preto viacnásobnú senzorickú stimuláciu) podľa výberu, zatiaľ čo všeobsažné nové médiu **M** eliminuje slobodu ignorovania ktorejkoľvek možnosti. Designer musí v každom prípade brať do úvahy všetky aspekty potenciálneho vnímania. Má povinnosť zvážiť všetky aspekty, ktoré má viacdimensionálne médiu **M**, a formulovať riešenie, ktoré osloví všetkých.

Pridanie zvuku k blikajúcemu počítačovému obrazu nie je multisenzorové riešenie. Len ak designer stanovil počítačnú multisenzorovú koncepciu, bude schopný formulovať multisenzorový, vnemový design. Nové médiu **M** nie je možné rozdeliť na časti. Je nedeliteľné, i keď sa zdá, že dobre navrhnuté riešenie nestimuluje všetky zmysly. Aj designerovo rozhodnutie **ne**stimulovať niektorý zmysel je multisenzorové rozhodnutie. Ticho je veľmi mocný sluchový zážitok, keď existuje potenciál pre sluchovú stimuláciu. Dobrá (tradičná) kniha môže byť vynikajúcim príkladom predchodcu nového média.

Na druhej strane nepremyslená, nepotrebná, nedoriešená stimulácia všetkých zmyslov len preto, že to dokážeme urobiť, vytvára audiovizuálny hluk a znečistenie.

Prístup k designu v podmienkach nového média nastoľuje zaujímavý pohľad na „virtuálnu realitu“. Zatiaľ čo technici vytvárajú nové možnosti vnemového designu prostredníctvom umelej stimulácie zmyslov, navrhujem, aby sa designeri pokúšali vytvárať **virtuálnu nerealitu** - vnemy také silné, také originálne, že sa približia k hraniciam reality.

V 50. rokoch sa piloti experimentálnych raketových lietadiel pokúšali lietať rýchlejšie a vyššie pri každom lete. Hovorili o „tlačení balónu“, keď lámali rekord za rekordom. Rovnakým spôsobom technici vyvíjajú čoraz rafinovanejšie aplikácie virtuálnej reality. Zatiaľ čo existujú určité obavy, že tieto simulované, riadené zážitky môžu mať škodlivý účinok na spoločnosť, nikto nemôže zastaviť technický pokrok.

Ja si však myslím, že designeri by mali tlačiť balón z druhej strany - silné nové zážitky by sme mali vytvárať skutočnou stimuláciou zmyslov. Ako vnemoví, multisenzoroví designeri by sme mali skúmať nové oblasti vyjadrovania, vytvárať vzrušujúce nové vnemy a približovať sa k **protikladu** virtuálnej reality, k **virtuálnej nerealite**.

V konkurencii medzi simulovanou stimuláciou virtuálnej reality a supernabitým zážitkom virtuálnej nerealite stoja designeri pred vzrušujúcimi výzvami a možnosťami.

Poznanie, že existuje nové médiu **M** s veľkým **M** na konci, a tlak priblížiť sa k virtuálnej nerealite veští zmenené povedomie designu. Musíme vždy zápasit s **celkovým** obrazom. Musíme hľadať nové metódy a zmeniť vzdelávací proces.

Dnešný designer je teda zodpovedný za vytváranie zážitkov, je režisérom v multidimensionálnom médiu. Design je definovaný ako proces, ktorým vytvárame komunikáciu a zážitky prostredníctvom manipulácie v čoraz tvárnejšom vizuálnom, materiálnom a priestorovom prostredí.

DAVID GROSSMAN je spoluzakladateľom a jedným z dvoch riadiateľov inštitúcie Vital - The Tel Aviv Center for Design Studies (spolu s grafickým designerom Yaki Molchom). Je členom novozvoleného výkonného výboru ICOGRADA. Zameriava sa na environmentálny grafický design, angažuje sa v oblasti výučby designu na medzinárodnej úrovni. Od r. 1995 je zahraničným spolupracovníkom nášho časopisu.

OD KRÁLOVSKÉJ ZBIERKY

k
modernému

Design

Centru

*Peter Frank
Design Center
Stuttgart*



Prosím čitateľa, aby v tom nehľadal nejaký nemecký šovinizmus, keď začnem tým, že Design Center Stuttgart je pravdepodobne najstarším design-centrom na svete. Pretože jeho korene siahajú až do roku 1850, keď bola založená »Zbierka vzoriek kráľovského ústredia pre remeslá a obchod«.

Zakladateľ Zbierky vzoriek Ferdinand von Steinbeis skupoval po celej Európe vzorky nábytku, porcelán, keramiky, kovové prístroje, textilie, hodiny, šperky, hračky a úžitkovú grafiku. V tom istom čase vznikli podobné zbierky v Londýne, vo Viedni a v Štokholme, z ktorých sa však vyvinuli múzea umeleckých remesiel, slúžiace na všeobecnú osvetu, zatiaľ čo stuttgartská zbierka svojím charakterom jednoznačne slúžila na podporu priemyslu.

Do roku 1961 mala zbierka 300 000 exponátov, medzi nimi aj početné vzorníky textílií. Krajinská vláda Bádenska-Württemberska vtedy rozhodla, že súčasné exponáty slúžia- ce rozvoju designu, a teda aj hospodárstvu, nemôžu sa vystavovať dovedna s historickými exponátmi. Zbierku odovzdali Württemberskému krajinskému múzeu a Design Center Stuttgart nadobudol dnešnú štruktúru. Je súčasťou Krajinského živnostenského úradu Bádenska-Württemberska, ktoré podlieha ministerstvu hospodárstva a slúži na podporu stredného priemyslu v týchto oblastiach: ďalšie odborné vzdelávanie, technika, patenty, energia, podniková ochrana životného prostredia, zakladanie existencií, otvorenie zahraničných trhov.

Design Center Stuttgart je teda súčasťou štátnej podpory rozvoja hospodárstva, pretože Bádensko-Württembersko vidí v designe dôležitý faktor podnecujúci súťaživosť. Design Center Stuttgart je jediné štátne design-centrum v Nemecku. Designové inštitú-

cie vznikli medzitým už takmer v každej spolkovej krajine, okrem iného v Berlíne, Darmstadte, Drážďanoch, Essene, Hannoveri, Kiele, Mníchove, Norimbergu, Saarbrückene a Schwerine.

Design Center Stuttgart má vlastnú výstavnú plochu približne 1 300 m² v Dome hospodárstva, kde bývajú aj početné výstavy, kongresy a rokovania, ktoré usporadúva krajský živnostenský úrad, ako aj iné organizácie, firmy a združenia. Roku 1994 privítal Dom hospodárstva 440 000 návštevníkov, ktorých štvrtina si pozrela aj výstavu designu. Hoci Design Center Stuttgart je financované výlučne z prostriedkov bádensko-württemberského ministerstva hospodárstva, vôbec to neznamená, že by podporovalo iba bádensko-württemberské výrobky, firmy a designerov. Tak ako sa bádensko-württemberské výrobky exportujú do celého sveta, aj u nás sú otvorené dvere zahraničným exponátom, prirodzene za predpokladu, že ich vyberie naša designová porota.

Výstavy

Každý rok sa koná výstava Výberový design. Dosaď bola otvorená pre všetky sériové výrobky, ktoré sú na nemeckom trhu, neplatili tu nijaké obmedzenia, prístupné bolo všetko – od polievkovej lyžice až po lyžicu bagra. Firmy, ktoré prihlásia výrobok, hradia náklady na dovoz a odvoz a v prípade, že porota výrobky prijme, prispievajú skromnou čiastkou na katalóg. Okrem vystavenia výrobku a dokumentácie v dvojjazyčnom katalógu dostanú firmy označenie Sales Promotion. Úspech výrobku, prijatého do Výberového designu, nie je merateľný stúpajúcim obratom, omnoho významnejšie je to, že stúpne imidž vyznamenaného výrobku, ktorý sa spomedzi množstva ostatných prebojoval na popredné miesto. Doterajší systém Výberového designu sa v budúcnosti zmení (veríme, že zlepší), nebudú sa už môcť prihlasovať výrobky bez obmedzenia, ich okruhy budú tematicky vymedzené, prvou témou budú výrobky dlhodobej spotreby. Okrem toho budú medzinárodní experti odporúčať určité priekopnícke výrobky, aby vznikol široký a inovačný výber. Navyše sa popri sériových výrobkoch môžu prihlasovať alebo nominovať aj koncepty.



Okrem Výberového designu sa ročne usporadúva štyri až šesť rozličných špecializovaných výstav, ktoré oslovujú vždy nové skupiny návštevníkov. Scenár týchto špecializovaných výstav vypracúvame vo všeobecnosti my, alebo ich občas preberieme aj od iných ustanovizní. Uvádzame niektoré témy z minulých rokov: Ženy v designe, Internacionálne záhradné náradie, Design v Európe, Výklenky, premeny v domácnosti a bývaní, od ohniska k mikrovlnke, Kofajová doprava budúcnosti, Návrhy na integrovaný koncept dopravy, Bývanie v starobe, Design sa začal, Nadčasové tvary (klasici designu), Design z Katalánska, Majstrovsky tvarované drevo, Prechmaty; jedlo i priestor vyžaduje remeslo, Drevo a tvar, žiť s prácou

Cieľom posledných troch výstav bolo podporiť rozvoj tvorivosti v remesle. Takmer ku všetkým výstavám vydávame dvojjazyčné katalógy, ktoré sa predávajú za výrobnú cenu.

Súťaže

Súťaže sú všeobecne úspešnými nástrojmi prispievajúcimi k rozvoju designu. V rámci podporných opatrení bádensko-württemberskej vlády, zameraných na jednotlivé odvetvia, sme zorganizovali súťaže spojené s putovnými výstavami, napríklad Nábytkový design, bádensko-württemberské centrum a Medzinárodná súťaž designu pre textil a módu I + I.

Do týchto súťaží možno prihlásiť sériové výrobky a študentské návrhy, ktorých cieľom je poskytnúť podnety domácemu hospodárstvu (celkom v intenciách historickej »Zbierky vzoriek«), ako aj zreteľne ukázať zahraničiu, že krajina Bádensko-Württembersko neprodukuje len špičkovú techniku a autá, ale že práve ľahký priemysel – nábytkárstvo a textilný priemysel – tu hrá dôležitú hospodársku úlohu. Popri súťažiach, ktoré vypisujeme my, bývame občas aj spoluorganizátormi súťaží, ktoré vypisujú firmy, niektoré odvetvové organizácie alebo veľtržné spoločnosti.

Remeslo

Od leta 1994 pôsobí v rámci stuttgartského design centra Odbor pre tvorivosť v remesle, ktorý spoločne s remeselnými organizáciami pripravuje semináre, výstavy, súťaže a publikácie, aby sa mladí remeselníci zdokonaľovali v modernej remeselnej tvorivosti.

Nové podporné metódy

Na doplnenie tradičných nástrojov rozvoja, ako sú výstavy a súťaže, sme objavili dve nové cesty:

V spolupráci s Nemeckým strojárskym výrobným zväzom (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagebau VDMA) sa našlo dvanásť bádensko-württemberských výrobcov strojových zariadení, v ktorých na úlohách designu v rámci postgraduálneho štúdia pracujú študenti Fakulty technického designu Umeleckej akadémie v Stuttgarte spoločne s podnikovými inžiniermi. Študenti sa učia v praxi riešiť konkrétne úlohy designu. Zároveň sa učia aj zúčastnení zamestnanci firmy, zisťujú, že kvalifikovaní designeri nepracujú len na dekorácii a zovňajšej schránke, ako sa ešte často falošne domnievajú poniektorí v strojárkej výrobe. Výsledky akcie »Design technických prostriedkov« predstavíme na veľkej celoodvetvovej konferencii o inovácii a namiesto bežných katalógov po prvý raz vydáme CD-ROM. Na jar 1994 sme usporiadali kongres Tvorivosť v doprave, pričom sa utvorili interdisciplinárne pracovné skupiny, ktoré v priebehu roka spracúvali projektové témy, ako napr. »Diaľnica 2000«, »Flexibilná mobilita«, »Individuálna doprava«, »Dopravná kultúra«, »Zastávky«. O výsledkoch sa usporiadala verejná diskusia, porota udelila ceny a niektoré projekty majú dnes aj vyhladky na realizáciu. Pri tejto akcii hralo Design Center Stuttgart úlohu moderátora, poukázalo na problémy, ktoré by plánovači dopravy, designeri, architekti, inžinieri, železničné a autobusové podniky, ako aj dopravní politici mali riešiť spoločnými silami. Pritom tu bolo aj isté riziko, pretože nie všetky projektové skupiny roztrúsené po celom Nemecku, ktoré tak nádejne začínali, aj vydržali celoročnú prácu.



Plagaty
k výstavám
stuttgartského
Design Center

Informácie

Úlohu ďalšieho odborného vzdelávania plníme približne desiatimi až dvanástimi prednáškami ročne. Témy prednášok oslovujúcich najmä designerov a študentov sa pohybujú asi v tomto rozpätí: »Stratégie dlhodobej spotreby«, »životné prostredie ako tvorivá šanca«, »Fuzzy Logic«, »Management designu« až po »Kultúrne dejiny odmietania módy«.

V snahe presvedčiť výrobné firmy, ktoré ešte nespolupracujú s designermi, o hospodárskej dôležitosti designu, usporiadávame sympóziá, na ktorých referujú podnikatelia o »úspechoch vďaka designu«. Ukázalo sa, že podnikatelia, ktorým dopomohol k úspechu práve design, vedú mimoriadne vierohodne a presvedčivo argumentovať, takže aj ďalší priemyselníci akceptujú ich referáty.

Mladým designerom radíme pri zhaňaní objednávok alebo pracovných miest, výrobcov informujeme o kvalifikovaných designeroch. Design Center však pritom nesmie vykonávať nijakú priamu pracovnú sprostredkovateľskú činnosť, ide len o všeobecné informatívne rozhovory a nakontaktovanie sa na zamestnanecký zväz, na Zväz nemeckých priemyselných designerov (Verband Deutscher Industrie-Designer - VDID). Ďalším informačným prostriedkom je naša knižnica s videotékou, ktorá zahŕňa 6 000 zväzkov a 50 odborných časopisov. Začali sme budovať designovú databázu.

V budúcnosti sa intenzívnejšie sústredíme na určité odvetvia, aby naše akcie na podporu rozvoja boli zamerané konkrétnejšie, pričom najdôležitejším médiom nebudú už výstavy. Okrem toho sa budeme usilovať o aktívnejšiu decentralizáciu, to znamená, že naše podujatia budú smerovať aj do iných miest Bádenska-Württemberska.

Ing. ĽUBOŠ GRÉK

Design

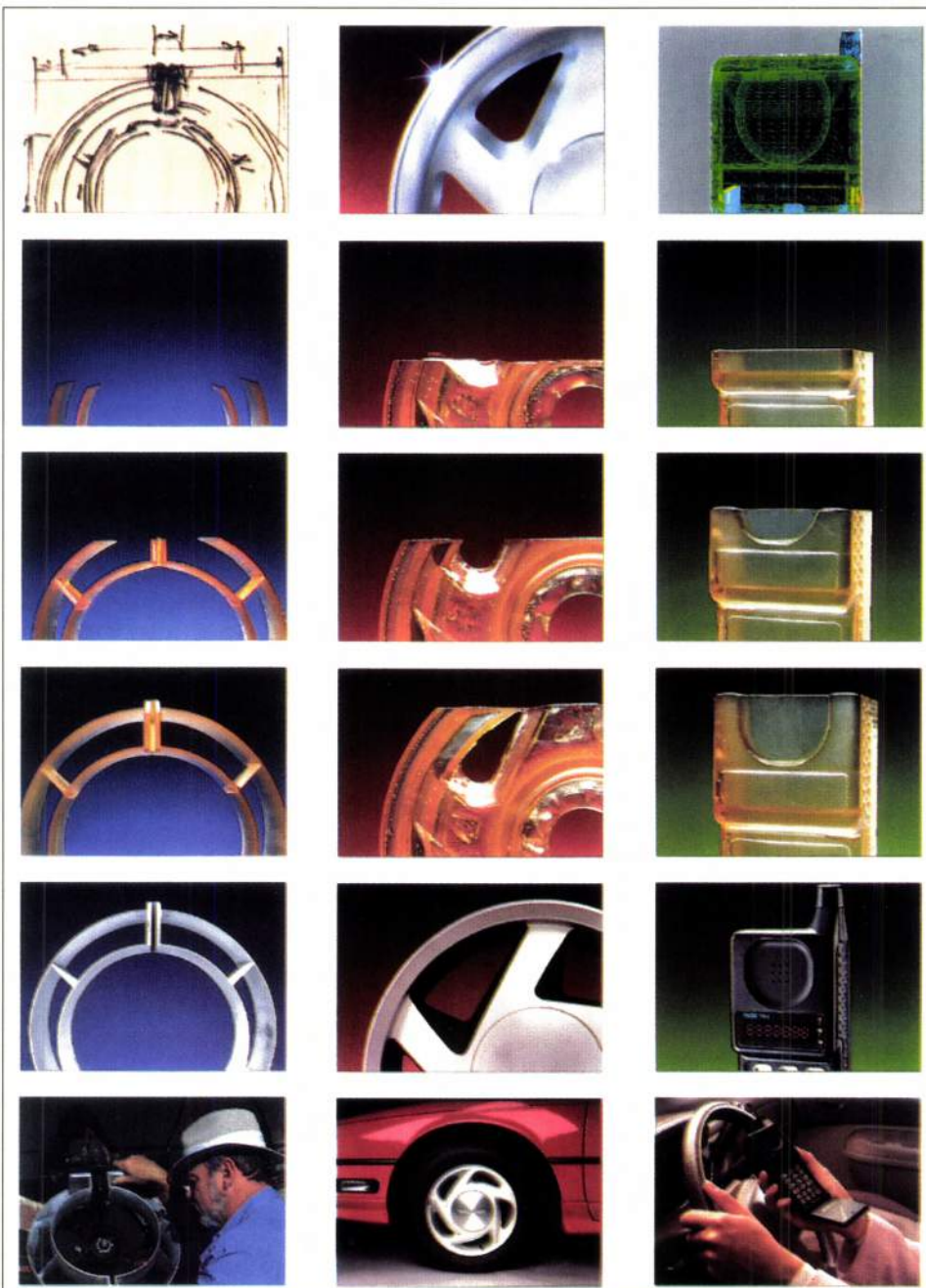
a rýchla
VÝROBA
PROTOTYPOV

Úspech podnikateľského zámeru v rôznych výrobných oblastiach dnes závisí predovšetkým od akceptácie výrobku na trhu. Jeho design je jedným z významných predpokladov úspechu výroby. Účasť designera na vývoji produktu je vo väčšine prípadov taká dôležitá, že sa designer stáva priamym účastníkom cyklu vývoja a výroby. Používanie počítačových programových produktov špecializovaných na podporu priemyselného designu urýchlilo túto integráciu a umožnilo zjednodušiť komunikáciu designera s ostatnými tvorcami produktu - autormi koncepcie, návrhármi, konštruktérmi, technológmi, marketingovými odborníkmi. Konkurenčné tlaky, ktorým odolávajú výrobcovia i členovia ich vývojových tímov, vedú k rastu investícií do vývoja. Zároveň sa objavujú nové technológie, ktoré umožňujú vývoj nových výrobkov urýchliť, zjednodušiť a v konečnom dôsledku aj zefektívniť.

Počítačová integrácia po konštrukcii, technológii, priamom riadení výroby a po designe napokon zasiahla aj oblasť, ktorá doteraz využívala takmer výhradne staré, dlhodobo overené pracovné metódy - tvorbu modelov a prototypov. Metódy, určené na rýchlu výrobu modelov a prototypov pomocou počítača sú vo svete známe pod zovšeobecňujúcim názvom rapid prototyping. K najznámejším z nich patria metódy stereolitografie, Selective Laser Sintering (SLS) a CNC obrábania. Už aj u nás existuje spoločnosť, ktorá poskytuje služby vytvárania modelov pomocou týchto technológií. Najúspešnejšou z metód rapid prototypingu je stereolitografia a z jej princípov vychádza aj väčšina ďalších spomenutých technológií.

Na začiatok trochu histórie

Pri výskumoch využitia ultrafialového (UV) žiarenia v polygrafii prišiel Charles Hull, autor stereolitografie, na to, že fotopolyméry po osvetlení UV lúčmi pomerne ľahko a rýchlo hustnú a tvrdnú.

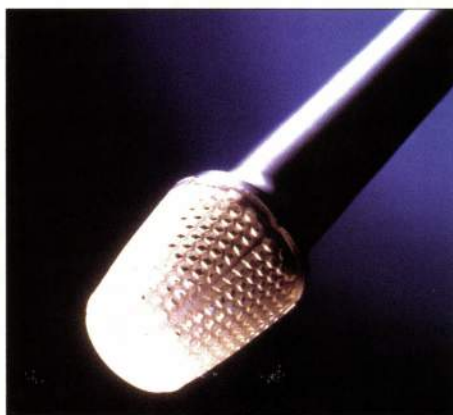


Vytvrdenie kvapalného fotopolyméru pritom nastáva len v oblasti tesne okolo bodu osvetlenia. Napadlo ho, že by tento jav mohol byť využitý v zariadení, ktoré by zabezpečovalo rast trojrozmerných objektov po vrstvách. Po dvoch rokoch vývoja uzrelo svetlo sveta prvé zariadenie. Po jeho úspešnom odskúšaní podal žiadosť o udelenie patentu na novú metódu priestorovej výroby objektov. Patent mu bol udelený roku 1986. V tom istom roku založil firmu 3D Systems, ktorá po zabezpečení financovania projektu vyrobila prvé komerčné zariadenia a položila základy širokého využitia stereolitografie vo výrobnej praxi.

