

# Protokol o hodnocení kvalifikační práce

Název diplomové práce:

DESIGN VÍCEÚČELOVÉHO VOZIDLA PRO DOPRAVU BUDOUCNOSTI

Práci předložil student: BcA. Jan Zelinka

Studijní obor a specializace: Design

Posudek oponenta práce

Práci hodnotil:

MgA. Vlastimil Bartas,

## 1. Cíl práce

Jan ve své práci více-méně splnil, co si v zadání předsevzal. Rozsahem i kvalitou je výsledek dostatečný k hodnocení.

## 2. Stručný komentář hodnotitele

Téma diplomové práce doprava v budoucnosti je legitimní a platné. Hned z úvodu mě zaujala krátká věta autora, „*Podle mého názoru se totiž technologie mohou stát naší zkázkou mnohem dříve, než nás od ní mohou zachránit.*“ Tento postřeh mě velice těší a hodnotím „skeptický pohled“ autora kladně. Odhalení chyb, poučení se a náprava je jeden ze stavebních kamenů profese designera. Inspirace ve sci-fi je osvobozující, ale i dystopická, negativní vize společnosti „zvrácené a nefungující“ je taky jedna možných.

Jan si dobře uvědomuje náročnost přerodu k elektromobilitě a 3D využití prostoru k transportu. Uvádět mé soudy nad touto změnou nepřísluší k hodnocení, ale vidím to jako velice problémový proces.

Úkol pro designéra, aby vyhodnotil dopravu budoucnosti, je svým rozsahem víc než je reálné zvládnout. Tedy komplexní odpověď jsem neočekával a ani nehledal. K hodnotnějšímu závěru by Jan potřeboval ke konzultaci alespoň sociologa, technologa, fyzika atd.

Jaká je role „moderního“ designéra? Je odborníkem na krásu a variování tvarů, technologického know-how, style guru a stratég účelu a funkce? Cestu si musí každý najít svou vlastní... dle mě by absolvent měl minimálně prokazovat základní předpoklad kreativního tvůrce, sochaře, technologa zamýšlejícího se nad účelností produktu. V současné nadprodukci ve všech oblastech výroby jsme svědky přerodu „designera“ od tvarovače do stratéga a konzultanta nejen tvarů, ale i UX a service design.

Správně si Honza okrojil úkol na koncepční návrh futuristického dopravního prostředku s přesahem do sci-fi. Mám zhodnotit nakolik je koncept kvadrokoptéry sloužící pro přepravu osob původní a nakolik je původní jeho sochařské zpracování...?

Kvadrokoptéra jako létací aparát není původní. Její modularita na pozemní dopravu již více – neznám stejný koncept. Dál se dostáváme k základním kamenům designerské profese „hezky tvarovat“ - zhodnotím v závěru.

V je textové části práce odkazováno na digitalitu a autonomitu. Musím zmínit 3d tisk, technologie která rezonovala před pár lety, jako zásadní nástroj budoucnosti... a zeptám se, kde je dnes? Nenarazila na své technologické limity...? Jaké limity má autonomita, digitalita a létající doprava? Není pravidlo silnice „2D“ snadněji uchopitelné? Jak pracovat se vzduchem, který není tak čitelný... Jaké jsou limity digitálního vidění? Co je to umělá inteligence, co se za tímto spojením skrývá? Je to vážně inteligence nebo jen algoritmus pro vyhodnocení černá / bílá, kterou programátor nastavil? Umí něco jako improvizaci, jak se rozhodne u šedé? Vyvíjená „digitální neuronová síť“ která by podobné prostředky mohla řídit má zajímavé výsledky a velká očekávání. V práci „Open Worm Project“ se podařilo převést nervovou síť červa do programu, to je 302 neuronů (pro srovnání - lidský mozek má těchto neuronů 86 miliard). Hodnocení práce Bc. Zelinky ve mě vyvolává nezodpovězené otázky. Právě akademické prostředí je místo, kde by se podobné otázky měly klást a nabídnout odpověď.

