

GALERIE VELKÉ CENY
DIPLOMOVÁ PRÁCE

ZDENĚK KOLÁŘ
ATELIER PROF. ŠINDLARA
FA VUT BRNO



01

DIPLOMOVÁ PRÁCE
ATELIER PROF. ING. ARCH. JILJÍHO ŠINDLARA, CSC.
ZDENĚK KOLÁŘ

GALERIE VELKÉ CENY, MASARYKŮV OKRUH

SOUČASNÝ STAV



02

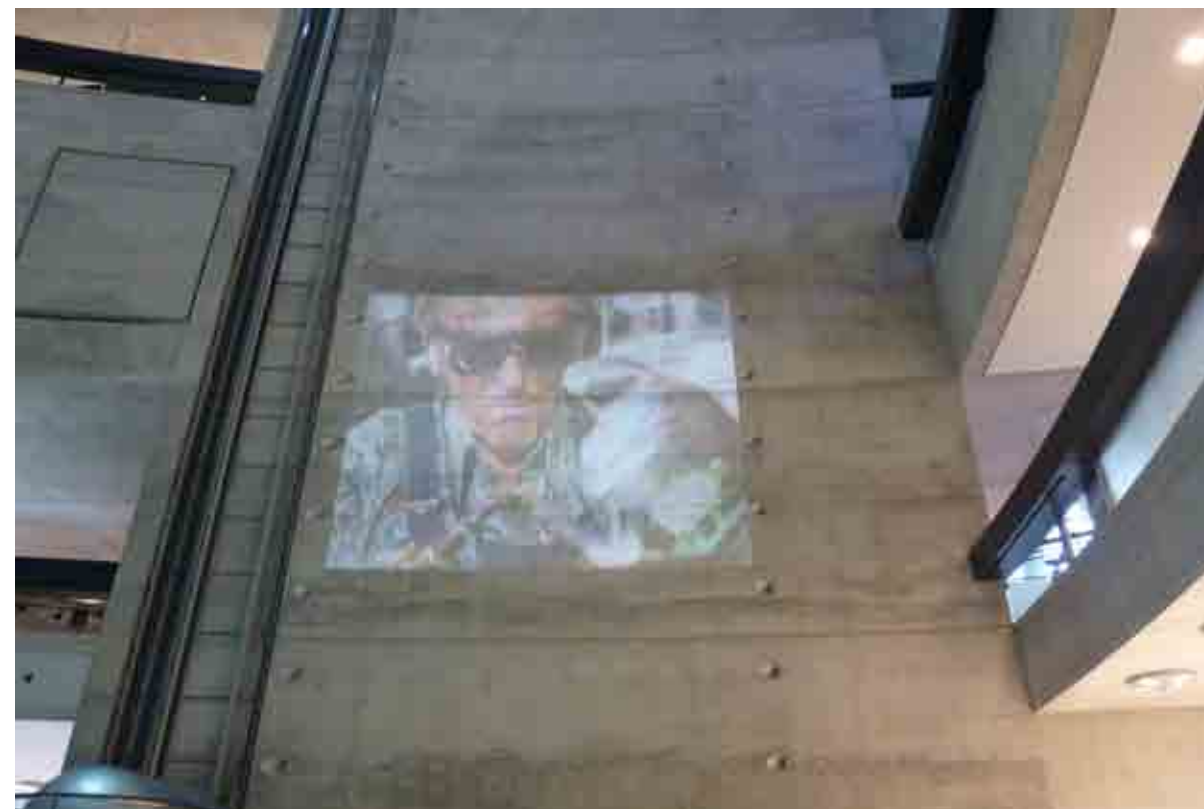
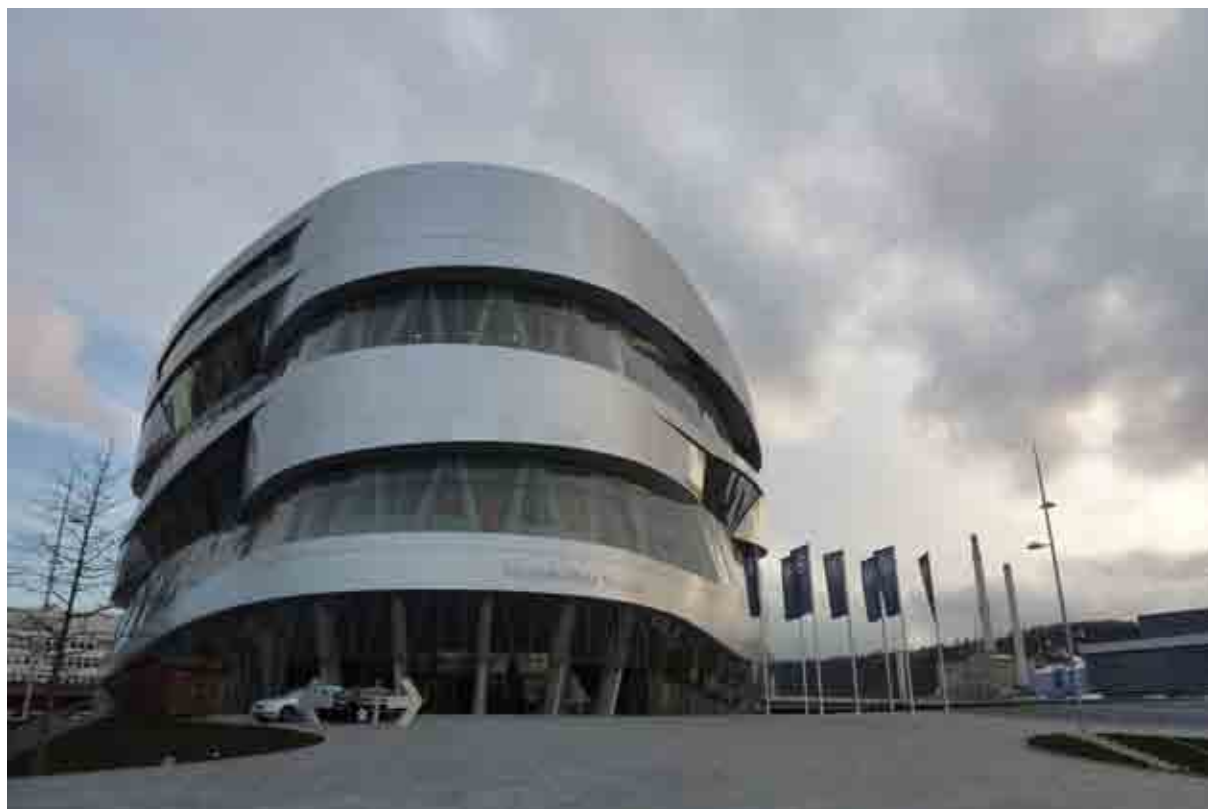
DIPLOMOVÁ PRÁCE

