

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta stavební

Czech Technical University in Prague
Faculty of Civil Engineering

doc. Ing. arch. Michal Hlaváček

VÝBĚR VÝZNAMNĚJŠÍCH REALIZACÍ – VÝVOJ PROJEKTŮ

SELECTION OF SIGNIFICANT REALIZATIONS – THE EVOLUTION
OF DESIGN

SUMMARY

The lecture deals with the cooperation between the architect and the investor and its impact on young architects' education. Mostly, it targets the work range of an architect and calls attention to the fact that the architect's task is not "only" the building design and the coordination of other related professions. Often, the architect's work starts long before the design by defining the future building functions and runs even longer after the official completion of the building (final building approval) in helping the investor with the opening or operating the building. The work also points out the important and irreplaceable role of the investor and his active cooperation with the architect. On specific examples (especially the case of the Aerial Museum of Metoděj Vlach) the paper shows how important this cooperation is and what catastrophic ends it could lead to, when the investor does not fulfill his role. Also, it describes the many activities an architect is forced to undertake in such a situation in order for the task to be successfully completed.

The paper then confronts the collection of all the above mentioned contexts and connections with methods of the future architects' preparation for real professional life. It is observed that our students are prepared only for a situation that could be called "pure design", which does not take all the necessary wider contexts and connections into account. On the other hand, most design processes are very individual and also their architectural, social, political, or financial contexts are very specific, as well as the artistic views of the architect. Therefore it is actually almost impossible to find and define a concrete way to prepare students for each one of them. This paper is nevertheless trying to suggest methods of students' preparation for as many of the expected problems as possible. It prefers education of architects by means of unforced communication between the student and the teacher not only in the studio but also directly at building sites with strong ties to real investors, the project architect (if it is not the teacher himself/herself), contractors and the physical existence of the building itself.

SOUHRN

Přednáška se zabývá problematikou kooperace architekta s investorem a jejím dopadem na výchovu mladých architektů. Zaměřuje se především na rozsah práce architekta a upozorňuje na fakt, že úkolem architekta velmi často není „jen“ návrh budovy a koordinace ostatních profesí, ale že mnohdy začíná ještě před vlastním návrhem – formulací funkce budoucího objektu – a končí daleko po oficiálním ukončení stavby (kolaudaci) – pomocí při zprovoznění nebo provozování stavby. Elaborát dále upozorňuje na významnou a nezastupitelnou roli investora a nezbytnost jeho aktivní spolupráce s architektem. Na několika vybraných příkladech (především objektu Leteckého muzea Metoděje Vlacha) ukazuje, jak je tato spolupráce důležitá, k jak katastrofickým koncům to vede, když investor svou roli neplní a k jakým činnostem je architekt, mimo svou základní funkci projektanta, v takovýchto případech donucen, aby mohlo být dílo zdárně realizováno.

Soubor všech těchto vazeb a souvislostí je pak v práci konfrontován s přípravou budoucích architektů na skutečný profesní život. Konstatuje se, že studenti jsou připravováni pouze na něco, co by mohlo být nazváno „čistým návrhem“, tedy na něco, co výše uvedené širší vazby vůbec nezahrnuje. Vzhledem k tomu, že ve většině případů jsou ale všechny projekční akce velmi individuální, vycházející z různých kontextuálních pohledů (nejen architektonického charakteru, ale i společenských, politických, finančních atd.), a pak také z uměleckého názoru architekta, je téměř nemožné definovat konkrétní formu přípravy studentů. Práce se přesto snaží najít určitá doporučení, jak by, přes všechny potíže, mohli být studenti na očekávané problémy připraveni. Upřednostňuje výchovu architektů formou intenzivní, ale nenásilné komunikace mezi studentem a pedagogem, a to nejen ve školním atelieru, ale i přímo na staveništi, v silné vazbě na reálného investora, zpracovatele projektu (pokud jím není pedagog sám), dodavatele a také na fyzickou existenci stavby.

KLÍČOVÁ SLOVA

Architekt, areál volnočasových aktivit v Mladé Boleslavi, hangár, investor, Letecké muzeum Metoděje Vlacha, Metoděj Vlach, Nadační fond Letadlo Metoděje Vlacha, student, Zákaznické centrum Škoda Auto.

KEY WORDS

Architect, Free Time Activity Center in Mladá Boleslav, hangar, investor, Aerial Museum of Metoděj Vlach, Metoděj Vlach, Metoděj Vlach Airplane Foundation, student, Škoda Auto Customer Center

OBSAH

1. MOTTO

2. VZTAH VYUČOVANÉHO A VYUČUJÍCÍHO

3. HRA NA PROJEKTOVÁNÍ

4. ROLE INVESTORA

5. PŘÍPRAVA STUDENTA NA ŠOK Z NEPŘÍPRAVENÉHO INVESTORA

6. TŘI PŘÍKLADY ZE ŽIVOTA

6.1 Zákaznické centrum Škoda Auto

6.2 Areál volnočasových aktivit na Staroměstském náměstí v Mladé Boleslavi

6.3 Letecké muzeum Metoděje Vlacha

6.3.1 Předehra – Sen č. 1 – Letadlo

6.3.2 Sen č. 2 – Replika

6.3.3 Sen č. 3 – vize Hangár

6.3.4 Zhroucený sen č. 4 – Peníze

6.3.5 Sen č. 5 – Dům

6.3.5.1 Fáze 1. – Hledání náplně

6.3.5.2 Fáze 2. – Hledání pozice

6.3.5.3 Fáze 3. – Hledání tvaru

6.3.5.4 Fáze 4. – Hledání peněz – politika

6.3.5.5 Fáze 5. – Projekt

6.3.5.6 Fáze 6. – Hledání investora

6.3.5.7 Fáze 7. – Hledání výrazu – materiály

6.3.5.8 Fáze 8. – Stavba

6.3.5.9 Fáze 9. – Úrok stranou – Hledání provozovatele

6.3.5.10 Fáze 10. – Návrat domů

6.3.6 Závěr č. 1 - Neukončený závěr snu č. 5

6.3.7 Závěr č. 2 – Architekt – investor

6.3.8 Závěr č. 3 – Výchova architektů

6.4 Studentské projekty

1. MOTTO

Proces výchovy a výuky architektů je složitý.
Výchova vůbec je složitá.

2. VZTAH VYUČOVANÉHO A VYUČUJÍCÍHO

Může se vychovávat nařízeními, příkazy, zákazy. Může se to zkusit poukazováním na chyby vychovávaného. Nebo se může vychovávat poukazováním na vychovatelovu zkušenost. Může se vychovávat nekomentovaným příkladem, dobrým i špatným.

Co z toho vybrat pro budoucí architekty ve výuce ve cvičebních návrhových ateliérech? Je to těžká volba, zejména proto, že architektonická tvorba není ve svém celku exaktně uchopitelný proces s přesnými pravidly, ale umělecký proces založený jednoznačně na individuálním přístupu každého autora.

Příkazy nebo zákazy všeho druhu vyvolávají negativní reakce, někdy hraničící až s furiantským a záměrným odmítacím postojem bez zkoumání podstaty problému. Poukazování na chyby může chybující (speciálně podle zářných amerických vzorů) považovat za útok proti vlastní osobě, zesměšňování, nebo urážku. Poukazování na zkušenosti vychovatele naopak může vychovávaný chápat jako vychloubání se vychovávajícího. Nekomentovaný příklad může být chápán stejně, nebo naopak může být vůbec nepochopen ve své podstatě právě proto, že není komentován. Jak tedy na to?

Nejspíš kombinací všech možností. Proces výchovy ale musí začít ještě před vlastním kontaktem se studentem. Jejím prvním krokem je výběr tématu zadání projektu. Zde jsou jednoznačná tři základní pravidla.

1. Vyučující musí problematiku projektu velmi dobře znát, jinak nemůže vidět chyby studenta, nebo s ním hledat nová řešení a cesty. Nepřipadá v úvahu, aby si téma práce stanovil student sám, nebo aby bylo téma příliš vágní. Ze zkušenosti se ví, že pokud student přesné zadání nedostane a musí si ho vytvořit sám, většinou se dostává do časových problémů, protože doba vymezená rozvrhem na cvičné projektování se mu zkrátí o čas, který je nutný na potřebné rešerše a na přípravu funkční náplně. Zadání by proto mělo být víceméně přesně definováno, aby měl student iluzi práce na skutečném projektu, který je zadán skutečným investorem, a aby na jeho zpracování měl dostatek času.

2. Projekt musí být zasazen do reálného fyzického prostředí. Nikoliv jen „někde“ nebo „kdekoliv“, protože se student musí naučit reagovat projektem na celkové kontextuální vazby ve vybrané lokalitě (orientace ke světovým stranám, konfigurace parcely, sousední objekty, výhledy do okolí, existující zeleň apod.).
3. Dalším nezbytným prvkem vzájemného vztahu vyučujícího a studenta je postoj učitele. Učitel se musí připravit na to, že se oprostí od svých osobních, estetických a zvyklostních pohledů na řešený problém. Musí akceptovat fakt, že neexistuje jen jeho „správná“ cesta architektonického řešení úkonu. Musí pochopit, že student, budoucí architekt, může mít zcela odlišný názor na pojetí projektu a že toto pojetí, i když třeba odlišné od jeho, učitelova, může být také správné. Nemůže studentovi vnucovat svůj architektonický přístup, ale musí se snažit pochopit studentův pohled na určenou problematiku a snažit se ho rozvíjet.

3. HRA NA PROJEKTOVÁNÍ

Shrneme-li všechny uvedené faktory, lze o procesu projektování ve školním ateliéru říci, že se vlastně jedná o jakousi hru na projektování, kdy student je již v roli architekta a vyučující v trojroli investora prezentujícího svá přání, korektora upozorňujícího především na provozní, technické a logické chyby, a současně, případně v roli kolegy architekta, který nabízí, ale nevnučuje svůj přístup k řešení a svůj architektonický styl.

Podstatná na této hře je ale skutečnost, že pro studenta jsou připraveny v podstatě ideální projekční podmínky. Má totiž přesné zadání, konkrétní místo stavby se všemi kontextuálními vazbami a má osvětleného investora.

4. ROLE INVESTORA

V reálném životě ale nastávají situace, které tak ideální nejsou, a to až tak, že jsou v přímém rozporu s pravidly, ze kterých jsme vycházeli v úvodu, při přístupu k výchově architekta. Nejčastějšími problémy, se kterými se pak architekt v těchto souvislostech setká, a na které není školou připraven, jsou zhruba tyto:

1. Investor nemá jasnou představu, jaký objekt chce vybudovat, jakou bude mít funkční náplň, jak bude veliký, jak velké množství lidí (a jakých) ho bude využívat.

2. Investor není z nějakého důvodu schopen reagovat na podněty architekta během procesu tvorby návrhu a začne na projekt reagovat, až když ho fyzicky začíná vnímat, tedy v době, kdy se již objekt staví, a kdy již téměř není možné návrh měnit.
3. Investorů je víc a nedokáží se dohodnout na jednotném názoru.

Shrneme-li to, musíme konstatovat, že všechny tyto problémy se točí kolem jediného slova: „investor“.

Je totiž nutné akceptovat fakt, že investor hraje, nebo by měl hrát, v procesu návrhu nezbytnou a nezaměnitelnou úlohu, stejně tak nebo možná i více důležitou než ostatní faktory potřebné k vytvoření úspěšného díla. Jestliže tuto úlohu z jakýchkoliv důvodů neplní, projekt se může vymanout kontrole a ve výsledku se i minout účelem nebo cílem.

Na tuto situaci v běžném školním programu studenta nepřipravujeme a vypouštíme ho do procesu architektonického života odhaleného, nevyzbrojeného, odkázaného pouze na jeho neprojekční a nearchitektonické schopnosti, nebo vlastnosti. Jedinou pomoc, kterou mu můžeme během jeho školní přípravy poskytnout, je zmíněný odkaz na vlastní zkušenosti z této oblasti, kterým student stejně nejspíš neuvěří a pravděpodobně si je se sebejistým úsměvem dá do souvislosti s neschopností svého učitele, spíše než s reálnou situací, do které se může i on sám dostat, měl by s ní počítat a zkoušet se na ni tedy připravit.