ZČU se společně s jinými vybranými zástupci vysokých škol Čech a Slovenska účastnila výstavy „Design v pohybu“ která byla doprovázena debatou ne téma mobilita a budoucnost. Věřím, že se Honza zúčastnil, nebo podíval na její záznam dostupný v web archivu CAMPu Praha a inspiroval se k vlastnímu závěru.

Energeticky je transportní prostředek elektrické kvadrokoptéry pořád ještě hodně vzdálená budoucnost, sám za sebe ho vnímám jako populistický trend. Pro zajímavost uvedu spotřebu paliva velkého vrtulníku Mi-171Š a to 900 l/h = cca 220 km za bezvětrí, při váze 11 100 kg. Opačným pólem je ultralehký vrtulníček CH-77 Ranabot pro dvě osoby a to 18 l/h = 150 km, max doba letu cca 3 h a vzdálenost 450 km při příznivých podmínkách. A ještě jeden zástupce, pro všechny dobře známý BELL 412, který má ve výbavě česká policie 350 l/h... No a teď si v hlavách porovnejme dojezd automobilu s tradičním spalovacím motorem a elektromobilem. Vyvojáků baterií by sebou měli řádně hodit, nebo najít nějaký jiný způsob, jak elektrickou energii kumulovat. Jakákoli „ptéra“ musí své tělo unést pomocí točících se vrtulí – motoru, tedy energie. Auto má kola, a když se přestanu točit? Proč má letadlo křídla?

Proces tvorby je dobře popsán... domýšlím se, že cílem autora byla sochařská studie na dané téma. Dokladuje to zmínkou o hledání správné nálady a proporcí... Nenacházím pokus o stanovení si cílové skupiny a porozumění jejich potřeb, potřeb společnosti budoucnosti.

Kladně hodnotím otestování si návrhu ve VR prostředí. Trochu mi chybí alespoň náznak, jak funguje osádka uvnitř. Dále postrádám, jak dochází k mutaci podvozku na „ptéru“- kam se schovají kola? Zajímavé je koncepční pojetí tlumení samotné kabiny a ne kol podvozku. To nevnímám jako moc účelné, zrovna zde by se přijmutí tradičního řešení hodilo více... vibrace provozu by strašně namáhaly konstrukci podvozku a celé ptéry, ale chápu, že je potřeba ušetřit váhu. Možná by tlumení šlo vyřešit hi-tec technologií SoftWheel Ltd. Nějak jsem nenašel naplnění úvodního skeptického postřehu o přetechnizování společnosti a vnímám to jako sklouznutí se na pop trendech současnosti. Asi to nevnímám jako chybu, designer by měl mít přehled, co frčí a co už ne. Být dnes rozumný a držet se zpátky není v kurzu. Možná to jen poukazuje na vnitřní rozpor autora, kdy tvoří létající filmovou věc a přitom je k technologiím v reálném soudu?

#### **Vyjádření o plagiátorství**

Neshledal jsem práci Honzy jako plagiát.

#### **4. Navrhovaná známka a případný komentář**

Hodnocení mi trochu komplikuje, nakolik má být výsledkem sci-fi prostředek, nebo výhled do bližší/vzdálené budoucnosti. Diplomovou práci BcA. Jana Zelinky hodnotím stupněm dobře. Závěr se možná přísnější, než by si práce a autor zasloužil, ale co má absolvent designu prokázat jako sochař, technolog a tvůrce? K vlastnímu kritériu sci-fi by slušelo ještě kousek více jednoznačného sochařského gesta. V opačné reálnější poloze bych chtěl vidět alespoň náznak výměny kapsle na podvozek /ptéru, náčrt interiéru a více technologického pozadí. Výsledek lze rozšířit i o service design komu a jak má prostředek sloužit. Zmínil jsem akademické prostředí a úvahy „o nesmrtelnosti brouka“ praxe je ale často velice jiná a pozice designera je právě v roli sochaře dobře znalého technologií výroby. Rád bych Jana i vyprovokoval být mnohem jednoznačnější v přístupu i závěrech dalších úkolů. Na závěr mu popřeji hodně zdarů v profesi designéra.

**Datum: 08.08.2019**

**Podpis**

Tisk oboustranný