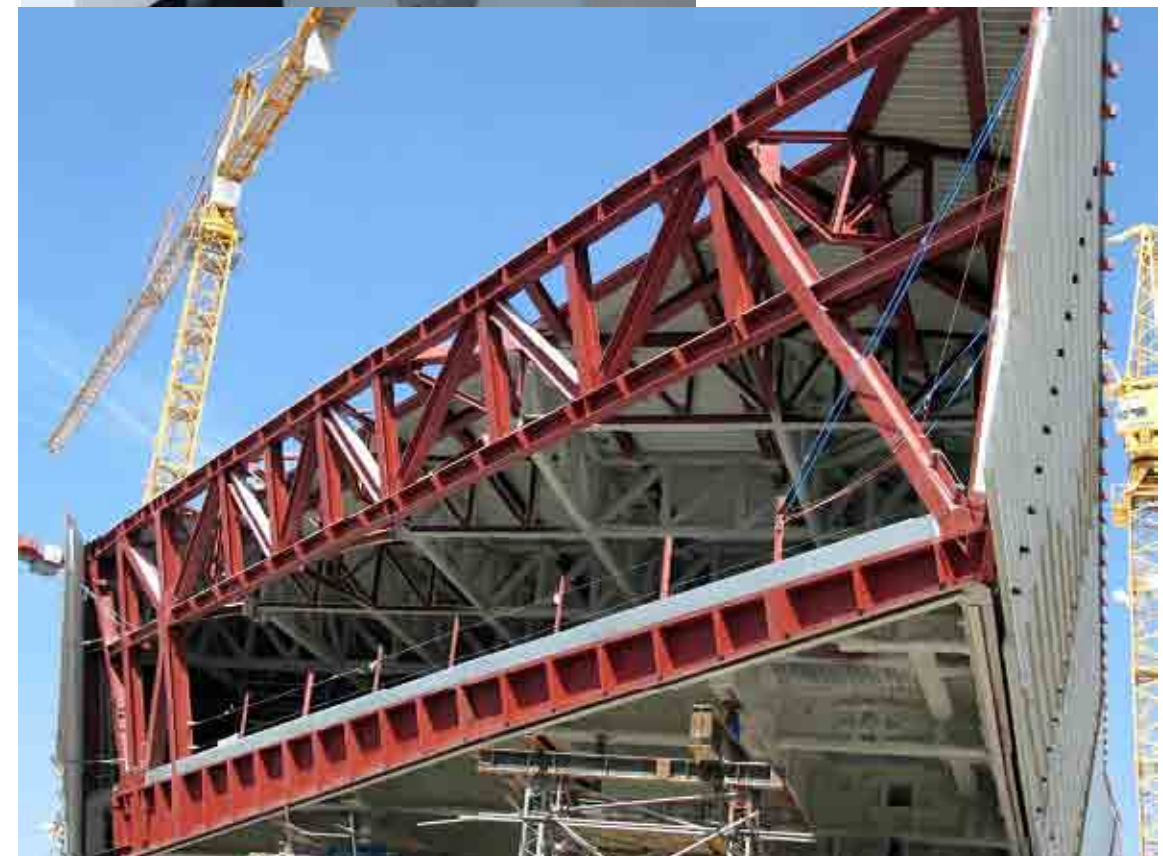
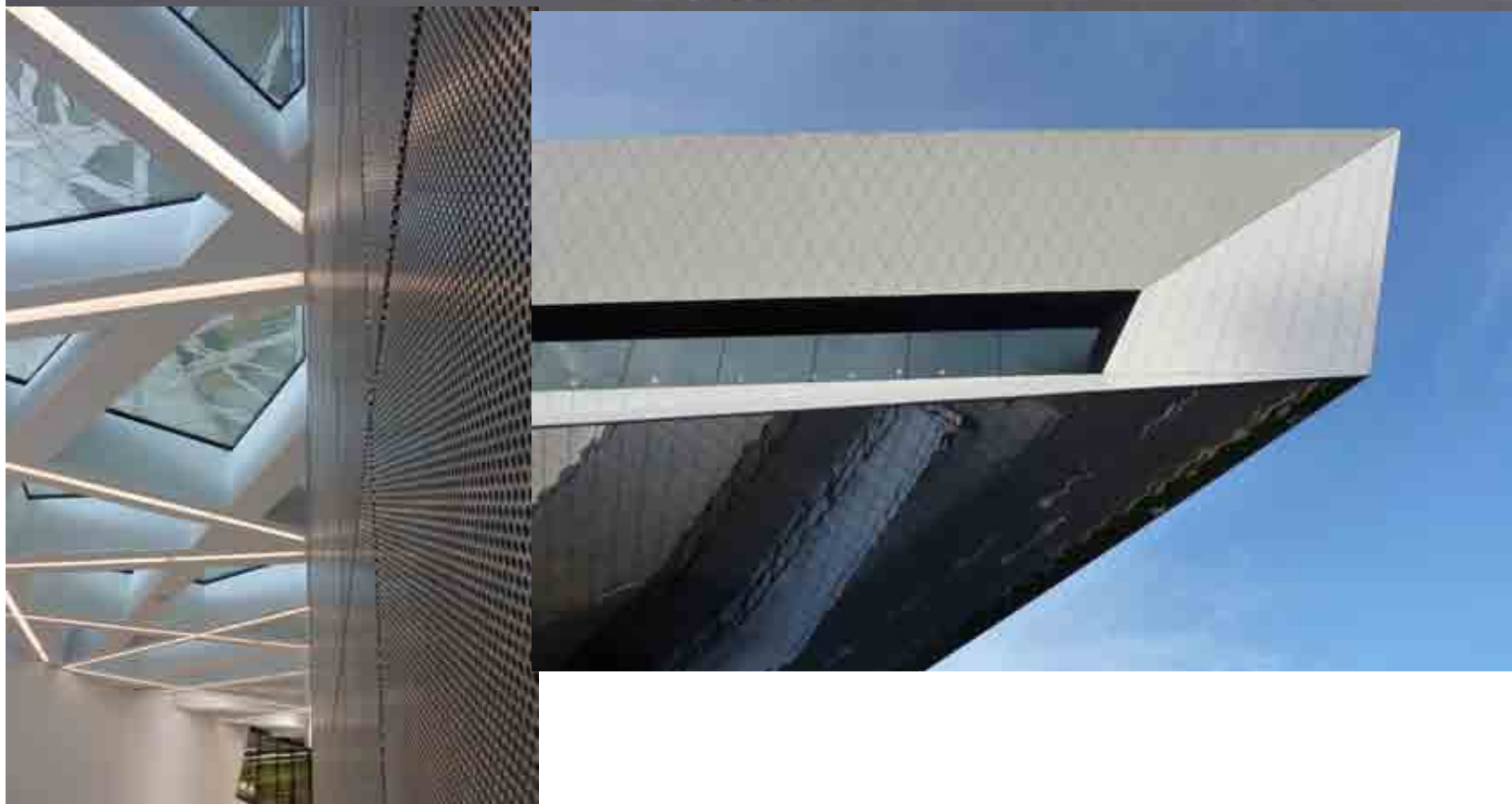
ATELIER PROF. ING. ARCH. JILJÍHO ŠINDLARA, CSC.

ZDENĚK KOLÁŘ

GALERIE VELKÉ CENY, MASARYKŮV OKRUH

SOUČASNÝ STAV





04

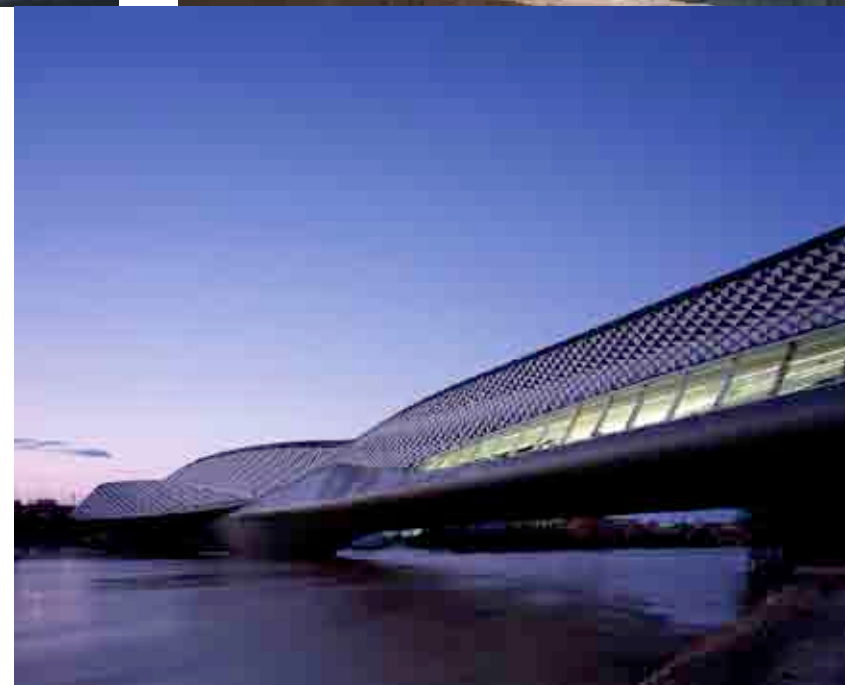
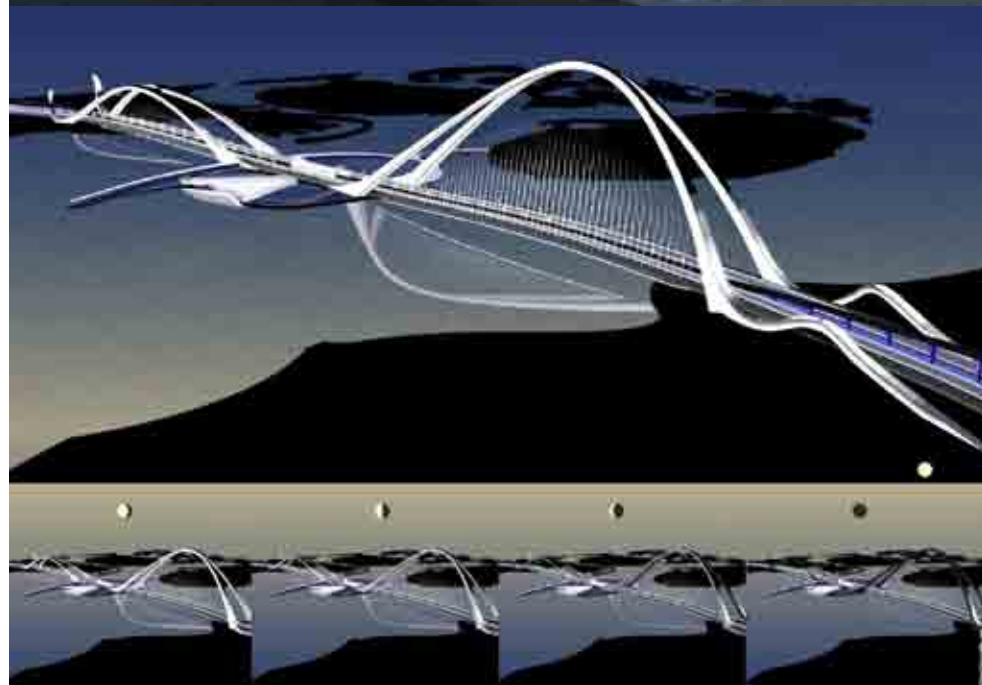
DIPLOMOVÁ PRÁCE

ATELIER PROF. ING. ARCH. JILJÍHO ŠINDLARA, CSC.