Jak s takovou situací naložit a jak na ni studenta připravit, když jsme si přípravu vlastně zakázali? Zřejmě jedinou možností je snaha pokusit se naučit studenta komunikovat, dostat ho do situace, kdy musí své názory nejen obhajovat a zdůvodňovat, ale současně ho naučit naslouchat přáním investora (často nejasným), snažit se jeho přání vycítit, i když nejsou přesně definována, diskutovat o problému, uvědomit si, že navrhovaný objekt není pomníkem autora, ale předmětem spotřeby, který by měl dobře sloužit investorovi, nikoliv architektovi. Naučit ho, že architekt je pouze formulátor investorových přání a potřeb, hledač cesty, kterou by se on, investor a projekt měli ubírat.

5. PŘÍPRAVA STUDENTA NA ŠOK Z NEPŘIPRAVENÉHO INVESTORA

Co ale tedy se situací, kdy investor vlastně neví, co chce? Na první pohled by se mohlo zdát, že jde o ideální situaci, architekt má volnou ruku a do jeho práce a výsledného díla se nikdo neplete. To by bylo skvělé, kdyby se jednalo o nějaký standardní typologický druh, jako například administrativní budovu nebo bytový objekt. Je tím míněna situace, kdy jsou základní

provozní vazby víceméně známé a architekt je postaven „pouze“ před úkol je esteticky sladit s případně nezvyklými představami investora a s podmínkami stanoviště. Složitější situace nastává v případě, že jasný typologický druh v podstatě neexistuje. Ve škole se snažíme studenty učit, že návrh budovy je kolektivní dílo, které vzniká spoluprací zadavatele s projekčním týmem pod vedením architekta. V případě, že tým tápe, má obvykle možnost provést rešerši napříč již provedenými díly obdobného charakteru a pak zvolit patřičný směr. Jestliže ale není možné rešerši provést pro nedostatek podkladů nebo příkladů, projekt se posouvá do polohy filosoficko-umělecké. Tehdy je prvním úkolem architekta vymyslet především náplň a pak funkčně provozní charakter budoucího objektu. Vypadá to tedy, že architektura přichází až na konec.

I tak se může zdát, že je takováto úloha optimální, protože investor do celého procesu nevidí a tudíž nezasahuje. Zkušenost je ale v naprosté většině případů jiná. Projektant často vychází z mylné představy, že investor je relativně rovnocenným partnerem v tom smyslu, že je schopen pochopit předkládané skici, výkresy, vizualizace nebo fyzické modely v reálném prostoru. Ve většině případů tomu tak ale není.

V lepším případě investor začne reagovat už na skici, často ale až na vizualizace nebo fyzický model (a to ještě musíme odhlédnout od toho, že investor vstupní vizualizace na úrovni studijní vize chápe jako finální projekt). Nicméně nejčastější a nejhrůznější situací bývá to, že investor sice projde všemi fázemi vývoje projektu spolu s projektantem, aktivně se návrhu zúčastní a ve finále výsledný návrh i odsouhlasí, ale až ve chvíli, kdy se objekt začne stavět, zjistí, že se jeho představy liší od skutečně budovaných konstrukcí a teprve tehdy začne opravdu aktivně spolupracovat. To ovšem často znamená zásadně zasáhnout do původní koncepce, což teprve způsobí ty pravé zmatky. A to ještě stále hovoříme o tom, že investor má alespoň nějakou představu o tom, co chce vybudovat.

Katastrofická situace nastává v případě, že takovouto představu nemá, a to především z hlediska funkční náplně budoucího objektu.

6. TŘI PŘÍKLADY ZE ŽIVOTA

Vztáhneme-li tuto problematiku ke konkrétní tvorbě v jedné lokalitě (Mladá Boleslav), můžeme jmenovat hned několik takovýchto situací, kdy investor neměl jasnou představu co, proč a jak vybudovat.

6. 1 ZÁKAZNICKÉ CENTRUM ŠKODA AUTO

Projekt začal vznikat v roce 1997 po realizaci první etapy Škoda Muzeum. Realizací muzea a hlavně jeho předpolí došlo k tomu, že se otevřela část původního závodu Laurin a Klement, která až do té doby byla skryta za několikametrovou plotní zdí. Došlo tím k paradoxní situaci, kdy sice byla zachráněna, zrestaurována a hrdě prezentována část původních objektů přestavbou na Škoda Muzeum, ale současně tím byla veřejnosti odhalena další skupina nehezky zchátralých, původně výrobních objektů. Týkalo se to především velké přízemní šedové haly o půdorysných rozměrech zhruba 30 x 100 m, jejíž západní strana byla ještě navíc pro účely zřízení parkoviště před muzeem zbourána a nepěkně provizorně zaslepena. To estetické kvalitě prostoru před muzeem nijak nepřidalo, spíše naopak. Škodovka se tímto způsobem samozřejmě nemohla prezentovat, bylo proto rozhodnuto, že se s tím má něco udělat. Nevědělo se ale co. Zvláštností zadání tedy bylo, že se vědělo „proč“ (zkvalitnění a dotvoření prostoru před muzeem), ale nevědělo se „jak“ a „k jakému účelu“.



Obr. č. 1: Západní čelo obj.224 před a během přestavby na Zákaznické centrum.

Foto Michal Hlaváček

Přes vizuálně velmi zchátralý a nevábny vzhled haly si zástupci Škodovky umědomovali, že se jedná o jednoho z lépe zachovalých a konstrukčně a architektonicky zajímavých svědků vzniku a historie firmy, takže se zdálo nemyslitelné, aby byl zbourán. Objekt byl ale již v té době prázdný a nemělo tedy ani smysl ho jen tak renovovat, aniž by byla jasná jeho další funkce. Vědělo se jen, že je budova k výrobě již nevhodná, a to jak z důvodu konstrukčních parametrů, tak z důvodu špatného dopravního napojení. Bezradný investor tedy nakonec předvolal zpracovatele projektu muzea, hodil zodpovědnost na něj a dal mu velmi „konkrétní a jednoznačné“ zadání, které znělo: „něco vymysli“.

Zoufalý architekt nakonec přišel s myšlenkou propojit tehdy spíše historicky zaměřené Škoda Muzeum s propagací a prodejem nových vozů Škoda vytvořením čehosi, co se v té době nazývalo CDDC (Client Direct Delivery

Center), pojem „Zákaznické centrum“ tehdy ještě neexistoval. Vize byla založena na tom, že návštěvník muzea bude nalákán do zajímavého objektu, kde mu budou předvedena nová auta a kde si bude moci rovnou auto i objednat a přebrat při jakémsi ceremoniálu, který posílí jeho vztah k firmě Škoda Auto. K tomu měla přispět i možnost prohlídky výroby vozů přímo v závodě. Předávací ceremoniál byl koncipován jako zážitková akce, jejíž podstatou bylo vytvoření pocitu, že si zákazník přebírá ještě „horké“, čerstvě vyrobené auto přímo z linky, bez dlouhého mezičasu, který by vůz strávil někde v meziskladu u dealera.

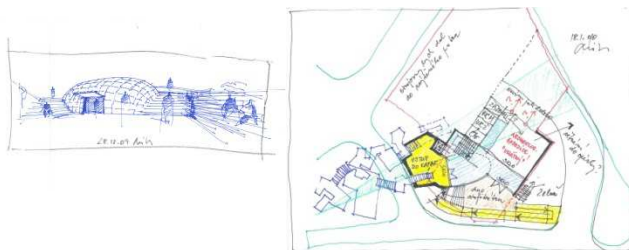
Ústředním motivem objektu se tak stalo jakési otáčivé a pohyblivé jeviště, vybavené audiovizuálními systémy, které potřebnou atmosféru navozovaly. Všechno je ale o lidech. Úžasná světelná a hudební předávací show po několika letech nakonec vzala za své díky laxnímu přístupu zaměstnanců. Z celé vize nakonec zůstalo jen obyčejné zákaznické centrum pro předávání vozů znuděným zaměstnancům Škodovky.



Obr. č. 2: Zákaznické centrum ve dne a v noci. Foto Filip Šlapal

6. 2 AREÁL VOLNOČASOVÝCH AKTIVIT NA STAROMĚSTSKÉM NÁMĚSTÍ V MLADÉ BOLESLAVI

V roce 2008 byla zahájena přestavba a revitalizace Staroměstského náměstí v Mladé Boleslavi. Jedním ze základních úkolů, který zpracovatelský team architektů dostal, bylo obnovení původní funkce náměstí jakožto veřejného shromažďovacího prostoru. To ovšem znamenalo zlikvidovat zhruba sto parkovacích míst, která až dosud na náměstí byla, a tím paradoxně omezit dostupnost náměstí pro lidi, kvůli kterým se veřejná shromažďovací plocha měla vytvořit. Situace se zdála neřešitelná, ale projekčnímu teamu se nakonec podařilo přesvědčit zástupce města, aby nechali vybudovat pod náletovým „parčíkem“ v sousedství ulice Kateřiny Milítkové podzemní parking o potřebné kapacitě. Projekt parkoviště byl řešen jako čistě utilitární záležitost s pokud možno nenápadným vstupem pro uživatele a vjezdem pro automobily.



Obr. č. 4: Návrh – Michal Hlaváček:

Stavba byla zahájena v roce 2009 a hned se objevila potíž. Při hloubení stavební jámy se ukázalo, že pod náměstím je systém zapomenutých a dávno nepřístupných sklepních prostor.



Obr. č. 5: Odkrytý vstup do zapomenutých sklepů. Foto archiv Hlaváček-architekti:

Proti stavbě se okamžitě vzdmula vlna odporu ze strany NPÚ, opozičních politiků a části veřejnosti, přestože podle vyjádření historiků a archeologů se nejednalo o žádnou vzácnost. Vedení města bylo proto postaveno před úkol sklepy zachovat, zrekonstruovat, zpřístupnit a vymyslet pro ně nějakou smysluplnou náplň.

Další potíží bylo, že město na takovouto akci nemělo dostatek prostředků. Pomoc se proto vydalo hledat na ROP (Regionální operační program). Ten pomoc přislíbil, ale požadoval vymyšlení takové náplně, která by do programu ROPu zapadala. Město se dostalo do slepé uličky, protože žádnou z verzí předložených ROPu ke zvážení ROP neodsouhlasil.

Opět tedy nastala situace, kdy se vědělo „co“ a „proč“, ale nevědělo se „jak“. Nakonec byl opět úkol hozen na hlavu architektovi, který mezi Vánoce a Silvestrem 2009 přišel s myšlenkou jakéhosi podzemního, celoročně využitelného dětského hřiště. Po několika úpravách ROP tuto vizi odsouhlasil a zařadil ji do kategorie programů „Volnočasové aktivity“.

V rámci této vize byly jednotlivé sklepy navzájem na několika místech propojeny, čímž vzniklo zajímavé bludiště vybavené řadou zábavních a herních prvků, od jednoduchých šplhacích a prolézacích systémů, až po komplikovanější audiovizuální herní, komunikační a kontrolní systémy.

Oproti původnímu utilitárnímu řešení bylo ale nutné vybudovat navíc nový dostatečně reprezentativní vstupní prostor, který nejenže plní tuto svou základní funkci, ale navíc je malým shromažďovacím a prezentačním prostorem pro pořádání příležitostných performancí, výstav nebo společenských akcí. Aby toho mohlo být docíleno, vznikl tak kopulovitý, částečně prosklený a částečně ozeleněný útvar, zasazený do malého stupňovitého exteriérového amfiteátru v nově vzniklém zábavním a herním parku.



Obr. č. 6,7: Areál volnočasových aktivit. Foto: archiv Hlaváček-architekti

6. 3 LETECKÉ MUZEUM METODĚJE VLACHA

Jedná se o projekt na první pohled velmi zajímavý, ale investorsky zcela nevládnutý se všemi jmenovanými chorobami spojenými se slovem „investor“. A v tomto případě nejde „jen“ o vztah architekt – investor, ale o mnohem širší souvislost s přesahem až do politické sféry. A s určitou mírou nadsázky je možné konstatovat, že všechny tyto problémy musel řešit především architekt.