Aké sú princípy metódy?

Výrobný proces prípravy modelov môže byť rozdelený do troch hlavných etáp: prípravy modelu, výroby samotného stereolitografického modelu a jeho dokončenia. Výsledný stereolitografický model je budovaný na základe matematického popisu modelu. Matematický popis je produkován počítačovými systémami trojrozmerného modelovania CAD (Computer Aided Design). Tieto systémy vyvinuté pre konštruktérov (napr. CADD, GMS Graftek, SDR, Pro/Engineer), alebo pre priemyselných designérov (napr. DeskArtes) umožňujú presné definovanie priestorových geometrických vlastností objektov, na základe ktorých bolo možné za použitia výkonnej výpočtovej techniky a príslušných programov simulovať vplyvy mechanického namáhania navrhnutých dielcov, generovať programy pre číslicovo riadené obrábacie stroje, či vykresliť technické výkresy na plotri alebo vytlačiť foto-realistické zobrazenia výrobku na kvalitnej farebnej tlačiarňi. Vytváranie trojrozmerných modelov priamo na základe dát z počítačového matematického modelu si však vyžiadalo použitie nových nástrojov. Firmou 3D Systems boli vyvinuté dátové formáty STL a SLA, do ktorých sú konvertované údaje obsiahnuté v interných formátoch CAD systémov. Pre CAD model, ktorý má byť v stereolitografickom zariadení prevedený do reálnej fyzickej trojrozmernej podoby, je dôležité, aby bol vytvorený z úplne uzavretých plôch alebo objemov. Konverziou sú tieto plochy s voliteľnou presnosťou nahradené malými trojuholníkovými plôškami, ktoré s určitou aproximáciou stvárajú výsledný objekt. Takto upravený virtuálny model je ďalej pripravovaný na výrobu: určuje sa jeho orientácia v priestore tak, aby bol výsledný model presný a aby bol vytvorený rýchlo a efektívne. Model môže byť skombinovaný s inými modelmi a zvyčajne je potrebné pridať k nemu aj niektoré obslužné objekty, ktoré nebudú súčasťou výsledného modelu (napr. podporné plochy). Po zorientovaní v priestore je model matematicky rozrezaný na tenké vrstvy hrubé jednu alebo niekoľko desiatin milimetra (podľa požadovanej presnosti výsledného fyzického modelu) a popis každej vrstvy je uložený v pamäti. Na základe popisu týchto vrstiev a vlastností použitého fotopolyméru je potom vygenerovaný program pre riadiaci systém stereolitografického zariadenia.

Fáza výroby samotného stereolitografického modelu prebieha v stereolitografickom zariadení. V súčasnosti sa používa celý rad zariadení odlišujúcich sa rozmer-



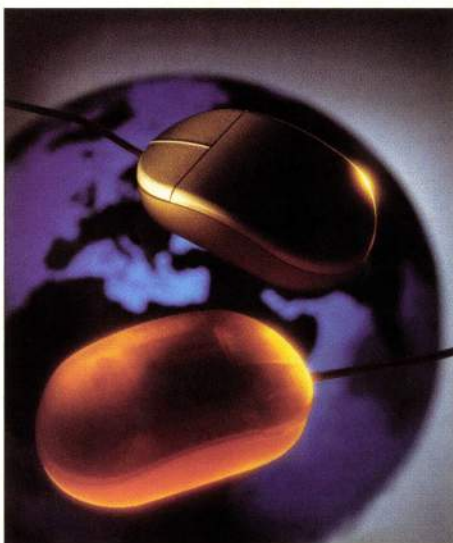
Stereolitografický model mikrofónu



Stereolitografický model sacieho potrubia automobilu BMW - pred a po úprave



Polohovacie zariadenie k počítaču firmy Logitech (vnútorné vybavenie a vonkajšia podoba)



mi, objemom pracovnej komory, a tiež oblasťou použitia. Každé z týchto zariadení sa skladá z rovnakých troch základných častí: nízkoenergetického laseru, sústavy zrkadiel riadených servopohonmi a pracovnou platňou, ktorá je taktiež riadená servopohonom.

Pracovná komora je vybavená nádržou s fotopolymérom, v ktorej sa pohybuje pracovná platňa, na ktorej dochádza k rastu modelu. Samotný proces je pomerne jednoduchý: na základe dát z riadiaceho systému laserový lúč usmernenej sústavou zrkadiel vykreslí na hladine kvapaliny plochu jednej vrstvy rozrezaného modelu. Potom sa platňa ponorí do nádrže s fotopolymérom dostatočne hlboko, aby sa vytvorená vrstva úplne namočila, a vynorí sa naspäť tak, že vzdialenosť medzi vytvoreným fotopolymérom a hladinou kvapaliny sa rovná hrúbke jednej vrstvy. Celý proces sa potom opakuje, až dokiaľ nebude vo vaničke hotový celý model.

Vytvrdenie vo vaničke stereolitografického zariadenia nie je dokonalé. V závislosti od použitého polyméru a metódy rastu dosahuje 75 až 95 %. K úplnému vytvrdeniu a k vysušeniu modelu dochádza pri jeho ožiarení v ultrafialovej peci.

Táto vlastnosť je dôležitá aj z ďalšieho dôvodu. Rozmer pracovnej komory najväčších bežných zariadení presahuje tesne 50 x 50 x 58 cm. Týmto rozmermi je obmedzená maximálna veľkosť modelu vytváraného počas jedného cyklu. Pokiaľ potrebujete pripraviť väčší model, stačí ho pomocou obslužných programov rozrezať na kusy nepresahujúce rozmery pracovnej komory, a vyrobiť tieto kusy postupne. Pred vytvrdením v ultrafialovej peci stačí na styčných plochách jednotlivé kusy zlepíť tým istým polymérom. Keďže proces vytvrdenia v peci opäť používa UV žiarenie, výsledný spoj i model ako celok je úplne homogénny.

Hotový model sa zvyčajne ďalej upravuje. Vlastnosti materiálu umožňujú jeho obrábanie klasickými metódami - vŕtanie otvorov, rezanie závitov, brúsenie, leštenie. Po vyleštení je možné dosiahnuť rozmerovú presnosť modelu v stotinách milimetra. Model po nafarbení a konečných úpravách bežnými farbami na epoxidové živice môže byť na nerozoznanie od hotového výrobku. Každý designer alebo marketingový pracovník chápe, aké výhody preňho takýto model môže priniesť.

Oblasti použitia

Práve v designe nových výrobkov sa naplno prejavuje prínos metódy stereolitografie. Vývojový tím, ktorý pracuje efektívne, s použitím počítačových systémov návrhu a konštruovania, dokáže veľmi rýchlo predstaviť obchodníkom model hotového výrobku. Model tak robí komunikáciu s obchodníkmi a následne i s budúcimi zákazníkmi úplne jednoznačnou a môže byť použitý pri marketingovom prieskume trhu. Ak je to potrebné, môže byť vyrobený z úplne čirej živice, alebo po natretí a pokovovaní môže verne vzhľadom simulovať kovový výrobok. Použitie stereolitografických modelov na tento účel je často lacnejšie ako pri výrobe modelov inými metódami.

Ďalšou oblasťou použitia stereolitografických modelov sú nedeštruktívne skúšky (prúdenia tekutín, aerodynamické testy

a pod.), testy zmontovateľnosti a funkčnosti, overovanie rozmerov a tvarov.

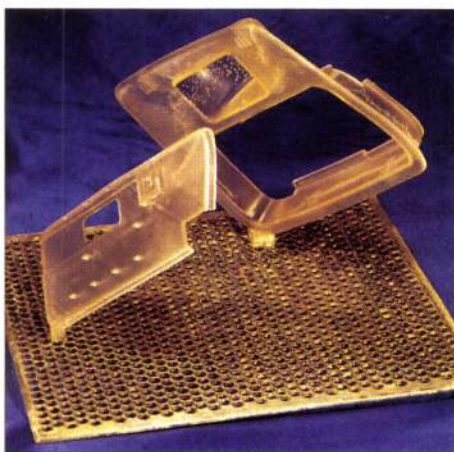
Stereolitografické modely sa stále častejšie používajú na prípravu foriem pre rôzne metódy odlievania. V CAD systémoch sa dajú modely rozdeliť aj v zložitých deliacich rovinách a môžu byť potom použité v kombinácii s klasickými materiálmi (piesok, sadra) na zložitejšie odliatky. Pri zvlášť komplikovaných tvaroch výrobkov sa používa technológia presného odlievania metódou vytaviteľného modelu, ktorý sa pomocou stereolitografie vyrába s použitím špeciálne vyvinutých živíc.

Klasické stereolitografické modely môžu byť použité aj na netradičné spôsoby výroby foriem nanášaním kovu za studena alebo galvanoplastikou. V tomto prípade sa v stereolitografickom zariadení pripravuje nie priamy model, ale jeho priestorový „negatív“ vsadený do bloku a zväčšený o zmrštenie materiálu, z ktorého bude odliaty hotový výrobok. Najčastejšie sa tieto metódy používajú pri zhotovení vstrekovacích, výfukovacích a silikónových foriem pre vákuové odlievanie. Vyrábajú sa pomocou nich aj uhlíkové alebo medené elektródy. V niektorých prípadoch sú modely vhodné na trieskové obrábanie na kopírovacích frézkach.

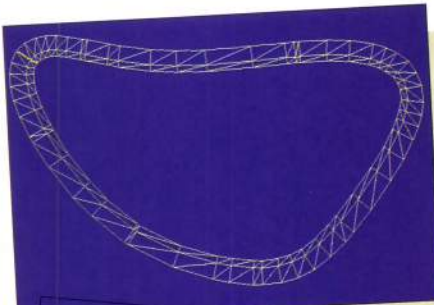
Metóda stereolitografie má určitú podobnosť so spôsobom získavania dát o ľudskom tele počítačovým tomografom. Boli vypracované špeciálne programy, ktoré umožňujú vytváranie priestorových „kópií“ vnútorných orgánov človeka, hlavne pevných tkanív - kostí, kĺbov, lebky a pod. Takéto modely sa využívajú v traumatológii napr. na dôkladné štúdium zlomených kostí pred operačným zákrokom. Stále častejšie sa stereolitografické modely používajú pri príprave implantátov - stomatologických a kĺbových protéz, upravených ešte pred operáciou podľa individuálnych parametrov tela pacienta.

Vo svete sa metóda stereolitografie využíva už vo veľkom meradle. S výrobkami, pri ktorých vývoji bola použitá, sa denne stretávame. V krajinách bývalého Česko-Slovenska sa objavili firmy zabezpečujúce služby rapid prototypingu až v poslednom období (3D Tech v Českej republike alebo ENTRO na Slovensku), preto sa zatiaľ opísané metódy používali len zriedkavo. Avšak aj naši designeri a konštruktéri si uvedomili výhody, ktoré im stereolitografia, hlavne pri tvarovo zložitých výrobkoch, ponúka. Pneumatiky Barum sa už vyrábajú pomocou foriem zhotovených vďaka tejto technológii. Pri vývoji nového automobilu Škoda podstatne vzrástol podiel stereolitografie na hodnotení výsledkov jednotlivých vývojových etáp. Čoskoro sa stretne s novými výrobkami zdravotníckej techniky alebo domáceho náradia, pri ktorých sa rozhodlo i na základe stereolitografických modelov.

Krátky zoznam výrobkov nasvedčuje tomu, že použitie metódy je viazané na širšie využitie výpočtovej techniky v procese návrhu nových výrobkov. Keďže väčšina programových systémov CAD bola vyvinutá pôvodne na riešenie priamych konštruktérskych, prípadne technologických úloh, v priemyselnom designe sa využívali pomerne zriedkavo. Avšak objavenie sa principiálne nových programových produktov, vyvinutých špeciálne na riešenie úloh stojacich pred priemyselnými designermi



Spojenie modelu s pracovnou (dierkovanou) platňou



DeskArtes Rapid Tools poskytuje nástroje na manipuláciu s virtuálnymi modelmi ešte pred spustením výroby stereolitografického modelu.

(DeskArtes), uľahčilo prístup k využitiu moderných techník modelovania aj týmto členom tvorivých tímov.

Stereolitografia a DeskArtes Rapid Tools

V praxi sa však stále používa veľké množstvo počítačových systémov pre konštruktérov i designerov, ktoré majú rôzne vlastnosti a rôznu kvalitu vytváraných modelov. Staršie z nich (napr. AutoCAD) vznikli v dobe, keď sa o stereolitografii ani nechýrovalo. Modernejšie, určené na styling a návrh zložitých povrchových modelov, umožňujú priamy výstup svojich vnútorných geometrických modelov v dátových formátoch pre stereolitografické zariadenia (napr. DeskArtes). V súčasnej výrobní praxi, keď finálne výrobky vznikajú za kooperácie desiatok podnikov za použitia rôznych počítačových CAD systémov (alebo aj klasicky - za rysovacou doskou), opísané procesy v sebe skrývajú určité úskalía. Na ich prekonanie boli vyvinuté programové balíky, ktoré by mali pomôcť používateľom týchto systémov vytvárať vlastné stereolitografické modely, alebo využívať služby firiem, ktoré tieto výkonné zariadenia prevádzkujú.

Na pomoc takýmto pracoviskám prišla fínska spoločnosť DeskArtes 3D Computing. Po úspešnom programovom systéme pre designerov DeskArtes uviedla na trh nový produkt - DeskArtes Rapid Tools.

Úlohou software DeskArtes Rapid Tools je efektívna konverzia súborov s geometrickými dátami modelov vyprodukovaných rôznymi CAD/CAM systémami do formy optimalizovanej pri výrobe modelov metódami rapid prototypingu. Poskytuje nástroje na efektívnu manipuláciu s týmito modelmi, na vyhľadávanie a korekciu chýb, ktoré sa v týchto modeloch v rôznej miere, v závislosti od použitého CAD systému a zručnosti operátora, môžu vyskytnúť.

Typickými problémami, ktoré Rapid Tools efektívne rieši, sú: CAD súbory sú veľmi veľké a/alebo neefektívne triangulované; fyzický rozmer modelu je príliš veľký na výrobu metódou rapid prototypingu; model obsahuje viac údajov, ako je potrebné (napr. duplikáty povrchov); súbor neobsahuje všetky údaje (napr. chýbajú povrchy); model obsahuje presekávajúce sa trojuholníky, obsahuje štrbiny a medzery; model je otvorený (nie je objemovým telesom); model obsahuje iné chyby; geometriu nie je možné zobrazit.

Bez úspešného vyriešenia týchto problémov zvyčajne dochádza k oneskoreniu výroby súčastí, zväčšeniu množstva (ne)potrebnej práce a nákladov a v konečnom dôsledku i k strate zákazníkov. Nezvládnutie koncových etáp návrhu a vývoja nového výrobku tak môže viesť k znehodnoteniu investícií vložených do všetkých predchádzajúcich štádií.

Efektívnosť DeskArtes Rapid Tools je založená na tom, že vyhľadávanie chýb začína už pri povrchoch definovaných v súboroch produkovaných CAD systémami (typu IGES, VDA alebo DXF), čo je vhodnejšie ako práca len s triangulovaným modelom (súbor STL). Na kontrolu a vytvorenie objemového triangulovaného modelu je tak dostupné väčšie množstvo informácie, výsledky sú lepšie a skrátuje sa čas potrebný na prípravu modelu na výrobu.

Kontrolné nástroje pracujú aj automaticky, aj interaktívne. Chyby v modeloch sú

zobrazené v textovom súbore, ale i graficky priamo na modeli, s využitím tieňovania a iných interpretačných prostriedkov. Rapid Tools je schopný vykonávať rýchlu trianguláciu a iné operácie aj s veľmi veľkými modelmi. Niektoré jeho funkcie sú unikátne: umožňuje, napríklad, automatické vytváranie tenkostenných objemových modelov iba na základe matematických definícií povrchov.

Grafické užívateľské rozhranie zahŕňa v sebe prostredie obvyklé pre užívateľa nástrojov DeskArtes na podporu priemyselného designu a vizualizácie: menu a dialógové boxy zjednodušujúce prácu s jednotlivými programovými modulmi, nástroje grafickej interpretácie údajov, editácie triangulovaných modelov a trojrozmerných transformácií a prostriedky na výmenu dát s inými programovými systémami, zúčastnenými na vývoji výrobkov. Užívateľské prostredie umožňuje zobrazovať výsledky analýz a problematické miesta v geometrických modeloch v každom štádiu ich prípravy na výrobu stereolitografického modelu.

Niektoré špeciálne funkcie umožňujú výrobu veľkých modelov a zabezpečujú zníženie výrobných nákladov. Slúžia napríklad na rozdelenie modelu do menších objemových častí, z ktorých každá môže byť vyrobená zvlášť; na optimálne rozmiestnenie menších častí modelov v pracovnom priestore stereolitografického zariadenia; na vytvorenie dutín vnútri príliš veľkých objemových modelov.

S využitím softwaru DeskArtes Rapid Tools sa zrýchľuje celý proces výroby prototypu, ktorý sa stáva „rapid“ od začiatku do konca. Software pomáha pri tvorbe modelov v takých známych spoločnostiach, ako sú Mercedes-Benz a Electrolux. Jeden z troch najvýznamnejších svetových výrobcov stereolitografických zariadení - americká firma Cubital, zakúpila multilicenciu na tento programový systém a dodáva ho užívateľom všetkých svojich nových zariadení.

Prehľad o rapid prototypingu, stereolitografii a spôsoboch ich využitia nie je, samozrejme, vyčerpávajúci. Sústavný vývoj nových materiálov a zdokonaľovanie samotnej technológie rozširuje možnosti použitia týchto moderných technológií v designerskej praxi. Využitie výkonných počítačových systémov pre prácu designera i ostatných odborníkov, ktorí sa zúčastňujú na vývoji nových výrobkov, môže proces vývoja len efektnívať.

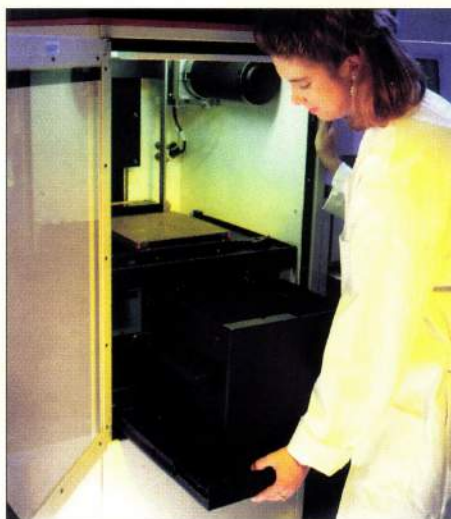
RAPID PROTOTYPING - ZÁKLADNÉ POJMY

Stereolitografia (SL)

Metóda stereolitografie využíva vlastnosť fotopolymérov - tvrdnutie po ožiarení ultrafialovými lúčmi. Dielce vymodelované pomocou CAD systémov sú v počítači špeciálnym programom „rozrezané“ na veľmi tenké vrstvy. Riadiaci systém stereolitografického zariadenia potom zabezpečí osvetlenie fotopolyméru, ktorý sa nachádza v špeciálnej vaničke, nízkoenergetickým laserom. Laser počas osvetľovania hladiny fotopolyméru kopíruje hranice i plochu jednej vrstvy. Fotopolymér (akrylátová alebo epoxidová živica) na mieste osvetlenia stvrdne, pevný diel, ktorý takto začína vznikať, klesne presne o výšku jednej vrstvy a proces sa opakuje osvetlením a vytvrdením ďalšej vrstvy dovtedy, pokiaľ vo vaničke s fotopolymérom nevznikne celý



Stereolitografický model
a výrobok.



SLA-250, stereolitografické
zariadenie firmy 3D Systems

trojrozmerný model. Dĺžka tohto procesu závisí od rôznych parametrov a zvyčajne trvá niekoľko hodín. Na osušenie a konečné dotvorenie je model umiestnený do ultrafialovej pece. Model môže byť následne povrchovo upravovaný, prípadne obrábaný.

Soldier

Podobne ako pri stereolitografii je model vytváraný z fotopolyméru, ktorý je cez špeciálnu masku exponovaný intenzívnym ultrafialovým žiarením. Po vytvrdení je zostávajúci materiál odstránený, tvar v každej vrstve je fixovaný voskom, celý povrch každej vrstvy zarovnaný frézou a po dokončení je vosk odstránený. Táto metóda umožňuje rýchle vytváranie modelu. Vďaka nižšej presnosti je vhodná na prípravu väčších modelov.

Selective Laser Sintering (SLS)

Je to nová metóda, rozširujúca možnosti stereolitografie a využívajúca rovnaký princíp tvorby modelu. Na rozdiel od stereolitografie však namiesto tekutej živice využíva termoplasty (polystyrén, polyamid) vo forme veľmi jemného prášku. Čas rastu modelu je opäť niekoľko hodín, avšak pri použití polystyrénu je výrazne kratší, ako pri fotopolyméroch. Najnovšie zariadenia SLS umožňujú tvorbu modelov priamo z kovového prášku s vysokým obsahom medi alebo niklu, čo otvára úplne nové možnosti využitia modelov.

Fused deposition modeling

Ide o menej rozšírený spôsob, pri ktorom je model vytváraný po vrstvách odkvapávaním materiálu (plastu alebo vosku) z „káblíka“, ktorý je vedený v závese nad vrstvou. Hoci tento spôsob zabezpečuje rýchly rast modelu, jeho povrch je veľmi hrubý a nemá ani vhodné mechanické vlastnosti na ďalšiu úpravu. Sortiment použiteľných materiálov je obmedzený.