ZDENĚK KOLÁŘ

GALERIE VELKÉ CENY, MASARYKŮV OKRUH

MUZEUM PORSCHE, STUTTGART





06

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ATELIER PROF. ING. ARCH. JILJÍHO ŠINDLARA, CSC.

ZDENĚK KOLÁŘ

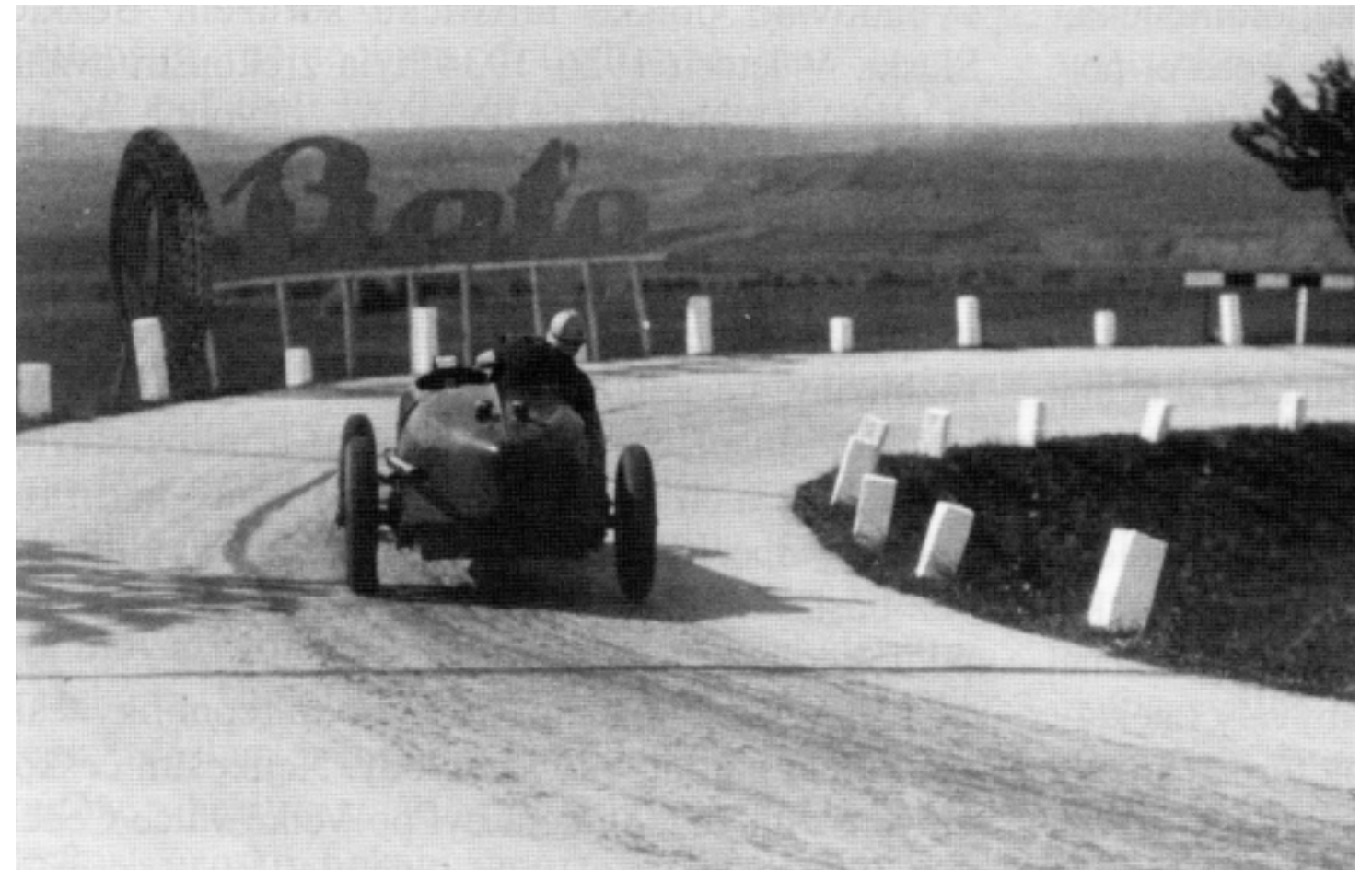
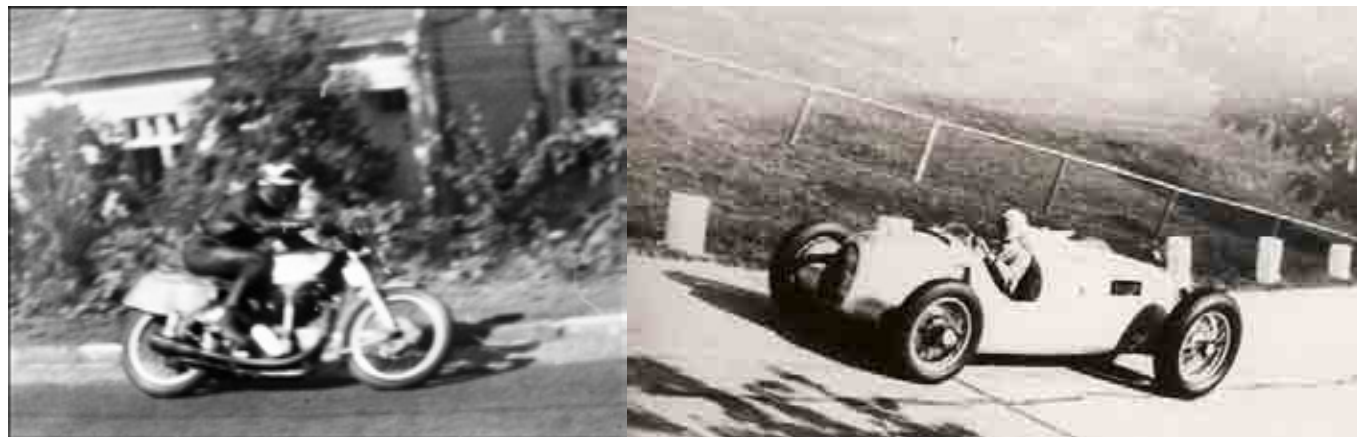
GALERIE VELKÉ CENY, MASARYKŮV OKRUH

INSPIRACE

Autorská zpráva

Masarykův okruh

Brněnský závodní okruh je velmi specifické místo. První závody se zde odehrály již 28. 10. 1930, délka trati byla 29,142km. Jednalo se o první trať tohoto typu u nás. Během své mnohaleté existence byla dráha mnohokrát změněna. Měla ale vždy nezaměnitelný výraz díky napojení na přírodní krajinu, resp. les. V letech 1930–1937 byla vytyčena mezi obcemi Ostrovačice – Hájenka – Žebětín – Kohoutovice – Pisárky – Nový Lískovec – Bosonohy – Troubsko – Veselka – Popůvky – Kývalka, mezi lety 1949–1963 Žebětín – Kohoutovice – Pisárky – Nový Lískovec – Bosonohy – Veselka, 1964–1972 Kohoutovice – Pisárky – Nový Lískovec – Bosonohy – Veselka, 1975–1987 Kohoutovice – Bosonohy – Veselka. V letech 1985 až 1987 byl postaven nový závodní okruh. Krajina je charakteristická svou výraznou terénní morfologií, vždyť samotná trať má převýšení téměř 75m. Její délka je 5403,2 m (měřeno v ose vozovky).



Pro Galerii Velké ceny jsem vybral parcelu na jih od Masarykova okruhu. Je výhodná především z důvodu že leží na příjezdové cestě od dálnice a je to první místo kde se přijíždějící návštěvník dostává do kontaktu s okruhem. Dále se v blízkosti nachází cílová rovinka, věž komisařů a hlavní tribuny. V současné době je pojednána jako zpevněná betonová plocha.