6.3.1 Předehra – Sen č. 1 – Letadlo

V roce 1882 se narodil Metoděj Vlach. Po absolvování obecné školy a měšťanky studoval v letech 1902 – 1904 na průmyslové škole v Přerově. Prošel pak několika zaměstnáními v různých továrnách na území Rakouska

Uherska. Od roku 1908 pracoval v továrně Laurin & Klement, kde po pracovní době začal uskutečňovat svůj sen létat. Tím, že se intenzivně věnoval návrhu a konstrukci vlastních letadel. Nejúspěšnějším bylo čtvrté letadlo, vznikající v letech 1910 – 1912. Jednalo se o celodřevěný jednoplošník s křídly a ocasními plochami potaženými plátnem, samotný trup byl bez potahu. Jeho motor o výkonu 28kW byl zapůjčený od firmy Laurin & Klement. První vzlet proběhl 8. 11. 1912 a letadlo bylo při několika pokusech schopné se pohybovat ve výšce okolo dvaceti metrů. Na vojenském cvičišti v Mladé Boleslavi vždy uletělo kolem půl kilometru rychlostí zhruba 100 km/h. Pokusy s letadly ukončila 1. světová válka. (Wikipedie – Metoděj Vlach).

6.3.2 Sen č. 2 – Replika

V roce 2001, téměř o sto let později, byl v Mladé Boleslavi skupinou nadšenců založen Nadační fond Letadlo Metoděje Vlacha. Jejich snem bylo sestrojít kopii původního letadla Metoděje Vlacha. Během následujícího roku byla nakonec podle původní dokumentace z iniciativy nadace vyrobena funkční, letuschopná replika. Byla prezentována v roce 2002 na Dobovém leteckém dni. Letoun je téměř dokonalou kopií provedenou v měřítku 1:1 vzhledem k originálu. Liší se některými drobnými detaily, vycházejícími ze současných normových požadavků na bezpečnost a požadavky na konstrukci kategorie ultralehkých letadel.



Obr. č. 8: Replika letadla Metoděje Vlacha. Foto archiv „Nadace“

Sen ale začal košatět. Členům nadace najednou nebylo jedno letadlo dost. V následujících letech tedy podobným způsobem vzniklo dalších deset letounů, převážně kopírujících své předchůdce z doby první a druhé světové války. Letadla sloužila (a slouží) nejen k potěšení šílených a sebevražedných pilotů nadace (kdo normální by na tom také létal), ale i k radosti široké veřejnosti. Letadla se účastní různých veřejných akcí, leteckých dnů, pořádají se s nimi všelijaké prezentace a zábavy nejen pro děti na letních táborech, ale i pro dospělé. Radost a zábava jsou oboustranné.

Veteráni v otevřených kabinách letadel se vyblbnou a stávají se hrdiny pro nadšené diváky všech věkových kategorií.



Obr. č. 9,10: Sopwith PuP při leteckém dni. Foto archiv „Nadace“

Je tu ale zrada. Přestože všechna tato letadla přitahují obrovskou pozornost laické i odborné veřejnosti, kdekoliv a kdykoliv se objeví, fakticky nejsou téměř ke zhlédnutí. Většinu času jsou „garážována“ v uzavřeném hangáru na letišti aeroklubu v Mladé Boleslavi a náhodný návštěvník letiště je nemá šanci ani zhlédnout, natož vidět v akci.



Obr.11: interiér hangáru aeroklubu. Foto: archiv „Nadace“

Letadla je možné zhlédnout spíše náhodou před vzletem a při přistání na letišti, nebo pokud se ocitnete v jejich letové trase. Tato náhodná setkání však rozhodně nenabízejí možnost si stroje důkladně prohlédnout. Letadlo je vytaženo z hangáru, někdo si jej nastartuje a za chvíli odletí. Pokud máte opravdu štěstí a pilot nadšenec se chce trochu ukázat, předvede několik krkolomných obrátů nad letištěm, než odletí a ztratí se z dohledu.



Obr.č.12: Foto archiv Hlaváček-architekti

Podobně letmá příležitost se může naskytnout při přistání, kdy letadlo náhodnému pozorovateli rychle zmizí v hangáru. Letadla létají poměrně nízko a piloti se orientují hlavně podle terénu pod sebou. Máte-li štěstí a ocitnete se pod jejich letovou dráhou, rachot jejich motoru vás pravděpodobně upozorní dostatečně včas, abyste stihli zvednout hlavu a chvilku je pozorovat. Pouze jednou za rok se všechny ty archaické přístroje shromáždí na letišti v Mladé Boleslavi při leteckém dnu a jako trpěliví psi mazlíčci se nechají tiše a bez odporu osahávat nadšenými kluky všech věkových kategorií, než znovu nastartují a zmizí za obzorem, nebo si chvíli hrají s jinými kluky na válku.

Začal se rodit sen třetí.

6.3.3 Sen č. 3 – vize Hangár

Ze všech uvedených souvislostí začala postupně klíčit myšlenka umožnit veřejnosti navštěvovat letadla v době, kdy klidně spí v temnotě hangáru. Zajistit, aby je mohli všichni zájemci obdivovat, důkladně si je prohlédnout, nebo dokonce osahat, sledovat jejich zapálené piloty, jak se o ně starají. Začala tak vznikat idea veřejně přístupného hangáru, který zajistí všechny funkce standardního hangáru, ale současně také umožní, aby se na letadla mohl kdokoli přijít podívat, když zrovna nejsou v provozu.

Ve stávajícím objektu toto nebylo možné už jen z toho důvodu, že jsou tu letadla natěsnána, v podstatě se mezi nimi nedá ani projít, natož aby se mezi ně vměstnala větší skupina návštěvníků. Hrozilo by nebezpečí, že budou letadla, byť neúmyslně, poškozena, což by mohlo mít katastrofické následky. Závěr byl tedy jednoznačný. Pokud se má sen splnit, je třeba vybudovat hangár nový, dostatečně velký a schopný plnit obě požadované funkce. Měl by být schopen standardně fungovat a zároveň umožnit bezpečnou přítomnost návštěvníků, tedy osob nepovolaných, neobeznámených s provozem. Až potud tedy vize vedení nadace. Vyvstala otázka, jak to zařídit. Začíná se rodit sen č. 4.

6.3.4 Zhroucený sen č. 4 – Peníze

Přes veškerou logiku všech předchozích úvah se tento sen ukázal jako nejvíce naivní a nejméně splnitelný. Všechny předchozí sny a kroky byly totiž s jistou dávkou štěstí uchopitelné a uskutečnitelné silou jednotlivce. Sen č. 4 notně přesahoval síly jednotlivce, což bylo důvodem jeho neúspěchu také proto, že k němu členové nadace přistoupili v málo přesvědčivém reklamním a akvizičním měřítku. Vytvořili malý plakátek s koláží fotografií

jednotlivých letadel nadace a vyzbrojeni plamennou argumentací s ním začali obcházet jednotlivce i organizace, o kterých se domnívali, že s nadšením vezmou ideu za svou a zasponzorují výstavbu nového objektu.



Obr.13: Akviziční plakát nadace pro získání prostředků na výstavbu hangáru. Archiv „Nadace“

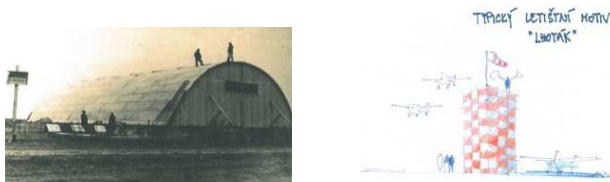
Výsledek byl nasnadě. Nikdo se na zapálená líčení nechytil, především proto, že kromě obrázků letadel neexistovala žádná konkrétní představa o vzhledu objektu a hlavně o finančních nárocích na jeho vybudování.

Žhavá akviziční činnost plynule přešla do série znechucených stížností kamarádům o nepochopení úžasného záměru nevzdělanou společností. Tehdy přichází předskokan záchrany, jeden z naslouchajících kamarádů, ještě naivnější blázen, který bere sen č. 3 za svůj a začíná vytvářet sen svůj vlastní.

6.3.5 Sen č. 5 – Dům

Nový snílek je povoláním architekt. Na rozdíl od nadačního snílka ví, že je potřeba vytvořit konkrétnější vizi reálného fyzického objektu, který bude funkčně spojit všechny provozní požadavky a okouzlí někoho natolik, že ten někdo nebude váhat do projektu investovat. Architekt zároveň ví, že je nutné zjistit, kolik bude třeba investovat, což samo o sobě představuje problém. Chybí totiž představa, kde by měl nový objekt stát, ve kterou roční a denní dobu by měl být provozován, pro koho by měl být určen, jaká by měla být návštěvnost, jaké jsou všechny funkce, které by měl splňovat. Převáděno do projektantského nebo architektonického slangu: „chybí zadání“.

Nadační snílek nechápe, že k vytvoření baráku je takové zadání nutné. Z na první pohled spojenců se stávají „koaliční“ partneři s nesladěnými cíli. Ke všemu se do toho ještě plete různý názor na to, v jakém architektonickém stylu by se měl nový objekt prezentovat. Zatímco nadační snílek prosazuje retro budovu, snílek architekt si myslí, že nová architektura by měla být nová a ne plagiátem představy zástupců Nadace o vzhledu hangáru.



Obr. č. 14,15:Představy zástupců „Nadace“ o vzhledu hangáru

Foto: archiv „Nadace“; kresba : Michal Hlaváček

Věří, že stará letadla by se mohla nádherně vyjímat na pozadí moderní architektury. Z architektonicko-filosofického souboje nakonec vychází vítězně snílek architekt.

Stále však není vyřešen problém funkčně provozní náplně plánovaného objektu. Zároveň se začínají objevovat náznaky, že by se projekt mohl posunout kupředu, pokud by byla známa alespoň do určité míry konkrétnější představa fyzická a finanční. Prozatím jsou tedy zapomenuty diskuze o střevech vize a v zájmu uskutečnění snu č. 4 (peníze) se začíná hledat alespoň náznak architektonické formy.

Přesto, že bylo domluveno, že výraz budovy bude současný, snílek architekt je postaven do složité situace, protože stále neví, co se po něm vlastně chce. Jeho znalost historických letadel je nulová. Totéž se dá říci o znalosti hangárů, které byly používány ke garážování letadel na počátku dvacátého století. Loví ze vzpomínek zlomky vědomostí. Jediné, co se v souvislosti se starými letadly vynořuje z oparu minulosti, jsou Lhotákovy obrazy a vzpomínky na paperbacky od dědy o neohroženém anglickém pilotovi Jakubu Bigglesworthovi a jeho neuvěřitelných dobrodružstvích za války, ale hlavně v Africe.

Tímto směrem se ale nedá pokračovat, jinak celá vize skončí v tůni retro-pokusů nadačního snílka.

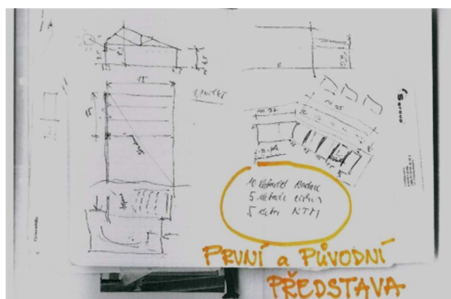
Sen č. 5 se tak stává noční můrou na téma: „Jak na to, když se neví, na co“. Dostáváme se tak k původní otázce navrhování a budování objektu s téměř nulovým zadáním a absencí představy, jak by měl objekt vypadat, natož fungovat. Aby se měl projekt možnost posunout kupředu, přesouvá

se v našem případě zodpovědnost na projektanta, který má tu nevýhodu, že se nemůže inspirovat u již postavených projektů.

6.3.5.1 Fáze 1. – Hledání náplně

Cílem první fáze projektu je přimět zadavatele k alespoň částečnému upřesnění údajů pro případný projekt. Po vyčerpávajícím boji se konečně dostaví první výsledky.

1. Vzniká ústní dohoda mezi nadací, městem Mladá Boleslav a Mladoboleslavským aeroklubem o vzájemné výměně pozemků tak, aby nový objekt mohl být vybudován na boleslavském letišti v blízkosti stávajícího hangáru nadace a zároveň v blízkosti příjezdové komunikace.
2. Nadace prezentuje „zásadní“ skicu ☺, ze které je patrné, jak velkou kapacitu by nový objekt měl mít a jaká letadla zde budou umístěna.



Obr. č. 16: „Zadání“ předané architektovi zástupci nadace

Začíná se rodit představa, že v hangáru nebudou jen letadla létající, ale i nelétající exponáty například z NTM. Vzniká tak částečný odklon od původní myšlenky hangáru a poprvé se začíná objevovat něco jako kombinace mezi funkčním hangárem a minimuzeem. Nenápadně je tak architektovi podsunuta představa „vzhledu“ objektu, která je reflexí stávajícího nadačního hangáru.