CNC obrábanie

Je u nás najrozšírenejšou metódou, pri ktorej je na základe počítačového CAD modelu dielca vygenerovaný program pre číslicovo riadený stroj, pomocou ktorého je prevažne spôsobom trieskového obrábania z polotovaru zo špeciálnych ľahkých zliatin alebo plastov vytvorený výsledný model. Metóda je vhodnejšia na prípravu geometricky jednoduchších dielcov. Pri kombinácii so stereolitografiou je možné efektívne vyrábať modely aj náročnejších zostáv.

Laminated Object Manufacturing (LOM)

Je pomerne málo rozšírenou metódou, pri ktorej je model vytváraný postupným „lepením“ pásov laminovaného papiera alebo plastu, orezaného laserom podľa obrysov vrstvy. Vytváranie modelu je 5 až 12-krát rýchlejšie ako u ostatných metód, avšak model je menej presný a nemá podobné mechanické vlastnosti.

Pri príprave článku boli použité materiály a ilustrácie láskavo poskytnuté firmami 3D Tech, s. r. o., Praha a ENTRO, s. r. o., Bratislava.

Nebolo by výstižnejšie nazvať úvahu o skrinách „designom na skrývanie“? Kusy „poctivého“ nábytku v dome starej mamy skrývali nejedno tajomstvo...

Prvá skriňa, ktorú som navrhla - kovový regál na zasúvanie prenosných krabic s potrebami na kreslenie -, neskrývala vôbec nič... Ako je to s „miláčikmi“: plačúcim sekretárom sira Mackintosha, skriňou pre architekta od madam Gray, príborníkom z vily Tugendhat architekta Miesa van de Rohe, vlniacimi sa zásuvkami designera Kuamatu...? Šatníky, knižnice, regály, police, komody, vitríny... sú pre nás niečím viac než čisto úžitkovými predmetmi na odkladanie iných úžitkových predmetov?

Menia sa epochy, štýly, majitelia...
podstata a čaro skriň (zatiaľ) zostávajú.

Shiro Kuramata: SIDE, 1987

SKRYŤ A UKÁZAŤ

(Skrňový nábytok)

Charles Rennie Mackintosh:
PISACÍ SEKRETÁR, 1901



Eileen Gray:
SKRIŇA PRE ARCHITEKTA, 1925



(M O J I O B Ľ Ú B E N C I)



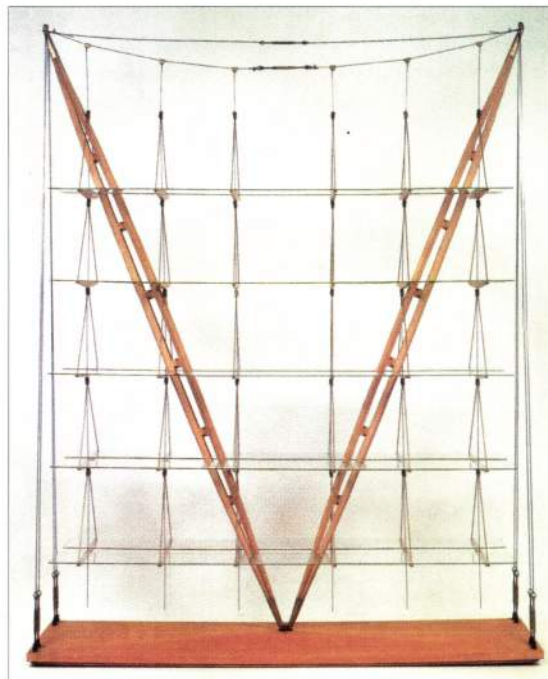
Už niekoľko rokov nám trendy tvrdia, že náklonnosť znova patrí sólo-skrini, ktorá buď má alebo evokuje kvality skriň zdedených zo „zašlých čias“. Pragmatici oponujú: kam so stále pribúdajúcimi vecami a kam so solitérnymi skriňami v nevelkých bytoch obyčajných smrteľníkov? Designeri tvoria... Originálnych i menej nápaditých variácií na tému skriňa pribúda, a to i napriek všeobecnému útlmu „prevratných“ objavov v designe ostatných druhov nábytku.

Fenoménu skrine sa v podvedomí človeka našej civilizácie pravdepodobne spája s archetypom truhlice či čarovnej skrinky, s niečím tajomným a vzácnym. Tu treba hľadať vysvetlenie, prečo sa v minulosti vkladalo do vzhľadu skriň toľko námahy a fantázie, prečo v novších časoch znesú nejednu odvážny výtvarný experiment, ba neraz na seba berú úlohu manifestu nových myšlienkových prúdov v designe nábytku. Ako je teda možné, že sa v povojnovom období tak rýchlo stali zo skriň bezduché krabice, kontajnery na prechovávanie vecí?

Historická predchodkyňa dnešných skriň sa stala súčasťou zariadenia obydli práve tak z materiálnych, ako i sémantických dôvodov - aby uschovávala predmety, potešila svojich užívateľov a upútala na seba pozornosť hostí. Pre väčšinu ľudí boli v nie tak vzdialenej minulosti mnohé z dnešného pohľadu banálne predmety vzácnosťou, čo skriňu povyšovalo na symbol majetku a spoločenskej hierarchie.

Priemyselná revolúcia radikálne ovplyvnila účel i vzhľad skriň. Samy sa stali priemyselnými sériovo vyrábanými produktmi. Enormne však narástlo i množstvo vecí, pribudli nové predmety dennej spotreby. Dôsledok? Už niekoľko desaťročí sa design skriňového nábytku potýka s tými istými problémami: ako čo najracionálnejšie uložiť narastajúce množstvo všedného, ako v súlade s potrebou zmyslovosti vystaviť na obdiv vzácne, ako sa vysporiadať - vzhľadom na rastúcu požiadavku flexibility - s umiestnením médií?

Franco Albini: KNIŽNICA, 1938

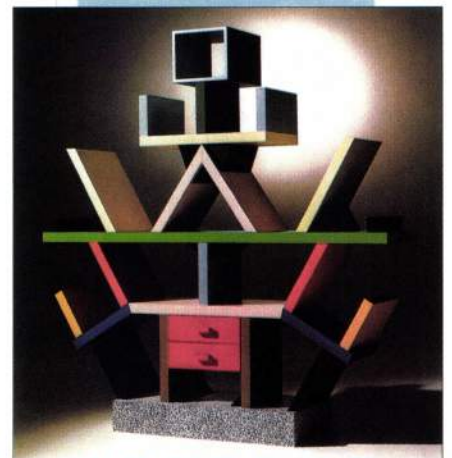


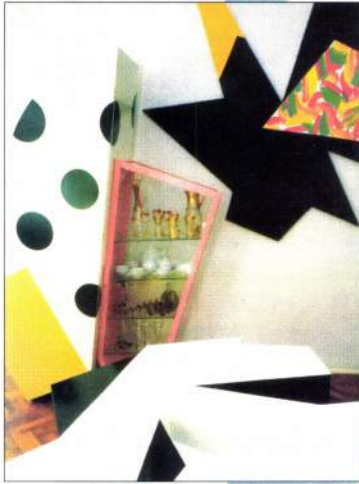
(M A N I F E S T Y)

Gerrit Thomas Rietveld: PRÍBORNÍK, 1919



Ettore Sottsass: CARLTON, 1981





Milan Knížák: Skriňa zo série SOFTHARD, 1974

Keď Koloman Moser r. 1904 navrhol sekretár s integrovaným kreslom?, iste netušil, že jednou z variácií na túto tému sa o pár desaťročí neskôr stane „obývacia stena“. Tá si hravo poradila nielen so spomínanými problémami, no navyše sa deklarovala i na akýsi „polyfunkčný“ nábytok, pohlcujúci vo svojej škále elementov tak pôvodne samostatné typy skriňového nábytku (knižnice, komody, vitríny...), ako i funkcie skriniam odjakživa cudzie (rozťahovacie jedálenské stoly, postele...), zriekajúc sa estetických hodnôt, ktoré boli skriniam odjakživa vlastné.

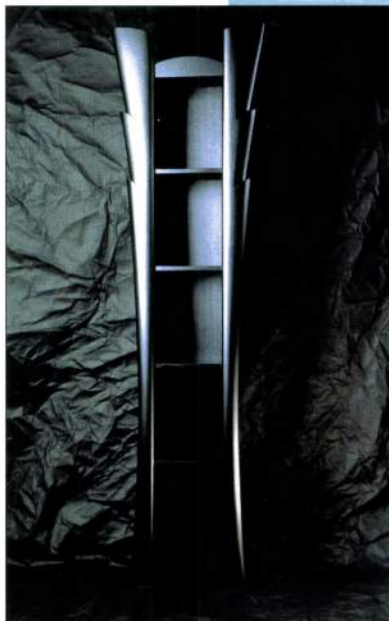
Súčasný skriňový nábytok chce mať svoju jednoznačnú tvár: skryť, alebo ukázať. Trend k striedaným, konzekventným riešeniam a návrat do súdnych medzi je očividný. Časy bábicích skriň sú nenávratne preč - ak si dnes solitéry opäť získavajú miesto v bytoch, je to vďaka zabudovaným šatníkom, ktoré na seba preberajú úlohu „strojov na odkladanie“. Sú ponúkané ako systémy, ktoré umožňujú zabudovanie medzi steny, do ník i do samostatných šatníkových miestností. Ich vnútorné vybavenie a členenie umožňuje prehľadné uloženie bežných predmetov dennej spotreby. Technicky dokonalé kovania a rôzne systémy otvárania zabezpečujú čoraz vyšší funkčný komfort a umožňujú vyjsť v ústrety individuálnym priestorovým požiadavkám. Predné časti sú uzavreté, decentne členené, nevtieravé.

Nenápadnými povrchovými úpravami a minimálnym množstvom detailov sa tieto skrine len málo odlišujú od okolitých stien miestností. Akoby popri svojom obsahu chceli skryť i samy seba...

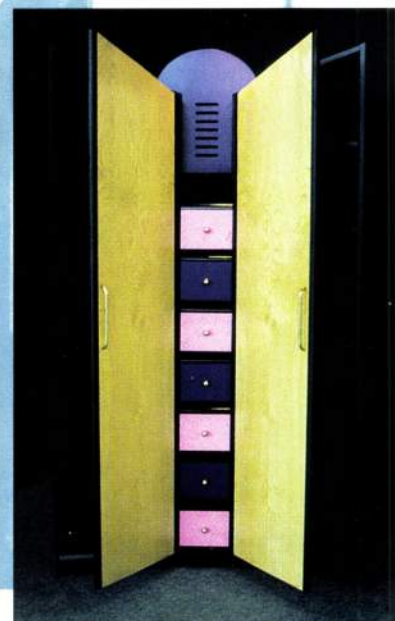


Júlia Kunovská: BOXPROGRAM, 1983

Jiří Pelcl: LAURA, 1993



Luba Fábri: Knižnica PAPILLON, 1988



(P R Í B U Z N Í)



Solitéry pred nami defilujú v tých najrozmanitejších podobách - funkčných, tvarových i z hľadiska výrazu. Kým donedávna chcel každý z nich oslniť a sprostredkovať nenapodobiteľný momentálny zážitok, dnes nemožno nevidieť hľadanie dimenzií v iných sférach - v imaginárne, ilúzii, optickom klame. Snaha po odhmotnení je však stále viazaná na hmotné prostriedky a samozrejme na materiálnu podstatu vecí, ktoré do nich vkladáme. Problém vysporiadania sa s prítomnosťou elektrických spotrebičov je takmer výlučne záležitosťou kuchynského skrinkového nábytku. Vstavané spotrebiče - tak znie riešenie. Je toto integrovanie prístrojov do nábytku výlučne funkčnou záležitosťou, alebo sa za ním skrýva podvedomá obrana pred pretechnizovaním obytného priestoru? Prístroje mediálnej techniky kráčajú opačnou cestou. Prvé rádiá a televízory sa vtedajší designeri celkom paradoxne snažili zaradiť medzi právoplatných členov rodiny skrinkového nábytku - aj keď evokujú určitý druh „skrinky“, ich podstata tkvie v protiklade - šíriť, vysielat', sprostredkovať. Po niekoľkých desaťročiach provizórneho umiestňovania si rastúca potreba využívania mediálnej techniky vo všetkých zónach bytu priam vynútila prísť s návrhmi na solitérne nábytkové kusy, určené výhradne na tento účel. Okrem mobilnosti ich charakterizuje výrazová skromnosť, minimalizovaný objem a použitie materiálov evokujúcich technickú príbuznosť. Najnovšie aktivity v designe mediálnych technických prostriedkov - televízory ako svojbytné výtvarné objekty s príchutou paródie na kultový predmet súčasnej spoločnosti na jednej, nástenné obrazovky na druhej strane - naznačujú, že hľadanie sa zďaleka neskončilo.

V súťaži študentov architektúry na tému „Spolžitie s médiami“, ktorú t. r. usporiadal nemecký časopis *Schöner Wohnen*¹ bol najvyššie ocenený návrh obytného interiéru, v ktorom je „odkladanie“ a flexibilné využívanie mediálnych prostriedkov umožnené systémom mobilných stien. Budú to práve médiá, ktoré posunú nielen skriňový nábytok, ale i obytný priestor ako taký za hranice našich dnešných možností a predstáv? Napriek všetkým víziám zostávajú reálne hmotné predmety naďalej nevyhnutnou súčasťou nášho každodenného života i nevyčerpatelným zdrojom zážitkov a pocitov. Zhromaždíme, odkladáme a vytvárame predmety, pretože nám nie je dané inak uschovávať spomienky, sny, ideály?

DESIGN je aj spôsob, AKO UKLADAŤ MYŠLIENKY.

1) V zbierkach Umeleckopriemyselného múzea Moravskej galérie v Brne.

2) K. J. Sembach, G. Leuthäuser, P. Gössel: Möbel Design des 20. Jahrhunderts. Taschen Kollin, 1993.

3) Obrázky na str. 39 a 41 sú reprodukované z knihy K. J. Sembach, G. Leuthäuser, P. Gössel: Möbel Design des 20. Jahrhunderts. Taschen Kollin, 1993

Paola Palma, Carlo Vannicòla: ARLECCHINA, 1992

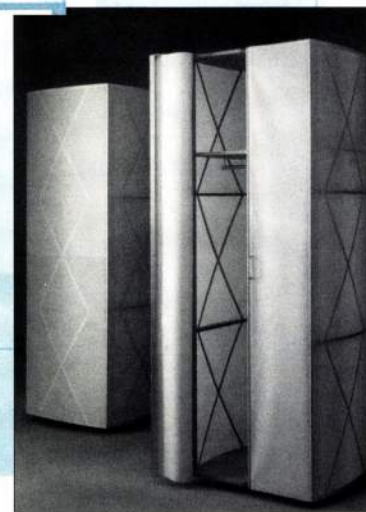


3) Obrázky na str. 39 a 41 sú reprodukované z knihy K. J. Sembach, G. Leuthäuser, P. Gössel: Möbel Design des 20. Jahrhunderts. Taschen Kollin, 1993



Claudio Lazzarini, Can Picking: IRIC-IRAC, 1994

Kurt Thut: FOLIEN-SCHRANK, 1994



(S K R I N E . . ?)

K V A D R A T



Ľuba Pedersen ■ Dánska firma Kvadrat Boligtextiler, a. s., vznikla roku 1968 s cieľom vyvíjať a propagovať moderný dánsky design v oblasti interiérových textílií. V súčasnosti patrí k popredným výrobcam vo svojej oblasti v celej Škandinávii. Charakteristická je svojím systematickým dôrazom na kvalitu

designu v celej šírke, t. j. či už ide o design výrobkov, vlastného pracovného prostredia alebo grafického programu.

Kvadrat nemá vlastné designerské oddelenie, ale zamestnáva výlučne externých spolupracovníkov. Na vývoji nových kolekcií sa tak v priebehu necelých troch desaťročí podieľal celý rad dánskych designero-
rov, architektov, umeleckých remeselníkov a umelcov. Patria k nim mnohé špičkové mená domáceho designu a voľnej tvorby, ale aj začínajúci autori, ktorí prostredníctvom objednávky Kvadratu získavajú zaujímavú tvorivú príležitosť. Na Škandinávskom veľtrhu nábytku získal

Kvadrat 3. cenu v súťaži o najlepšiu expozíciu (pozri DE SIGN UM 3/1994). V kolekcii na rok 1994 firma predstavila niekoľko zaujímavých textílií, vyrobených



1

z nového materiálu s názvom Trevira CS - Percale. Ide o 100 %-ný polyester, ktorý však presvedčivo pôsobí dojmom bavlny a umožňuje natoľko výraznú potlač, že obe strany látky sú takmer identické. V názve materiálu C znamená „comfort“ a S (v dánčine) bezpečnosť: sú zhrnutím výborných vlastností tkaniny, ktorá sa nezráža, je nehorľavá a hneď po praní, teda ešte mokrá, sa môže zavesiť. Na tvorbe nových kolekcii sa podieľajú aj poprední dánski designeri, pre ktorých je textil len jednou z viacerých tvorivých oblastí. Bola to napríklad Nanna Ditzel, známa tiež svojím nábytkom

2



Navrhol tri závesoviny inšpirované japonskou kaligrafiou, ako aj ocenenú poťahovinu Primus so špeciálnymi, tzv. filamentovými vláknami, ktoré sú nehorľavé, farebne a tvarovo stále, odolné voči odieraniu, nezrážajú sa a prakticky nekrčia.



3



4



5

a šperkami, alebo vo Švajčiarsku žijúci Verner Panton, ktorý sa zaoberá predovšetkým architektúrou a osvetľovacími telesami. Pre Kvadrat navrhol poťahovinu Bern s drobným kubistickým vzorom, ktorá sa vyrába v piatich farebných kombináciách. Je zmesou bavlny a priadzí Quintess a Velicrene, ktoré zvyšujú nehorľavosť a odolnosť voči odieraniu. Pre Kvadrat často pracuje aj textilný designer Finn Sködt.

Poťahovina sa vyrába v 46 farbách v šírke 150 cm. Získala si už aj medzinárodné uznanie, lebo viacerí zahraniční výrobcovia si látku zvolili na poťahy pre svoj nábytok. Finn Sködt je tiež autorom jednofarebnej bavlnenej poťahoviny Asti s ripsovou väzbou a zbrúseným, zdrsneným povrchom. Bavlnená záclonovina Xanto využíva naopak výrazné farebné kontrasty a veľký kaligrafický vzor na marovanom podklade.



Designerka Anne Brigitte Hansen je v dánskej tvorbe reprezentantkou klasických tkáčskych techník, pretlmočených do modernej reči. Pre Kvadrat navrhla napr. bavlnenú poťahovinu Umbria s drobným károm v zaujímavých farebných kontrastoch (vyrába sa v 21 variantoch, ktoré sa dajú vzájomne kombinovať).

Jednou z osvedčených spolupracovníčok Kvadratu je Anne Gry, ktorá pre novú kolekciu navrhla závesoviny z Treviry. Ich názvy Bali a Firenze prezrádzajú pôvod autorkinej inšpirácie. V prvom prípade ide o látku s výrazným vzorom exotických foriem a farieb, v druhom o elegantný vzdušný motív listov na jednofarebnom podklade (5-6 kombinácií).

Mladá textilná návrhárka Nina Ferlov vytvorila pre Kvadrat svoju prvú kolekciu pozostávajúcu z dvoch sérií závesových látok - Anna a Olivia. Pri oboch sa inšpirovala prírodou - predovšetkým štruktúrami a tvarmi lišajníkov, ktoré zjednodušila do lineárneho pestrofarebného vzoru (8 kombinácií). Textilná výtvarníčka Sharon Fischer (vystavovala v roku 1992 aj v Bratislave so skupinou Octo) je jednou z popredných osobností dánskej textilnej tvorby. Používa jednoduché výrazové prostriedky, vďaka ktorým jej textilie pôsobia klasicky vyvážené a presvedčivo. Narába s jednoduchými motívmi, ktoré sa v ploche opakujú, pričom tkaním vznikajú efektne kontrasty medzi svetlom a tieňom.

Farebnosť jej textílií je rovnako rafinovaná - okrem tlmených a hlbokých odtieňov zelenej, hnedej alebo bordovej často používa monochrómné škály sivej a čiernej.