Inspirace

Během úvah o nové galerii pro Masarykův okruh jsem při pochůzkách okolo dráhy dospěl k názoru že velmi cenným specifikem místa je zejména propojení funkce závodní trati a přírody, která je zvláště výrazněna výraznou terénní morfologií. Toto velice umocňuje napojení na historii okruhu a připomíná doby prvních průkopníků automobilového a motocyklového sportu. Při cestování celou okolní krajinou člověk silně vnímá táhlé kopce, v souladu se svou představou závodního okruhu ze 30. let (kdy bylo závodění posunuto více do polohy nebezpečného sportu na nepříliš upravených tratiích) jsem se rozhodl pro budovu, která by nepotlačovala charakter přírodního místa a naopak se na něj snažila navázat. Proto jsem si předsevzal že by se budova měla vyznačovat táhlými křivkami které návštěvník poznává během průjezdu okolní krajinou. Dalším aspektem který jsem zohledňoval je vazba automobilismu na technický pokrok. Toto jsem se snažil propsat do galerijní budovy a vytvořit tímto přesah architektury, který by demonstroval nadvládu člověka nad fyzikálními zákony. Během úvah o galerii jsem často sledoval krouťící se, stoupající či zahybající silnice. Rozhodl jsem se pracovat s jejich stylizací a vytvořit vazbu na cestu po které přijíždí návštěvníci galerie i diváci automobilových závodů. Pracoval jsem zde s jejich emocemi a "naladěním" diváků na návštěvu události spojené s motorovým sportem. Během cesty budou míjet artefakty připomínající dlouhá desetiletí závodění na zdejších okruzích. Tyto by měly být

pojednány jako umělecká díla, např. torzo automobilu podél trati navozující pocit události kdy závodník vyjede mimo dráhu, vedle trati umístěná starodávná benzínová pumpa, v zatáčkách okolo silnice budou pruhované obrubníky atd.. Dostanou se k budově, jejíž tvar je odvozen od křivek používaných v automobilismu. Prvním tvarem je křivka stoupající silnice, po níž se návštěvníci mohou se svým vozem dostat na střechu muzea. Druhým tvarem je křivka mostní konstrukce, která demonstruje opírání se o technické řešení (zde je vazba na automobilový průmysl).



Vlastní řešení domu je založeno na principu kombinace dvou hmot, spodní se nachází v terénní hraně, jsou v ní umístěny kancelářské provozy, technické provozy a první část expozice. Druhá hmota je věnována výhradně expozici. Pro lepší zasazení do místa je fasáda prosklena, dává tak vyniknout holým křivkám konstrukce (viz schema nosné konstrukce). Hmota má působit sportovně, na první pohled je tušit funkce a spojení se závodním okruhem.

Situace

Situace je vzhledem k uvažovanému využití jednak ke galerijním účelům ale i (vzhledem k blízkému průchodu pod tratí, jím se lze dostat do vnitřního prostoru okruhu i jako napojení na hromadnou dopravu v případě konání závodu. K tomu je uzpůsobena plocha před muzeem. Vzhledem ke svahu, ve kterém se nachází parcela jsem navrhl řešení, při kterém se návštěvníci od autobusové zastávky dostanou buď po levé nebo pravé straně na horní platformu terénu a mohou pokračovat ku trati, nebo mohou zůstat na úrovni na které přijeli a jít přímo ke galerii. Kromě zpevněných ploch u příjezdu a cest jsou všechny ostatní plochy pojednány jako zeleň.

Provoz galerie

Galerie je třípatrová budova se vstupním patrem, umístěným v terénní hraně, na které navazuje hmota vlastní expozice, která má 2 patra. V 1.np se u vstupu nachází hala, ze které je možno jít do administrativní části, do kavárny či přes pokladnu s prodejnou tematických předmětů do prostor expozice. Spodní patro (umístěné pod zemí) je věnované počátkům závodění na Masarykově okruhu. Expozice navazuje na technické provozy (depozitář, dílna, šatny zaměstnanců). Přes halu se návštěvníci dostanou do 2.np, které je věnované novodobé části expozice. Patro je díky geometrii mostního nosníku rozděleno do dvou úrovní, které jsou bezbariérově spojeny rampou. Z tohoto podlaží se divák dostane po schodišti či výtahu (plošině) na lávku, která je věnována význačným osobnostem, stájím, strojům, období tzv. "Síně slávy". Tento prvek je výrazný zevnitř i zvenku budovy, je to zakončení expozice, při kterém divák shlíží nejen na patro pod ním, ale i přes sklo vidí na okruh.

Pohyb návštěvníka

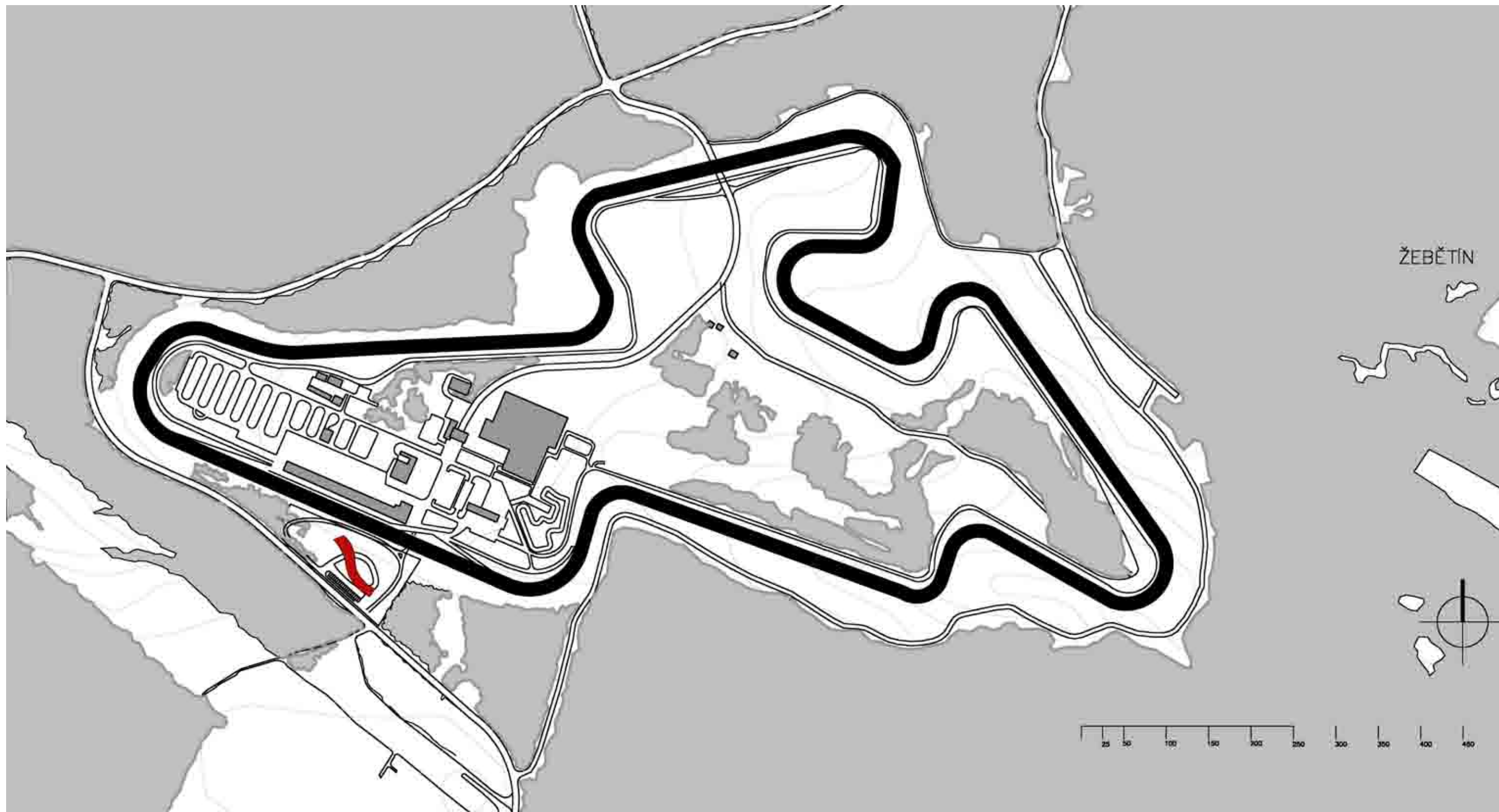
Pokud divák přijede autem, má v zásadě dvě možnosti jak se do galerie dostat. Jednak může zaparkovat na parkovišti před budovou a vystavit svůj vůz do popředí, nebo, pokud má zájem, vyjede s autem po estakádě na střechu muzea kde zaparkuje. Poté co si prohlédne z vyhlídkové terasy okolí buď sejde po chodníku vedle silnice dolů na plochu před vstupním patrem, nebo zvolí cestu výtahem (lanovkou), po podobné dráze. Poté se již v klidu dostane do vstupní haly. Cílem bylo vytvořit pro návštěvníka netradiční zážitek vztahující se k automobilismu, jeho vlastnímu vozu, galerii a navázat na příjezdovou trasu zmiňovanou výše.