3. Následně zástupci nadace připouští, že pravděpodobně bude třeba zbudovat širší zázemí, než jen sklad náhradních dílů, a zároveň, že bude potřeba vytvořit zázemí nejen pro personál, ale i pro návštěvníky. Stále ovšem není jasné, kolik bude personálu, ani s jakým počtem návštěvníků lze počítat. Nadace

zatím předpokládá, že objekt bude přístupný pouze v létě, protože v zimě letadla nelétají. Z toho vyplývá i závěr, že objekt nebude vytápěn. Na druhou stranu mají zástupci nadace jasno v tom, že „muzeum“ musí být „živé“ a musí mít „duši“. Z této představy a ze zkušeností s pořádáním akcí ve stávající klubovně aeroklubu začíná krystalizovat požadavek čtvrtý.

4. Pro návštěvníky by měl být zřízen malý gastroprostor, aby muzeum mělo co nabídnout i těm návštěvníkům, kteří slouží pouze jako doprovod těch, které letadla zajímají. V návaznosti na to vzniká požadavek i na prostor, kde by mohly být pořádány různé akce (srazy veteránů, přednášky o aviatice, ale například i firemní akce v zajímavém prostředí.) Z uvedených souvislostí vyplývá, že alespoň část budovy by měla být vytápěna.
5. Zároveň se objevuje idea, že letadla by měla být přístupná alespoň vizuálně i v době, kdy bude objekt uzavřen, mimo provozní dobu. Tento prvek není nějak speciálně vymáhán.

Zmíněné body představují celý podklad, který byl architektovi poskytnut jako zadání. Má-li se projekt pohnout kupředu, bude to muset stačit k provedení dalších kroků. Nadační snílek má po půlročním potáčení se dojem, že již splnil svůj úkol. Vzhledem k tomu, že všude rozhlašuje, že se na projektu hangáru usilovně pracuje, brzy je třeba, aby měl v ruce něco, čím by o tom všechny přesvědčil. Jak je již oblíbeným zvykem, výsledek chce co nejdříve, „včera bylo pozdě.“

Vzhledem k tomu, že je třeba urychleně předvést alespoň přibližně vizuální stránku nového projektu, jsou dočasně zapomenuty dohody o tom, co vše by měl nový objekt obsahovat.

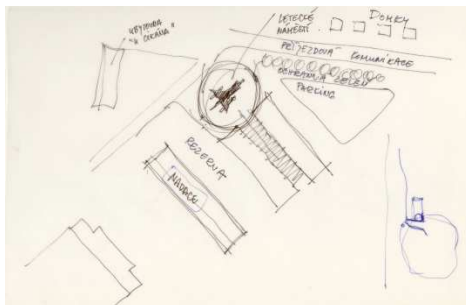
6.3.5.2 Fáze 2. – Hledání pozice

Co se týče přesnějšího umístění nového objektu, řešení se zdálo od počátku jasné. Aby objekt mohl plnit svou základní funkci hangáru, musel mít podélný tvar s velkým množstvím hangárových vrat, která musela být orientována tak, aby umožňovala manipulaci s letadly na ploše před hangárem a snadný přístup na startovací dráhu. Nadace upřednostňovala pozici objektu rovnoběžně s přístupovou komunikací kvůli vizuálnímu kontaktu mezi chodci a interiérem hangáru.



Obr. č. 17: Představa Nadace o pozici hangáru

Další podmínkou byla velká manipulační plocha pro letadla vně hangáru. Tento názor ale ne zcela korespondoval se zadavatelovou vlastní ideou, že „muzeum“ musí být „živé“, tedy mimo jiné, že má ambice na velkou návštěvnost jak jednotlivců, tak rodin, nebo zájezdů. Tento fakt sám o sobě znamená auta a autobusy a tedy i parkoviště, z čehož definitivně vyplynula pozice upřednostňovaná architektonickým týmem, a to rovnoběžně se stávajícím hangárem nadace, s možností řešit dostatečně velké parkoviště zároveň s dostatečnou plochou pro letadla. V tuto chvíli se návrh dostal do rozporu sám se sebou. Až do té doby se totiž předpokládalo, že vhodným místem pro vstup do objektu bude prostor jakéhosi „náměstí“ před ubytovnou a před vjezdem do prostoru letiště.



Obr. č. 18: První urbanistická úvaha. Kresba Michal Hlaváček

Je to otázka širších vztahů a celkového kontextu. Původní představa byla, že by se objektem „muzea“ prostor „náměstí“ dotvořil. A že by tak před vlastním objektem muzea vznikla dostatečně velká nástupní plocha jak k muzeu, tak k letišti.

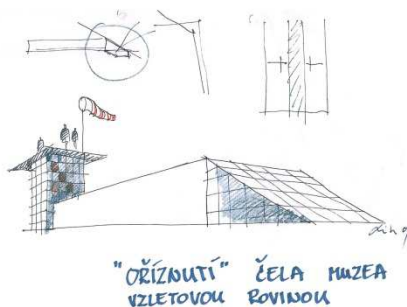
Uvažovalo se o využití exteriérového vizuálního poutače v podobě vyřazené stíhačky (nějaký MIG), tak jak tomu bylo na letištích zvykem

v minulém století. Stíhačka ovšem neměla být pouhým poutačem, ale i zábavnou prolézačkou pro mladší generace.

Z hlediska koncepce řešení vlastního muzea tak vznikly jisté potíže, protože do nástupního prostoru před muzeem se již nevměstnalo parkoviště. Parkoviště „za rohem“ nebylo logické, ani srozumitelné v celkovém kontextu. Koncepce byla proto přepracována na výsledné řešení, kterým je přesunutí vstupu k jižnímu konci východní fasády. Tato změna podstatně a pozitivně ovlivnila celkové řešení objektu v dalších projekčních fázích.

6.3.5.3 Fáze 3. – Hledání tvaru

Pouhým řešením a zasedlováním hangáru se sice do jisté míry předurčil tvar objektu a zdálo se jasné, že se udrží představa neřešit objekt jako „retro“, ale přesto nebyl názor na tvar jasný. Vědělo se pouze, že z funkčního hlediska musí být vnitřní světlá výška dostatečná k tomu, aby se daly některé exponáty zavěsit do prostoru nad stroje, které musí být na úrovni terénu, tedy v přízemí, z důvodu snadného pohybu z hangáru a zpět. K tomu, aby byl objekt relativně vysoký, přispívala také vyladěnost rozměrových proporcí a nutnosti velkého bezpodporového rozponu. Nicméně bylo zcela jasné, že objekt na letišti musí mít řídicí věž. Čímž veškerá jasnost skončila.



Obr. č. 19: první skica s „kontrolní věží“ a s implantovaným oříznutím vzletovou rovinou

Tým prozkoumával různé možnosti a asociace.



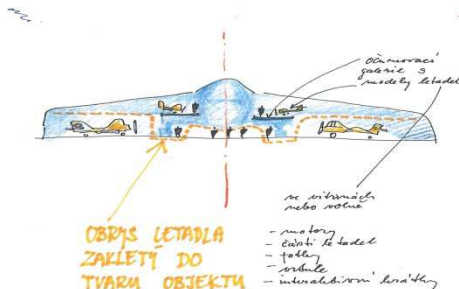
Obr. č. 20,21: Hledání tvaru; kresba Michal Hlaváček

Zdálo se, že je logické (i z hlediska půdorysného řešení), že by objekt měl být po vzoru letadel v podélné ose symetrický a tvarově oblý, spíše křivkový, odpovídající aerodynamickým požadavkům.



Obr. č. 22,23: Hledání tvaru; kresba Michal Hlaváček

Na základě těchto úvah začala vznikat vize tvaru, který byl v přeneseném slova smyslu jakousi obálkou tvaru velkého dopravního letadla.



Obr. č. 24: Hledání tvaru; kresba Michal Hlaváček

Vypadalo to, že tvar se zdařile líhne, protože jeho postupné úpravy vyhovovaly jak ještě tehdy akceptovanému nástupu do objektu ze severu od „leteckého náměstí“ (s možností aplikovat prvky lhotákovských károvaných

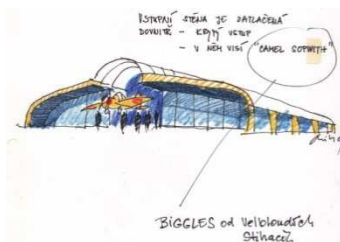
budek na nutné a potřebné vstupní elementy jako např. recepce, šatna atd.),



Obr. č. 25,26: Hledání tvaru; kresba Michal Hlaváček

tak umožnění průchodu podél prosklené východní fasády, a tím vytvoření požadovaného kontaktu s expozicí v interiéru.

Stejně nadějně vypadala i možnost vytvoření dostatečně velkého exteriérového krytého nástupního prostoru před severním čelem objektu.



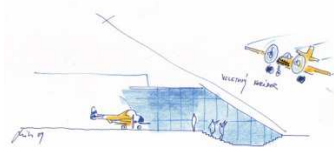
Obr. č. 27: Hledání tvaru; kresba Michal Hlaváček

Nicméně stále přetrvával pocit, že to je cesta do slepé uličky.

K zásadnímu posunu koncepce došlo ve dvou na první pohled nenápadných a nezávislých krocích. Vzhledem k tomu, že váhání, vývoj návrhu a vůbec všechny dosavadní přípravné kroky trvaly strašlivě dlouho (3 roky), z původních asi osmi letadel se letecký park rozrostl na třicet dva a stále roste.

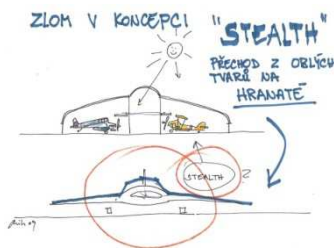
Požadavky na velikost hangáru se tak neustále zvětšovaly. Vzhledem k tomu, že rozšiřování ve směru východozápadním již nebylo možné, nezbývalo než objekt prodloužit ve směru severojižním a tím tedy i směrem k letištní ploše. Ta má ale svá ochranná pásma, do kterých nemůže zasahovat žádná konstrukce. Ochranná pásma jsou tvořena nakloněnými rovinnami, které se zvedají pod úhlem 11° od hrany vzletové a přistávací dráhy.

Objekt hangáru se prodlužováním dostal do střetu s těmito ochrannými rovinami, a proto jej bylo nutné podle těchto pomyslných rovin „oříznout“. Oblý aerodynamický tvar tak najednou dostal rovinný zásah, který současně vyvolal diskusi ve zpracovatelském týmu na téma, zda je správné se aerodynamických tvarů držet.



Obr. č. 28: Hledání tvaru; kresba Michal Hlaváček

Dosavadní zdůvodnění, že objekt je určen pro letadla, a všechna letadla jsou oblá, dostalo trhlinu, když projekční tým uvědomil, že jeden z nejmodernějších letounů současnosti, „neviditelný“ Stealth, byl ve svých prvních verzích vlastně hranatý. Bylo tedy od oblých aerodynamických tvarů upuštěno a hranaté vize se pak tým již držel.



Obr. č. 29: Hledání tvaru; kresba Michal Hlaváček

V průběhu roku 2009 tak vznikla první hrubá koncepce, která ještě počítala se vstupem ze severu z „leteckého náměstí“ a s parkovištěm „za rohem“.



Obr. č. 30,31: První architektonická vize. Archiv Hlaváček-architekti

6.3.5.4 Fáze 4. – Hledání peněz – Politika

Poté projekt přes veškeré snahy všech zúčastněných na rok usnul. Ze spánku se začal znovu probírat na jaře roku 2010, kdy se dostal do hledáčku některých mladoboleslavských politiků.