Tvorba ďalšej textilnej výtvarníčky Vibeke Riisberg reprezentuje dánsky textilný design na medzinárodnej výstave „2010“, ktorá od roku 1994 putuje po Európe, USA a Japonsku a dokumentuje úlohu designu na prelome tisícročí. Jej návrhy pre firmu Kvadrat získali mnohé ocenenia. Od roku 1987 používa pri navrhovaní autorských textílií i textílií pre priemernú výrobu počítač. O svojej práci hovorí: „Textilie sa počas stáročí používali na dekoráciu miestností, či



6



7

už v našej kultúre alebo ostatnom svete. Moje práce treba chápať ako pokračovanie tejto tradície, v ktorej je ornament nositeľom významu. Textil je pre nás samozrejmosťou, sprevádza nás od kolisky až po hrob. Paradox medzi touto familiárnosťou textilu na jednej strane a očividným prepojením vzoru so svetom počítačov na druhej strane je východiskom mojich prieskumov. Divák sa môže odovzdať meditatívne mu pozorovaniu, pri ktorom zrak kľže po ploche, pričom pohybom v priestore sa zároveň vníma trojrozmerný účinok vzoru. Hľadám súčasnú ornamentiku odrážajúcu svet, v ktorom žijeme - svet, v ktorom počítače a televízne obrazovky predstavujú veľkú časť našich vizuálnych zážitkov. Tieto zážitky môžu byť zmanipulované - trojrozmernosť mojich vzorov chce preto zdôrazniť práve tú skutočnosť, že nemôžeme vždy veriť tomu, čo vidíme.“

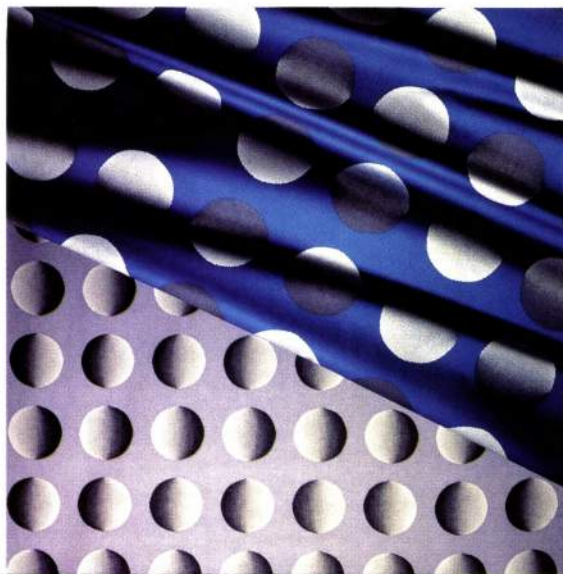
V Dánsku, v meste Ebeltøft, má firma vyše 60 zamestnancov. Okrem toho má vlastných dilerov v Dánsku a Nemecku, v ostatných krajinách - napr. v Taliansku, Japonsku, Holandsku alebo Austrálii - sa predaj uskutočňuje prostredníctvom agentov. Roku 1987 vznikla sesterská spoločnosť v Londýne. Hlavná časť produkcie je určená na domáci trh. Exportná politika vychádza z filozofie nepokryvať všetky krajiny sveta, ale sústrediť sa na väčšie, bližšie situované kúpyschopné trhy, čo v praxi znamená predovšetkým Nemecko a Škandináviu.

Textilie sa vyrábajú na rôznych miestach doma aj v zahraničí. Na sklade v dánskom sídle firmy je vždy k dispozícii 440 až 470 tisíc metrov textilu. Kvadrat dodáva svoje výrobky popredným európskym nábytkárskym závodom. Kolekcie firmy sú

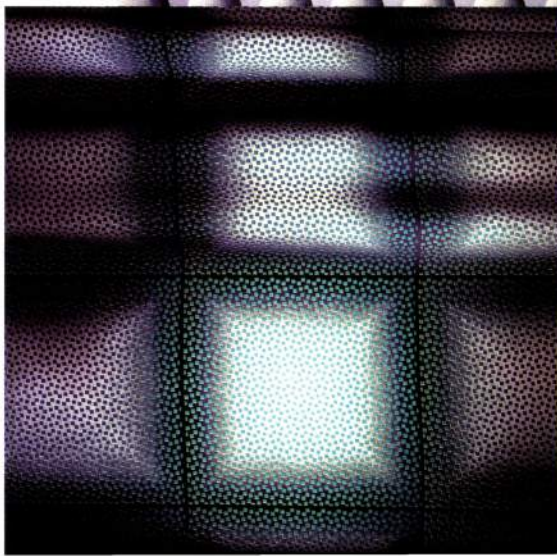
založené predovšetkým na nábytku určenom pre inštitúcie, úrady, nemocnice, opatrovateľské ústavy, sféru dopravy (železnice, trajekty) a pod., kde sa vyžaduje vysoká kvalita po funkčnej aj designerskej stránke. Okrem toho podnik spolupracuje s architektmi a interiérovými designermi, ktorí v svojich projektoch a riešeniach vyžadujú textilie Kvadratu. Kvadrat sa v súčasnosti zúčastňuje všetkých významných medzinárodných veľtrhov. Jeho výrobky sú zastúpené v múzeách v Kodani, Mníchove a New Yorku, ako aj v Design centre v Stuttgarte. Firma je držiteľom celého radu ocenení, je nositeľom ceny Dánskeho design centra za priemyselnú grafiku a roku 1992 bola nominovaná na Európsku cenu za design. Roku 1992 získal Kvadrat certifikát ISO 9001. Komplexnosť ponímania pojmu „podnikový design“ potvrdzuje aj najnovšia prístavba (4 500 m² administratívnych priestorov a skladov) v podnikovom sídle v Ebeltofte. Dôraz, ktorý sa kladie na kvalitu textílií, je kladený aj na pracovné prostredie. Sídlo Kvadratu sa nachádza nad mestom, na kopci so širokým výhľadom. Moderná architektúra vychádza z dánskej tradície tehlových stavieb, pričom tehla je omietnutá len v interiéri. Ústredným priestorom je široká, zvrchu presvetlená chodba a zároveň je hlavnou tepnou, ktorá spája vstupný priestor s podnikovou jedálňou v najvzdialenejšej časti. Na dekor a farebné oživenie svetlých priestorov sú okrem iného použité textilie vlastnej produkcie. V budove sú tiež miestnosti určené na výstavy, prezentácie nových kolekcií, pracovné stretnutia a vzdelávacie kurzy pre zamestancov.



8



9

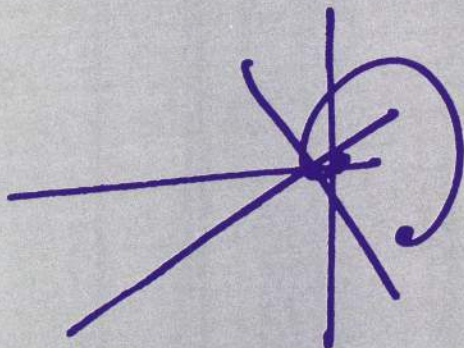


10

1. Verner Panton: Bern. 43 % bavlna, 14 % Quintess, 43 % Velicrene.
2. Finn Sködt + Anne Brigitte Hansen: Asti + Umbria. Bavlna.
3. Finn Sködt: Xanto. Bavlna.
4. Nina Ferlov: Anna. Trevira CS.
5. Sharon Fischer: Cár. Vlna.
6. Vibeke Riisberg: Mesačný kameň. Vlna.
7. Sharon Fischer: Mušľa. 95 % vlna, 5 % nylon.
8. Vibeke Riisberg: Reflexia. Bavlna.
9. Vibeke Riisberg: Vibrácia. Bavlna.
10. Vibeke Riisberg: Impresia. Bavlna.

NOVÉ SRDCE BERLÍNA

Plán výstavby do r. 1998.



Obsah novej zástavby je zmiešaný. Môžeme tu nájsť byty, obchody, administratívu, reštaurácie, muzikálové divadlo a varieté, kasíno, kiná, hotelové ubytovanie a garáže. Na ploche 68 000 m² vznikne asi 340 000 m² nových podlažných plôch. Celý tento obrovský komplex, ktorého výstavba začala naplno v tomto roku, bude dokončený koncom roka 1998.

Pozoruhodné je aj medzinárodné zloženie projekčného tímu. Koncept Renza Piana rozpracováva päť architektonických ateliérov, ktoré v súťaži presvedčili svojou kvalitou. Okrem Renza Piana a jeho nemeckého partnera Christopa Kohlbeckera sú to Japonec Arata Isozaki, Španiel José Rafael Moneo, Angličan sir Richard Rogers, profesor Hans Kohlhoff z Berlína a nemecký kolektív Ulrike Lauber a Wohlfraam Wöhr - mená zaručujúce najvyššiu architektonickú kvalitu.

Domínujúcim a zároveň aj jedným z prvých realizovaných objektov bude vežový dom Hansa Kohlhoffa. Budú v ňom najmä pracoviská koncernu Daimler-Benz. Na ploche asi 180 000 m² (spolu s príslušnými objektmi) sú riešené reprezentačné kancelárske priestory. Zaujímavá členená hmota s 21. podlažiami sa bezpochyby stane symbolom tejto novej časti mesta.

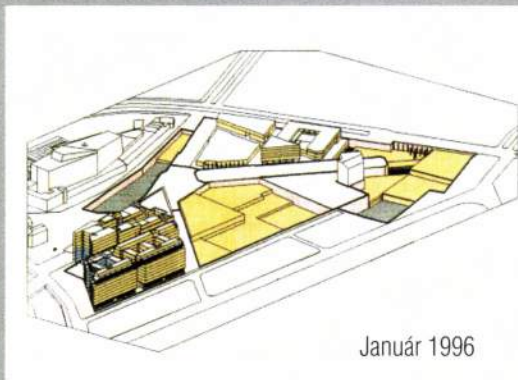
José R. Moneo navrhol v tomto komplexe prvý Hyatt Grand hotel v Európe. 350 lôžkový hotel bude ponúkať okrem ubytovania a služieb reprezentačné priestory na rôzne slávnostné príležitosti, konferenčné centrum, športové zariadenia a tanečné sály s vybavením hodným 21. storočia.

Pre byty je plánovaných asi 70 000 m², t. j. asi 700 bytov situovaných uprostred obchodov, kultúry a zábavy. Vďaka kompletnému podzemnému zásobovaniu a doprave budú vlastne na pešej zóne s atraktívnymi výhľadmi a budú iste patriť k najekzkluzívnejším v meste.

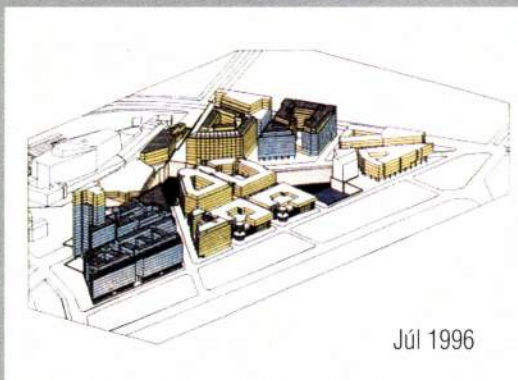
V nových objektoch sa plánuje približne 8000 pracovných miest. Okrem toho sa predpokladá denná návštevnosť asi stotisíc zákazníkov a hostí. 4000 parkovacích miest v podzemných garážach a priame napojenie na stanice pozemnej dráhy, metra aj železnice vytvárajú podmienky pre optimálnu dopravu.

Osou nového urbanistického riešenia je Alte Potsdamerstrasse, lemovaná existujúcou alejou starých stromov. Vstup z námestia do nej strážia dva výškové objekty. Do územia je vtiahnutá vodná plocha zo susediaceho vodného kanála, ktorá obklopuje zachovaný zreštaurovaný Canarishaus. Bloková zástavba areálu je príkladom súčasného nového chápania urbanistickej koncepcie. Je v protiklade so susednou zástavbou Kultúrneho fóra zo 60. a 70. rokov, ktorú tvoria solitéry síce špičkových, no navzájom sa ignorujúcich architektúr.

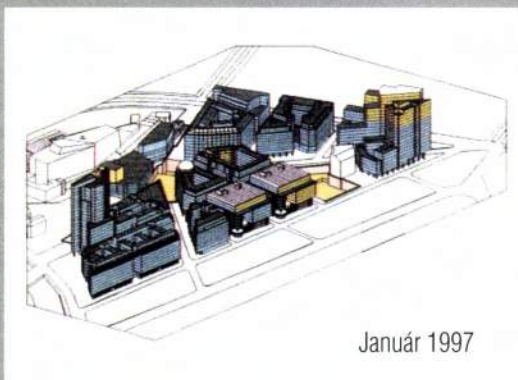
Šesťdesiat žeriavov trčiacich k oblohe svedčí o tempe stavebných prác. Miesto predelu medzi „Východom a Západom“ sa dnes stáva symbolom nového spojenia nielen samotného Berlína a Nemecka, ale aj zjednocujúcej sa Európy, symbolom našej budúcnosti.



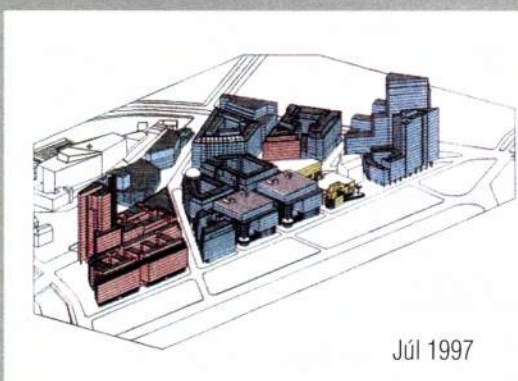
Január 1996



Júl 1996



Január 1997



Júl 1997



December 1998

Veže ako vertikálne mestá

Keď vyslovím slovo mesto, zvuk tohto krásneho a skoro anachronického označenia ustavične odkazuje na mestskú entitu rozumného, fyzicky spoznatelného tvaru, na nejaký konceptuálne uchopiteľný celok, na rozpoznateľnú individualitu mesta...

Bogdan Bogdanovič

Aj keď nemám rád citácie v článkoch, z dvoch dôvodov ich tentoraz využijem. Prvým je výstižné definovanie pojmu „mesta“ a jeho momentálnych problémov srbským architektom Bogdanom Bogdanovičom ako výsledok jeho celoživotného záujmu oň. Druhým je snaha o pomoc pri predstavení a zároveň potreba opozície k predloženým návrhom už v rámci článku, k problematike, ktorá častokrát chápe „vertikálne mestá“ skôr ako problém technický než ľudský. Hoci som jedným z autorov 400 m vysokého obytného mrakodrapu, možno poznaním mnohých historických prehier konceptov umelo vytvorených malou skupinou ľudí za krátky čas, vnímam túto oblasť citlivejšie. Určite sa nepozieram na 1000 m dom ako na výzvu architektom, skúšku vyspelosti ľudstva, či ako na symbol nového veku - toto sú skôr reklamné slogany odpútavajúce nás od podstaty. Na druhej strane mi však nie sú blízke ani dogmatické názory, ktoré na otázku, čo s neustávajúcim prúdom ľudí prichádzajúcich do miest, ktorý ich mení na napuchnutú, stavebnou rakovinou postihnutú masu, odpovedajú: „Veď stačí iba zastaviť populačnú explóziu.“ Zatiaľ sa to nedarí a nič nenasvedčuje tomu, že tento celosvetový problém bude v dohľadnom čase vyriešený.

To je jeden z hlavných dôvodov, prečo tímy v rôznych kútoch sveta vytvárajú koncepty „vertikálnych miest“ viac či menej úspešne ako kompromis:

- medzi rozpínavosťou metropol a záberom pôdy, jej globálnou cenou,
- medzi túžbou ľudí žiť blízko kultúrnych, spoločenských centier, no zároveň v pokoji prírody,

Drahan Petrovič

- medzi hospodárnosťou, energetickou nenáročnosťou, nezávislosťou mrakodrapov a ich humánnosťou,
- medzi obchodom a úprimnou snahou o vyriešenie vyššie uvedených problémov.

Hneď na úvod však treba vpravde povedať, že za veľkými komplexmi tohto druhu častokrát stoja veľké stavebné spoločnosti. Jeden 800 m vysoký mrakodrap logicky stavia len jedna firma (samozrejme v koordinácii s menšími).

Ľahko by sa však mohlo stať, že osem 100 metrových by stávalo osem rozdielnych spoločností, s 8-krát menším ziskom.

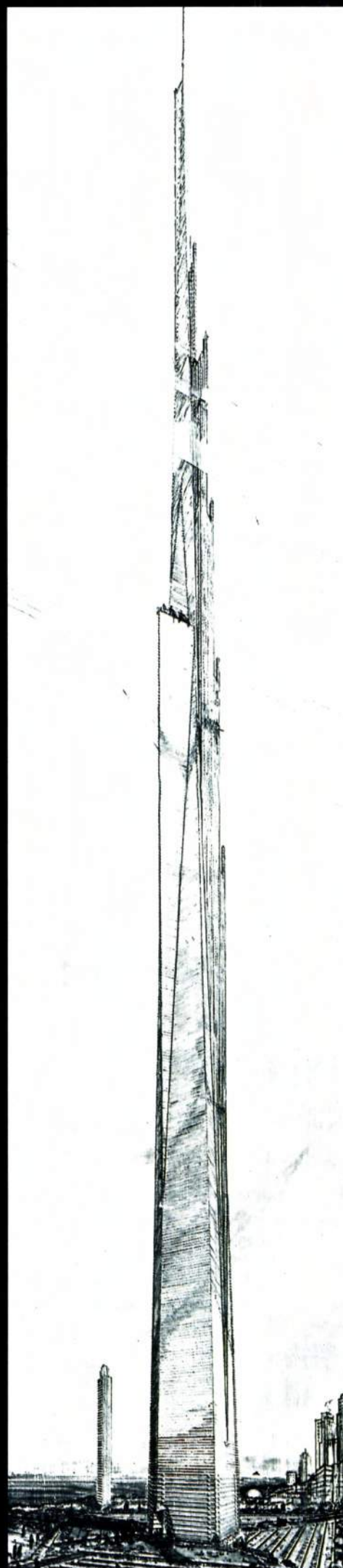
Inými slovami, na jednej strane je stále potreba nových a nových obydľí práve na tých miestach zeme, ktoré môžeme už dnes pokladať za preplnené a častokrát „žijúce“ na hranici kolapsu, na strane druhej do detailov rozpracované koncepty, o ktorých vydarenosti a zmysle nie som, priznám sa, presvedčený.

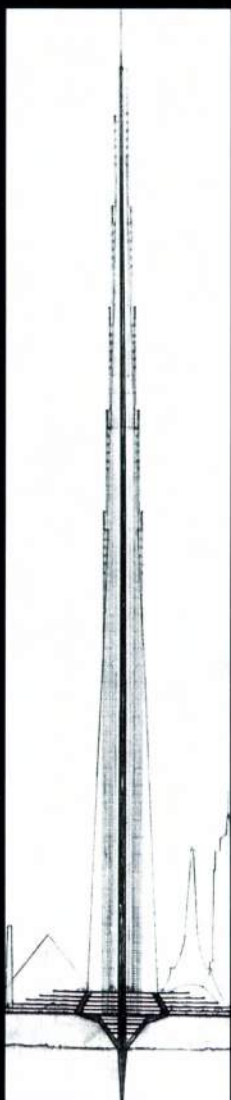
Táto skutočnosť bola motívom, pre ktorý sme sa bez realizačného sna, bez predchádzajúcich našich, ale aj miestnych skúseností (alebo práve vďaka tomu) rozhodli na danú tému reagovať.

Kvôli porovnaniu by som rád predstavil prostredníctvom ich vlastných textov 4 principiálne odlišné návrhy špičkových svetových architektov a firiem, ktorých jednou z hlavných zásad tvorby bola alebo je aplikácia najprogresívnejších myšlienok tej-ktorej doby v koexistencii s prírodou a človekom v nej.

Perspektíva

The Mile High Illinois, 1956





The Mile High Illinois, 1956

Autor: **F. L. Wright**

Zo všetkých foriem vertikálnych konštrukcií najstabilnejšou je „statív“. Tlak na jednu stranu naráža hneď na odpor druhých dvoch. Hlavná stabilita Illinois je zabezpečená novými princípmi.

Podlažia sú voľkuté do centrálného vertikálneho jadra, ktoré všetky zariadenia z nich navzájom vyrovnáva a zväzda do železobetónovej základovej konštrukcie zvažujúcej sa do pevnej panvy. Z dôvodu zvýšenia odolnosti voči zemetraseniam zakladanie pokračuje hlavným jadrom do zeme, až kým nedosiahne skalú. Systém je teda navrhnutý zdnu von na rozdiel od dovtedy používaných pozváraných rámov pôsobiacich naopak. Horizontálne stropné dosky spolu s plášťom, ktorý je zavesený z nich, a s jadrami robia konštrukciu podobnú stromu ľahkou a pevnou, nie vratkou. Všetky povrchové plochy konštrukcie, a tiež vonkajšie plochy na podlažiach sú zavesené na oceľových lanách a navrhnuté z hliníka alebo nerezu.

Hlavným komunikačným systémom prvých 5 podlaží sú eskalátory. Na systém 5 poschodových výťahov, pohybujúci sa v sériách 5 divízií 100 poschodí vysokých, nadväzuje skupina 76 taxi-výťahov. Celý vertikálny komunikačný systém pracuje nezávisle od závesného, statického systému, a je nádhernou vertikálnou črtou Illinois.