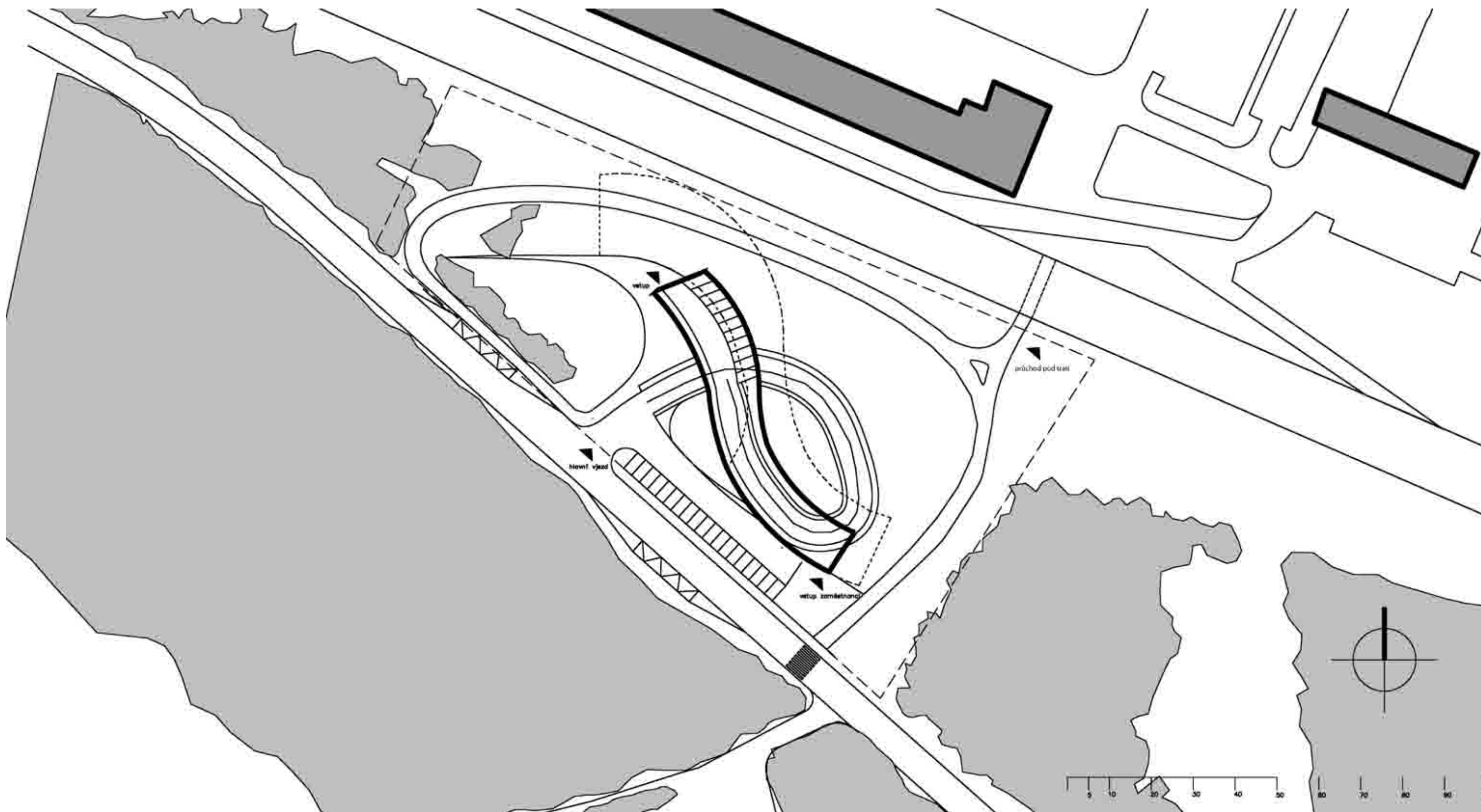
Pohyb exponátů

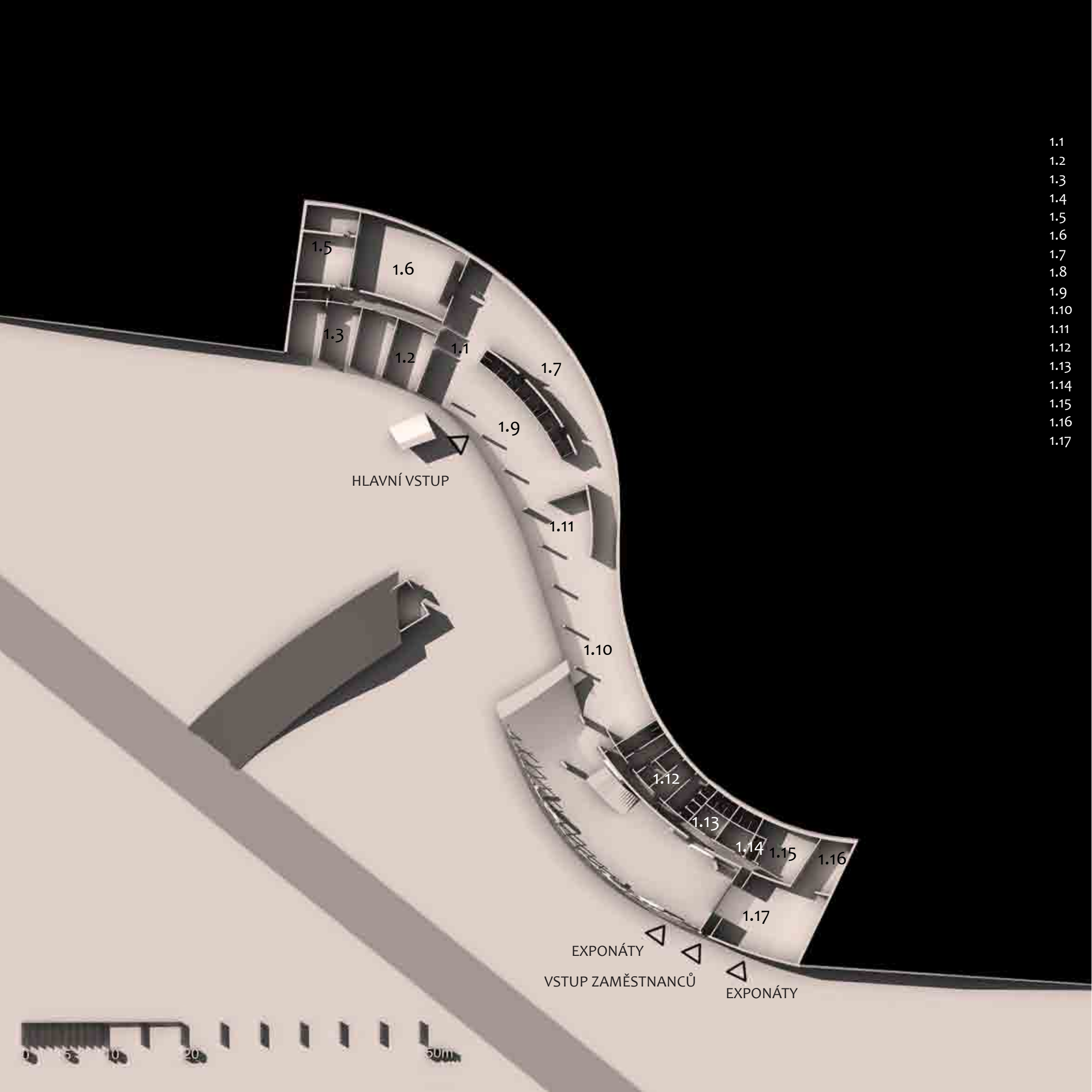
Exponáty jsou do galerie dopravovány skrze dveře na fasádě (naznačené v půdorysu 1.np) nebo skrze dveře přímo navazující na depozitář. Další vertikální pohyb v muzeu je zajišťován (po vyndání části stropu 1.np, která zaslepuje připravený otvor) po šikmině mostního nosníku. Lávka "Síně slávy" není určena pro umístění automobilů, jedná se o prostor kde jsou prezentována fakta, fotografie, atd.