Obr. č. 32: Bez názvu. Foto : archiv Hlaváček-architekti

Naděje na oživení snu výrazně vzrostly, když mladoboleslavské letiště navštívil středočeský hejtman a projekt mu byl prezentován ve společenské místnosti aeroklubu. K nadšenému přijetí plánu panem hejtmánem bezpochyby přispělo i to, že s ním členové nadace provedli vyhlídkový let nad Mladou Boleslaví v replice francouzské stíhačky Neupont z 1. Světové války. Po dokončení prezentace pan hejtman položil zásadní, ale záludnou otázku: „kolik by to asi stálo?“. Záludnost spočívala v tom, že projekt byl rozpracován pouze schematicky, na úrovni něčeho, co by se dalo s určitou dávkou nadsázky nazývat studií. Nikdo totiž nečekal tak zásadní zvrat ve vývoji. Odpověď tedy byla velmi váhavá a velmi mlhavá: „asi 100 – 150 milionů.“ Další šok přišel v momentě, kdy pan hejtman oznámil, že na to ty peníze sežene. Toto prohlášení však mělo několik háčeků. Prvním byla podmínka, že objekt musí být hotov do podzimu roku 2012, tedy do voleb pro krajská zastupitelstva. To byl velmi šibeniční termín, zvláště vezmeme-li v potaz, že „studie“ byla rozpracována opravdu jen velmi schematicky, a že nebyla žádná přesnější představa, jak by měl objekt fungovat. Nikdo totiž po dlouhé a neplodné snaze o prosazení ideje muzeu/hangáru neočekával tak prudký zvrat a rychlý vývoj. Bylo tedy nutné projekt rychle dokončit, aby byla splněna podmínka ukončení stavby.

6.3.5.5 Fáze 5. - Projekt

Protože zástupci nadace neměli žádnou jasnější vizi o budoucím objektu, nezbylo, než aby si architekti tuto vizi vymysleli.

Prvním krokem bylo odstranění některých chyb nebo nedostatků, které měla původní studie.

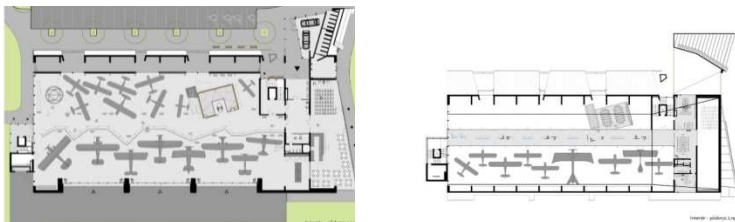
- Původně měla být „kontrolní věž“ hangáru místem, kde bude vystaveno jedno z letadel tak, že by si ho návštěvníci mohli ze všech stran prohlédnout v nějaké letové poloze. Ukázalo se ale, že nadací poskytnuté rozměry letadel byly chybné a věž by bylo třeba výrazně půdorysně zvětšit, aby se do ní letadlo vešlo. Protože byla výška věže výrazně omezena ochrannou letovou rovinou vzletové dráhy, začala věž ztrácet proporce a výrazně bachratět. Od původní funkce bylo tedy upuštěno, čímž věž najednou ztratila opodstatnění a zůstala jí pouze nepřilíh přesvědčivá funkce vyhlídky.
- Schematické řešení studie příliš neřešilo způsob, kudy se budou letadla do objektu dostávat. Z půdorysného schématu a z dosavadního architektonického výrazu jaksi automaticky plynulo, že jediným možným řešením plynoucím z uvedené konfigurace je vjezd letadel od „leteckého náměstí“, což bylo řešení prakticky nepoužitelné.
- Problematické bylo i již zmíněné umístění návštěvnického vstupu nejen z důvodu vazby na parkoviště, ale i vzhledem k vzájemné dispoziční vazbě vstupu, expozice, gastroprostoru a technicko-provozního zázemí. Jedním z mála požadavků, které byla nadace schopna jasně formulovat, bylo totiž to, aby byl gastroprostor přístupný i návštěvníkům, kteří nechtějí navštívit muzeum jako takové, ale jen si dát malé občerstvení s vyhlídkou na letiště a jeho provoz. Tudíž by nebylo logické, aby platili vstupné do muzea. Dosavadní uspořádání takového oddělení provozů neumožňovalo. Stejně nevhodné bylo i umístění administrativního a technického zázemí na opačné straně objektu, než byl vstup.
- Stupňovité uspořádání společenského prostoru v jižní části objektu a jeho částečné zapuštění do terénu bylo sice vhodné z hlediska vlastního provozu sálku, ale znemožňovalo výhled na letištní plochu, čímž výrazně omezovalo atraktivitu celého objektu.
- Před dalším projekčním krokem bylo proto nutné studii přepracovat a dát jí reálnější základ.

Výsledkem byla koncepce, jejíž uspořádání se až do realizační fáze již nijak výrazně nezměnilo. V podstatě všechny problémy byly vyřízeny již zmíněným přemístěním vstupu k jižnímu konci východní fasády. Z původní koncepce byl zachován architektonický výraz a tvarování budovy, rámcová pozice gastroprovozu, technicko-provozního zázemí a administrativy. Odbytový a společenský prostor gastra byl srovnán do roviny přízemí, čímž získal lepší vizuální i fyzickou vazbu na letovou plochu a možnost efektivnějšího rozšíření do vnějšího prostoru.

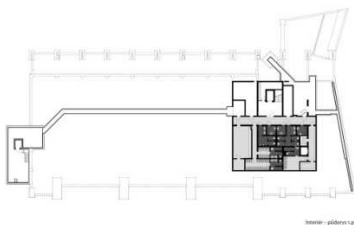
Zpracovatelský tým se ale nechtěl vzdát myšlenky na možnost stupňovitě uspořádaného prostoru, který by umožňoval pohodlný výhled na létající stroje. Za tímto účelem byla proto poblíž vstupu do objektu navržena venkovní tribuna umožňující výhled na letiště a současně tvořící kryté závětrí a rozptylovou plochu před vstupem. „Řídící věž“ byla přesunuta až na úplný konec hangáru k „leteckému náměstí“, které sice poněkud ztratilo svůj význam odsunutím vstupu do jiné pozice, ale získalo tím výraznou dominantu, protože věž mohla být zvýšena díky větší vzdálenosti od vzletové a přistávací dráhy.

Podstatným prvkem nového uspořádání bylo i to, že byly vymyšleny nové funkce a obsah věže. K prvnímu, pouze vyhlídkovému charakteru přibily ještě dvě-tři funkce, které mají silně zábavný charakter. Všechny mají výrazný vztah k letadlům a létání. Jedná se o jakési trenažery navozující více či méně pocit skoku z letadla s padákem. Nejjednodušším prvkem je z věže šikmo k zemi natažené lano, po němž pomocí kladky může zájemce sjet na úroveň terénu. Náročnější zábavou imitující seskok je obdoba bungee jumpingu. Jedná se o seskok z věže na bržděném navijáku. Pravděpodobně nejsugestivnější, ale asi i nejbezpečnější „padákovou“ disciplínou je „plutí ve vzduchu“. Nejedná se o volné vznášení se ve větrném proudu, který návštěvníka udrží ve vzduchu bez dalších opatření. Jedná se o iluzi, kdy je návštěvník zavěšen v temné věži na obdobu padákových popruhů a proti němu je zespodu pouštěn silný proud vzduchu. Současně je na podlahu pod něj promítán film natočený při opravdovém seskoku padákem, imitující tak přibližující se zemský povrch. Další neméně výraznou atrakcí je sice jednoduchý, ale opravdový letecký trenažer. Možná právě v těchto chvílích se začala rodit další vrstva náplně plánovaného objektu.

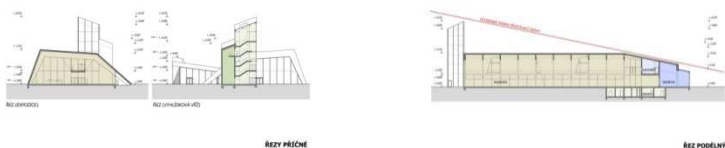
- Přestalo se již jednat pouze o poučně zábavnou prohlídku replik historických letadel, ale začalo vznikat něco s daleko širším záběrem obsahu. Středem zájmu sice i nadále zůstala vlastní letadla, ale dostala se do daleko širšího kontextu. Ve výsledku by měl být objekt naplněn interaktivními hrami a možnostmi provozovat různé aktivity pro všechny věkové kategorie.



Obr. č. 33,34: Finální řešení – přízemí a 1.patro. Archiv Hlaváček-architekti



Obr. č. 35: Finální řešení – suterén. Archiv Hlaváček - architekti



Obr. č. 36,37: Finální řešení – řezy. Archiv Hlaváček - architekti



Obr. č. 38: Finální řešení - jihozápadní pohled. Archiv Hlaváček - architekti



Obr. č. 39: Finální řešení – severozápadní pohled. Archiv Hlaváček - architekti



Obr. č. 40: Finální řešení – interiér. Archiv Hlaváček - architekti

6.3.5.6 Fáze 6. – Hledání investora

Z hlediska projekčního procesu je ale na tom všem zajímavý jeden zásadní fakt. Po té, co hejtman Středočeského kraje dal fakticky projektu zelenou a byl dán pokyn k zahájení vlastní a opravdové projekční činnosti, se ukázalo, že architekt opět nemá ze strany investora partnera, který by s ním spolupracoval na vytváření definitivního programu a náplně. Až do odsouhlasení projektu hejtmanem byla totiž jakýmsi neoficiálním nositelem investorských povinností Nadace Metoděje Vlacha. I když, jak již bylo konstatováno výše, nositelem nijak výrazným. Nějak se tiše předpokládalo, že nadace sežene sponzora, který se za celou věc postaví a spolu s nadací

vytvoří funkční, a tím organizačně provozní program, který bude především rozvíjet původní myšlenku nadace.

Ale tím, že se k investorským povinnostem nakonec přihlásil Středočeský kraj, situace se v mnoha směrech zásadně změnila. Navíc se ukázalo, že vztahy (administrativní, legislativní, majetkové, názorové,...) mezi jednotlivými aktéry jsou složitější, než se původně myslelo a nebyl v podstatě nikdo, kdo by je řešil.

Šlo především o to, že:

- Pozemek, na kterém měl objekt stát, patřil aeroklubu, ale aeroklub nemá žádnou vazbu na nadaci.
- Aeroklub je chudá organizace, která, aby si na sebe alespoň částečně vydělala, dotýčný pozemek pronajímala firmě Škoda Auto jako parkovací plochu pro zkušební vozy. Pokud by aeroklub tuto smlouvu vypověděl kvůli hangáru, přišel by tak o životně důležitý příjem, protože na letišti žádný jiný podobně vhodný pozemek neexistoval.
- Na úřadě Středočeského kraje se o výstavbu měl oficiálně starat Odbor regionálního rozvoje. Háček byl ale v tom, že by se staral pouze o výstavbu. O náplň měl pečovat Odbor kultury a památkové péče, ale ten k tomu doposud neměl kompetence, ani vytvořené podmínky, a to až do doby, než by byl objekt muzea hotový a odbor ho mohl převzít.
- Nebylo jasné, jak by mělo být muzeum začleněno do celkové struktury úřadu Středočeského kraje a jím zřízených institucí.

Převedou-li se všechna tato fakta do srozumitelné řeči, je evidentní, že přestože Středočeský kraj projekt rozběhl, nebylo jasné, kdo se má o projekt starat a snažit se ho ve všech souvislostech dokončit. Protože čas běžel a smlouvy na projekt byly podepsány, nevinný architekt uvízl v osidlech velké myšlenky a musel tedy v podstatě sám vymyslet funkční a provozní náplň.

Nebylo by zcela pravdou říci, že se nikdo jiný o nic nesnažil. Šlo ale o pokusy spíše náhodné a nekonzistentní. Jednou z největších potíží bylo dát dohromady problematiku personálu a stanovit pravidla pohybu všech zúčastněných osob po objektu. Základními otázkami bylo jak velký počet lidí, kdy a kde se budou pohybovat. Zpracovatelský tým mohl sice vycházet ze srovnání s podobnými zařízeními, ale to byla většinou klasická muzea s jiným druhem obsluhy. V případě leteckého muzea je nutné, aby do jeho prostoru mohli vstupovat i piloti nadace nebo další profese, které se o provoz a údržbu letadel starají, ale kteří nejsou faktickými zaměstnanci

muzea. Navíc se se standardními zaměstnanci muzea kříží i jejich „pracovní doba“. U běžného muzea lze předpokládat otevírací dobu zhruba od 9:00 do 18:00, ale muzeum Metoděje Vlacha je současně i hangárem, kde se na letadlech pracuje ve volném čase pilotů, tedy po pracovní době, a speciálně v létě, kdy je dlouho do večera světlo, se létá až do tmy. Obdobný problém je s využitím gastroprostoru. Nejdříve se předpokládalo, že bude gastro otevřeno stejně jako základní muzeum. To ale naráželo na představu nadace i aeroklubu, že by se v muzeu měly pořádat různé společenské, zábavní i firemní akce, a to i v prostoru vystavovaných exponátů a provozuschopných letadel. Pokud by tomu tak bylo, bylo by nutné zajistit ochranu jak letadel, tak muzejních exponátů, přičemž každá taková ochrana podléhá jiným pravidlům a jiným orgánům. Podobným problémem bylo vyřešení údržby všeho druhu – letadel, muzejních exponátů, samotného objektu.