- 528 podlaží - 1 míľu vysoký rozdelený do 4 sekcií - 130 000 obyvateľov - parkovanie pre asi 15 000 áut a pristávacia plocha pre 150 helikoptér

Jan Kaplický, David Nixon (Future systems) v spolupráci s Ove Arup

„Zo všetkých ľudských úspechov na poli architektúry v 20. storočí je mrakodrap tým najdramatickejším, najvzrušujúcejším a najhlbším. Mrakodrap - podobne ako lietadlo - bude na prelome tisícročí oslavovaný ako pamätník ľudského snaženia. Úloha mestských centier ako centier komerčných sa nástupom informačnej a komunikačnej revolúcie začína meniť. Ich historické poslanie ako ústredného bodu pre obchodné spoločenstvá sa stáva otáznym. Úlohu mrakodrapu ako vlajkovej lode bude tiež potrebné prehodnotiť, musí sa pre ne nájsť nová urbanistická aplikácia a jednou z možností je forma husto zastavaného obydľia. Tlak na čo najvyššie zhodnotenie pôdy bude ďalej rásť. Mrakodrap ponúka stále najlepšie riešenie, ale bude treba vyvíjať nové, radikálne koncepty.“

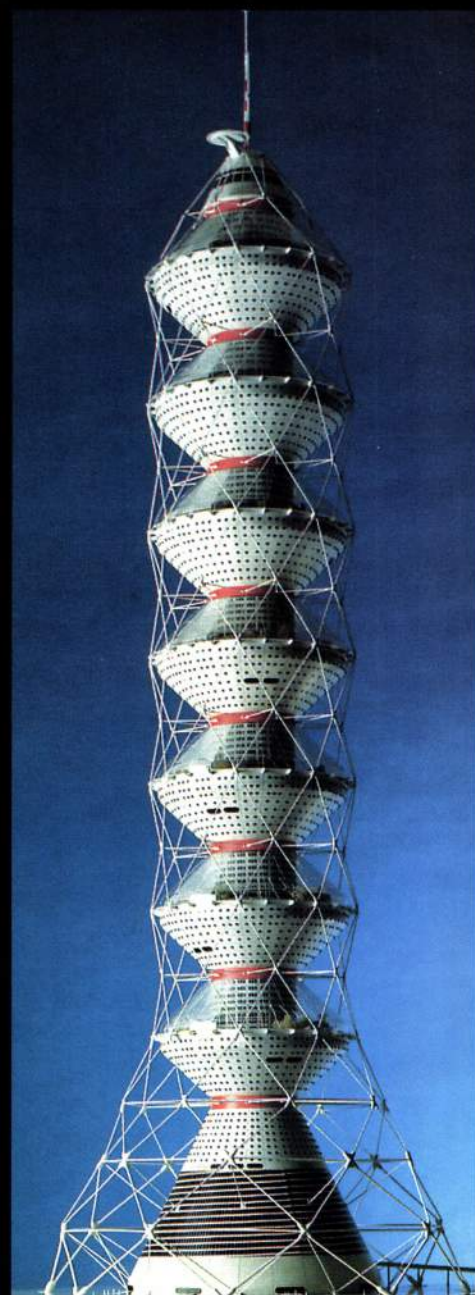
J. K. + D. N.

Odpoveďou autorov Jana Kaplického a Davida Nixona bola teda Coexistence Tower pozostávajúca zo 7 klimaticky kontrolovaných ostrovov, uložených medzi centrálnu konštrukciu (ktorá je zároveň servisným jadrom) a vonkajší geodetický systém konštrukčných prvkov.

Na každom ostrove je skombinované obytné a pracovné prostredie, s veľkým „nebeským parkom“ uzavretým transparentnými štípmi. Určené asi pre 10 000 ľudí.

- 150 poschodí - 672 apartmánov /76 000 m²/
- 285 000 m² kancelárskych priestorov - výška 650 m

Coexistence Tower, 1985



Model veže

Umiestnenie veže v londýnskom City



Fyziologická hranica, po ktorú platí ľudské chápanie prostredia, teda aj toho mestského, je určená raz a navždy štruktúrou a mierami samého človeka.

Bogdan Bogdanovič

Sky City 1000

Vnútorný „dvor“



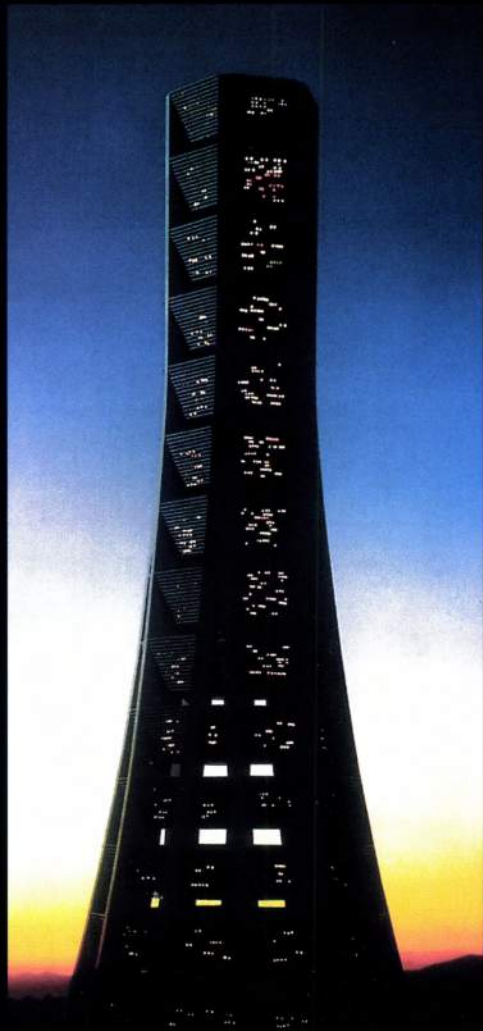
Takenaka Corporation

1000 m vysoká budova na šesťuholníkovom pôdoryse, so stĺpmi v každom rohu bude rozdelená na 14 „dvorov“. Tieto budú obkolesené bytmi, úradmi a obchodmi. „Dvory“ by mali zabezpečiť ideálne súžitie mladých rodín s deťmi so staršími obyvateľmi. Vertikálne komunikácie sú jednak vo vnútri stĺpov, jednak na ich povrchu (3-podlažné, väčšie a rýchlejšie výťahy). Menšie jednopodlažné, spájajúce iba priestory v rámci jedného obytného segmentu, sa pohybujú v jeho vnútri. Hlavné dopravné spojenie však obstaráva monorailová železnica krúžiacia vnútri kónickej konštrukcie. Zastaví na každej platni iba raz a základňu s vrcholom spojí za 15 minút.

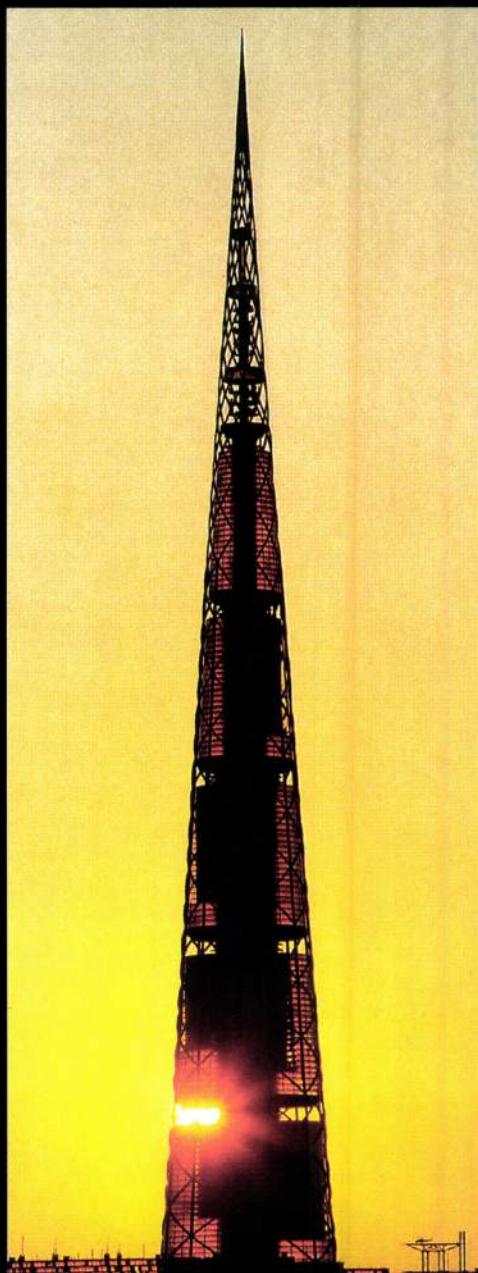
- výška 1000 m - priemer pri zemi 400 m, na špici 160 m

- 35 000 obyvateľov - 100 000 zamestnancov

Model - celkový pohľad



Millenium Tower



Norman Foster pre Ohbayashi Corporation

Veža vysoká 800 m, projektovaná pre 50 000 ľudí, je zakotvená do mora v umelo vytvorenom zálive s priemerom 400 m 2 km od Tokia. Budovy tvoriace hrádzu budú slúžiť na rôzne rekreačné a oddechové účely, priestor v jeho vnútri ako prístav plachetníc. Doprava k veži je navrhnutá buď loďami alebo rýchlejšími spôsobmi, autom či monorailom po viadukte. Parkovacie miesta sú umiestnené v základovej konštrukcii pod úrovňou mora. Základy sú 80 m hlboké. Vo vstupnej hale na prvých šiestich podlažiach je umiestnený obchodný dom, rekreačné zázemie, reštaurácie s výhľadom na prístav.

Priemer veže na úrovni mora dosahuje 130 m. Každých 30 poschodí nasleduje „sky“ centrum, akýsi moderný ekvivalent k tradičným trhovým priestorom.

Obyvatelia tu nájdu miesto s istou špecifikou, príjemnou atmosférou vhodnou na relax a vzájomné stretávanie, komunikáciu. „Sky“ centrá budú 5 podlaží vysoké, kde budú hotely, fitness centrá a reštaurácie. Millenium Tower je obytná do výšky 600 m, pričom v nižšej časti budú priestory na komerčné a kancelárske využitie, služby či ľahký priemysel. Vo vyššej časti je navrhnutá zóna s obytnými jednotkami hotelového typu pre ľudí, ktoré vo veži pracujú. V najvyššej časti, ktorej

vonkajšia konštrukcia je otvorená, sú vyhladkové plochy s reštauráciami, ale tiež slnečné panely, veterná elektrárň, telekomunikačné zariadenia.

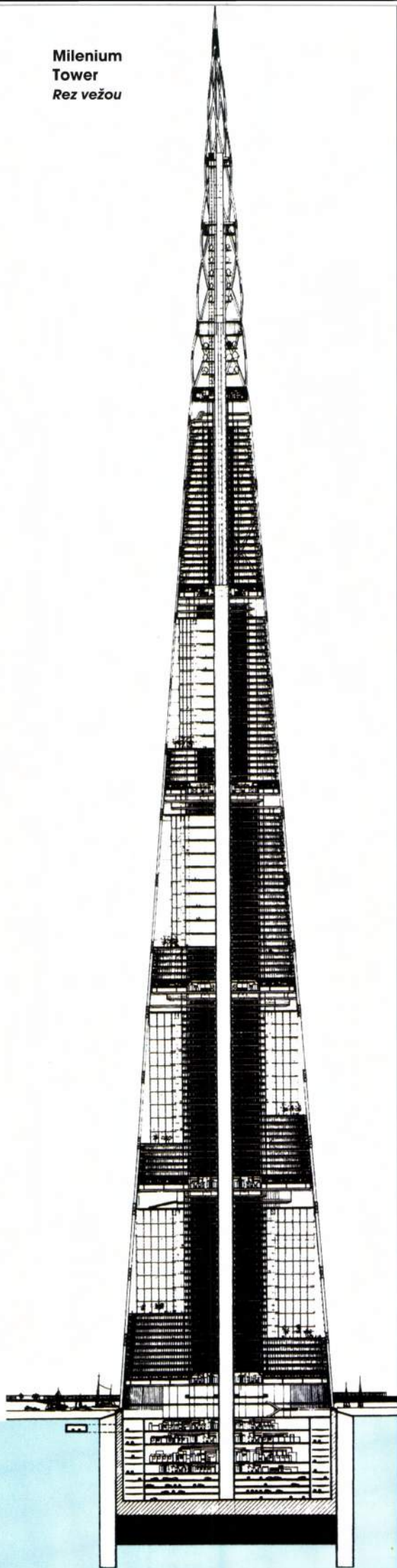
Projekt vychádza z princípu helikoidnej konštrukcie s dvanástimi vonkajšími členmi, tvoriacimi pevnú kostru veže. V nižšej časti sú dodatočne pridané stĺpy na zvýšenie pevnosti. Vnútorné oceľové jadro spolupôsobí s vonkajším „sieťovým“ obalom, čím vzniká obrovská dvojité trubica. „Sky“ centrá sú bez vnútorných stĺpov, pričom slúžia aj ako prestupné stanice z hlavných rýchlovýťahov pre 160 ľudí na konvenčné výťahy, ktoré ich ďalej odvážajú na jednotlivé podlažia.

- 800 m vysoký projekt - 130 m v priemere na úrovni mora - 150 poschodí
- 50 000 obyvateľov - 1 000 000 m²

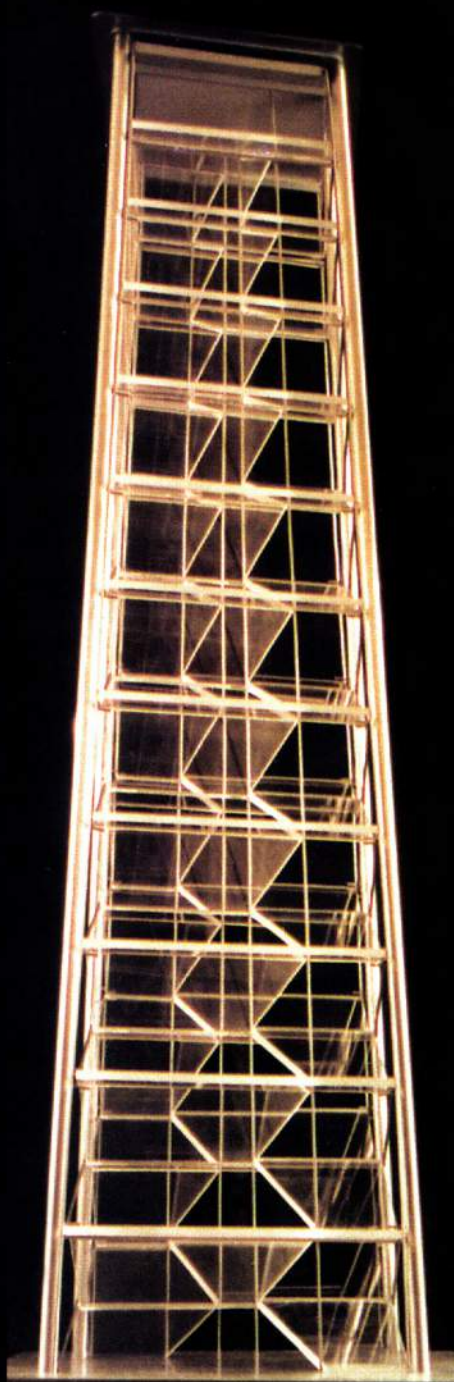
Na počiatku, pred vznikom mesta, bol človek ahistorickou bytosťou, a to nielen preto, že dva nové javy - „mesto“ a „písmo“ - sa v podstate prekrývajú, ale aj preto, že samo mesto, len čo sa zjavilo, bolo istým špecifickým, mocným, nadjazykovým písmom - zložitou a vzácnou ideografiou, ktorú môže do dnešného dňa (a to platí aj pre zvyšky miest) dokonca i moderný človek (ak chce a ak vynaloží aspoň elementárne úsilie) bez väčších ťažkostí prečítať!

Bogdan Bogdanovič

Milenium
Tower
Rez vežou



Model



Tower of Choice

Veža výberov

1. Výber výšky
2. Výber miesta
3. Výber svetovej strany
4. Výber komunity
5. Výber typu domu
6. Výber tvaru domu
7. Výber dispozičnej schémy
8. Výber výhľadov
9. Výber trás, ktorými možno prejsť celú vežu peši

(vertikálna krajina)

Tower of Choice (Veža výberov)

Drahan Petrovič, Eduard Trembulák, Stano Krčmárik, Martin Dudaško spolu so Studio Designo-Model

Konzultanti: Prof. Ing. Imrich Tužinský, CSc. (hlavný konzultant), Ing. Svetozár Lichardus, DrSc. (statika) Ing. Juraj Kozák, DrSc. (statika).

Koncept vytvorený do ideovej súťaže „Vertical Village“ (vertikálna dedina, s výškou 300-400 m, s celkovou plochou 600 000 m² pre 4000 ľudí). Stavba mala byť lokalizovaná v polderi Rondehoep na juh od Amsterdamu.

Princíp nerušenej komunikácie človeka s prostredím precízne vysvetľuje aj slávna Aristotelova metafora, že mesto by malo mať takú veľkosť, aby z jedného konca na druhý doľahol ľudský hlas! ... Zásada je jednoduchá, ľahko pochopiteľná aj dnes pre nás, a ak by sme ju chceli uplatniť v našich časoch, dospeli by sme bez väčších problémov v podstate k už definovaným ideám federalizácie veľkomiest, k návrhu na ich rozčlenenie na mnoho desiatok a stoviek malých, demokratických, samosprávnych „mestských miest“ v rámci dosahu „ľudského hlasu“, t. j. v rámci dohovoru a porozumenia! A to je nepochybne, aspoň zatiaľ, jediný naozaj predstaviteľný spôsob obrany mesta pred totálnym a chaotickým rozpadom. Ale vo vzťahu k možnostiam dnešnej urbanistickej praxe nie je ani tento jediný možný scenár celkom dokonalý... Je to jednoducho preto, lebo každé pravé mesto, a teda aj malé „mestské mesto“, je kultúrna forma, a nie technosociologický stereotyp, takže ho nemožno vytvoriť na objednávku; vzniká podľa akýchsi zložitých, významných, skrytých a relatívne voľných pravidiel hry, ku ktorým moderný urbanizmus, posadnutý mániou exaktného plánovania, ešte vždy nemôže preniknúť.

Bogdan Bogdanovič

Literatúra:

Frank Lloyd Wright: A Testament. Bramhall House New York, 1957.

Martin Pawley: Future Systems. The Story of Tomorrow. Phaidon Press, Londýn, 1993.

L'architecture d'aujourd'hui, č. 273, február 1991.

Katalóg Takenaka - Planners, Architects, Engineers & Contractors, 1992.

Hlavným cieľom bolo dosiahnuť rovnováhu medzi ekonómiou mrakodrapu a ľudským meradlom (jeho obyvateľmi).

Inšpirácia: Genius loci Banskej Štiavnice - mesta, ktorého obyvatelia práve vďaka náleziskám drahých kovov v danej lokalite boli nútení vybudovať svoje príbytky na protíľahlých stráňach údolia, čím sa absolútne náhodne podarilo zabezpečiť takmer dokonalý vizuálny kontakt oboch jej protíľahlých častí. Možnosť výberu výhľadov - buď na krajinu oproti, alebo na nebo nad ňou.

Banská Štiavnica nebola zvolená náhodne. Vo svojej podstate predstavuje zachovaný, životaschopný mestský organizmus ideálnych rozmerov.

Aplikovať jej urbanizmus bolo možné dvoma spôsobmi:

1. Niekoľkonásobne zväčšiť každú jej časť zo zachovaním jedného centra.
2. Viacnásobne zopakovať základný útvar s vytvorením viacerých centier, pričom sa zachová jeho mierka a atmosféra.

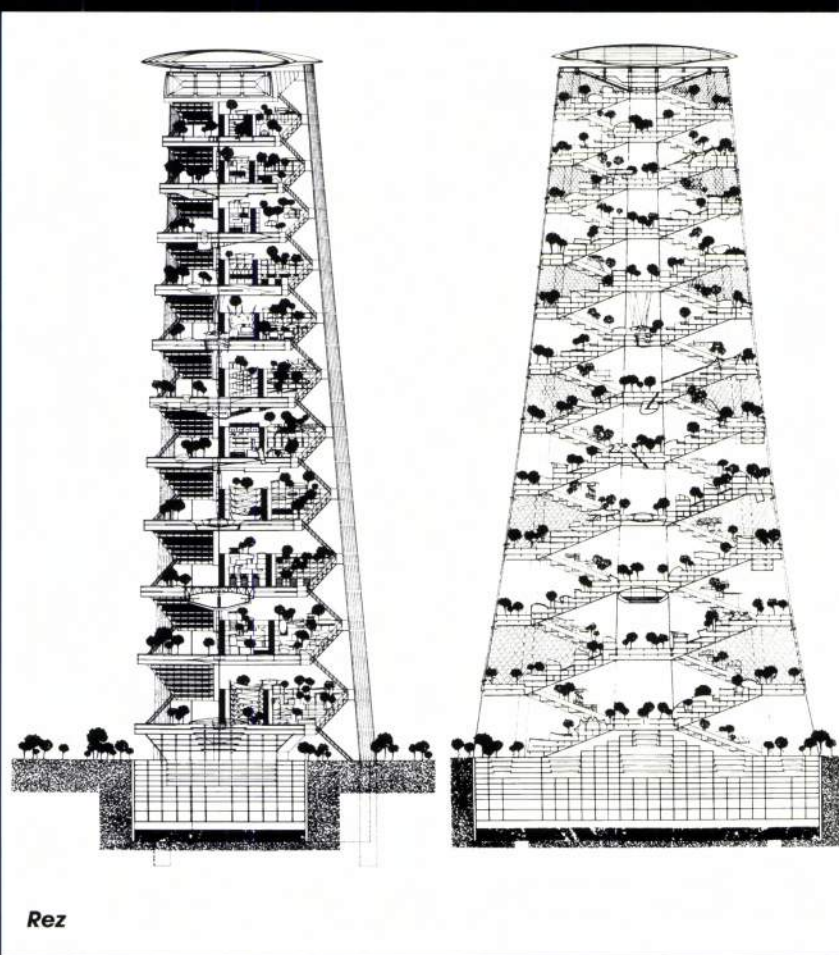
Samozrejme sme sa rozhodli pre ten druhý.

Koncepcia: Spojením „štiavnického“ údolného princípu organizácie mesta s princípom dvojzátvornice, použitím základných mestotvorných prvkov (námestí, ulíc, domov) je vo vnútri budovy vytvorený urbanistický systém členený v horizontálnej a vertikálnej rovine - „vertikálna krajina“. Maximálna insolácia, maximálne plochy zelene a veľkorysosť priestorov boli určujúcimi kritériami tohto neobvyklého miesta pre život.