Konstrukce

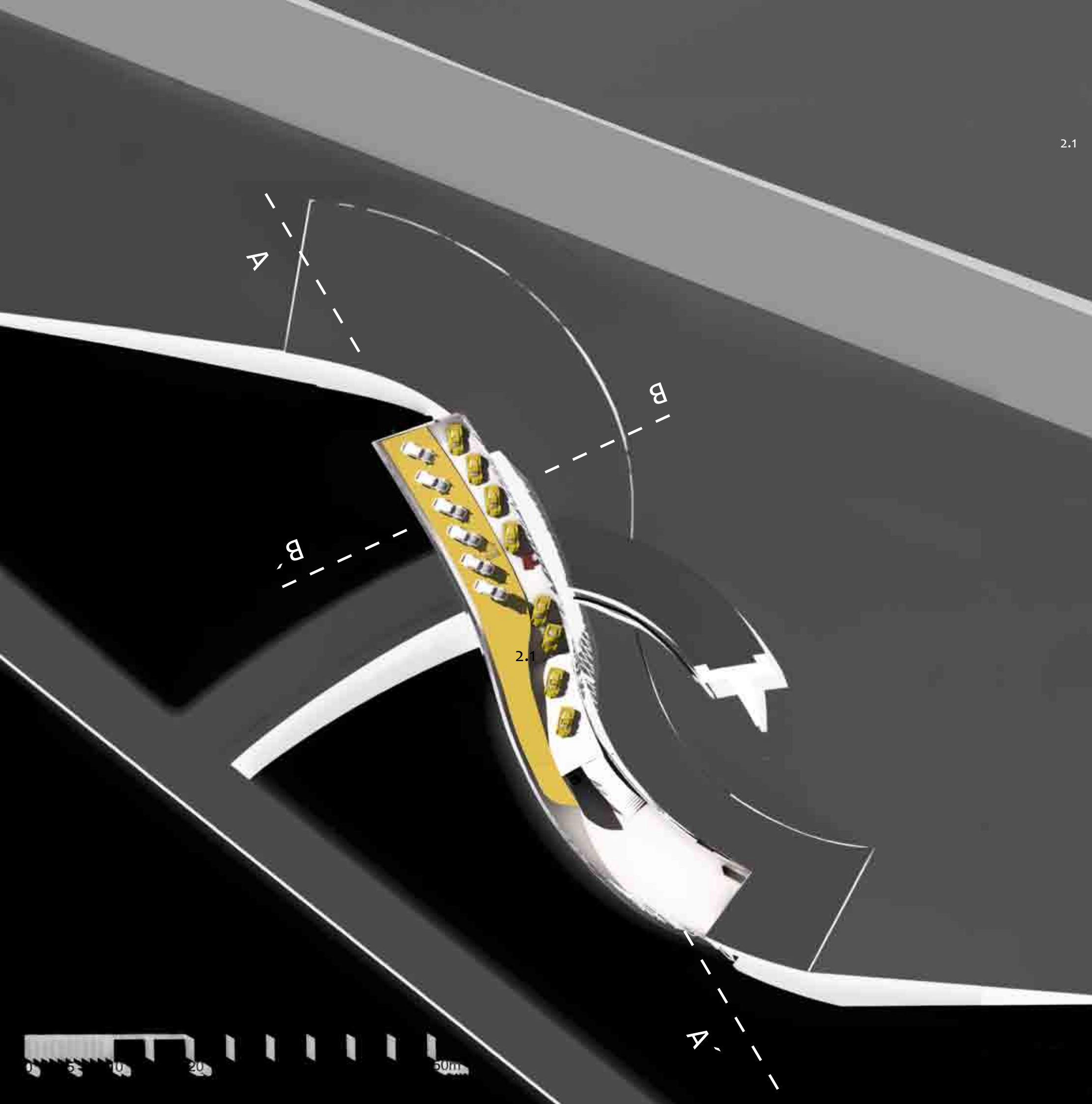
Materiály jsou dány schématem nosné konstrukce, spodní patro je betonové, kombinovaný systém stěnový a (v místě kde je prosklená fasáda) sloupový. Hmotu expozice nese zespodu betonový mostní nosník, na který navazuje částečně vykonzolovaná deska. Toto tvoří spodní nosnou konstrukci budovy z betonu. Plášť a střešní konstrukce jsou převážně z ocele, na fasádě jsou dvě řady nosníku (vnitřní a vnější). Vnitřní profily podpírají střechu, vnější pomáhají udržovat prostorovou tuhost konstrukce a jsou na nich zavěšeny prvky fasádního pláště. Fasáda je jednoplášťová skleněná, tvoří ji izolační sklo s funkcí zakalení na základě průtoku elektrického proudu, které takto vytvoří stínící prvek. Lávka ve 3.np je tvořena lehkou ocelovou konstrukcí zavěšenou na ocelových táhlech.