Nebyl jasný ani názor na vstupné. Nešlo ani tak o cenu, jako spíš o to, od koho a za co se bude vstupné vyžadovat. Názor na to, kolik lidí by mělo v objektu muzejně pracovat, kolik jich bude prostor využívat nenávštěvnícky a kolik se jich bude pohybovat okolo provozuschopných letadel bez vazby na muzeum, byl rovněž nejasný. Zmíněný vztah členů nadace a případně jiných pilotů k provozu muzea byl stejně tak problematický. V původním hangáru, kde jsou letadla garážována, se piloti starají nejen o letadla, ale i o všechny veřejné akce s tím související, o údržbu hangáru a prostoru kolem něj. Tato péče je provozována zdarma a ve volném čase. Názor na počet různých kategorií obslužně zaměstnaneckého personálu se až směšně různil podle toho, kdo se zrovna k tomuto tématu vyjadřoval. Zatímco zástupci nadace mluvili o zhruba třech osobách (ředitel, pokladna, muzejní pracovník), zástupci kraje, respektive zástupci muzea Mladoboleslavska uvažovali o sedmi pracovnících. Naproti tomu projektanti předpokládali počet okolo dvaceti lidí.

V této projektantsky zoufalé situaci tedy nebyl na straně investora nikdo schopen učinit závazné rozhodnutí, podle kterého by architekt mohl připravit projekt včetně navazujícího interiéru a potřebných podkladů pro výběr dodavatele stavby i interiéru/expozice.

Na první pohled by se mohlo zdát, že se jedná o otázky, které jdou mimo architekta, ale jen do chvíle, než je třeba určit velikost zázemí pro všechny zúčastněné. Projekt se řítí kupředu a stále nebyl nikdo, kdo by na všechny tyto otázky odpověděl. Bylo nutné konečně rozhodnout, ale nebyl nikdo, kdo by toto rozhodnutí provedl, a také ho nikdo neučinil. Vedoucí projekčního týmu, architekt, se tedy zahleděl do oblak a provedl prostorový odhad na základě oblačného nakupení a svých předchozích zkušeností z mírně

souvisejících projektů. Projekt pro stavební povolení byl taky na základě tohoto odhadu dokončen někdy v druhé polovině roku 2011.

6.3.5.7 Fáze 7. – Hledání výrazu – Materiály

Podíváme-li se jen trochu pečlivěji na vizi „STEALTH“, bude hned jasné, že jde opravdu jen o vizi bez nějakých dalších konstrukčních nebo technických vazeb. Ve chvíli, kdy hejtman kraje odstartoval další fázi projektu, bylo proto nutné nejen dořešit provozně dispoziční uspořádání, ale začít se vážněji zabývat i provedením konstrukčním.



Obr. Č. 41 : Základní kámen Foto archiv Nadace

Zásadní otázkou proto bylo, jakého materiálu použít na základní nosnou konstrukci haly hangáru. Na první pohled se zdálo, že jedinou alternativou je, vzhledem k velikosti rozporů, ocelová konstrukce – ať již z plnostěnných profilů nebo příhradová. Beton se svým charakterem, vzhledem ke křehlosti létajících strojů, jevil jako příliš těžký a brutální.

Do volby materiálu ale pak zasáhl nový faktor, a sice finance. Podle předběžných odhadů to vypadalo, že při použití oceli nebo i betonu přesáhnou náklady na stavbu stanovený limit. Hledala se proto jiná řešení, čímž se zájem najednou stočil ke dřevu. Zájem byl zpočátku spíše nedůvěřivý. Ale pak se začaly objevovat další souvislosti, které nakonec použití dřeva potvrdily. A nejen to, měly zásadní vliv na celkový výraz objektu, zvláště v interiéru. Tou souvislostí byla jakási technická reflexe prvních letadel. Jejich konstrukce byla dřevěná, spojujícími prvky jednotlivých dřevěných částí byly kovové spony. Technické řešení bylo čistě utilitární, bez snahy něco zkrášlovat nebo ukrývat. Všechny technické prvky byly odhalené, nezakrývané. Pouze ty části, které mohly být poškozeny vlivem počasí nebo povětrnosti, byly chráněny nejnutnějším krytem. I vlastní konstrukce trupu byla ve svých počátcích nezakrytá stejně jako místo pilota. Stejný přístup byl proto aplikován i na architektonicko estetický výraz objektu muzea.

Přiznání všech konstrukcí a technických a technologických prvků není tedy módním výstřelkem, ale výrazovým a filosofickým propojením starých létajících strojů se současně navrženou architekturou.

6.3.5.8 Fáze 8. – Stavba

Koncem roku 2011 proběhlo výběrové řízení na dodavatele stavby a hned na jaře roku 2012 byla stavba zahájena. Vše probíhalo rychle a zdárně. V červnu ale došlo k neočekávanému zvratu. Z centra přidělování evropských dotací, které mělo stavbu financovat, přišlo k projektu zamítavé stanovisko, a proto nebyly peníze na stavbu uvolněny. Souvislosti tohoto vyjádření byly velmi nejasné. Oficiální posudek totiž uváděl důvody, které byly zjevně v rozporu se zpracovaným projektem. Pravděpodobně nejkřiklavějšími uvedenými důvody byla například konstatování, že objekt není vybaven vzduchotechnikou, přestože ve skutečnosti je objekt vzduchotechnicky vytápěn, nebo že okna nejsou opatřena ochranou proti ultrafialovému záření – jako kdyby letadla během běžného provozu ultrafialovou ochranu potřebovala.

Celá situace vypadala velmi podivně hned z několika důvodů. Prvním důvodem byla především skutečnost, že projekt muzea byl v předstihu konzultován na centrále Regionálního operačního programu pro střední Čechy právě proto, aby se podobné situaci zabránilo. Další podivností bylo i to, že projekční tým na nesouhlas reagoval vysvětlujícím dopisem, na který nejen že nikdo nereagoval, ale nebylo ani možné situaci s autorem záporného vyjádření situaci prodiskutovat, protože údajně musí zůstat v anonymitě z důvodu neovlivnitelnosti. Vše bylo ještě zkomplikováno tím, že v průběhu projektu byl odvolán dosavadní hejtman Středočeského kraje a nastalou situaci řešila zastupující hejtmanka, která se v situaci ne zcela orientovala. Pozitivním momentem bylo ovšem to, že hejtmanka z důvodu míry rozestavenosti rozhodla, že bude objekt muzea dostavěn s tím, že finanční pokrytí zajistí Středočeský kraj ze svých zdrojů.

Objekt byl tedy úspěšně dokončen. Mezitím na podzim roku 2012 nastoupil nově zvolený hejtman, který se o muzeum živě zajímal, aby na počátku roku 2013 mohl konstatovat, že na zaplacení dodavateli stavby ani dodavateli projektu nemá finanční zdroje. Až do poloviny roku 2013 hledali zástupci kraje různé důvody, aby nemuseli objekt převzít a dlužné částky zaplatit. Dokonce byla cíleně odkládána kolaudace. Jako záminka k jejímu stálému odsouvání byly používány i takové důvody jako esteticky nevyhovující kvalita pohledového betonu nebo odlišnost skutečného provedení stavby od dvou let starých ilustračních vizualizací. Nakonec byla zdolána i

tato překážka a muzeum bylo ve druhé polovině roku 2013 zkolaudováno. Vyhráno ale přesto zdaleka nebylo.

6.3.5.9 Fáze 9. – Úkrok stranou – Hledání provozovatele

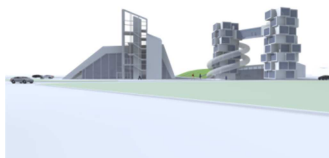
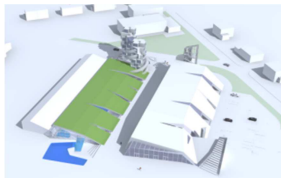
Podle výpočtů pracovníků kraje měl být objekt muzea provozně ztrátový, a to si nechtěl nový hejtman vzít na zodpovědnost. Začal se proto hledat nový majitel, případně nájemce. Zvažovalo se mnoho variant, ale z různých důvodů nebyla žádná z nich vyhovující. Většina variant alespoň částečně vycházela z nějaké vazby na původní náplň. Uvažovalo se o propojení s muzeem Škoda Auto, a.s., Národním technickým muzeem, Leteckým muzeem ve Kbelích, muzeem Mladoboleslavska, nebo i o spolupráci s výrobcí nebo distributory letadel či helikoptér. Jedním ze zoufalých řešení bylo i využití objektu pro skladovací nebo výrobní účely.

Nejkurióznější, nejláznivější a ničím nepřekonatelnou variantou bylo využití objektu ke zcela jinému účelu. Město Mladá Boleslav se již dlouhou dobu pokoušelo o vybudování kvalitního plaveckého bazénu včetně doplňkových aktivit povyšujících jednoduchý bazén až do úrovně akvaparku. Problémem ale bylo, že vybudování takového nového objektu je velice nákladné a město takové prostředky nemělo v dostatečné míře k dispozici. Když se tedy najednou objevil dostatečně velký a prázdný objekt bez konkrétního využití, představitelé města napadlo, že by se právě tímto způsobem dal využít.

Zpracovatelé projektu se z počátku domnívali, že se jedná o nevydařený žert. Když ale byli požádáni o vyčíslení investičních nákladů na přestavbu, museli se touto problematikou vážně zabývat, i proti své vůli. Samozřejmě největším problémem byla naprostá změna nároků na vnitřní prostředí v objektu. Z prostoru, který měl být v zimním období víceméně pouze temperován, se měl stát prostor se zásadně vyšší vnitřní teplotou i vlhkostí. To by bývalo vyžadovalo změnu skladby izolačních vrstev střechy a obvodového pláště a výměnu všech vzduchotechnických a topenářských systémů. Spolu s požadavkem vestavět do stávající budovy patrový objekt se dvěma nad sebou umístěnými bazény se ukázala i tato varianta využití natolik nákladná, že o ní město ztratilo zájem. Naštěstí.

Přesto, nebo právě proto, že tlak na umístění akvaparku na mladoboleslavské letiště byl velký, projekční tým zpracoval verzi, která se snažila nějakým způsobem zachovat stávající objekt muzea, ale i vyhovět novému požadavku začlenit bazén do již existující struktury letiště. Nárok vycházel z nutnosti zachovat před vraty hangáru plochu pro manipulaci s letadly, ale zároveň sem umístit všechny provozy požadovaného akvaparku. Vznikla

tak koncepce založená na částečném zapuštění bazénového objektu pod úroveň okolního terénu a vytvoření zvlněné ozeleněné střechy, která by sloužila jednak jako manipulační plocha před hangárem a zároveň jako relaxační plocha pro akvapark.



Obr. č. 42, 43: Akvapark v sousedství hangáru. Archiv Hlaváček - architekti

6.3.5.10 Fáze 10. – Návrat domů

Ale než byla celá koncepce dokončena, došlo vedení Středočeského kraje k závěru, že si objekt ponechá a dokončí ho podle původní vize. Koncept akvaparku tím tedy (snad) definitivně skončil. Pozitivním krokem bylo, že se konečně rozhodlo, kdo bude provozovatelem muzea/hangáru. Hangár se stal pobočkou muzea Mladoboleslavska, sídlícího na hradě v Mladé Boleslavi, spadajícího do okruhu muzeí spravovaných Středočeským krajem. Bylo proto nutné vrátit se zpět k původnímu řešení, které o rok dříve zamrzlo na mrtvém bodě.

Otázkou ale bylo, ke kterému konkrétnímu řešení se vrátit. Mrtvý bod je mrtvý bod. Důvodem mrtvosti bodu byl stále stejný problém. Na straně investora nebyl nikdo, kdo by byl schopen definovat náplň, provoz a expozici muzea.