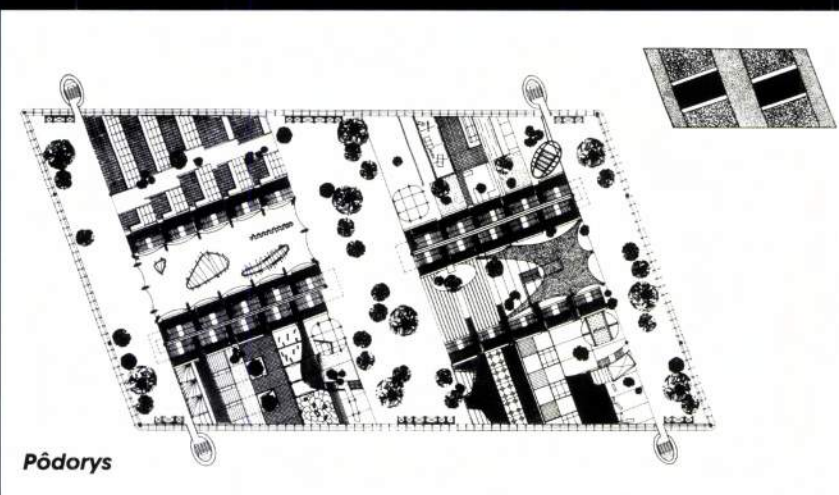
Prostriedky: Štruktúra priestoru navrhutej budovy umožňuje jednoznačné členenie na časti verejné - „horizontály“ a obytno-pracovné - „rampy“. Stupeň významu verejných plôch je určený ich umiestnením buď v centrálnej, alebo okrajovej polohe pôdorysu. „Rampy“ - terasy ako jedna z najúspornejších foriem individuálnej obytnej zástavby poskytujú neobmedzené možnosti tvorby obytných a pracovných plôch. **Tvar:** Insolácia je určujúcim faktorom pôdorysného a priestorového tvaru „krajiny“. Kosodĺžnikový pôdorys, ustupujúce podlažia a zmena konštrukčnej výšky zabezpečujú optimálne preslnenie. Všetky obytné priestory majú priame slnečné svetlo počas celého roka. Tvar domu - jeho vertikálne členenie na 6 sekcií - vytvára podmienky na uplatnenie princípov prirodzeného vetrania. Transparentný sklený obvodový dvojplášť začínajúci až nad prvou sekciou chráni obyvateľov pred klimatickými vplyvmi. **Konštrukcia:** Základným statickým princípom sú 4 stĺpy spojené v najvyššom bode roštom, v ktorom sa okrem iného uvažuje s veternou a slnečnou elektrárnou, informačným a komunikačným centrom. Podlažia sú jednak spojené so stĺpmi, jednak zavesené na rošte. Zavetrenie budovy je riešené bočnými zavetrovacími tuhými prvkami a zavetrovacou sieťou. Vnútroštruktúrny systém sa skladá z priehradových bočných nosníkov a vnútorných Vierendelových nosníkov. Základnou konštrukciou pre 4 nosné stĺpy je systém lamiel z podzemných stien. Podzemné podlažia tvoria „krabicu“, ktorá stabilizuje budovu. Na spodnej úrovni bola navrhnutá injektovaná vrstva zeminy a 5 m hrubá základová vrstva.

Záver: V súťaži, do ktorej bolo vyzvaných 120 univerzít z celého sveta a ktorej sa napokon zúčastnilo 37 návrhov, boli udelené len 2 ceny. Prvú získali študenti z Madridskej univerzity, druhú náš tím.

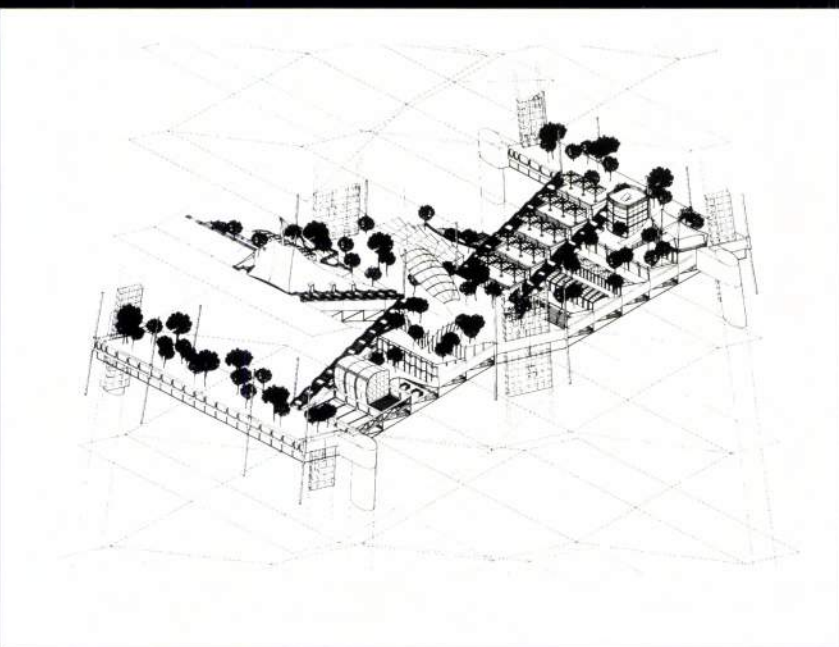
- 400 m vysoký objekt - 3500-4000 ľudí -
- 600 000 tisíc m² - základňa 200 x 100 m -
- vrchol 100 x 70 m



Rez



Pôdorys



Veže ako vertikálne mestá

Rakúska štátna cena za remeslo

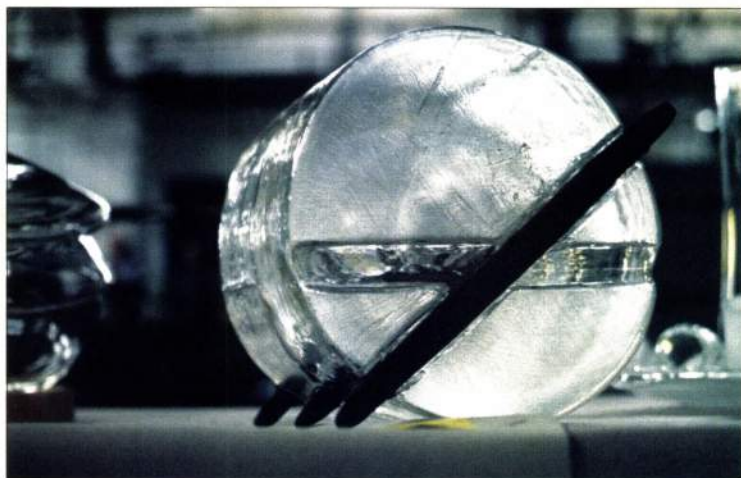
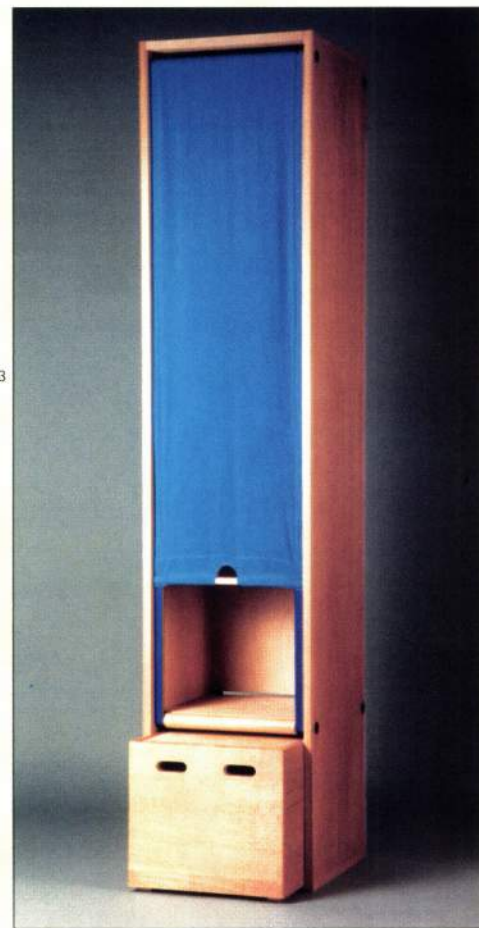
Po siedmy raz vypísalo Spolkové ministerstvo pre hospodárske záležitosti Štátnu cenu za vynikajúce remeslo. Organizáciou súťaže poverilo už tradične Rakúsky inštitút designu (Österreichisches Institut für Formgebung) vo Viedni, potrebné finančné prostriedky zabezpečila rakúska Hospodárska komora. Cieľom súťaže je vyzdvihnúť kongenialitu kvalitnej realizácie a umeleckej hodnoty remeselného výrobku na dosiahnutie vysokej kvality produktov najmä menších a stredných firiem.

Zo 193 prihlásených prác porota vybrala šesť nominácií na štátnu cenu, ktorú napokon získal Kurt Foit (35)

za polyfunkčnú kombinovateľnú skriňu s roletou a zásobníkom, určenú najmä deťom. Uznanie porota vyslovila aj ďalším piatim designerom: Petrovi Dvorakovi za strieborný náhrdelník, Martinovi Kramerovi za zatvárací regál zo série Office Collection, Veronike Kyralovej za papierovú misu, Veronike a Ludwigovi Kyralovcom za sériu 9 kovových šperkovnic a Katerine Symonovej za kožené kazety na šperky.

Rakúsky minister hospodárstva Johannes Ditz odovzdal cenu 26. septembra 1995 na slávnostnej vernisáži výstavy ocenených diel, ktorá sa konala do 13. októbra v Rakúskom inštitúte designu vo Viedni.

1. Veronika Kyrál: Modrá misa. Priemer 38 cm, papier a textilné vlákna.
2. Veronika a Ludwig Kyrál: Sériu 9 šperkovnic. Rôzne kovy, čiastočne patinované, drevené vnútro. 26x14x18 cm, váha 5 kg.
3. Kurt Foit: Skriňa. 210x45x45 cm, 22 mm panely, buk, preglejka, váha 25 kg.



1. Objekt Juraja Gavulu
2. Analeena Hakatie pri práci
3. Objekt Ricka Harryho Tuna

Foto: Lubomír Ferko.

Sklárske sympóziu v Zlatne

V zlatnianskom sklárskom závode sa 3.-8. októbra 1995 konal už tretí ročník medzinárodného sklárskeho sympózia. Toto podujatie je prirodzeným pandantom sklárskeho sympózia v Lednických Rovniach a obidve aktivity striedavo organizuje Združenie sklárskych výtvarníkov Slovenska s vedením týchto závodov. Sympóziu v Zlatne je špecializované na prácu s horúcim sklom, podarilo sa však možnosti rozšíriť aj o pomocné a doplnujúce technológie ako je maľba, brúsenie, leptanie skla a pod.

Popri domácich účastníkoch (Ladislav Čerba, Juraj Gavula, Andrej Jakab, Marta Mílochová, Ján Mýtny) sa tohtoročného pracovného stretnutia zúčastnili aj sklári z Francúzska (Thierry Baudry, Yves Yumeau, Nicole Boronderu), Fínska (Analeena Hakatie), Holandska (Frank van den Ham) a Kanady (Rick Harry Tun). Podarilo sa im rozvinúť širokú škálu pracovných postupov, tvorivých zámerov a v závere finalizovať množstvo pozoruhodných artefaktov. Tie boli vystavené v bratislavskom Mestskom múzeu a pripravuje sa ich prezentácia aj v zahraničí.

Aj po tejto úspešnej akcii môžeme konštatovať, že sympóziá sú jedinečnou príležitosťou pre autorov na malý koncentrovaný zápas so svojou invenciou, remeselnou a technologickou skúsenosťou.

Agáta Žáčková



Slovenský šperk vo Viedni

Vo viedenskej galérii V&V špecializovanej na unikátny autorský šperk sa v júni t. r. predstavili slovenskí šperkári výstavou v koncepcii Silvie Fedorovej. Kvalitu slovenskej šperkárskej školy prezentovali brošne Blanky Šperkovej vytvorené vlastnou technikou spletaného ľanového vlákna v kombinácii s mosadznými niťami, brošne a prstene Matúša Cepku zo striebra, nerez, mosadze, plastu, kolekcia náramkov, brošní, objektov-špirál a klobúkov Silvie Fedorovej v technike paličkovanej čipky z lyka a medeného drôtu. Najmladšiu generáciu šperkárov zastupovali Jakub Janiga kovovými šperkami-objektmi pre rôzne časti ľudského tela a Ján Sajkala náhrdelníkmi a náramkami z medeného drôtu, v ktorých autor aplikoval tradičnú techniku spájania používanú pri výrobe stredovekých drôtených brení.

Foto: Jena Šimková, Táňa Hojstričová

1. Silvia Fedorová: Klobúk Kráľovná. Paličkovaná čipka.
2. Silvia Fedorová: Červeno-modrý klobúk. Paličkovaná čipka.
3. Blanka Cepková: Brošňa. N 8,5 cm x 3 cm, ľan, kovové nite.
4. Blanka Cepková: Brošňa. N 9,4 cm x 3 cm, ľan, kovové nite.
5. Matúš Cepka: Prsteň. Nerez, mosadz.
6. Matúš Cepka: Brošňa. Striebro.
7. Jakub Janiga: Príbor-šperk. Nerez.



1



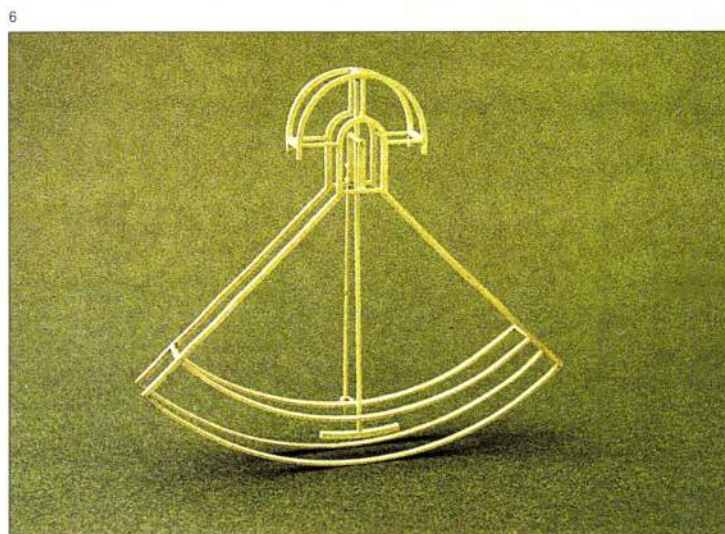
2



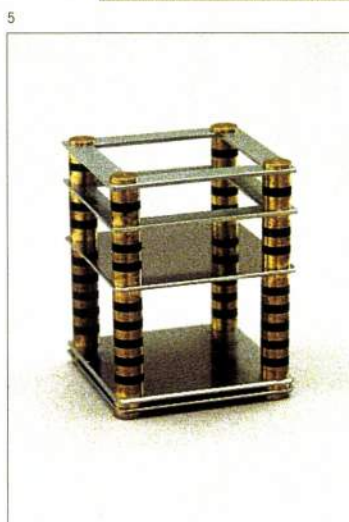
3



4



6



5



7

EDMONTON '95

Zabezpečenie budúcnosti vyučovania grafického designu bolo témou medzinárodnej konferencie, ktorá sa konala pod záštitou GDEA (Graphic Design Education Association) od 10. do 13. augusta 1995 na Univerzite v Edmontone (Kanada). Konferencia nadviazala na konferenciu ICOGRADA usporiadanú pred 20 rokmi na rovnakom mieste.

Konferencie sa zúčastnilo 150 popredných svetových pedagógov vyučujúcich grafický design väčšinou z USA, ale aj z ďalších krajín (Holandsko, Nemecko, Portugalsko, Turecko, Izrael, India). Konferencii predsedali profesori Edmontonskej univerzity - katedry umenia a designu Peter Bartl a Jorge Frascara.

Ako pedagógovi Telavivského centra designerských štúdií VITAL, malej a mladej inštitúcie v krajine, kde sa ešte len začína chápať úloha designu, mi účasť na konferencii poskytla výnimočnú príležitosť sledovať diskusie o súčasnom vyučovaní grafického designu v Severnej Amerike. (Bolo to viac ako poučné, miestami som sa cítil ako vynálezca kola medzi konštruktérmi air-bagu.)

Sieť škôl grafického designu je na severoamerickom kontinente enormná. Z mnohých sa po krátkom čase stávajú akadémie, na ktorých sa pestuje teória, výskum i kritika. Na druhej strane sa zväčšuje bariéra medzi vyučovaním designu a jeho aplikáciou. Designeri z praxe a pedagógovia hovoria každý iným jazykom, sledujú rôzne priority a žijú v navzájom izolovaných svetoch.

Pedagógovia, ktorí sa zúčastnili na konferencii Edmonton '95, vo svojich príspevkoch zdôrazňovali

politické a sociálne aspekty výučby designu a designerskej praxe. Tón udala už úvodná prednáška Erskine Childersa, experta z OSN, ktorý hovoril na tému Design v nebezpečnom svete. Childers varoval pred kultúrnou hegemoniou „severu“ (Západu), upozornil na jeho ignorovanie „iných“ prameňov modernej civilizácie; spomínal napr. prínos arabských technických vynálezov pre pokrok ľudstva. Iróniou dejín sa stalo, že optický vynález zo špičkového vedeckého centra v Bagdade bol použitý ako základný princíp diaľkovo riadených striel proti Iraku vo vojne v Zálive. Childers vidí neperpektívnu kapitalizmu, predpovedá ekonomický kolaps Západu a ako zapálený obhajca OSN ostro vystupuje proti imidžu OSN prezentovanému v amerických médiách, čo považuje za kultúrny imperializmus. Childersove slová padli na úrodnú pôdu. Účastníci konferencie sa výrazne postavili za definovanie a presadzovanie kultúrneho pluralizmu. Vyzývajú k citlivosti voči „iným“ kultúram, sociálno-ekonomickým skupinám, národným identitám a spôsobom chovania. Bol som prekvapený touto neobyčajnou starostlivosťou o „inakosť“, pretože som si vždy myslel, že to „iné“ je legitímnou súčasťou druhých.

Konferencia pozostávala zo série workshopov, ktoré viedli vynikajúci designeri-pedagógovia. Závety workshopov boli predložené plénu a budú publikované. Vrelo odporúčam prečítať si ich. Na konferencii odznelo aj niekoľko pozoruhodných prednášok. Spomeniem prezidentku GDEA Anne Bush z Univerzity Hawaii, ktorá hovorila veľmi inteligentne o meniacom sa profile grafického designera, Sharon Poggenpohl,

redaktorku Visible Language, ktorá prednášala o výskume, nových technológiách a globálnej ekonomike a Richarda Buchanana z Carnegie Mellon University v Pittsburgu, ktorý viedol workshop o študentoch designu.

Konferencia bola skutočne kvalitná a perfektne zorganizovaná, najmä vďaka Jorge Frascarovi, predsedovi skupiny pre vzdelávanie v ICOGRADA, ktorý by naozaj nemal čakať ďalších dvadsať rokov na nasledujúcu konferenciu!

David Grossman



Víťazný model z bratislavského finále a jeho autorka Lucia Sobolíčová.

Foto: Peter Brenkus.



Víťazný model Gabriely Víchovej z brnenského finále.

Záverečné defilé českého finále SIFA.

Foto: Miloš Strnad.



SMIRNOFF 1995

Smirnoff v Bratislave

Kontakty firmy Smirnoff s módou siahajú do roku 1982, keď firemná designerská škola začala organizovať spoločenské podujatia, ktoré priťahli známe osobnosti zo sveta filmu a módy. Vedenie firmy založilo v Londýne r. 1984 Cenu mladých designerov, a keďže sa o účasť na nej začalo zaujímať čoraz viac krajín, r. 1991 sa vytvorila Medzinárodná módna cena Smirnoff (SIFA).

Cena má povzbudiť najlepších mladých módnych tvorcov z celého sveta, aby prezentovali svoju zručnosť pred publikom, v ktorom sa nachádzajú najlepší svetoví módni návrhári, novinári i potenciálni zamestnávateľia. Prvé medzinárodné finále sa konalo r. 1991 v Amsterdame, ďalšie r. 1992 v Londýne, r. 1993 v Sao Paule a minuloročné v Dubline. Tohoročné

s mottom Nadšenie zo slobody, ktorého sa zúčastní 35 krajín, sa uskutoční v novembri v Kapskom meste. Po prvýkrát sa na ňom zúčastní aj Slovenská a Česká republika. Z každej krajiny môže do medzinárodného finále postúpiť iba jeden mladý módnny tvorca. Víťaza podporia v jeho ďalšom profesionálnom rozvoji finančnou odmenou 10 000 USD.

Do národného finále sa mohli prihlásiť študenti stredných a vysokých škôl so zameraním na módné návrhárstvo vo veku 18 až 25 rokov. Porota zložená z osobností módného návrhárstva vybrala na základe skíc z vyše 50 prihlásených zo Slovenska 10 finalistiek, ktoré modely ušili a predstavili vo výstavnej hale Incheby v Bratislave v polovici júna t. r. Víťazkou sa stala Lucia Sobolíčová, študentka ŠÚV v Bratislave.

Smirnoff v Brne

České národné kolo súťaže Smirnoff International Fashion Awards '95 sa pred 3000 nadšenými divákmi

uskutočnilo 24. augusta v Laser Show Hall Boby Centra v Brne. Celá akcia bola koncipovaná ako jeden z hlavných bodov sprievodného programu veľtrhu módy STYL '95.