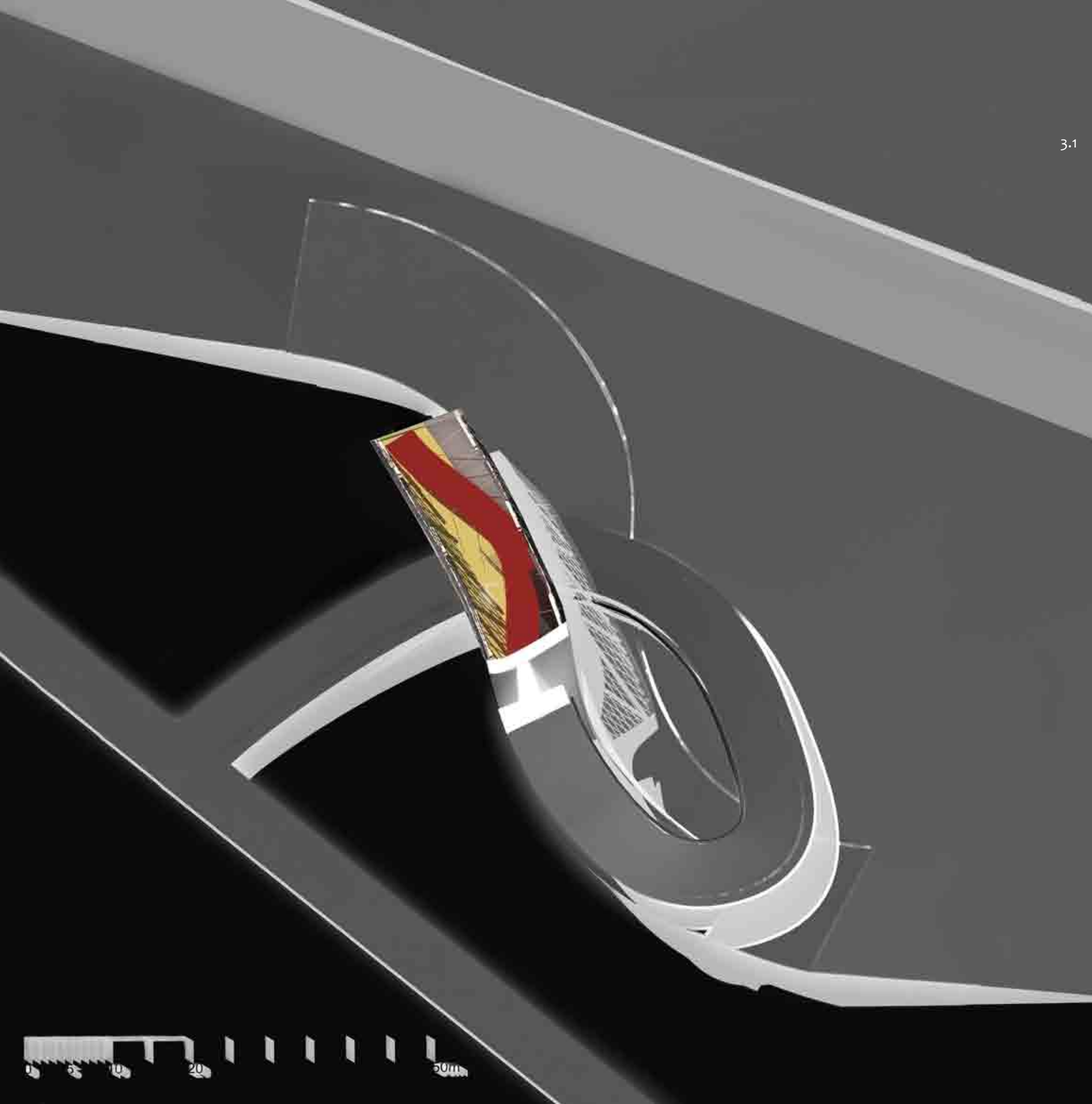
PŮDORYS 1.NP



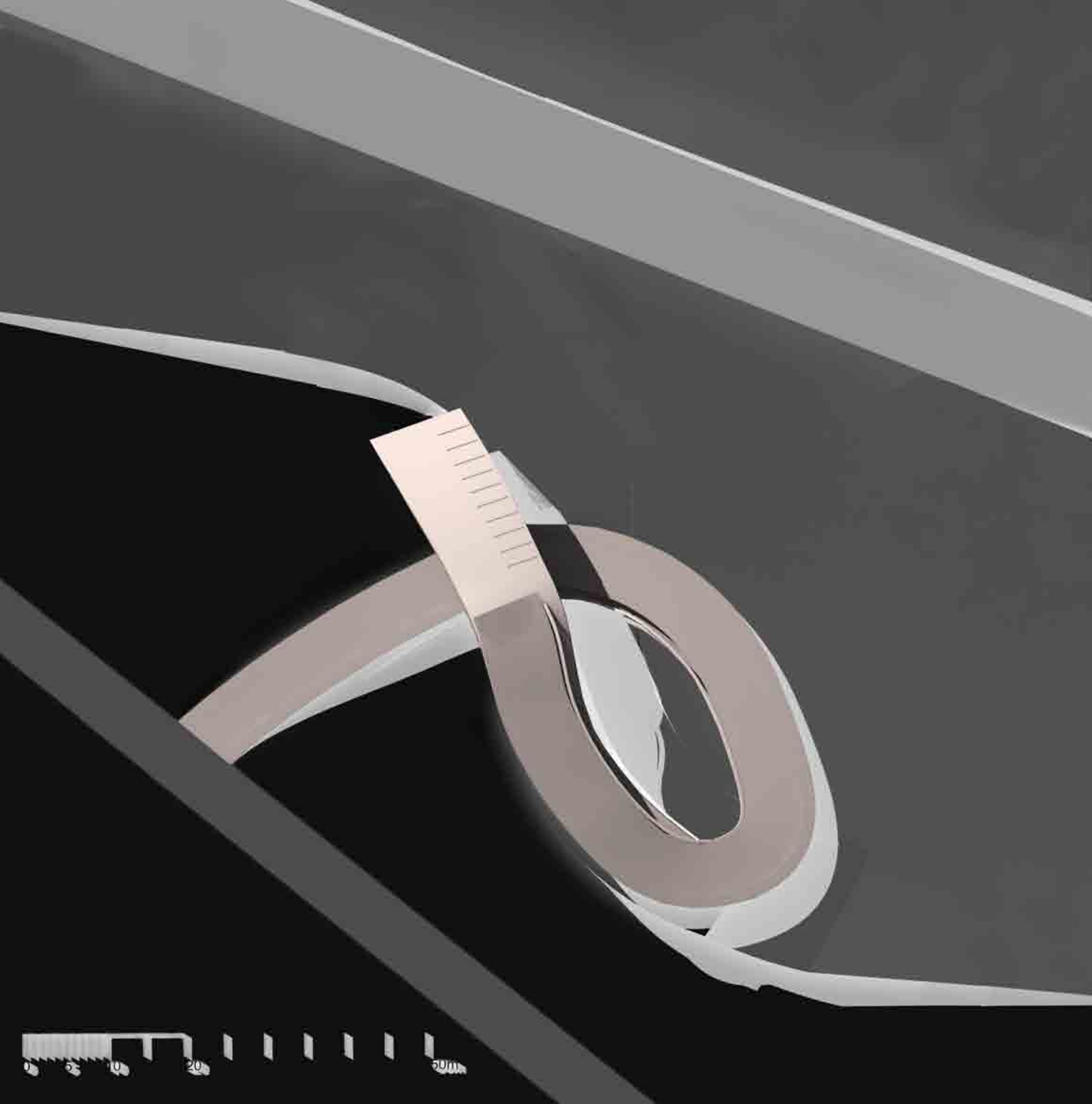
2.1 EXPOZICE

800 m2

3.1 EXPOZICE (SÍŇ SLÁVY) 155 m²



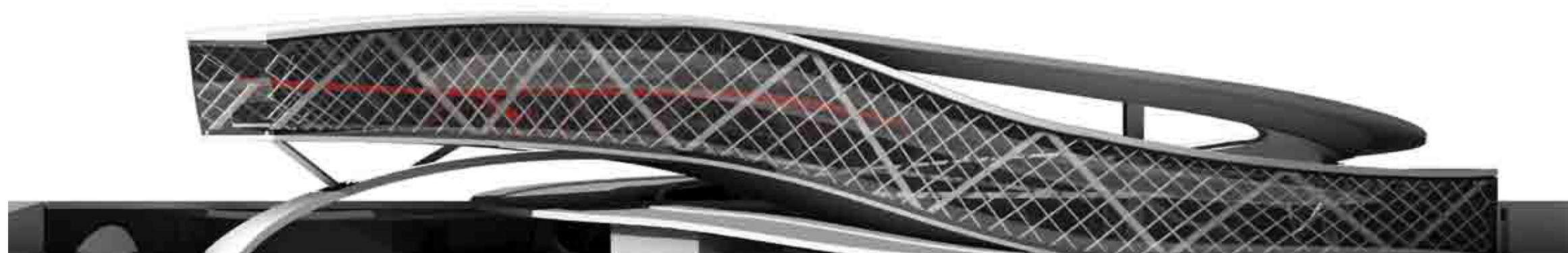
PŮDORYS 3.NP

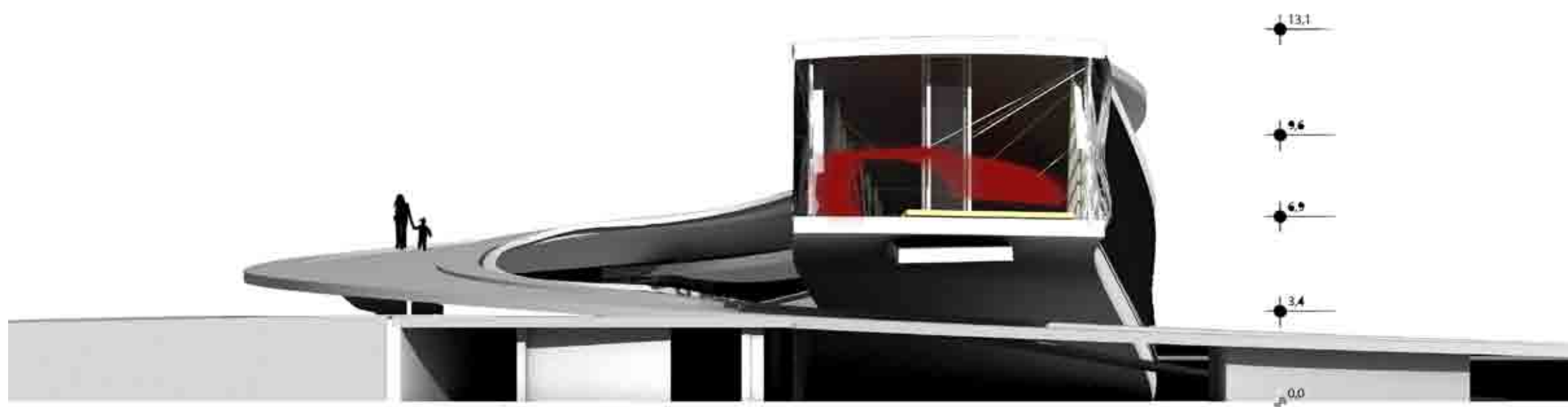


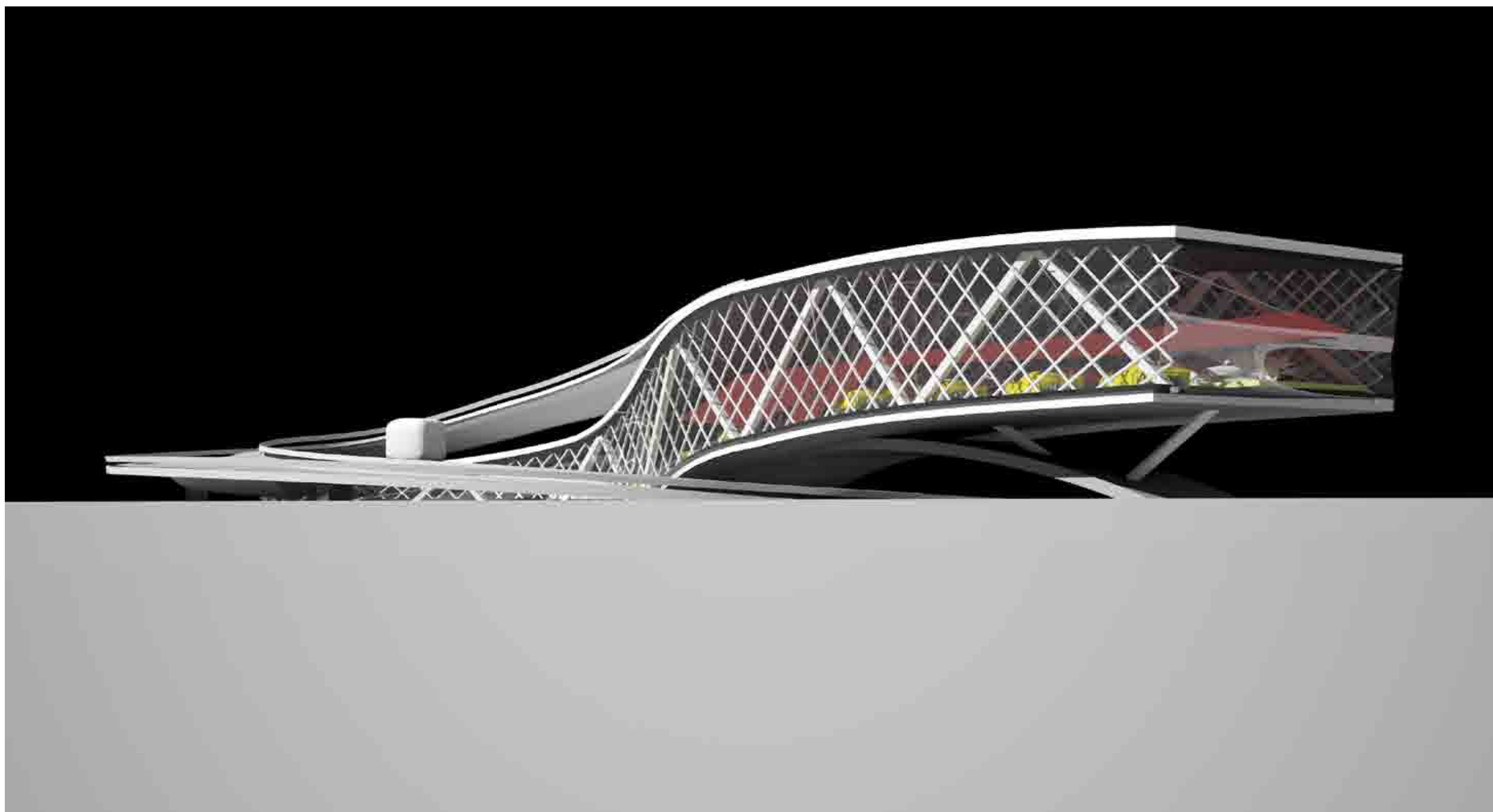