Shrneme-li stav ke konci roku 2013, objekt byl zkolaudován, vědělo se, kdo bude muzeum provozovat, ale nevědělo se jak. Do tohoto celkového marasmu vstoupilo obnovení vyhlášení programu RoP, které mohlo náplň muzea (expozice, interiérové vybavení, atd.) hradit ze svých zdrojů, pokud ovšem bude podána žádost do konce roku 2013. Tato informace přišla 13. 12. 2013. Není pochyb o tom, že pokud by se v této chvíli měl začít sestavovat kompetentní odborný a zasvěcený tým, který by náplň muzea definoval, při rychlosti úředního šimla by se požadovaný termín na zpracování potřebného projektu nikdy nestihl. Architektonický tým tak opět uvízl v síti paragrafů, požadavků a nepříznivých okolností. Nezbývalo, než vsadit na to, že původní vize byla správná, životaschopná a především akceptovatelná představiteli a hodnotícími systémy RoPu.

Proběhlo proto několik bleskových jednání, která se soustředila na úpravu projektu tak, aby byl ohodnocen pokud možno co nejvyšším počtem

bodů hodnotícího systému RoP. Došlo tím k mnoha, na první pohled nepochopitelným souvislostem. Do bodového hodnocení byly započteny například následující skutečnosti:

- V roce 2013 byla Mladá Boleslav postižena povodněmi. (☺)
- K objektu bude zavedena cyklostezka a muzeum bude cyklofriendly – což znamená, že bude možné tu kolo bezpečně uschovat, případně opravit a získat informace o souvisejících cyklostezkách.
- Muzeum se stane součástí systému zoologické výchovy pro mládež se dvěma zásadními zaměřenými.

V prostoru letiště je totiž vzácná kolonie syslů, kteří se po ploše letiště volně pohybují. Jejich zdejší výskyt je paradoxně umožněn civilizačním zásahem, kterým je nutnost udržovat trávu na letištní ploše krátce posekanou. To na rozdíl od vysoké trávy syslům umožňuje včas upozorovat predátora a tudíž se včas schovat do úkrytu. Tyto skutečnosti bude muzeum prezentovat pomocí informačních materiálů ve formě panelů, brožurek a filmů. Navíc bude možné si od personálu muzea zapůjčit silný dalekohled na sledování skotačení syslů, kteří uhýbají nejen před útoky predátorů ze země, ale i ze vzduchu, nebo před vzlétajícími a přistávajícími létajícími stroji.

Stejně naučným způsobem bude naloženo i s dalšími předpokládanými obyvateli hangáru. Na základě požadavku Odboru ochrany životního prostředí magistrátu města Mladá Boleslav bylo totiž nutno na „seskokovou věž“ hangáru umístit 21 hnízd pro rorýse obecného. Jejich hnízdění se zde zatím nepotvrdilo, ale lze doufat, že se je podaří přilákat pomocí zvukových efektů (přehrávání záznamu křiku rorýse). Muzeum bude každopádně vybaveno informačním systémem o životě rorýsů, stejným jako je ten o životě syslů, včetně dalekohledů. Otázkou je, co bude pro diváky atraktivnější. Jestli létající stroje, nebo laškovití živočichové jak na zemi, tak ve vzduchu.

- Spolupráce s jinými muzei a organizacemi. V těchto souvislostech se může hlavní nasměrování muzea jevit jako nepodstatné, ale rozhodně tomu tak není. Snahou projekčního týmu od začátku bylo vzbudit u široké veřejnosti zájem o letectví a v širších souvislostech i o techniku. Obě tyto oblasti jsou v poslední době vytěšňovány obory lékařskými, právníckými, ekonomickými, managementovými nebo kategorií public relations. Samozřejmě bylo proto zaměření koncepce na všechny věkové kategorie stejně jako snaha nabídnout jim kombinaci poučení a zábavy, počínaje pasivními

prohlídkami vystavených letadel a drobných exponátů a konče interaktivními činnostmi ve formě workshopů, prezentací a podnikových akcí v netypickém prostředí, nebo prací s dětmi. Unikátní atrakcí jsou pak samozřejmě všechny trenažéry a simulátory.

Všechny, nebo snad alespoň většina těchto souvislostí pravděpodobně pomohla k dobrému ohodnocení projektu. Naproti tomu musely být z projektu staženy prvky, které se zpočátku všem z týmu zdály jako jednoznačně pozitivní a vhodné k tomu, aby jimi byl projekt hodně posílen. Jednalo se například o knihovnu zaměřenou na leteckou problematiku, nebo různá výuková - hravá zařízení, která měla zábavnou formou objasňovat různé přírodní a technické zákonitosti a principy ve vazbě na letectví. Ke všeobecnému údivu bylo konstatováno, že pokud se tyto prvky do projektu zařadí, dojde místo navýšení počtu pozitivních bodů k jejich snížení. Takže ať žije sysel a rorýs na šlapacím kole a čert vem letadla a výchovu.

6.3.6 Závěr č. 1 – Neukončený závěr snu č. 5

Jsme tedy v situaci, kdy si můžeme blahopřát? Z toho, jak jsou věci prezentovány, by se mohlo zdát, že projekt, stále ještě nazývaný Letecké muzeum Metoděje Vlacha, byl zdárně dokončen. Objekt je postaven, zkolaudován. Co chtít víc? Maličkost. Mohlo by se totiž chtít, aby fungoval. Kdo to ale chce?

Z procentuálního poměru množství obyvatel České republiky – nikdo. Co jsou dva snílci – nadační a architektský – proti celé populaci České kotliny nebo nespočítatelnému stádu úředních šimlů?

Situace je neuvěřitelně zoufalá. Objekt je fyzicky dokončen a plně technicky funkční, ale ve skutečnosti trvale uzavřený, pouze garážující několik osamělých letadel a hlídaný průběžně jedním zaměstnancem bezpečnostní agentury.

Proč tomu tak je? Důvod je stále stejný. Fakticky neexistuje osoba nebo orgán, který by vnitřek muzea měl oficiálně na starosti a byl by schopen ho dostat do provozního stavu. Nejsou tu ani zaměstnanci mající na zodpovědnost vlastní provoz.

V hotovém objektu totiž chybí vnitřní vybavení, které nebylo součástí stavební dodávky. Chybí recepce, šatna návštěvníků, vybavení gastroprovozu, vybavení kanceláří, ale hlavně chybí celá expozice včetně doplňkových zábavních prvků. Chybí dokonce i přesná představa, jak by uspořádání expozice mělo vypadat a za jakých podmínek by měl celý objekt fungovat.

Na základě tlaku hrstky zoufalců, kteří ale vlastně nemají k podobné činnosti žádné oficiální oprávnění, a jejichž kroky jsou čistě dobrovolné

(architekti, nadační fond, několik zarpulců z úřadu Středočeského kraje), byla sice učiněna řada pokusů o dokončení celého projektu, ale doposud všechny skončily neúspěšně.

6.3.7 Závěr č. 2 – Architekt – investor

Z hlediska obecného vztahu architekta a investora – je závěr jednoznačný. Pokud investor svou roli zadavatele neplní, je úsilí architekta, ať již sebevětší, marné a vede ke katastrofickým koncům.

6.3.8 Závěr č. 3 – Výchova architektů

Z hlediska výchovy architektů je závěr jasný. Čerství architekti nejsou na podobné situace připravováni. Netuší, že jejich práce není jen vytváření úžasných návrhů, ale také složitá práce s investorem. Práce, která často začíná ještě dávno před formulací zadání vlastního projektu, pokračuje stejně tak často právě formulací zadání ve větší nebo menší míře ve spolupráci s investorem, a zrovna tak často končí daleko po kolaudaci.

Příprava na tuto část architektovy práce by měla být nutnou součástí školní výuky. Jednoznačně ale přesahuje náplň běžné práce ve školních atelierech, a hlavně je těžko uchopitelná, protože na ni nemohou platit běžná technická, typologická, tedy přesně definovatelná pravidla. Možná by pomohla základní poučka, něco v tom smyslu jako: „nezačínej pracovat, dokud nedostaneš jasné a potvrzené zadání“. Tím by ale byl případný adept na architektonickou práci často předem vyřazen z možnosti práci získat. Musí být tedy asi cesta jiná. A to je nejspíš využití některých a porušení jiných vstupních pravidel, která jsme si definovali na začátku.

Postup práce se studentem by měl být následující:

- Zadání architektonického úkolu je konkrétní, na konkrétním místě a nejlépe – je již na tomto místě realizováno.
- Vyučující je s realizací velmi dobře obeznámen, v ideálním případě je jejím autorem.
- Na počátku práce, po vysvětlení zadání, je schopen studenty na místo realizace vzít, všechny souvislosti (technické, estetické, kontextuální, investorské) vysvětlit a konkrétně prezentovat na fyzickém výsledku, včetně seznámení se s technickými detaily, záludnostmi a materiálovým řešením. Součástí vysvětlení během exkurze na místě by měla být i kritická sebereflexe („Tohle jsem udělal špatně, protože jsem nevěděl, že..., protože nebylo jasné zadání, protože jsem si nerozuměl s investorem, protože...“). Nesmírně

cenná je také možnost konfrontovat studenty s investorem, aby slyšeli názor nejen ze strany autora, ale i z opačné strany, tedy uživatelské. Stejně tak důležitá je možnost setkání studentů s dodavatelem stavby.

Součástí těchto informací, které by měl student vstřebat, je i to, že čas architekta strávený nad projektem není vždy jen čas potřebný pro vlastní tvorbu a koordinaci profesí. Možná to do jisté míry souvisí i s významem slova „projekt“. Dlouho vžitý význam tohoto slova, speciálně za minulého politického systému, znamenal přípravu projektové dokumentace – většinou výkresové a textové, podle níž se ten či onen konkrétní objekt fyzicky staví.

V „západní“ terminologii je ale tento výraz chápán v daleko širším rozsahu a představuje tak plánovaný objekt ve všech vazbách souvisejících s celkovým plánováním, od prvního náznaku investičního záměru nebo myšlenky, až po vlastní provozování výsledného díla. Tento význam se i u nás nyní stále více začíná prosazovat, přestože rozlišení obou verzí není asi dosud zcela jasné a pojmenované, nicméně architekt by si těchto souvislostí měl být vědom.

Pravděpodobně jen touto cestou, která je založena na mnohasměrné vzájemné komunikaci, se studenti mají možnost alespoň částečně přiblížit skutečnému projekčnímu prostředí, který je v profesním životě čeká.

- Vlastní průběh návrhu ve školním atelieru by měl být touto zkušeností ovlivněn, ale měl by poskytnout studentům dostatečně volný prostor k tomu, aby uchopili řešenou problematiku vlastním způsobem. Vyučující je pak již „jen“ pouhým korektorem chyb, které student přehlédl, poukazovatelem na problémy, do kterých se budoucí architekt při práci s investorem může dostat, a nikoli tím, kdo studentovi vnucuje svůj vlastní architektonický styl.

6. 4 STUDENTSKÉ PROJEKTY

Stejně tak jako mnoho jiných reálných a realizovaných projektů i projekt Leteckého muzea Metoděje Vlacha byl využit pro práci ve školním atelieru.

Smutný fakt, že proces projektu skutečného muzea včetně jeho stavby trval několik let, byl pozitivně využit k tomu, že ho mohli studenti sledovat a využívat pro školní potřeby po několik semestrů po sobě, a to včetně návštěv na staveništi před stavbou, během stavby, i po ukončení stavby.



Obr. č. 44: Studentská exkurze. Foto archiv Hlaváček - architekti

Návštěvy byly také při rozhovorech se členy nadace využity k zasvěcenému seznámení se s letadly nadace a s podmínkami, ve kterých jsou v současnosti udržována a garážována.

ŽIVOTOPIS

doc. Ing. arch Michal Hlaváček

OSOBNÍ DATA:

Studium: ČVUT Praha, Fakulta stavební, obor architektura
1969 – 1975

Autorizovaný architekt ČKA 01 062 - od 1993

Jmenován Docentem Fakulty architektury ČVUT Praha - 2006

Visiting Professor Čína, Hunan University, College of Architecture
jmenován 2006

PROFESNÍ ČINNOST:

od 1996 Spolumajitel, jednatel a vedoucí architekt architektonického a projekčního ateliéru Hlaváček – architekti, s.r.o.

1992 - 2011 Spolumajitel a vedoucí architekt architektonického a projekčního atelieru Hlaváček a Partner s.r.o.