Trikrát sa zišla odborná porota, aby zo skíc 81 študentov stredných a vysokých odborných škôl ČR vybrala 13 finalistov, ktorí by svoje tri modely prezentovali v národnom kole. Porota hodnotila kreativitu spracovania, interpretáciu zadania v duchu tohtoročného medzinárodného motta Nadšenie zo slobody a remeselnú zručnosť. Spomedzi 13 súťažiacich, ktorí sa dostali do národného kola, zvíťazila Gabriela Víchová (VŠUP Praha). Získala bronzovú trofej súťaže, prémie 15 000 Kč od a. s. BVV a právo predstaviť svoje tri modely v medzinárodnom finále v Kapskom meste. Na druhom mieste sa umiestnila Michaela Bakotová (VŠUP Praha), ktorá dostala od BVV a. s. prémie 10 000 Kč a na treťom mieste skončila Hana Zárubová (SPŠ odevná, Praha) s prémieu 5 000 Kč.

(cic)

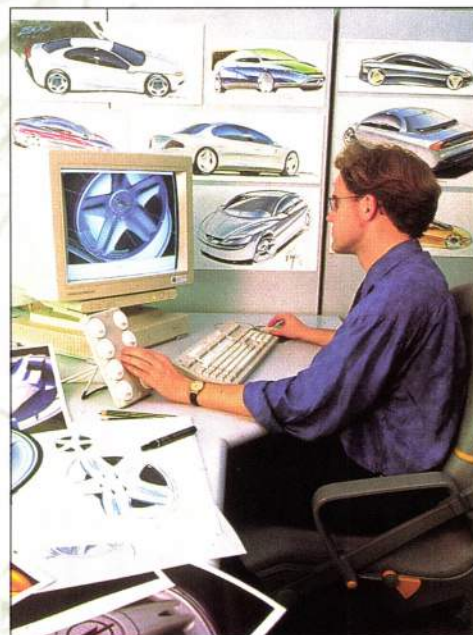


Vývoj automobilu je nepretržitá činnosť. Po dokončení projektu obehne svet prvá oficiálna informácia, na najbližšom autosalóne automobil predstavia a vzápätí sa začne s jeho predajom podľa marketingovej stratégie automobilky. V tom čase však už designerské štúdiá usilovne pracujú na jeho modernizácii, alebo v prípade radikálnejšieho rozhodnutia vedenia firmy na novej generácii, ktorá starý model vystrieda o štyri až päť rokov. Nebolo to inak ani v prípade dlho očakávaného nového modelu Vectra automobilky Opel.

Tomáš Hladný

progresívny

konzervatívizmus



Technical Development Center Europe
v Rüsselsheime

Pár kilometrov od Frankfurtu nad Mohanom má Opel svoje vývojové stredisko a design centrum. Tím designerov tu už roky pracuje na nových modeloch značky Opel. Ich poslednou prácou je druhá generácia modelu Vectra. Prvá Vectra uzrela svetlo sveta pred 7 rokmi. Vystriedala staršiu Asconu a odvtedy prekonalala niekoľko zmien, kým nedozrela do štádia kompletného prebudovania - inými slovami, ďalšej generácie. Spoločný projekt vývoja novej Vectry (vo Veľkej Británii ju predáva sesterská automobilka Vauxhall) stál v prepočte na britské libry vyše 1 miliardy. Ako spoločne tvrdili designeri a technici, nešlo o radikálne zmeny. Aj keď o nich uvažovali, nakoniec pristúpili len na optimalizáciu už existujúceho. Ak totiž je niečo dobre navrhnuté, ťažko sa to prerába bez toho, aby ste aspoň časť dobrého riešenia neprevzali. Čo upúta na prvý pohľad, je smelý, až provokujúci design. Nová Vectra, najmä vo verzii so splývajúcou zadnou časťou, čerpá z línií Calibry a mladšej Tigry. Vďaka predĺženému rázvoru sa natiahla o 4 cm, čím nadobudla športovejší charakter. Napriek tomu si Vectra (podľa želania zákazníkov) zachovala tvary rodinnej limuzíny strednej triedy. Na niektorých prvkoch badať vplyv amerického Cadillacu a väčšieho modelu Omega - novej Vectre pomohli v reprezentatívnosti. Snaha po emotívnejšom a pôsobivejšom designe je dnes pre automobilky typická. V prípade Vectry, okrem základných línií, je tým výzorným štylistickým prvkom tvar vonkajších spätných zrkadiel a línia ich prechodu do prednej kapoty. Majú ostré hrany a plynule nad-

väzujú na prelis „svalnatej“ prednej kapoty. Autu to dáva dynamický charakter. O vývoji nového Opla Vectra sa zhovárame s šéfom designerského tímu v Rüsselsheime.

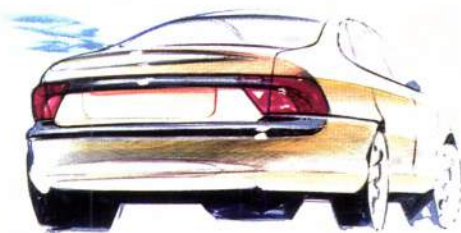
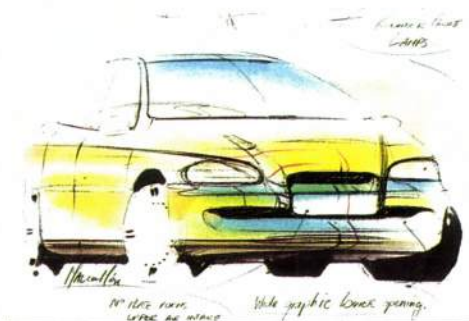
Ako vznikala nová Vectra ?

V centre pozornosti pri návrhu novej Vectry stáli nové technológie, ktoré sme si chceli vyskúšať. Samozrejme, popri tom to bol aj tréning našich designerov, ktorí projekt vyvíjali aj na počítači. To znamená, že popri tradičných postupoch sme využívali aj najnovšie poznatky designu priamo cez počítač. Začali sme s klasickými skicami, ktoré nesú prvky umeleckého spracovania, neskôr sme pracovali aj s plastelínovými modelmi, no a paralelne naši designeri spolu s technikmi začali pracovať na vývoji designu na počítači.

Pri tejto tvorivej činnosti je známy pojem „budovať automobil zdnu von“, teda najprv interiér a podľa dimenzií, ktoré vychádzajú z prepočtov a pôvodných cieľov, ho potom obostavať karosériou. Dá sa toto povedať aj o novej Vectre?

Áno. Novú Vectru sme vyvíjali týmto spôsobom, teda zdnu von. Už niekoľko rokov máme u Opla naše design centrum, ktoré zodpovedá za celý design automobilky. Tím designerského štúdia je teda súčasne zodpovedný za vonkajší design, aj za riešenie interiéru. Má to tú výhodu, že obidva tieto postupy môžeme vykonávať paralelne. Zosumovali sme všetky dôležité parametre, ktoré sme potrebovali v interiéri, aby sme ponúkli cestujúcim maximálne pohodlie. Tieto údaje sme potom rešpektovali pri návrhu bezpečnostných prvkov (napríklad ďalšie zlepšenie ochranného účinku výstuží vo dverách proti nárazu z boku) pri spolupráci s technikmi,





a to nám v konečnom dôsledku prinieslo základné parametre vonkajších tvarov. Ne-postupovali sme teda tak, že sme si navrhli, ako bude nová Vectra vyzeráť zvonka, a potom sme sa pozreli, koľko nám ostáva priestoru na motor, prevodovku, nápravy, batožiny a v neposlednom rade pre cestujúcich. Práve naopak. Boli sme si vedomí požiadaviek našich budúcich zákazníkov a z toho sme vychádzali. Našou snahou bolo ponúknuť ešte vyšší komfort pobytu v interiéri. Z toho sme získali rozmery priestraného interiéru, a ten nám určil východiskové body pre návrh definitívneho tvaru karosérie. Neznamená to ale, že sme úlohu vonkajšieho vzhľadu karosérie podcenili. Okrem atraktívnych základných línií sme sa snažili o maximálnu unifikáciu a zlučovanie prvkov do jednotného celku. Takto sme postupovali pri návrhu prednej masky, ktorú tvoria predné reflektory spolu s blinkermi a hornou časťou nárazníka. Ten istý postup sme uplatnili pri štylizovaní zadných skupinových svetiel. V oboch prípadoch novým jednotiacim štylistickým prvkom je krivka tvaru U. Vpredu ju tvorí prelis kapoty prechádzajúci do mriežky chladiča s veľkým znakom automobilky charakteristickým pre poslednú generáciu modelov Opela. V zadnom čele zase vykrojuje krivku tvaru U veko batožinového priestoru. Tento trend sme nastúpili už pri menšom modeli Tigra.

Čo bolo pre vás takou "srdcovou záležitosťou" pri tvorení novej Vectry?

Takou naozaj emocionálnou stránkou celého projektu bolo to, že sme nechceli vyvinúť len vysoko účelné vozidlo, ktoré by bolo po technickej a ergonomickej stránke skutočne dobré, ale aby bolo aj hravé a nenechávalo ľudí ľahostajnými. Auto ako výrobok musí človeka osloviť. Dnes je to mimoriadne dôležité, každá forma, každý tvar musí dnes spĺňať stále náročnejšie kritériá, a to sa bez citového podfarbenia nedá. V tomto projekte sme veľmi intenzívne rozpracovali identitu značky. Prvou úlohou bolo jednoznačne presvedčiť, že ide

o Opel. Druhou prioritou bolo dokázať, že to je Vectra. Keď sa pozriete na jej tvary, vidíte až sochárske, veľmi plastické dielo. Ale všimnete si aj kontrast oblých foriem striedaných s ostrými hranami. Novej Vectre to dáva napätie, dynamiku, čo dnes ľudí nadchýna a láka, nech sa už podívate okolo seba kamkoľvek.

Koho možno označiť za otca designu novej Vectry?

Kto je otcom novej Vectry? Keď sa na projekt pozriete reálne, sme vlastne jeden tím. Každý niečím prispel. Je to teda tímová práca, no a ja ten tím vediem. Chcem tým povedať, že to nie je nik konkrétny, kto u nás robí design. Takže najvyšší „primus inter paris“...

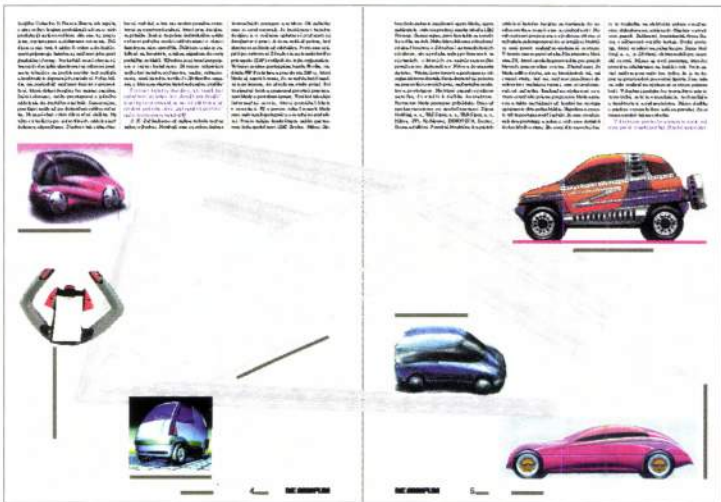
Teda žiaden Bertone, žiadny Italdesign, Pininfarina alebo nejaké iné designerské štúdio. Všetko je to vlastná práca tímu designerov Opela?

Opel už tradične robí svoj design sám. Sú aj iné spôsoby, ako dospieť ku kvalitnému designu, teda aj tým, že si ho necháte urobiť niekomu inému. My si už tradične robíme design na naše produkty sami a sme na to aj hrdí. Podarilo sa nám vytvoriť kvalitný designerský tím, ktorý je schopný produkovať dobrý design. Sme na to právom hrdí a chceme robiť vlastný design aj naďalej.

Média B.O.A.T.



GG RN 318



TOMÁŠ HLADNÝ: INCUBATOR OF IDEAS / PAGES 3-9

Together with all the movements liberated by the events of November 1989, things were also put into motion which had been waiting for a long time to be given an opportunity. From this point of view, and at the academic level, Slovak design owes a great deal to November 1989. Until then, the ambitions of students and lecturers at the Department of Design at the Academy of Fine Arts (VŠVU) in Bratislava had been developing under the patronage of the Department of Applied Arts. As the community had no proper understanding of such concepts as competition and market, efforts to create more space for an independent development of this specific area at the Department had not been accepted. The absence of those concepts also pre-determined the overall position of design in the social scale of values. Times have changed. Since 1989, there has been an independent Department of Design at the Academy of Fine Arts, and, since 1991, even a new Section for Transport Design. The head of the Department and the Section, the academic sculptor Ing. Štefan Klein, has given us an interview on the origin, the current situation, and the future of Slovak design in the academic area.

At the first Autosalon at Nitra in 1993, the Department of Design presented their design works that must have captivated the informed audience. Of course, the subject of those works was the design of means of transport. All the same, it was a relatively fast start for the young Slovak design.

Certainly, there has been an obvious need for a special department. In spite of that, since the beginning, we have had to struggle for our position, to fight and to defend our existence. Already, during the first few years, we have seen that a split according to individual spheres of students' concern as well as lecturers' professions must come soon. A primary concern of any teacher is his/her professional development, taking place outside the school. The Department is young, and our philosophy is based on freedom and the will to study. You have mentioned the Autosalon at Nitra. Even before its first year, five sections had been established at the Department: Industrial Design, Product Design, Transport Design, and two sections of Graphic Design. Their interest range is broad: from furniture through industrial products, tools, instruments, to

means of transport. The Section of Transport Design in the new structure framework of the Department of Design at the Academy of Arts is the youngest and the only one of its sort in Slovakia and the Czech Republic. It was established due to the actual needs of the industry, ready to accept specialists in the field of transport equipment design. And only the Section of Transport Design presented its first fruits at Nitra. Because our country is a small one, and because of the position of inland automobile production in the European framework, however, this Section was not born easily. The name „Transport Design“ itself indicates that this Section does not focus only on automobile design, but it is concerned with the mobility issue as a whole. In spite of that, there have been objections questioning its justification. We are a small country, what do we need automobile designers for? In order to sincerely argue against such views, I only say that Switzerland is also a small country, it has no large-scale car production, but it has designers famous all over the world. Now, nobody would ask Luigi Colani or Franco Sbarro what size country they come from, and whether there is any large-scale production of cars there. But we are here - working, exhibiting, and winning awards. We offer 4 and 6 year study courses, and for the future, the Department is even preparing even opportunities for postgraduate studies. As well as fine arts subjects, our students are required to attend specialist lectures on technology and the construction of means of transport. During their studies they are given opportunities to mature in their beliefs about which design field they are actually interested in. In other words, any student can change from one Section to another several times. Of course, he/she is allowed to change only on completion of the year's course. However they do not need to take differential examinations. We even encourage such a circulation between various Sections. In this way, students broaden their horizons helping them to find their orientation in manifold tasks occurring in their design work later. Otherwise, it is strictly individual, and this freedom of movement between Sections within the Department has proved to be good. Studies at our Department are based on creativity, therefore, no ideas are precluded. Also close interconnections with other departments are advantageous. A source of inspiration can be

provided by the Departments of Sculpture, Painting, Restoration, the new Department of Textiles or the Department of Applied Arts, from which the Department of Design was actually born.

In order to result not only in „design for design“, the Department's activities must also be orientated towards other institutions and manufacturing companies. What is the „foreign policy“ of the Department in this sense?

We have started from point zero, and maybe it was just to our advantage. We have not pulled a boulder of conventional procedures and relations behind us. Since the beginning, we have been aware of the fact that the future of the Department of Design lies in making designers of use in practice. This cannot be achieved only when a designer leaves the school. Therefore, immediately after the foundation of the Association of the Automobile Industry (ZAP), we entered this organization. We greatly appreciate the attitude of Mr. Jozef Uhrík, the Director of VW Bratislava and President of ZAP, who then affiliated the school into the Association although it could not bring in any financial contribution. In this way, a sort of resource service has been established, helping the school in its orientation. Even in the first year of the school's activities, we approached many companies. Our first concrete partner was LIAZ Zvolen. We were contracted by them for a job which was of interest to both the school and the orderer: the design of the front cover for the LIAZ Forman tractor. Of course, new contacts have not been established daily. Our data-base has been built up through membership in the Association of Automobile Manufacturers, but also through our participation in exhibitions, the most important of which, I think, was the Autosalon at Nitra, and the Brno Autotec. Thanks to their organizers' goodwill and understanding, the school was given sufficient space for the presentation of our works, especially models and prototypes. Some of them captivated the audience so much, that further contacts followed. The number of the school's partners has gradually increased. Today, we collaborate with such companies as Sipox Holding a.s., TAZ Sipox a.s., VAB Sipox a.s., Mibra, ZVL Kollárovo, INNOTECH, Inotec, Duma, and others. The original structure of only five Sections at the Department of Design was viewed in a new light and it had to be reevaluated. The necessity of being interconnected with the manufacturing sector required the inclusion of a new element into the existing structure: the Realization and Research Centre. In this respect, we are grateful to the Ministry of Education SR which provided funds for the first four employees of the Centre. Since the beginning, we have been aware of the fact that a school of our type, as well as any other school, has meaning only when it can offer graduates an application of their skills in practice. The Realization and Research Centre has provided direct contacts with companies so that concrete outcomes can be achieved during the course. The importance of proceeding in this way was confirmed by the fact that we have completed two prototypes, one of which has been developed in a functional state. It is a vehicle for leisure time, a three-wheeler with electric drive providing a possibility to build additional solar cells into the roof panel. The vehicle is cur-

rently being tested by the orderer, the Duma company of Bratislava. The second prototype, which was created to the order of Sipox Holding a. s., is a service electro-mobile for city centres. We even have a third prototype, whose first performance is expected next year. Now, I can only say that it is a vehicle designed for water-sports. So we are proud of our Realization and Research Centre. Today, it consists of four sections: a theoretical section, a visualization section, a section for technology and construction, and a publishing section. We have a workshop with five craftsmen, and I can say that we are able to manufacture nearly anything.

In today's over-industrialized world, computers have a steady place. Many automobile factories are increasingly improving the use of computers in design. Is the school able to keep pace with the global trend?

In this respect, we really cannot complain. The Section of Transport Design is equipped with the latest computer techniques. With the exception of photorealistic visualization, which is a tool of the designer himself, enabling a creative dialogue between the designer and the manufacturing company providing for the realization of the project, computer work has been introduced in all Sections of the Department of Design. This computer workstation employs SUN Sparcstation workstations and DeskArtes software. It was established thanks to direct support by the SUN Microsystems and Entro Bratislava companies. Its major advantage is a saving of time and material. Whereas previously, a dummy was made only after a long time making corrections, when actually all criteria for the final product had been met, nowadays we are allowed to „make mistakes“ and to play with the form until the last moment. The accomplishment of a spatial graphic representation nearly fully substitutes classic models, which are now produced only if necessary. Today's computer techniques provide really unexpected opportunities.

And what about the future of Transport Design at the Department of Design?

We have five years of work behind us. During that time, we have made major achievements. We have shown the world that we are here, that we are able to work to high standards, the evidence of which has obviously been provided by the great number of our partners from the manufacturing industry. This is a basic question of the school's viability, of its future life. Therefore, we give great care to maintaining contacts and looking for new ones. This effort is greatly enhanced by the newly established Realization and Research Centre through which the school can present new prototypes, from drawings through studies, computer simulations, models to final products. In this way, the school is approaching development trends of individualization and computer visualization. It helps to provide evidence of the school's capacity, appealing to the manufacturing sphere. From the presentation at this year's Autosalon at Nitra, further interesting contacts have followed. We are about to start collaboration with Avia Prague we collaborate with foreign companies. Our exposition in Nitra was visited by Volker Weissberger, a member of the VW directory and a gene-

automobile production. For a whole year, we have seen no material results - there have been only papers and drawings. Only when the product „was born“ in natura, when we started to work on it and to test it, have people seen what it is about, and the vehicle has won their hearts.

What was the time schedule of the whole project?

The idea originated in January 92. One year later, we started with drawings and engineering, and we made our designers and engineers invent, draw, and manufacture the body prototype within the first 9 months. They had to work hard, because the body of a three-wheeler must meet all the criteria for any four-wheel car. Of course, there have been some obstacles, and some things have gone wrong. However, we are satisfied with the vehicle's body, and it has even been praised by some interested foreigners. Besides the basic types (a platform truck with or without a sheet, and a van) we shall also prepare special design vehicles, which will be introduced as prototypes in exhibitions. However, we shall try to maintain the continuity of development also in future variants, so that the starting point and a certain design concept are preserved.

The company Auto-Engineering, Bratislava, Ltd. was established from a merger of smaller design engineering firms after engineers and designers from the former Bratislava Car Factory (BAZ) joined them. They specialize in vehicle bodies as a whole, e.g. their design and engineer-

ing, including construction of functional models, providing a guarantee of conformity to legislative requirements. AEB provides engineering and design services in the field of transport vehicles and consumer goods as well. During their almost two years' of operation, they have designed an electric scooter for Stavocentrum Ostrava, Ltd. and a three-wheel vehicle VeKa for LIAZ Comp. Veľký Krtíš. We have asked the statutory representative of AEB, Ing. Vojtech Zelina, to tell us more about it.