PARKOVIŠTĚ + TERASA 395 m²

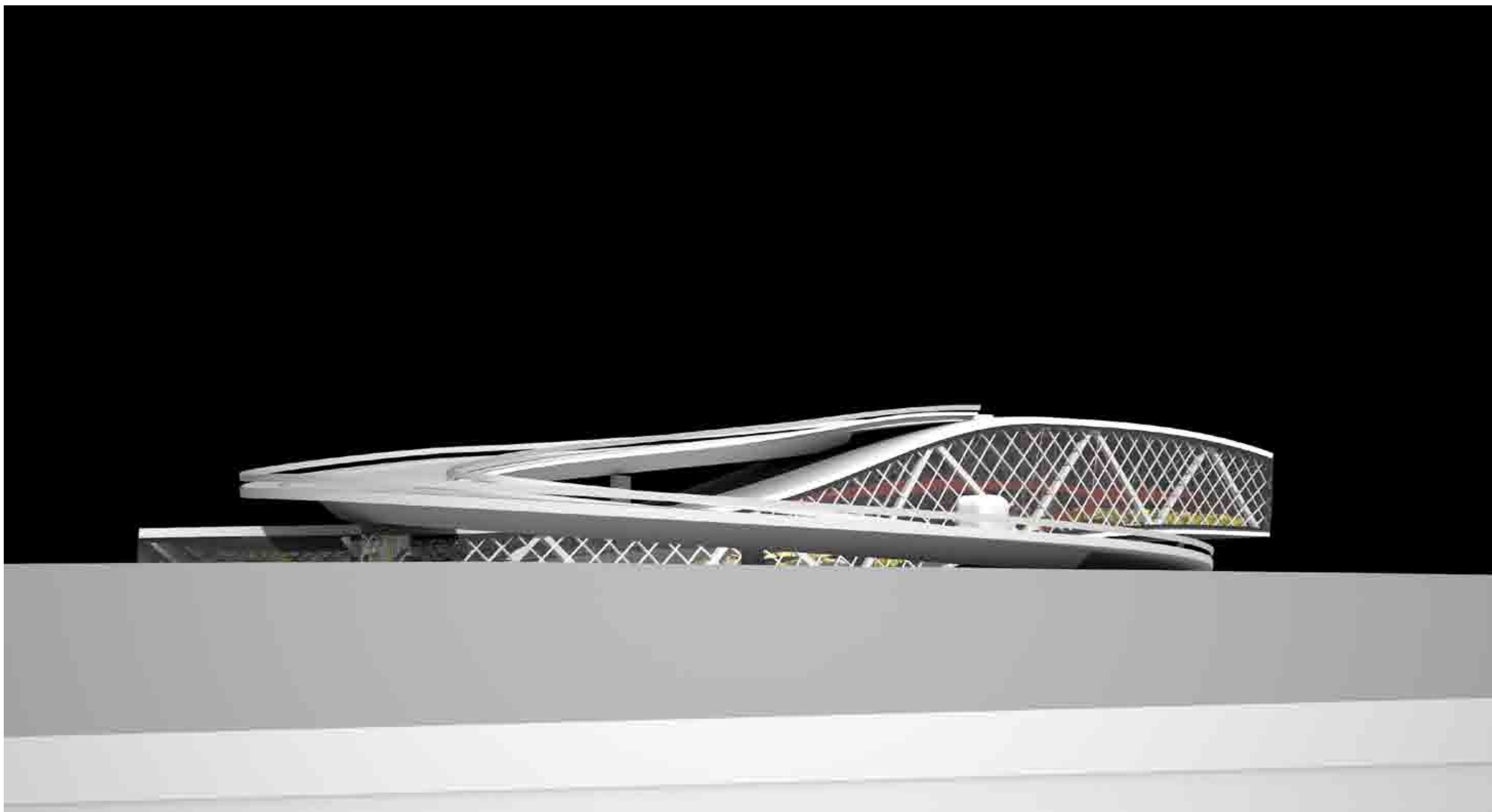
PŮDORYS STŘECHY

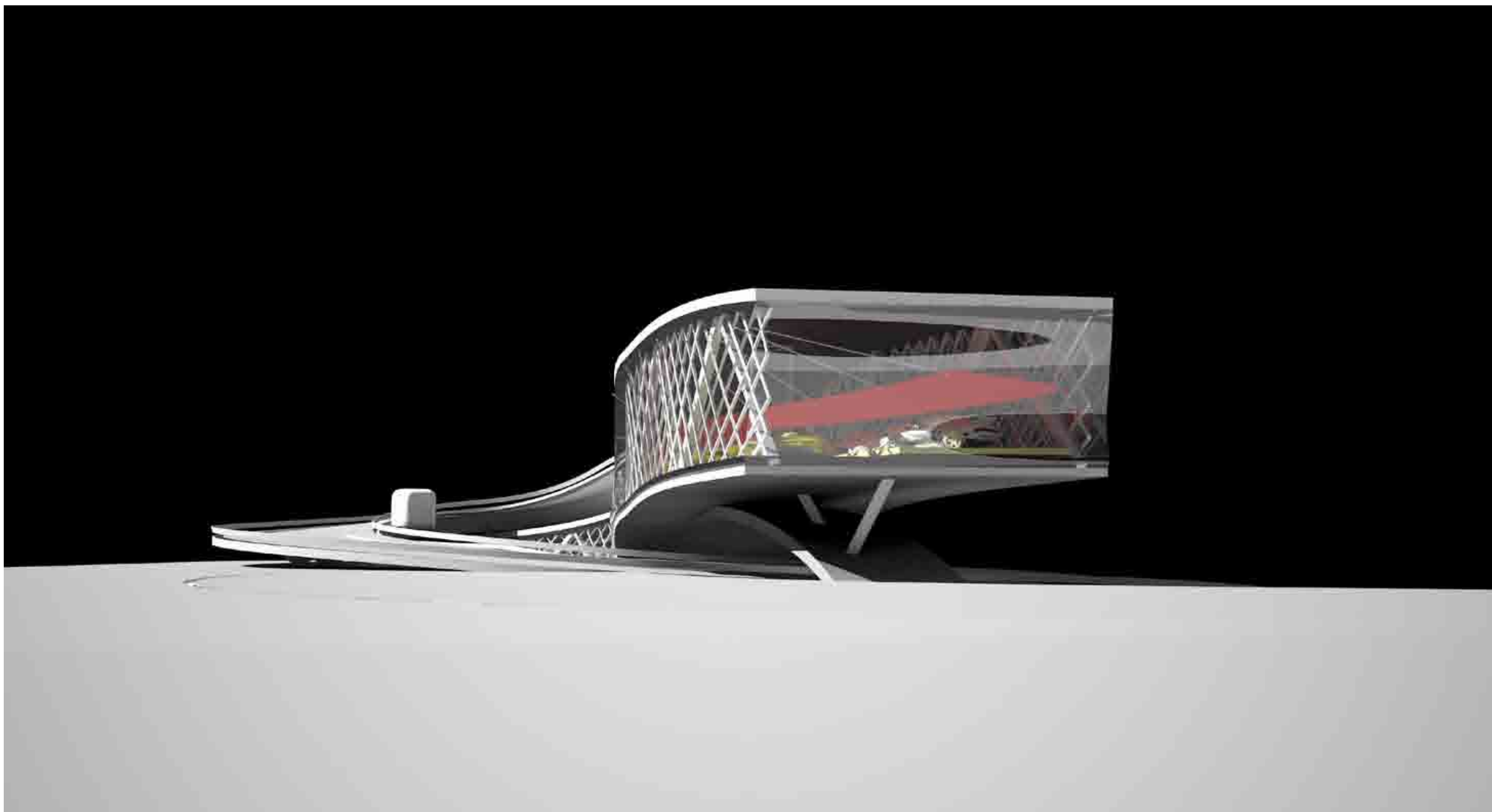


















SKLADBA STŘECHY
NOSNÁ OCELOVÁ KONSTRUKCE
PODHLÉD



ZAVĚŠENÁ LÁVKA

NOSNÁ ŽB DESKA
MOSTNÍ OBLOUK



KONSTRUKCE ESTAKÁDY