2006 - 2011 Spolumajitel a vedoucí architekt architektonického a projekčního atelieru Astudio 3-5-8 s.r.o.

1990 - 1991 Project Manager
E.C.E.P. L.t.d., Jos, Nigeria

1989 - 1990 Consulting Architect
Eagle Construction L.t.d., Jos, Nigeria

1989 - 1999 Consulting Architect

		Lunarsol Contractor L.t.d., Jos, Nigeria
1989 - 1992		Consulting Architect Roan Consulting L.t.d., Jos, Nigeria
1988 - 1989		Consulting Architect Afroplannig L.t.d., Jos, Nigeria
1986 - 1992		Consulting Architect Bantex Consortium L.t.d., Jos, Nigeria
1986 - 1992		Consulting Architect Rianne Construction L.t.d., Jos, Nigeria
1985 - 1989		Consulting Architect James Cubit & Partners L.t.d. Jos/Lagos/London, Jos, Nigeria
1977 - 1985		Projekta Praha
1975 - 1977		Projektový ústav dopravních a inženýrských staveb (PÚDIS) Praha
PEDAGOGICKÁ ČINNOST:		
	Od 2012	Katedra architektury Fakulta stavební ČVUT v Praze – vedení ateliérů
	1996 - 2011	Fakulta architektury ČVUT v Praze – vedení ateliérů
	Od 2006	vedení doktorandů FA ČVUT
	2002 – 2004	vedoucí Ústavu průmyslových a zemědělských staveb na Fakultě architektury ČVUT v Praze
<i>Čína</i>	2007,2009	Hunan University College of Architecture Changsha, Čína Přednášky a spolupráce na workshopech
<i>USA</i>	1999, 2001	Roger Williams University School of Architecture, Art and Preservation, Bristol, Rhode Island, U.S.A. Letní semestr - vedení atelierů - přednášky
<i>Nigerie</i>	1988 - 1992	University of Jos, Department of Architecture Faculty of Environmental Sciences, Jos, Nigeria Senior Lecturer - (docent)
	1985 - 1988	University of Jos

REALIZACE:

- 1993 – 1994 *Rekonstrukce památkově chráněného objektu „Kazatelna“, Lázeňská 7, Malá Strana, Praha 1*
- 1994 – 1995 *Rekonstrukce památkově chráněného objektu „U bílého pelikána“, Maltézské náměstí 9, Malá Strana, Praha 1*
- 1995 *Škoda Muzeum I. etapa, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 1996 *Škoda Muzeum II. etapa, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
Oceněno: [Nominace na stavbu roku 1997](#)
- 1997 *Královské Dánské velvyslanectví, Rekonstrukce památkově chráněného objektu „U Černého Noha“, Maltézské náměstí 5, Malá Strana, Praha 1*
- 1997 *Historický archiv Škoda Muzeum, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
Oceněno: [2. cena Vitrablok](#)
- 1998 – 1999 *Depozitář a restaurátorská dílna Škoda Muzeum, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 1999 *Sociálně administrativní a technické zázemí Škoda Muzeum, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 1999 *Lisovna – technologické a administrativní objekty Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 1999 *Konstrukční centrum, Vývojový závod Česana, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
Oceněno: [Stavba roku 1999, Vitrablok 1999 – 1. cena](#)
- 1999 *Zákaznické centrum, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
Oceněno: [Nominace na stavbu roku 2000](#)
- 1999 *Depozitář prototypů vozů – „Trezor“, Vývojový závod Česana, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 2000 *Maskování utajované komunikace přesunu prototypů, Vývojový závod Česana, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 2003 *Zaměstnanecká knihovna, Konverze obj M5, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 2003 *Administrativní objekt Zákaznického centra – Konverze „Autogalerie“, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 2003 *Obytné sídliště Sluneční vršek (koncept řešení), Praha 15*
- 2004 *Depozitář historických vozů, Konverze obj. E6, Škoda Muze-*

- um, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav
- 2004 *Muzeum Skla a Bižuterie Jablonec nad Nisou*
Oceněno: [Cena Gloria Muzealis – Muzejní počín roku 2004](#),
[Stavba roku 2005 Libereckého kraje](#), [Cena European Museum Forum nominace Lisabon 2006 za muzejní přínos](#)
- 2005 *Expozice Slavia, Škoda Muzeum, Mladá Boleslav*
- 2005 *Barevné řešení všech objektů areálu Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 2005 – 2010 *Přestavba haly prototypů, obj. V17, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 2005 *Penzion Měrunice*
- 2005 *Rekonstrukce památkově chráněného činžovního domu, ul. Náplavní 1772/2, Praha 1*
- 2006 *Rodinný dům Semčice*
- 2006 *Pomník Laurina a Klementa, Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav*
- 2007 *Rodinná vila Praha 5*
- 2007 *Pomník Metoděje Vlacha, Mladá Boleslav, Nadace „Letadlo Metoděje Vlacha“*
- 2008 *Bytový dům Tatarkova, ul. Tatarkova, Praha*
Oceněno: [Cena Státního Fondu rozvoje bydlení](#)
- 2008 *Obytný areál Horní Počernice*
Oceněno: [Stavba roku 2008](#)
- 2008 *Interiéry ČSOB Mladá Boleslav*
- 2009 *Rodinná Rezidence Fojtka*
- 2009 *Podzemní nízkoenergetické domy Horní Počernice, Praha*
Oceněno: [Nominace na cenu Státního fondu životního prostředí ČR za energetickou úspornost](#), [Nominace na cenu Státního fondu rozvoje bydlení za nejlepší stavbu určenou pro bydlení](#)
- 2009 *Rekonstrukce památkově chráněné secesní vily, ul. Na Hřebenkách, Praha 5*
- 2007 *Bytový dům, ul. Na Věnečku, Praha 5*
- 2009 *Podzemní rodinná rezidence Horní Počernice, Praha*
- 2010 *Revitalizace Staroměstského náměstí Mladá Boleslav*
Oceněno: [Nominace na stavbu roku 2011](#), [Stavba roku 2011 – cena veřejnosti](#)
- 2010 *Komunikační a energetická věž, ulice Ptácká, Mladá Boleslav*
- 2010 *Maskování utajené komunikace přesun prototypů – 2. část,*

2010	Vývojový závod Česana, Škoda Auto, a.s., Mladá Boleslav <i>Rekonstrukce a přístavba vstupní části Gymnázium Arabská, Praha 6</i>
2010	<i>Plovoucí pizzerie</i> , Adaptace říčního pontonu na restauraci, Palachovo náměstí, Praha 1
2011	<i>Rodinná rezidence Horní Rokytá</i>
2011	<i>Areál rodinných domů Sedlec u Líbeznic</i>
2011	<i>Podzemní parkovací dům 1. etapa</i> , Staroměstské náměstí, Mladá Boleslav
2012	<i>Areál rodinných domů Sedlec u Líbeznic, 2. etapa</i>
2012	<i>Bytový dům D Horní Počernice</i>
2012	<i>Areál rekreačního bydlení Bratrouchov</i>
2012	<i>Areál volnočasových aktivit</i> , Staroměstské náměstí, Mladá Boleslav
2012	<i>Kompletní přestavba Škoda Muzea</i> , Škoda Auto, a.s., Mladá Boleslav
Ve stavbě:	
Od 2012	<i>Letecké muzeum Metoděje Vlacha</i> , Mladá Boleslav

PUBLIKACE V ČR:

1997	Michal Hlaváček: kapitola Architektonické a prostorové řešení, <i>Škoda Auto Muzeum, architektura a koncepce firemního muzea jako spojení průmyslu a kultury</i> , Škoda Auto Museum Publications, Verze I, str. 20-35a, kapitola Technické řešení, str. 35-45, 1997
1997	Michal Hlaváček: kapitola Architektura a její požadavky, <i>katalog Auto muzeum (Škoda Auto)</i> , Škoda Auto Museum Publications, str. 68-79, 1997
1999	Michal Hlaváček: kapitola Architektonické a prostorové řešení, <i>Škoda Auto Muzeum architektura a koncepce firemního muzea jako spojení průmyslu a kultury</i> , Škoda Auto Museum Publications, Verze II, str. 20-35a, kapitola Technické řešení, str. 35-45, 1999
1996	Benjamin Fragner, Michal Hlaváček: <i>Rekonstrukce provozních objektů na Muzeum Škoda Auto v Mladé Boleslavi</i> , Technický Magazín T 96, číslo 6 (456), ročník XXXIX, ISSN 0322-8355
1999	Michal Hlaváček: Škoda Auto Muzeum – jak bylo stavěno, <i>Muzeum dnes – Poznámky 03/99</i> , str. 43

- 1999 Michal Hlaváček: Konstrukční centrum Škoda Auto a.s., závod Česana, *Fórum 3-4/1999*, ročník VII, ISSN 1210-7395, str. 22-25
- 1999 Michal Hlaváček: Konstrukční centrum Škoda Auto a.s., *Fórum 8-9/1999*, ročník VII, ISSN 1210-7395, str. 24-27
- 1999 Michal Hlaváček: Plíživá konverze, *Fórum 10-11/1999*, ročník VII, ISSN 1210-7395, str. 36-40
- 2001 Michal Hlaváček: Konverze pro image firmy (účast na 1. Bienále o technických památkách a konverzi industriální architektury), *Fórum architektury a stavitelství 4/2001*, ročník XI, ISSN 1211-5975, str. 40-43
- 2001 Michal Hlaváček: Technologie a estetika, *Architekt 3/2000*, ročník XLVI, ISSA 0862-7010, vydává Obec architektů
- 2009 Michal Hlaváček: Horní Počernice: alternativa moderního bydlení, *Stavebnictví*, MK ČR E 17014, ISSN 1802-2030, EAN 977180220300501, str. 26-29
- 2009 Michal Hlaváček: Charakteristické pláště domů, *Fasády 4/2009*, str. 4-5
- 2011 Michal Hlaváček, Chen Hui: Omezení a chaos, *Architekt 1/2011*, ISSA 0862-7010, str. 64-69
- 2011 Dalibor Hlaváček, Michal Hlaváček: Přístavba šaten Gymnázia Arabská, *Beton 6/2011*, ISSN 1213-3116, str. 18
- 2011 Rozhovor s architektem Staroměstského náměstí Michalem Hlaváčkem, *Kulturní měsíčník města Mladá Boleslav – leden 2011*, MK ČR E 15182, str. 11-13
- 2012 Michal Hlaváček: Architektura v pasti, *Pražská nádraží ne/využitá*, ISBN 978-80-01-05009-5, str. 42-43
- 2012 Michal Hlaváček: Regenerace náměstí a centrum volnočasových aktivit, *Architekt 4/2012*, ISSA 0862-7010, str. 92-97
- 2012 Michal Hlaváček: Podzemní garáže v historickém centru Mladé Boleslavi, *Beton 6/2012*, ISSN 1213-3116, str. 94-99

PUBLIKACE V ZAHRANIČÍ:

- 2009 Hlaváček & Partner s.r.o. (Author's report): The construction Centre of Škoda Auto, a.s., Mladá Boleslav, Czech Republic 1999, *World Architecture*, World Architecture Magazine Publications, Beijing, China, ISSN 1002-4832, str. 66-69
- Hlaváček & Partner s.r.o. (Author's report): Villa in Prague 5, Prague, Czech Republic, *World Architecture*, World Architecture Magazine Publications, Beijing, China, ISSN 1002-4832, str. 96-100
- Hlaváček & Partner s.r.o. (Author's report): Horní Počernice Estate, Prague, Czech Republic, *World Architecture*, World Architecture Magazine Publications, Beijing, China, ISSN 1002-4832, str. 101-103
- Dalibor Hlaváček, Michal Hlaváček (Author's report): Family House in Semčice, Mladá Boleslav, Czech Republic, 2006, *World Architecture*, World Architecture Magazine Publications, Beijing, China, ISSN 1002-4832, str. 106-107
- An Interview with Hlaváček & Partner: Emil Hlaváček, Martin Hlaváček, Michal Hlaváček, Chen Hui, *World Architecture*, World Architecture Magazine Publications, Beijing, China, ISSN 1002-4832, str. 124-126
- Michal Hlaváček, Radomíra Sedláková: Reform of the Škoda Auto Factory, *World Architecture*, World Architecture Magazine Publications, Beijing, China, ISSN 1002-4832, str. 127-132