How did your collaboration with LIAZ Veľký Krtíš start, and why it was just a „three-wheeler“?

The three-wheeler project was invented in Veľký Krtíš. They entered into contacts with the former Development Department at BAZ Bratislava, which designed the vehicle's exterior, and a sort of first functional model was manufactured by Division 02. All that happened at the time when the Engineering and Design Centre at BAZ was liquidated, and many experienced specialists were looking for jobs abroad. Our company, based on licenced independent designers, has tried to concentrate on that specialization again. So the AEB, Ltd. with foreign participation, which accepted the job offered by LIAZ Veľký Krtíš to help them produce a functional prototype, especially for the three-wheeler interior.

The interior has been designed on the basis of know-how acquired from tests in the state testing institution and, of course, from driving tests. It is unified and provi-

des an unusual degree of comfort for a three-wheeler. The cabin design is variable - it can be narrow, wide, situated on a caterpillar undercarriage, etc., so that its adaptability to the undercarriage provides a broad range of service options. The cabin and the interior can easily be modified to new engineering designs prepared in Veľký Krtíš. LIAZ Veľký Krtíš has been investing into this project all their technical development resources; it is a solid partner, keeping terms and manufacturing procedures. We have a very good collaboration with them.

Are you considering any collaborations on other projects?

As I have already indicated, we are preparing something new. However, there is a basic problem, confronted not only by Slovak industry, but also by small foreign business companies: there is a long and difficult route from design and prototype - the homologization and product-life tests. No customer will buy an unreliable product. Those are the major obstacles. Customers prefer service features rather than design. They can do with poorly styled cars fulfilling the expected transport functions. In this sense, our collaboration with Veľký Krtíš is being continued.

What is your opinion of outside collaboration between manufacturers and designers? Is it not better to have an in-house development department?

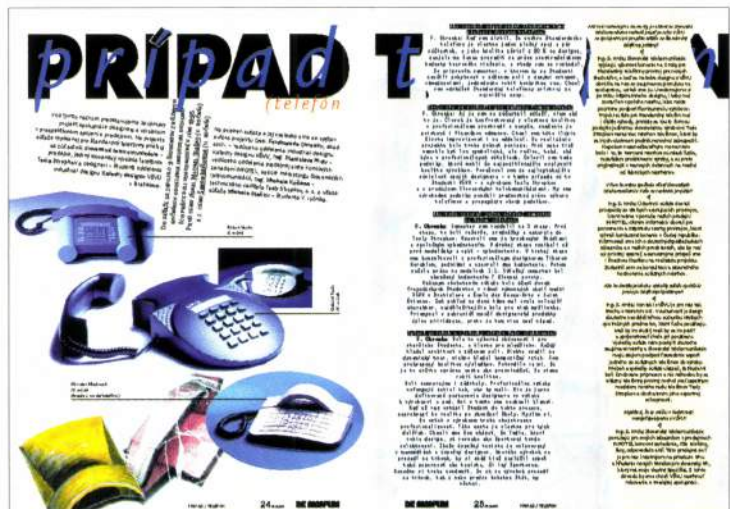
Our company has been established on the basis of proven foreign experience. It is no secret that even great renowned automo-

bile factories like Mercedes or Volkswagen, as well as in-house designers, have a close collaboration with design companies, operationally meeting their demand. AEB provides such engineering services, i.e. we help those companies who have not sufficient resources to employ their own narrowly specialized team. In such countries as Slovakia it is to our advantage to cooperate with an engineering design company. Obviously, a company should have at least a basic engineering capacity to communicate and share ideas.

Is there any chance for the Slovak automobile design to be globally competitive?

As a matter of fact, it is a question of personalities, and we have them. For instance, Milan Bíroš from the former Development Department of BAZ has achieved design results, acknowledged by foreign specialists even after several years have passed. There has been a promising development at the Transport Design Department of the Academy of Fine Arts, confirmed by participation in competitions abroad where the young Slovak automobile designers have been awarded several prizes. Our designers successfully work abroad although there have not been many opportunities for them here yet. It all depends on the development of the inland mechanical engineering industry. If the automobile industry in Slovakia runs well, these people will be acknowledged. Thank you for the interview.

Adriana Pekárová, Mária Riháková



KATARÍNA HUBOVÁ: THE TELEPHONE CASE / PAGES 24-27

Under this name we are introducing an interesting designer-producer cooperation project, including a perspective connection with the seller. The contest was participated in by Slovak Telecom, the seller, Tesla Stropkov, the only Slovak producer of telephones, and designers - industrial design students from the Department of Design in the Academy of Fine Arts Bratislava. Nine industrial design students from various years took part in the contest. Their works were evaluated in June 1995. The winner was Michal Staško (5th year), the second prize went to Šimon Mišurda (2nd year). We asked doc. Ferdinand Chrenka, academic sculptor, the director of the project and head of the industrial design section of the Design Department, Academy of

Fine Arts, Ing. Stanislav Hrdá, head of the sales network department of INFOTEL terminal devices, marketing section of Slovak Telecom, Ing. Michal Kočan, technical manager of Tesla Stropkov Inc., and Michal Staško, 5th year student and the winner of the tender, to tell us about the course of the tender and its results.

How did the idea of giving the students the theme of telephone design come into being?

F. Chrenka: When I realized that the inside of a standard telephone contains nothing but one printed circuit board and a couple of components, and that 90% of its quality depends on design, I was captivated by the chance to allow design to determine quality. And so I decided to prepare a term during which the students would

learn to cope with a narrow field, with given inputs and limits, simply to make a real, specific thing. I wanted to test a standard telephone device at the lowest price.

Why did you decide to hold a contest?

F. Chrenka: I have frequently participated in contests, I know how it is. One is confronted with his own quality in a professional environment and, moreover, effort is supported by financial reward. I wanted to simulate this illusion of real life for the students. To be able to realize the project we had to get money. The first prize also could not just be symbolic, it had to be real, as is usual in professional contests. And so I got in touch with the companies which could affect the product's quality in the most positive way. In my opinion, it was most logical to put the designer - here the Academy of Fine Arts students - in contact with Tesla Stropkov, the producer, and Slovak Telecom, the seller. We offered the first option of telephone choice to the producer, and promotion to both companies.

This was the first time for a term-type task, in the form of a contest, to occur at the Design Department. Did the financial reward for the winner motivate you?

M. Staško: Frankly, I went in for the contest only because of the financial reward. This was the driving force, it stimulated me. At first I did not want to start the task at all, because telephones are not my field. Generally I make interior elements, even though, a telephone is one after all, although it requires much more precise and severe criteria. In this case creativity cannot be applied in a way which would suit me. However, later on, when I got into

the matter, the primary impetus was no longer decisive. A satisfactory final effect was important to me, and, in fact, I was surprised by the result myself.

After a time, how do you see the course of the contest?

M. Staško: The task was advantageous in occurring for the first time in this form. The financial stimulation certainly supports competitiveness which eliminates the boundaries between the older and the younger. As proved by the contest results, younger schoolmates had better ideas, and the older ones were more experienced in realization. It was interesting that the theme of a standard telephone device is, in fact, a conventional matter, what can there be that is new to find out? I was afraid all the designs would be quite uniform, however I was surprised from the very beginning to see nine different designs. I think that when one problem is handled, you can treat it with more depth. The contest term was one of the best and with the best organization too.

You were working on a task limited by the concrete requirements of the producer. Certainly there were problems, but I think that this could be a good experience.

M. Staško: The major difficulty was in finding a new shape and making it match all the limits and possibilities of Tesla Stropkov. First of all, a telephone is perceived through its shape. The functions are clearly defined by price differences. On the one hand, it was difficult to cope with all the limitations, and, on the other hand, it was positive for me to realize that I was able to solve an ordered problem,

which was not posed by myself. In the first stage it was rather important, and complicated too, to make background research from available journals and books. In fact, there are no publications dealing with the problem in question.

From the viewpoint of a future professional designer, what about the cooperation with the producer?

M. Staško: I am not sure whether Tesla Stropkov did fully appreciate that within

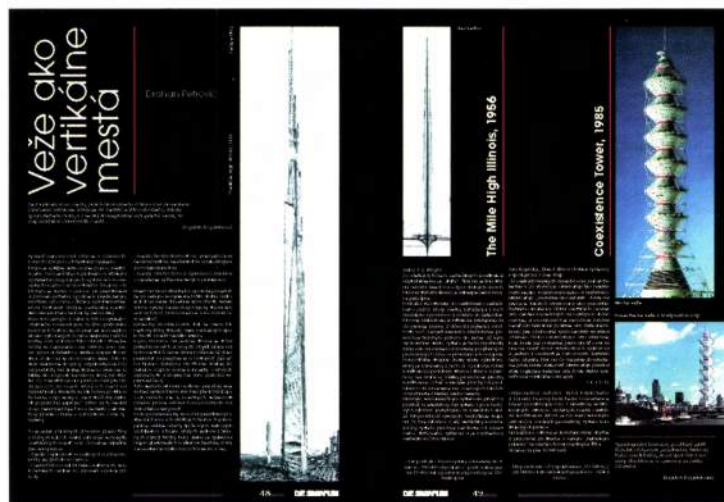
the contest, work worth a large sum of money, was done, which would have been paid in a different way under different conditions. Precise detailed information on what would have to be resolved with the devices was delayed. The display dimensions varied and the accurate number of push buttons was not specified. From the designer's viewpoint, these are important facts. I must say I was expecting a more professional approach from the other interested parties. On the other hand, it is

quite good that such a thing came into being. A modified concept of the task and an accurate time schedule were very positive. An excursion to Tesla Stropkov was one of the most interesting moments. We had an interesting discussion with the management, designers and technicians there.

Now the successful contest is over. Would you start something similar again?

M. Staško: I have my criteria as to what

I dare and what I do not. My field of interest is interior design. What they are design spheres requiring vast experience and specific knowledge, as well as many years practice. What this contest proved for me again is that sometimes a 100% success is when a designer succeeds in verbal introduction and defense of his project. The art of communication is very important.



DRAHAN PETROVIČ: TOWERS AS VERTICAL TOWNS / PAGES 48-52

„When I pronounce the word “town,, the sound of this wonderful and almost anachronistic term always refers to an urban entity of a reasonable, physically characteristic form, to a conceptually comprehensible whole, to a distinguished individuality of a town“ ...

Bogdan Bogdanovič

Although I am one of the designers of a 400 m high dwelling sky-scraper, maybe because of my familiarity with the many historic losses suffered through concepts created by a small group of people in a short time, my perception in this domain is more sensitive. Certainly, I don't consider a 1000 m high building to be a challenge for architects, proof of mankind's achievements or a symbol of a new era - those are rather advertising slogans, detracting from the reality. In order to compare, I should like to introduce 4 basically different designs by excellent architects and companies known throughout the world, whose major principles of creation included or include the application of the most progressive ideas of their respective eras concerning the coexistence of nature and the human race. In their design of high buildings they attempt, more or less successfully, to arrive at a compromise:

- between the expansion of cities and use of land and its global price
- between people's desire to live near cultural and social centres, and in quiet countryside at the same time
- between the economic function, lower energy demands, and independence of sky-scrapers and their humanity
- between commercial interests and sincere efforts to settle the above mentioned problems.

1956 - The Mile high Illinois F. L. Wright
Of all vertical structures, the most stable form is a „tripod“. A pressure on one side

is immediately balanced by the other two supports. The major stability of the Illinois building is based on new principles.

The floors are anchored in a central vertical core, balancing all their masses borne by a reinforced concrete foundation structure situated on a firm pan. In order to achieve a better earthquake resistance, the foundations' basis is provided by a main core in the ground, until rock is reached. So the system is designed from inside to outside, in contrast to welded frames used till then.

- 528 floors - height of 1 mile, divided into 4 sections - 130.000 inhabitants - parking for some 15.000 cars, and a landing area for 150 helicopters.

1985 - Coexistence Tower - Future systems in collaboration with Ove Arup

The Coexistence Tower consists of 7 air-conditioned islands, situated between a central structure (which is also a service core) and an external geodetic system of structural elements.

Each island combines dwelling and working facilities, with a great „celestial park“ under transparent shields.

A daily population of 10.000 people is foreseen.

- 150 floors - 672 apartments (76.000 m²) - office facilities of 285.000 m² floor-area - height of 650 m.

Sky City 1000 - Takenaka Corporation

This one thousand metre high building with a hexagonal plan, with one column in every corner, will be divided into 14 „yards“ surrounded by apartments, offices, and stores.

The „yards“ should provide for an ideal coexistence of young families with children and elderly inhabitants. Vertical communications are situated both inside the columns and on their outer surface (3 floors, larger and quicker lifts). Smaller, one floor lifts, connecting only rooms inside

one dwelling segment, are situated inside. - height of 1000 m - base diameter of 400 m, top diameter of 160 m - 35.000 inhabitants - 100.000 employees

Millenium Tower - Norman Foster for Ohbayashi Corporation

This Tower with a total height of 800 m, designed for 50.000 people, is anchored in the sea in an artificial bay with a diameter of 400 m, 2 km from Tokyo.

The Tower diameter at sea level is 130 m. At the top of every 30 meters, a „sky“ centre follows, which is a modern equivalent of the traditional market place. Here, the inhabitants can find facilities with a specific, pleasant atmosphere designed for relaxing, meeting each other and communication. The „sky“ centres will comprise of 5 floors of hotel rooms, fitness centres, and restaurants. The Millenium Tower includes residential premises up to the height of 600 m, while commercial and other non-residential premises (offices, services, light industry) will be in the lower part. In the upper part, a zone has been designed which includes hotel-type residential units for people who work in the Tower. In the very top of the Tower, having an open structure, there are not only observation platforms with restaurants but also solar panels, a wind power station, and telecommunications facilities.

- height of 800 m - 130 m in diameter at the sea level - 150 floors - 50.000 inhabitants - 1.000.000 m²

Tower of Choice

Drahan Petrovič, Eduard Trembulák, Stano Krčmárik, Martin Dudaško together with Studio Design - Model.

A concept created for the „Vertical Village“ competition of ideas (300 - 400 m high vertical village with a total floor-area of 600.000 m² for 4.000 people). The building should be localized in Rondehoep polder in the south of Amsterdam.

Our aim was to find a balance between high building economy and its humanity, scale and proportions.

Inspiration:

The location, genius loci of Banská Štiavnica - a town, whose inhabitants, due to underground deposits of precious metals, had been forced to build their houses on opposite sides of the valley, so that an almost perfect visual contact between the opposite sides was provided - with two view options - either the countryside opposite or above. Banská Štiavnica was not a random choice. In its essence, it includes a preserved, viable urban structure of ideal dimensions.

1. The urban pattern of Banská Štiavnica could be applied in two possible ways:
 1. To extend all its parts considerably, while preserving a single centre.
 2. To repeat the basic unit in a multiple number, while creating several centres preserving the original size and atmosphere.

Of course, we have opted for the last one.

Conception: By the main space principle of two spirals mutually connected and the basic „town creating“ forms: square, street, house, the interior organism is formed. The urbanistic system of the building, dealt in the horizontal and vertical planes. Optimal daylight conditions, maximum green areas and large scale spaces were the chosen terms for this unusual place for living.

Means: The building space structure enables one to clearly define certain areas: public - „horizontals“ and private + working areas - „ramps“. The magnitude of the public area is appointed by the location: central or border area. „Ramps“ - terraces - one of the most economical forms for individual dwelling structures provide unlimited possibilities for living and working activities.

Shape: Insolation defines the plane as well as the space shape of the object. A parallelogram plan, retreating floors, successive change of the structure height, secure the optimal insolation. All living areas have a primary daylight all year round. The shape of the building, its vertical six sections division, ensures natural ventilation. A transparent glass double skin facade, which begins on the second section prevents overheating and protects against extreme climatic conditions.

Construction: The basic static principle is defined with four main columns, connected at the highest point with a grid where, apart from other things, a wind and solar power station, and a communication and information centre is designed. Floors are both bound with columns and hung on the grid. The bracing of the building is secured by lateral trusses bracing and the brace elastic structuring. The interior structure system consists of lateral trusses and Vierendel trusses. The deep foundations are made from cuts of walls segments. The underground floors create a „box“ stabilizing the building. The low level is based on a five metre raft foundation and grouting sealing layer.

Conclusion: In the Competition, for which 120 universities from all over the world had been invited, and 37 design works actually participated, only 2 prizes have been awarded. The first one was obtained by students of Madrid university, the second one by our team.

400 m high structure - 3.500 to 4.000 inhabitants - 600.000 m² - base of 200 x 100 m - top of 100 x 70 m

Tower of Choice (a vertical living country)

1. Choice of height
2. Choice of place
3. Choice of the four cardinal points
4. Choice of community
5. Choice of the house to live in
6. Choice of the house shape
7. Choice of the house plan
8. Choice of views
9. Choice of various pedestrian ways to move

Moje nové...



*Pre všetkých, ktorí potrebujú skriňu, ale nikdy nechceli obývaciu stenu: Mobile, vytvorená
Patrickom Pagnonom a Claudom Pelhaitrom. Vyzerá dobre, je neuveriteľne flexibilná
a výhodnejšia, než predpokladáte. Skriňa ako šatník, knižnica, bar, miesto pre hifivežu...*

*Základ: korpus lakovaný grafitovou alebo bielou farbou, s policami, kolieskami
a čerešňovým alebo lakovaným rámom.*

Naviac: rámy v pestrej škále farieb. Zásuvky. Dvere z dreva, hliníka alebo skla.

*Podrobnejšie o Mobile a ligne roset sa dozviete od pracovníkov zastúpenia
ligne roset na Slovensku a v našom katalógu: ligne roset, Stavbárska 38,*

821 07 Bratislava, tel.: 07/248 808, fax: 07/522 0660



...VÁŠ ŽIVOTNÝ ŠTÝL

MÔŽETE SKRÁTIŤ ČAS VÝVOJA...,



...BEZ MNOŽSTVA NÁČRTOV A ROKOVANÍ,



...SO SYSTÉMOM PRE PRIEMYSELNÝ DESIGN, STYLING A VIZUALIZÁCIU DESKARTES.



DeskArtes bol vyvinutý v spolupráci s poprednými priemyselnými designermi a vývojovými pracovníkmi. DeskArtes je designersky software, ktorý pomáha premeniť Vaše myšlienky na realitu. Pomocou kreslenia, modelovania a vizualizácie sa rýchlo dostávate k želanému výsledku. Výsledok predstavi Vašu myšlienku tak dobre, ako pozorne skonštruovaný prototyp.

DeskArtes umožňuje rýchly a jednoduchý návrh výrobkov zložitých tvarov vo fáze koncepčného návrhu a stylingu. Priemyselný designer, ktorý pracuje so systémom DeskArtes, nemusí byť expertom na CAD systémy, aby dokázal vytvoriť zložité modely. Designer môže začať pracovať veľmi jednoducho od počiatočných náčrtov až k výslednému tvaru bez presných geometrických alebo mechanických obmedzení. Takto sa môže viac venovať tvorivým fázam vývoja výrobku.



Nôž - vymodelovanie a vizualizácia v systéme DeskArtes zabrala menej ako jednu hodinu.

Fotorealistické zobrazenia zo systému DeskArtes môžu byť použité na prezentačné a marketingové účely - ešte pred výrobou prototypu ukážu, ako bude výsledný produkt vyzerať. Dáta zo systému DeskArtes môžete preniesť do systémov pre konštruktérov a technológov (CAD/CAM), alebo na zariadenia rapid prototypingu (stereolitografie). Naopak, geometrické údaje z Vášho CAD systému môžete preniesť do systému DeskArtes na vizualizáciu. CAD/CAM systémy, ktoré používate, sú takto naplno využité. Celý proces vývoja sa zrýchľuje.



Výrobcovia skla a keramiky po celom svete vďaka systému DeskArtes zredukovali čas a náklady na uvedenie nových výrobkov na trh.

Fujitsu, Mercedes-Benz, Wedgwood, SAAB, Royal

Doulton, Electrolux a OTF takisto ako veľké designerské a návrhárské firmy, architektonické ateliéry a významné



Lodnice a výrobcovia dopravných prostriedkov využívajú DeskArtes na design interiérov i celkového vzhľadu.

univerzity sú užívateľmi programových riešení pre návrh a modelovanie, vizualizáciu, či nástrojov pre rapid prototyping spoločnosti DeskArtes.

DeskArtes na pracovných stanicích Silicon Graphics, Sun a IBM prináša priemyselným designerom vynikajúce parametre cena/výkon. DeskArtes je najlepším štítom pred tlakom nákladov a času.



Komplexné riešenia pre návrh, výrobu i marketing.

Z dobrých myšlienok robí úspešný výrobok.

Chcel by som sa viac dozvedieť o systéme DeskArtes.

Prosím:

- Požiadajte môjho lokálneho dealera, nech sa so mnou dohodne o predvedení.
- Pošlite mi materiály o systéme DeskArtes.
- Pošlite mi informáciu o pracovných stanicách.
- Pošlite mi informáciu o ďalšom vybavení designerského pracoviska.

Meno.....

Spoločnosť.....

Adresa.....

Mesto.....

PSČ.....

Tel:.....

Fax:.....

Kópiu tohto kupónu odošlite alebo odfaxujte na adresu autorizovaného distribútora systémov DeskArtes:

entro

Systémy počítačovej grafiky

Nevädzová 5, 821 01 Bratislava

tel.: ++42 7 291 860, 293 584, 291 884

fax : ++42 7 291 884

e-mail: da@entro.sk

DESKARTES
Industrial Design Systems

DESKARTES. NAJRÝCHLEJŠIA CESTA OD MYŠLIENKY K VÝROBKU.

